



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/SC.3/168  
24 November 2005

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ  
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ  
Рабочая группа по внутреннему водному транспорту**

**ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ВНУТРЕННЕМУ ВОДНОМУ ТРАНСПОРТУ  
О РАБОТЕ ЕЕ СОРОК ДЕВЯТОЙ СЕССИИ  
(18-20 ОКТЯБРЯ 2005 ГОДА)**

**СОДЕРЖАНИЕ**

	<u>Пункты</u>
Участники .....	1
Утверждение повестки дня .....	2
Функции Председателя .....	3
Деятельность органов ЕЭК ООН, представляющая интерес для Рабочей группы .....	4 и 5
Транспорт и безопасность .....	6 - 10
Изучение текущего положения и тенденций в области внутреннего водного транспорта в странах-членах .....	11 - 19

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>
Обмен информацией о мерах, направленных на стимулирование перевозок по внутренним водным путям .....	20
Инфраструктура внутреннего водного транспорта .....	21 - 35
a) Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) .....	21 - 25
b) Перечень основных стандартов и параметров сети водных путей категории E ("синяя книга") .....	26 - 29
c) Развитие судоходства "река-море" и прибрежных маршрутов в контексте Соглашения СМВП .....	30 и 31
d) Обновление карты европейских внутренних водных путей .....	32 и 33
e) Межбассейновые водные соединения .....	34 и 35
Деятельность Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях .....	36 - 49
a) Поправки к Рекомендациям, касающимся технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (приложение к пересмотренной резолюции № 17) .....	36 - 39
b) Обновление Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) .....	40 и 41
c) Унификация знаков судоходной обстановки .....	42
d) Требования в отношении предотвращения загрязнения вод с судов.....	43
e) Рассмотрение мер, направленных на предотвращение загрязнения воздуха судами внутреннего плавания .....	44

**СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)**

	<b><u>Пункты</u></b>
f) Требования в отношении минимальной численности и продолжительности работы и отдыха экипажей судов внутреннего плавания .....	45
g) Международные стандарты, касающиеся извещений судоводителям и электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве .....	46 - 49
Согласование требований, касающихся международных перевозок по внутренним водным путям и их облегчения, включая изучение правовых положений .....	50 - 51
a) Рассмотрение возможности установления общего правового режима для ограничения ответственности собственников судов внутреннего плавания на общеевропейской основе .....	50
b) Распространение информации о действующих двусторонних и многосторонних соглашениях в области международных перевозок внутренним водным транспортом .....	51
Осуществление конвенций и применение резолюций, связанных с внутренним судоходством .....	52 - 54
Рабочие совещания по вопросам внутреннего судоходства .....	55
Проект программы работы на 2006-2010 годы и расписание совещаний .....	56
Прочие вопросы .....	57 и 58
a) Выборы должностных лиц .....	57
b) День уважения г-ну Мирославу Раку (Чешская Республика) .....	58
Утверждение доклада .....	59
Приложение: Проект программы работы на 2006-2010 годы .....	16 - 20

## ДОКЛАД

### УЧАСТНИКИ

1. Рабочая группа по внутреннему водному транспорту провела свою сорок девятую сессию 18-20 октября 2005 года. В ее работе участвовали представители следующих стран: Австрии, Беларуси, Бельгии, Болгарии, Венгрии, Германии, Латвии, Литвы, Нидерландов, Польши, Российской Федерации, Румынии, Соединенного Королевства, Украины, Чешской Республики и Швейцарии. Присутствовал также представитель Европейской комиссии (ЕК). В работе сессии участвовали представители следующей межправительственной организации: Дунайской комиссии (ДК). Была представлена следующая неправительственная организация: Европейская ассоциация лодочного спорта (ЕАЛС). По предложению секретариата на сессии присутствовала представитель частной компании: "ЕВРОМЭППИНГ".

### УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

Документация: TRANS/SC.3/167

2. Рабочая группа **утвердила** предварительную повестку дня, подготовленную секретариатом (TRANS/SC.3/167). По предложению делегации Беларуси **было решено** дополнить пункт б "Инфраструктура внутреннего водного транспорта" новым подпунктом б е) "Межбассейновые водные соединения". В связи с пунктом 12 повестки дня "Утверждение доклада" Рабочая группа **решила**, что, как обычно, в проекте, который будет подготовлен секретариатом и зачитан в конце сессии, следует отразить только решения. Окончательный краткий доклад, который будет включать сжатые вступительные заявления, замечания и позиции отдельных делегаций, должен быть подготовлен Председателем с помощью секретариата и распространен сразу после сессии.

### ФУНКЦИИ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ

3. В соответствии с договоренностью, достигнутой на сорок седьмой сессии (TRANS/SC.3/161, пункт 59), обязанности Председателя сессии исполнял г-н И. Валькар (Венгрия).

## **ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОРГАНОВ ЕЭК ООН, ПРЕДСТАВЛЯЮЩАЯ ИНТЕРЕС ДЛЯ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ**

Документация: ECE/TRANS/162; TRANS/2005/10; TRANS/WP.6/149; TRANS/WP.15/AC.2/19 и Add.1

4. Рабочая группа была проинформирована о деятельности Комитета по внутреннему транспорту, Рабочей группы по перевозкам опасных грузов (WP.15) и Рабочей группы по статистике транспорта (WP.6), имеющей отношение к ее работе, и **приняла** эту информацию **к сведению**.

5. В частности, было отмечено, что в настоящее время Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) ратифицировано четырьмя государствами (Австрией, Венгрией, Нидерландами и Российской Федерацией); для вступления этого Соглашения в силу потребуются его ратификация еще тремя странами. Представители Болгарии и Чешской Республики проинформировали Рабочую группу о том, что в их странах осуществляется процедура ратификации ВОПОГ и что они могут стать Договаривающимися сторонами этого Соглашения в 2006 году.

## **ТРАНСПОРТ И БЕЗОПАСНОСТЬ**

Документация: TRANS/SC.3/2005/4; TRANS/SC.3/2004/9

6. Один из сотрудников секретариата внес на рассмотрение документы TRANS/SC.3/2005/4 и TRANS/SC.3/2004/9, содержащие информацию от правительств, Европейской комиссии, речных комиссий и Европейского союза речного судоходства (ЕСРС) по вопросам, касающимся безопасности на внутренних водных путях и в портах. Он сообщил Рабочей группе, что данный вопрос также включен в повестку дня ЦКСР, однако ее специальная группа еще не достигла каких-либо ощутимых результатов.

