



**Европейская экономическая комиссия**

**Комитет по внутреннему транспорту**

**Рабочая группа по внутреннему  
водному транспорту**

**Шестьдесят первая сессия**  
Женева, 4–6 октября 2017 года

**Доклад Рабочей группы по внутреннему водному  
транспорту о работе ее шестьдесят первой 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 (ЕЭК ООН), представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 2 повестки дня) .....	8–12	4
IV. Рабочее совещание на тему «Правила внутреннего судоходства: осуществление Европейских правил плавания по внутренним водным путям» (пункт 3 повестки дня).....	13–27	6
V. Обмен информацией о мерах, направленных на стимулирование перевозок по внутренним водным путям (пункт 4 повестки дня) .....	28–32	9
VI. Европейская сеть внутренних водных путей (пункт 5 повестки дня) .....	33–39	10
A. Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП).....	33–35	10
B. Перечень основных характеристик и параметров сети водных путей категории E («Синяя книга») .....	36–37	11
C. Перечень важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории E (пересмотренная резолюция № 49).....	38–39	11
VII. Унификация технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (пункт 6 повестки дня).....	40–58	11
A. Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) (пятый пересмотренный вариант резолюции № 24) .....	41–45	12



B.	Сигнализация на внутренних водных путях (СИГВВП) (второй пересмотренный вариант резолюции № 22) .....	46–48	13
C.	Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (пересмотренная резолюция № 61) .....	49–56	13
D.	Предписания, касающиеся стоечных и плавучих объектов (плавучих гостиниц, плавучих ресторанов и аналогичных сооружений) .....	57	15
E.	Модернизация и обновление судов внутреннего плавания .....	58	15
VIII.	Второе совещание специальной группы по подготовке Глобальной конференции по внутреннему водному транспорту (пункт 7 повестки дня) .....	59–72	15
IX.	Взаимное признание удостоверений судоводителей и согласование профессиональных требований во внутреннем судоходстве (пункт 8 повестки дня) .....	73	17
X.	Содействие развитию речных информационных служб (РИС), а также другие информационно-коммуникационные технологии (ИКТ) во внутреннем судоходстве (пункт 9 повестки дня) .....	74–76	17
A.	Рекомендация, касающаяся системы отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства (резолюция № 48), Международный стандарт для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях (резолюция № 63), Международный стандарт для систем электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве (резолюция № 79) и Международный стандарт для извещений судоводителям (резолюция № 80) .....	74–75	17
B.	Сотрудничество с рабочей группой «Форум ГИС Дунай» .....	76	18
XI.	Гармонизация общеевропейской правовой основы для внутреннего судоходства (пункт 10 повестки дня) .....	77–80	18
A.	Статус международных конвенций и соглашений по вопросам внутреннего судоходства .....	77–78	18
B.	Применение резолюций ЕЭК ООН, касающихся внутреннего судоходства .....	79–80	18
XII.	Прогулочное плавание (пункт 11