7. Представитель Бельгии пояснил, что в его стране вопросы безопасности относятся к компетенции федеральных органов власти, тогда как проблемами развития инфраструктуры занимаются региональные администрации. Далее он указал, что пока в Бельгии меры безопасности, предусмотренные в Международном кодексе по охране судов и портовых средств (Кодексе ОСПС), применяются только к морскому транспорту, хотя суда внутреннего водного транспорта, заходящие в морские порты, также обязаны соблюдать соответствующие положения Кодекса ОСПС.

8. Председатель отметил противоречивость мнений правительств по вопросу о возможном введении мер безопасности во внутреннем судоходстве. Поэтому он счел, что в данный момент эти меры могут быть рассмотрены на предмет их применения главным образом к комбинированным перевозкам и, прежде всего, к международной контейнерной транспортной цепочке. В этой связи он указал, что в Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) совсем недавно был опубликован доклад "Безопасность интермодальных контейнерных перевозок".

9. Рабочая группа **приняла к сведению** информацию, представленную Бельгией, Европейской комиссией, Дунайской комиссией и ЕСПС в документе TRANS/SC.3/2005/4, и **предложила** Европейской комиссии и Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР) продолжать информировать ее о планируемых в рамках их организаций мерах, имеющих значение для безопасности на внутренних водных путях и в портах.

10. Что касается предложений Украины в пунктах 9-14 документа TRANS/SC.3/2004/9 относительно возможного внесения поправок в Соглашение СМВП посредством его дополнения положениями о защите инфраструктуры внутренних водных путей от террористических актов, то Рабочая группа **решила** вернуться к их рассмотрению в рамках пункта б а) ниже.

## **ИЗУЧЕНИЕ ТЕКУЩЕГО ПОЛОЖЕНИЯ И ТЕНДЕНЦИЙ В ОБЛАСТИ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА В СТРАНАХ-ЧЛЕНАХ**

Документация: TRANS/SC.3/2005/5 и Add.1

11. Рабочая группа провела обмен мнениями о текущем положении и тенденциях в области европейского внутреннего водного транспорта и **приняла к сведению** соответствующую информацию, представленную Европейской комиссией в документе TRANS/SC.3/2005/5.

12. Представитель Чешской Республики проинформировал Рабочую группу о том, что по причине плохих судоходных условий на реке Эльбе чешские суда вынуждены ходить по Дунаю и по Рейну с использованием рейнских сертификатов и патентов.

13. В этой связи Председатель напомнил о старом споре о том, должны ли суда приспособляться к внутренним водным путям или наоборот. Однако, по его словам, считается, что сегодня для обеспечения экономически эффективной эксплуатации судов внутреннего плавания внутренние водные пути должны доводиться до уровня их класса, чтобы по ним могли проходить стандартные баржи, при этом на них не должно возникать

крупных узких мест. По его мнению, этот принцип был бы полезен, в частности, при решении проблем судоходности реки Эльбы. Он также проинформировал Рабочую группу о деятельности, проводимой в рамках Совместной группы экспертов ЦКСП-ДК по квалификационным удостоверениям. Эта группа пришла к выводу, что требования обеих речных комиссий в отношении выдачи патентов судоводителей в основном идентичны. Поэтому группа работает над вопросом о стандартизации дополнительных экзаменов в целях проверки знаний судоводителей, работающих на конкретных участках обеих международных рек. В конечном счете этот проект должен позволить рейнским и дунайским судоводителям свободно управлять судами на соответствующих участках обеих рек.

14. Представитель Российской Федерации указал, что, несмотря на недавнее принятие ЦКСП Дополнительного протокола № 7 к Мангеймской конвенции (TRANS/SC.3/2003/11/Add.1), процедура возможного признания судовых свидетельств и патентов судоводителей остается абсолютно неясной. Поэтому он высказался за то, чтобы через посредство своего вспомогательного органа SC.3/WP.3 Рабочая группа разработала для рассмотрения правительствами, ЕК и речными комиссиями согласованную и транспарентную процедуру подачи заявок на признание судовых свидетельств и патентов членов экипажа по всей Европе.

15. **Было решено**, что вопрос о признании судовых свидетельств и патентов судоводителей по всей Европе безусловно заслуживает того, чтобы его включить в программу работы Рабочей группы, и поэтому должен быть рассмотрен в рамках пункта 11 повестки дня с надлежащим учетом рекомендации Группы добровольцев по препятствиям законодательного характера (TRANS/SC.3/2005/1, пункт 42), документа ЦКСП (TRANS/SC.3/2005/5/Add.1) и результатов соответствующих переговоров между ЦКСП и ДК.

16. Представитель Австрии подтвердил, что в скором времени будет опубликовано послание Европейской комиссии о стимулировании перевозок по внутренним водным путям в ЕС и что этот вопрос будет решаться во время председательствования Австрии в первой половине 2006 года. По его мнению, Европейская комиссия имеет полное право предложить учредить европейское агентство по внутреннему водному транспорту для решения целого ряда вопросов, касающихся внутреннего судоходства. Он считает, что правительства стран - членов ЕС определяют пределы компетенции этого нового законодательного органа, который должен будет действовать при определенных условиях.

17. Представитель Дунайской комиссии проинформировал Рабочую группу, что 7 октября 2005 года понтонный мост в районе Нового Сада был окончательно разведен и

будет демонтирован. Таким образом, было ликвидировано последнее препятствие для свободного судоходства по Дунаю. Он также сообщил об успешном развитии дунайского судоходства в последние годы после восстановления судоходства через сербский участок реки. Он кратко ознакомил делегатов с ходом пересмотра Белградской конвенции 1948 года, который, по его мнению, может быть завершен в 2006 году. Представитель ДК также указал, что на последнем совещании Подготовительного комитета Европейская комиссия заявила о своем намерении стать членом обеих международных речных комиссий посредством присоединения к Мангеймской конвенции и Белградской конвенции в качестве договаривающейся стороны и что соответствующий запрос был направлен Комиссией в Совет ЕС. Наконец, он напомнил о докладе группы по ЕСВС, в котором предлагается создать новую европейскую структуру, которая занималась бы вопросами внутреннего судоходства. По его мнению, об этой инициативе также не следует забывать.

18. Один из сотрудников секретариата проинформировал Рабочую группу о том, что в марте 2005 года Директор Отдела транспорта ЕЭК ООН г-н Х. Капел Феррер принял участие в Берлинских консультациях по докладу группы ЕСВС и от имени ЕЭК ООН выразил свои сомнения по поводу того, смогут ли изменения в европейской институциональной структуре, предложенной группой ЕСВС, существенно улучшить ситуацию в европейском внутреннем судоходстве. Г-н Капел Феррер также указал, что мандат вновь предложенного Европейского бюро по внутреннему судоходству в значительной степени совпадает с мандатом Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН и его вспомогательных органов, таких, как SC.3, WP.3, WP.6, WP.15 и WP.24. Поэтому он предложил добиваться более тесного сотрудничества между уже существующими учреждениями. Тем не менее, если правительства все же решат создать новую межправительственную структуру, ЕЭК ООН будет готова сотрудничать с предложенным Европейским бюро по внутреннему судоходству.

19. Завершая обсуждение этого вопроса, Председатель подчеркнул, что последние инициативы стран - членов ЦКСП (доклад ЕСВС) и ЕК непосредственно связаны с деятельностью Рабочей группы SC.3, и высказался за то, чтобы SC.3 следила за возможными последующими изменениями.

## **ОБМЕН ИНФОРМАЦИЕЙ О МЕРАХ, НАПРАВЛЕННЫХ НА СТИМУЛИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗОК ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ**

Документация: TRANS/SC.3/2001/10; TRANS/SC.3/2005/1

20. Рабочая группа **приняла к сведению** Перечень существующих препятствий законодательного характера, мешающих созданию гармонизированного и



конкуренспособного панъевропейского рынка внутреннего водного транспорта, дополненный рекомендациями о способах преодоления выявленных препятствий; этот Перечень был подготовлен Группой добровольцев во исполнение пункта 13 Роттердамской декларации (TRANS/SC.3/2001/10) и одобрен в качестве документа TRANS/SC.3/2005/1. **Было сочтено**, что выводы Группы добровольцев послужат ценным вкладом в подготовку к предстоящей Бухарестской конференции, которую намечено провести в сентябре 2006 года.

## **ИНФРАСТРУКТУРА ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА**

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

Документация: ECE/TRANS/120 и Corr.1; TRANS/SC.3/2005/6

21. Рабочая группа **рассмотрела** проект поправок к Соглашению СМВП, подготовленный секретариатом по указанию Рабочей группы (TRANS/SC.3/2005/6), и единодушно **приняла** его с учетом нижеперечисленных поправок: i) следует исправить орфографическое написание названий портов Бачка Паланка и Панчево; ii) правительствам Румынии и Соединенного Королевства следует решить, можно ли их предложения по поправкам к "синей книге" также включать в поправки к Соглашению СМВП, т.е. включать ли новый порт категории Е Басараби на канале Дунай-Черное море (25,0 км) и дополнять ли СМВП еще несколькими водными путями категории Е в Соединенном Королевстве, как это предусмотрено в проекте "синей книги" в неофициальном документе № 2, и соответствующим образом проинформировать секретариат.

22. Секретариату **было поручено** начать процедуру внесения поправок в СМВП посредством направления депозитарию текста поправок, как это было решено в пункте 21 выше, сразу после получения разъяснений от правительств Румынии и Соединенного Королевства.

23. Рабочая группа **рассмотрела также** предложения Украины о внесении поправок в СМВП посредством его дополнения положениями, направленными на обеспечение безопасности на внутренних водных путях (TRANS/SC.3/2004/9, пункты 9-14), и **сочла** их приемлемыми. Правительствам и, в частности, правительству Украины **было предложено** направить в секретариат до 15 февраля 2006 года свои предложения о возможном содержании приложения IV к Соглашению, как это предлагается в пунктах 13

и 14 документа TRANS/SC.3/2004/9, относительно защиты сети водных путей и портов категории E от преднамеренного внешнего воздействия.

24. По предложению делегации Чешской Республики **в предварительном порядке было решено** дополнить текст статьи СМВП вторым абзацем следующего содержания:

**"Договаривающие стороны принимают необходимые меры для эффективной защиты предусматриваемой трассы участков водных путей категории E - с должным учетом их будущих параметров, - которые в настоящее время не существуют, но которые включены в соответствующие программы развития инфраструктуры, до принятия решения о начале их строительства".**

25. Секретариату **было поручено** составить текст проекта дополнительных поправок к СМВП на основе предложений Украины, содержащихся в документе TRANS/SC.3/2004/9, и предложений, которые будут получены от правительств, по содержанию нового приложения IV и направить его вместе с текстом, предварительно согласованным в пункте 12 выше, для рассмотрения Рабочей группой SC.3/WP.3 на ее летней сессии 2006 года. Рабочая группа решила вернуться к обсуждению дальнейших поправок к Соглашению СМВП на своей пятидесятой сессии в надежде на то, что к тому времени будут получены соответствующие рекомендации SC.3/WP.3.

**в) Перечень основных стандартов и параметров сети водных путей категории E ("синяя книга")**

Документация: TRANS/SC.3/144 и Add.1-4; неофициальные документы № 2 и 3

26. Рабочая группа **приняла к сведению** проект пересмотренного текста "синей книги", подготовленный секретариатом в качестве неофициального документа № 2 в соответствии с информацией, содержащейся в документах TRANS/SC.3/144 и Add.1-4, и полученными от правительств дополнительными сведениями, и **предложила** правительствам изучить этот проект и направить в секретариат до 31 декабря 2005 года свои замечания и исправления по этому тексту, если таковые имеются. Секретариату **было поручено** внести в "синюю книгу" дополнительные поправки в соответствии с возможными новыми указаниями от правительств и опубликовать ее в начале 2006 года.

27. Один из сотрудников секретариата обратил внимание делегатов на неофициальный документ № 3, в котором содержится ряд вопросов секретариата, касающихся представления данных для проекта пересмотренной "синей книги" относительно

внутренних водных путей Венгрии, Германии, Нидерландов, Румынии, Словакии и Соединенного Королевства, и в этой связи предложил соответствующим делегациям как можно скорее направить свои замечания и разъяснения.

28. Представитель Венгрии, ссылаясь на пункт 11 неофициального документа № 3, пояснил, что расхождение в подходах его страны и Словакии в отношении присвоения класса для соответствующих участков Дуная обусловлено различными толкованиями понятия "осадка". Словакия определяет класс судоходного канала исходя из максимальной ширины и длины допускаемых к эксплуатации судов и составов при уровне воды, соответствующему осадке, обеспечиваемый в течение 240 или более дней в году, как это предписывается в резолюции № 30 о классификации европейских внутренних водных путей, тогда как Венгрия базирует свои расчеты на так называемом низком судоходном уровне воды (НСУВ), который обеспечивается или превышает в течение всего 20 дней в году в свободной ото льда воде.

29. Секретариат проинформировал Рабочую группу о разъяснениях, полученных в этой связи от бывшего Председателя Специальной группы экспертов по инфраструктуре внутреннего водного транспорта г-на Я. Кубека, согласно которому "осадка, обеспечиваемая в течение 240 дней в году", является **оптимальным значением**, используемым судоходными компаниями и судостроительными заводами для строительства судов, предназначенных для эксплуатации на конкретных реках с изменяющимися уровнями воды, тогда как НСУВ применяется (в частности речными комиссиями) в качестве конкретного критерия в случае работ, требуемых для обеспечения надежной навигации на протяжении навигационного сезона при **разумной минимальной глубине фарватера**. Поэтому секретариат полагает, что присвоение классов внутренним водным путям должно быть основано исключительно на положениях резолюции № 30, т.е. на концепции "осадки, обеспечиваемой в течение 240 дней в году".

с) **Развитие судоходства "река-море" и прибрежных маршрутов в контексте Соглашения СМВП**

Документация: TRANS/SC.3/2003/3; TRANS/SC.3/2004/11

30. Рабочая группа **рассмотрела** представленные Украиной соображения по типовой структуре для возможных предложений правительств о разработке маршрутов "река-море" в контексте Соглашения СМВП (TRANS/SC.3/2004/11, пункты 14-23) и **сочла**, что этот проект можно осуществить следующим образом:

- i) секретариат мог бы связаться с правительствами, заинтересованными в развитии прибрежных маршрутов и судоходства "река-море", для определения перечня возможных маршрутов "река-море" в контексте Соглашения СМВП; следует также связаться с Европейской комиссией в целях возможной координации этого проекта между ЕЭК ООН и ЕК;
- ii) затем заинтересованные правительства могли бы дополнить каждый установленный маршрут "река-море" основными параметрами, требованиями и информацией, как это предлагается Украиной в таблице 2 в документе TRANS/SC.3/2004/11, вместе с правовыми и экономическими последствиями, связанными с развитием данного маршрута;
- iii) тем временем Рабочей группе SC.3/WP.3 можно поручить рассмотреть возможность разработки, с помощью ее группы добровольцев, конкретных технических требований к судам типа "река-море" с должным учетом ограничений, которым они могут подвергаться с точки зрения навигационного сезона, расстояния от берега и от портов-убежищ, а также высоты предполагаемых волн. На определенном этапе эту работу можно было бы выполнять совместно с ИМО.

31. С учетом активного участия Российского речного регистра в аналогичном проекте, который недавно осуществлялся в рамках ОТНК (Орган технического надзора и классификации судов), делегации Российской Федерации **было предложено** представить для предстоящей сессии Рабочей группы SC.3/WP.3 базовый документ о способах разработки в рамках ЕЭК ООН технических требований к судам типа "река-море"; делегация Российской Федерации согласилась подготовить такой документ.

d) **Обновление карты европейских внутренних водных путей**

Документация: Проект карты европейских внутренних водных путей

32. Представитель компании "ЕВРОМЭППИНГ" внесла на рассмотрение проект обновленного варианта карты европейских внутренних водных путей, подготовленный этой компанией в сотрудничестве с секретариатом и в соответствии с указаниями правительств стран-членов и речных комиссий, и разъяснила основные изменения, внесенные в карту 1999 года, отдельно по каждой стране.

33. Рабочая группа **поблагодарила** представителя компании "ЕВРОМЭППИНГ" за ее разъяснения и **выразила полное удовлетворение** в связи с общим видом проекта нового

издания карты европейских внутренних водных путей. Было **решено**, что эту карту следует дополнить разъяснением значения величин осадки, указанных на водных путях с изменяющимся уровнем воды в соответствии с резолюцией № 30, т.е. величин осадки, "допускаемой в течение в среднем 240 и более дней в году". В этой связи делегатам **было предложено** вновь проверить соответствие этих значений осадки с вышеупомянутым определением и проинформировать секретариат до 31 декабря 2005 года о возможных дополнительных исправлениях, которые необходимо внести в существующую карту 1999 года. Секретариату **было поручено** опубликовать карту в начале 2006 года.

е) **Межбассейновые водные соединения**

Документация: TRANS/SC.3/2004/10; неофициальные документы № 7 и 8

34. Представитель Беларуси сделал сообщение с использованием программы "Power point" о возможном восстановлении водного пути Днепр – Висла – Одер, что отражено в неофициальном документе № 8, и проинформировал Рабочую группу о том, что министерство инфраструктуры Польши и министерство транспорта Украины, представляющие правительства стран, непосредственно затрагиваемых этим проектом, также заинтересованы в изучении вопроса о его технической осуществимости. Он предложил Рабочей группе рассмотреть возможность создания группы докладчиков для изучения экологических и экономических последствий этого проекта. Данное предложение было поддержано делегациями Польши и Украины.

35. Рабочая группа **поблагодарила** делегацию Беларуси за ее сообщение и приветствовала намерение всех трех правительств, непосредственно связанных с этим проектом (Беларусь, Польша и Украина), изучить возможность восстановления водного соединения Днепр – Висла – Одер. Рабочая группа **решила**, что под ее эгидой может быть учреждена группа докладчиков в целях подготовки технико-экономического обоснования проекта создания вышеуказанного водного соединения. Секретариату **было поручено** распространить соответствующее письмо среди правительств всех членов SC.3 в целях выявления стран, заинтересованных в участии в работе этой группы докладчиков, и помочь в организации первого совещания этой группы, проконсультировавшись с ее членами. Предполагается, что эта группа будет информировать SC.3 о ходе проводимых ею исследований.

## ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО УНИФИКАЦИИ ТЕХНИЧЕСКИХ ПРЕДПИСАНИЙ И ПРАВИЛ БЕЗОПАСНОСТИ НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ

### а) Поправки к Рекомендациям, касающимся технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (приложение к пересмотренной резолюции № 17)

Документация: TRANS/SC.3/2005/3; TRANS/SC.3/2004/1 и Corr.1–2; TRANS/SC.3/2004/1/Add.1 и Corr.1; TRANS/SC.3/2004/1/Add.2–4; неофициальный документ № 1: Рекомендации, касающиеся унифицированных общеевропейских технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания

36. Председатель Группы добровольцев по изменению приложения к пересмотренной резолюции № 17 (г-н В. Зондаг) кратко проинформировал Рабочую группу о выполненной этой Группой работе, направленной на завершение внесения поправок в приложение в сроки, установленные Рабочей группой. Он также прокомментировал сводный текст измененного приложения, содержащийся в неофициальном документе № 1, сопоставив его по главам с проектом измененного приложения II к директиве ЕС, изменяющей директиву 82/714/ЕЕС. Кроме того, он указал, что Группе добровольцев может понадобиться еще одно совещание для завершения работы над сводным текстом и внесения в него редакционных исправлений с уделением особого внимания перечню определений, проверке перекрестных ссылок в соответствии с новой структурой приложения и т.д.

37. Представитель Российской Федерации отметил, что, по мнению компетентных органов его страны, требования, содержащиеся в пункте 15-3.9 (2–отсечная непотопляемость) и 15-7 (две системы движителей) главы 15 "Специальные требования к пассажирским судам", излишне жестки. Поэтому он предложил сделать сноску к обоим пунктам, позволяющую администрациям бассейнов предусматривать освобождение от данных требований.

38. Рабочая группа **приняла к сведению** содержащийся в документах TRANS/SC.3/2004/1/Add.2–4 сводный текст измененных глав 1 "Общие положения", 1-бис "Процедуры и правила освидетельствования судов внутреннего плавания", 8 "Якорное оборудование", 15 "Специальные требования к пассажирским судам", 18 "Предотвращение загрязнения вод и ограничение шума, производимого судами", ZZ "Особые предписания, применимые к высокоскоростным судам" и X "Маневренность", и **приняла следующие решения:**

- i) к пункту 15–3.9 добавить сноску следующего содержания: "**Администрация бассейна может освободить от предписанных в этом пункте требований в отношении 2-отсечной непотопляемости**";
- ii) в пунктах 15-3.9 и 15-7 квадратные скобки снять;
- iii) текст вновь измененных глав следует считать как "предварительно одобренный" Рабочей группой;
- iv) Группу добровольцев просили подготовить в сотрудничестве с секретариатом сводный текст измененного приложения к пересмотренной резолюции № 17 с использованием структуры, которая должна быть максимально приближена к структуре текста пересмотренной директивы 82/714/ЕЕС, "подчистить" этот текст, проверить все перекрестные ссылки и сноски, снять квадратные скобки и т.д.;
- v) сводный текст измененного приложения следует представить для дополнительного рассмотрения и принятия на всех трех языках вместе с проектом резолюции на специальной сессии Рабочей группы SC.3, которая состоится 15–16 марта 2006 года.

39. Рабочая группа предполагала, что в будущем она, возможно, возобновит свою работу по рассмотрению глав, которые на данный момент еще не сформулированы, в частности глав 20 "Особые положения, применяемые к морским судам" и 21 "Особые положения, применяемые к прогулочным судам".

**b) Обновление Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)**

Документация: TRANS/SC.3/115/Rev.2; TRANS/SC.3/115/Rev.2/Amend.1;  
TRANS/SC.3/WP.3/58 и Add.1

40. Рабочая группа **приняла к сведению** сообщение об опубликовании секретариатом поправок к ЕПСВВП, предусмотренных в ее резолюции № 54 (документ TRANS/SC.3/115/Rev.2/Amend.1), и была проинформирована о том, что предназначенные для замены страницы в публикации ЕПСВВП, потребовавшиеся в результате внесения этих поправок, имеются на вебсайте SC.3:  
[www.unec.org/trans/doc/finaldocs/sc3/CEVNI\\_replacement\\_pages\\_E.doc](http://www.unec.org/trans/doc/finaldocs/sc3/CEVNI_replacement_pages_E.doc). Она **также приняла к сведению** выполненную SC.3/WP.3 работу над дальнейшими поправками к

ЕПСВВП, содержащимися в документах TRANS/SC.3/WP.3/58, пункты 23-43 и TRANS/SC.3/WP.3/58/Add.1.

41. Секретариат проинформировал Рабочую группу, что пересмотренный вариант правил "Сигнализация на внутренних водных путях (СИГВВП)" был опубликован в качестве документа TRANS/SC.3/108/Rev.1 в соответствии с указаниями Рабочей группы TRANS/SC.3/161, пункт 41). СИГВВП также имеются на вебсайте SC.3.

с) **Унификация знаков судоходной обстановки**

Документация: TRANS/SC.3/2005/2

42. Рабочая группа **рассмотрела** текст проекта резолюции об унификации знаков судоходной обстановки, который был подготовлен Рабочей группой SC.3/WP.3 (TRANS/SC.3/WP.3/2005/2), и **приняла** его в качестве резолюции № 59.

д) **Требования в отношении предотвращения загрязнения вод с судов**

Документация: TRANS/SC.3/2002/8

43. Рабочая группа **вновь просила** делегации Венгрии, Российской Федерации и Украины достичь согласия по проекту пересмотренной резолюции № 21 (TRANS/SC.3/2002/8) и передать согласованный текст для рассмотрения Рабочей группой на ее пятидесятой сессии в 2006 году.

е) **Рассмотрение мер, направленных на предотвращение загрязнения воздуха судами внутреннего плавания**

Документация: TRANS/SC.3/104/Add.6

44. Рабочая группа **приняла к сведению** сообщение об опубликовании секретариатом резолюции № 55 о выбросе выхлопных газов и загрязняющих частиц дизельными двигателями (глава 5-бис, TRANS/SC.3/104/Add.6) и **решила**, что ее положения следует включить в сводный текст измененного приложения к пересмотренной резолюции № 17, которая будет рассмотрена и принята на специальной сессии Рабочей группы в марте 2006 года.



f) **Требования в отношении минимальной численности и продолжительности работы и отдыха экипажей судов внутреннего плавания**

Документация: TRANS/SC.3/104/Add.6

45. Рабочая группа **приняла к сведению** сообщение об опубликовании секретариатом резолюции № 56 о требованиях в отношении минимальной численности и продолжительности работы и отдыха экипажей судов внутреннего плавания (глава 19, TRANS/SC.3/104/Add.6) и **сочла**, что на данный момент положения этой резолюции могут быть включены в сводный текст измененного приложения к пересмотренной резолюции № 17.

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

Документация: TRANS/SC.3/2005/7; TRANS/SC.3/WP.3/2004/21;  
TRANS/SC.3/WP.3/2004/22; неофициальный документ № 6

46. Представитель Австрии проинформировал Рабочую группу, что директива по РИС, которая совсем недавно была одобрена Европейским парламентом и Советом, предусматривает разработку в рамках вновь созданного Комитета по РИС всех технических стандартов, касающихся речных информационных служб. Он высказался за принятие Рабочей группой SC.3 двух вышеупомянутых стандартов, что, по его мнению, облегчит их рассмотрение и принятие в рамках Комитета по РИС ЕС.

47. Рабочая группа **приняла** подготовленную секретариатом резолюцию № 60 о международных стандартах, касающихся извещений судоводителем и электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве, вместе с соответствующими международными стандартами, переданными ей SC.3/WP.3, которые должны быть включены в приложение к резолюции (TRANS/SC.3/2005/7; TRANS/SC.3/WP.3/2004/21 и TRANS/SC.3/WP.3/2004/22). Секретариату **было поручено** опубликовать сводный текст резолюции № 60.

48. Представитель Дунайской комиссии проинформировал Рабочую группу, что в его организации также ведется работа в целях принятия руководящих принципов РИС и всех технических стандартов, касающихся служб РИС.

49. Представитель Российской Федерации ознакомил Рабочую группу с итогами совещания Международной гармонизационной группы по ЭНК ВВП, которое состоялось

в Росток, Германия, 5-9 сентября 2005 года; результаты этого совещания отражены в неофициальном документе № 6. Международная гармонизационная группа согласовала окончательный проект Руководства по кодированию ЭНК ВВП, а также процедуру его доработки и внесения будущих поправок. Затем проект Руководства по кодированию был представлен к семнадцатому совещанию Комитета по морским информационным системам (CHRIS) Международной гидрографической организации, которое состоялось в то же время в Росток. Предполагается представить также Руководство по кодированию Международной (европейской) группе экспертов по стандарту ECDIS для внутреннего судоходства на ее ноябрьском совещании 2005 года в Будапеште в целях соответствующего изменения существующего стандарта ECDIS для внутреннего судоходства.

### **СОГЛАСОВАНИЕ ТРЕБОВАНИЙ, КАСАЮЩИХСЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ И ИХ ОБЛЕГЧЕНИЯ, ВКЛЮЧАЯ ИЗУЧЕНИЕ ПРАВОВЫХ ПОЛОЖЕНИЙ**

- a) **Рассмотрение возможности установления общего правового режима для ограничения ответственности собственников судов внутреннего плавания на общеевропейской основе**

Документация: TRANS/SC.3/R.130

50. Рабочая группа **отметила**, что за период, прошедший после проведения ее предыдущей сессии, никакие новые государства к Страсбургской конвенции об ограничении ответственности собственников судов внутреннего плавания от 1988 года (TRANS/SC.3/R.130) не присоединились.

- b) **Распространение информации о действующих двусторонних и многосторонних соглашениях в области международных перевозок внутренним водным транспортом**

Документация: TRANS/SC.3/2004/15

51. Рабочая группа **предложила** правительствам продолжать информировать секретариат о любых дополнительных исправлениях или добавлениях, которые необходимо внести в документ TRANS/SC.3/2004/15, отражающий положение в связи с двухсторонними и многосторонними соглашениями в области международного внутреннего водного транспорта, сторонами которых они являются.

## **ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ КОНВЕНЦИЙ И ПРИМЕНЕНИЕ РЕЗОЛЮЦИЙ, СВЯЗАННЫХ С ВНУТРЕННИМ СУДОХОДСТВОМ**

Документация: TRANS/SC.3/2005/8; неофициальный документ № 5

52. Рабочая группа **рассмотрела** положение в связи с применением правительствами ее резолюций на основе документа TRANS/SC.3/2005/8 и предложила правительствам принять эти резолюции, если они еще не сделали этого, и надлежащим образом проинформировать об этом секретариат.

53. Правительствам **было предложено**, в частности, проинформировать секретариат о том, признают ли они последние резолюции, принятые Рабочей группой, т.е. резолюции № 40 (Международное удостоверение на право управления прогулочным судном); 41 (Прогулочные суда, используемые исключительно для прогулочного судоходства); 48 (Стандарт ECDIS для внутреннего судоходства); 52 (Европейская сеть прогулочного судоходства по внутренним водным путям); 57 (Руководящие принципы для РИС) и 58 (Службы СДС). Кроме того, напоминалось, что, помимо информации об их применении или неприменении, некоторые из резолюций предусматривают представление правительствами конкретных сведений: резолюция № 40 - наименования компетентных органов, выдающих свидетельства, и некоторую другую информацию; № 42 - наименования компетентных органов, уполномоченных проводить осмотр судов, № 52 - перечень внутренних водных путей, открытых для прогулочного судоходства, и т.д.

54. Рабочая группа **приняла к сведению** предложение ЕАЛС, содержащееся в неофициальном документе № 5, относительно улучшения текста резолюции № 40 и **просила** секретариат издать в сотрудничестве с ЕАЛС для ее специальной сессии, которая состоится в марте 2006 года, официальный документ по этому вопросу.

## **РАБОЧИЕ СОВЕЩАНИЯ ПО ВОПРОСАМ ВНУТРЕННЕГО СУДОХОДСТВА**

55. Рабочая группа заслушала и **приняла к сведению** информацию об основных итогах Рабочего совещания по вопросам внутреннего судоходства, которое было организовано совместно ЕЭК ООН/ЕКМТ/ЦКСР/ДК в Париже 22 и 23 сентября 2005 года, и **просила** секретариат поместить выводы и основные итоги этого рабочего совещания для консультации на вебсайт Рабочей группы SC.3.

## **ПРОЕКТ ПРОГРАММЫ РАБОТЫ НА 2006-2010 ГОДЫ И РАСПИСАНИЕ СОВЕЩАНИЙ**

Документация: TRANS/SC.3/2005/9

56. Рабочая группа **изучила** проект программы работы на 2006-2010 годы и предварительный перечень совещаний на 2006 год, подготовленный секретариатом (TRANS/SC.3/2005/9), и **одобрила** его с учетом ряда незначительных изменений. Проект программы работы и расписание совещаний прилагаются к настоящему докладу.

### **ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ**

#### **а) Выборы должностных лиц**

57. Председателем Рабочей группы для ее пятидесятой сессии **был вновь избран** г-н Я. Валькар (Венгрия).

#### **б) Дань уважения г-ну Мирославу Раку (Чешская Республика)**

58. Рабочая группа была проинформирована о том, что представитель Чешской Республики г-н Рак собирается уйти в отставку с государственной службы и поэтому не сможет больше участвовать в деятельности Рабочей группы, членом которой он был с 1972 года, а Председателем - в 1984-1985 годах. Рабочая группа **поблагодарила** г-на Рака за его высокопрофессиональный вклад в деятельность ЕЭК ООН в области внутреннего водного транспорта на протяжении многих лет и **пожелала** ему долгих лет жизни и счастья после выхода в отставку.

### **УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА**

59. В соответствии с решением Рабочей группы, изложенным в пункте 2 выше, доклад о работе текущей сессии был подготовлен Председателем при содействии секретариата для его представления Комитету по внутреннему транспорту. **Решения, принятые** Рабочей группой в ходе сессии, указаны в следующих пунктах настоящего доклада: 2-4, 9-11, 15, 20-26, 30, 31, 33, 35, 38-40, 42-45, 47, 50-59.

\* \* \*

## ПРИЛОЖЕНИЕ

### ПРОЕКТ ПРОГРАММЫ РАБОТЫ НА 2006-2010 ГОДЫ

#### ПОДПРОГРАММА 02.6: ВНУТРЕННИЙ ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

##### 02.6.1 Инфраструктура внутреннего водного транспорта

Очередность: 1

Пояснение: Создание взаимосвязанной сети судоходных водных путей в Европе.

Планируемая работа: Рабочая группа по внутреннему водному транспорту будет заниматься следующими видами деятельности:

#### ПОСТОЯННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

- a) Наблюдение за осуществлением Соглашения СМВП и рассмотрение возможных поправок к нему.

Ожидаемый результат: подготовка планов действий по устранению конкретных узких мест и восполнению недостающих звеньев на отдельных водных путях категории E, проходящих по территории более чем одного государства, являющегося Договаривающейся стороной СМВП, и подготовка предложений о развитии конкретных маршрутов "река-море" в контексте Соглашения СМВП (в соответствии с резолюцией № 252 Комитета по внутреннему транспорту от 20 февраля 2003 года).

Очередность: 2

- b) Пересмотр Перечня основных характеристик и параметров сети водных путей категории E ("синей книги") в целях обеспечения возможностей правительств для контроля за ходом осуществления Соглашения СМВП.

Ожидаемый результат: подготовка каждые пять лет пересмотренного варианта "синей книги".

Очередность: 1

- c) Подготовка и распространение карт европейских внутренних водных путей в целях ознакомления правительств с новейшими данными об инфраструктуре внутреннего водного транспорта в Европе.

Ожидаемый результат: издание каждые пять лет обновленного варианта карты европейских внутренних водных путей.

Очередность: 2

## **ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, ОГРАНИЧЕННАЯ ВО ВРЕМЕНИ**

~~[d] — Подготовка исследования о создании европейской сети прогулочного судоходства (2005 год).~~

~~Ожидаемый результат: разработка базового документа о возможном создании в Европе сети прогулочного судоходства посредством подготовки специального международного документа.~~

~~Очередность: 3]~~

02.6.2 Согласование требований, касающихся международных перевозок по внутренним водным путям, включая вопросы безопасности на внутреннем водном транспорте, и облегчения этих перевозок

Очередность: 1

### Пояснение:

- a) обмен мнениями об отдельных аспектах новых и усовершенствованных методов перевозок на внутреннем водном транспорте, их экономическом значении и надлежащем использовании; унификация судовых документов и рассмотрение соответствующих правовых положений с целью их согласования для облегчения и содействия развитию международных водных перевозок в Европе;
- b) унификация технических предписаний для судов внутреннего плавания в целях обеспечения высокого уровня безопасности судоходства по европейской сети внутренних водных путей и взаимного признания судовых свидетельств на этой основе;
- c) согласование требований безопасности для внутреннего судоходства в Европе в целях обеспечения применения единообразных и международно признанных норм безопасности судоходства в европейской сети внутренних водных путей.

Планируемая работа: Рабочая группа, используя при необходимости опыт Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях, продолжит изучение следующих вопросов:

## ПОСТОЯННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

- a) **Рассмотрение возможности и необходимости включения в существующие правовые документы и рекомендации ЕЭК ООН положений, направленных на повышение безопасности на транспорте.**

**Ожидаемый результат: возможное принятие соответствующих проектов поправок к Соглашению СМВП, ЕПСВВП и/или Рекомендациям, касающимся технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания.**

**Очередность: 2**

- b) Подготовка и распространение исследования о положении и тенденциях во внутреннем судоходстве в целях ознакомления правительств с основной новейшей информацией и данными о внутреннем водном транспорте.

**Ожидаемый результат: подготовка каждые два года резюме последних изменений в области внутреннего судоходства в странах-членах.**

**Очередность: 2**

- c) Применение и обновление Рекомендаций, касающихся технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (приложение к пересмотренной резолюции № 17), в целях обеспечения высокого уровня безопасности судоходства.

**Ожидаемый результат:**

- i) **общий пересмотр Рекомендаций с целью их согласования на панъевропейском уровне с надлежащим учетом, в частности, положений, действующих в рамках Европейского союза и речных комиссий (2006 год).**

**Очередность: 1**

- ii) **разработка согласованной процедуры рассмотрения заявок на признание судебных свидетельств для обеспечения общего и недискриминационного подхода к такому рассмотрению (2008 год).**

**Очередность: 1**

- iii) **рассмотрение возможности и способов разработки конкретных унифицированных технических требований к судам типа "река-море" (2006 год).**

**Очередность: 1**

- d) **Применение и обновление Рекомендаций о минимальных требованиях, касающихся выдачи удостоверений на право управления судами внутреннего**

плавания в целях их взаимного признания для международных перевозок (приложение к резолюции № 31).

**Ожидаемый результат:** общий пересмотр Рекомендаций в целях их согласования на панъевропейском уровне с должным учетом, в частности, положений, действующих в рамках Европейского союза и речных комиссий (2010 год).

**Очередность: 1**

- e) Применение и обновление Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) и положений, касающихся сигнализации на внутренних водных путях (СИГВВП), в целях обеспечения высокого уровня безопасности в ходе международных перевозок.

**Ожидаемый результат:** принятие поправок к ЕПСВВП, касающихся, в частности, высокоскоростных судов и плавание в условиях ограниченной видимости [~~а также опубликование пересмотренного текста СИГВВП (2005 год)~~] **2006 год.**

**Очередность: 1**

- f) Разработка требований в отношении предотвращения загрязнения вод с судов в целях защиты окружающей среды от связанных с судоходством загрязнения, шума и вибрации.

**Ожидаемый результат:** внесение поправок в резолюцию № 21 о предотвращении загрязнения вод судами внутреннего плавания (2004 год); и рассмотрение мер по предотвращению загрязнения воздуха судами внутреннего плавания (**2006 год**).

**Очередность: 1**

- g) Содействие осуществлению действующих конвенций ЕЭК ООН по внутреннему судоходству и оценка соответствующих правовых документов для рассмотрения вопроса об обновлении тех из них, которые уже устарели.

**Ожидаемый результат:** [~~выявление проблем, которые могли помешать государствам-членам стать Сторонами Конвенции о договоре международной перевозки пассажиров и багажа по внутренним водным путям (КПНВ), и представление надлежащих рекомендаций в этой связи Комитету по внутреннему транспорту.] **подготовка по консультации с экспертами по правовым вопросам правительств стран-членов и распространение соответствующих вопросников относительно осуществления положений действующих правовых документов ЕЭК ООН, касающихся внутреннего водного транспорта, анализ ответов**~~



**правительств и представление соответствующих рекомендаций Комитету.**

Очередность: 2

## **ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, ОГРАНИЧЕННАЯ ВО ВРЕМЕНИ**

~~[f] — Подготовка при помощи Группы добровольцев перечня существующих правовых препятствий, затрудняющих создание гармонизированного и конкурентоспособного панъевропейского рынка внутреннего судоходства, и формулирование решений по преодолению этих препятствий (2005 год).~~ Очередность: 1]

h) Наблюдение за изменениями, связанными с возможным присоединением центрально- и восточноевропейских стран к Конвенции КОВС 1988 года, с целью решения вопроса о том, может ли это обеспечить создание в Европе единого режима ответственности собственников судов внутреннего плавания [~~(2004 год)~~] **2007 год.**

Очередность: 3

~~[h] — Рассмотрение дополнительных протоколов к Будапештской конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ) (2004 год).~~

Ожидаемый результат: ~~принятие резолюции с двумя прилагаемыми к ней протоколами.~~

Очередность: 2]

i) Изучение вопроса о повышении статуса пересмотренной резолюции № 17 (Рекомендации, касающиеся технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания), резолюции № 24 (Европейские правила судоходства по внутренним водным путям) и резолюции № 31 (Рекомендации, касающиеся выдачи удостоверений судоводителя), включая возможность их преобразования в документы, имеющие обязательную силу, в частности, в целях обеспечения взаимного признания сторонами выданных на их основе судовых свидетельств и удостоверений членов экипажа [~~(2005 год)~~] **2006 год.**

Ожидаемый результат: представление поправок к приложению к пересмотренной резолюции № 17 и к ЕПСВВП таким образом, чтобы они могли стать частью документа, имеющего обязательную юридическую силу.

Очередность: 2

~~[j] — Разработка предписаний для якорей судов, не являющихся самоходными грузовыми баржами, в целях обеспечения общепринятого уровня безопасности судоходства (2008 год).~~

~~Ожидаемый результат: принятие измененных положений приложения к пересмотренной резолюции № 17, касающихся требований в отношении якорей пассажирских судов и толкаемых составов. Очередность: 2~~

~~k) Рассмотрение рекомендаций относительно технических предписаний для электронного бортового навигационного оборудования и его установки на судах, включая, в частности, радиолокаторы и индикаторы скорости изменения курса, в целях обеспечения их взаимозаменяемости, а также общепринятого уровня безопасности (2005 год). Очередность: 2~~

~~l) Разработка рекомендации по единой системе управления движением на европейских внутренних водных путях в целях повышения безопасности и эффективности перевозок (2004 год). Очередность: 2~~

~~m) Рассмотрение требований в отношении минимальной численности и продолжительности работы и отдыха экипажей судов внутреннего плавания в целях обеспечения безопасности судоходства (2005 год). Очередность: 2~~

~~j) Введение общих принципов и технических требований, касающихся панъевропейской речной информационной службы [(2005 год). Очередность: 2]~~

**Ожидаемый результат: принятие резолюции о стандартах для электронных судовых сообщений и извещений судоводителям во внутреннем судоходстве (2005 год) Очередность: 2**

**принятие резолюции о стандарте для систем обнаружения и отслеживания судов во внутреннем судоходстве (2007 год) Очередность: 2**

**внесение поправок в резолюцию № 48 о системах отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства (ECDIS для внутреннего судоходства) (2007 год) Очередность: 2**

\* \* \*

## ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ СОВЕЩАНИЙ НА 2006 ГОД

### Март

15-16 Специальная сессия Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3/AC.6)

**Июнь**

6-8 Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) (тридцать первая сессия)

**Октябрь**

11-13 Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3) (пятидесятая сессия)

-----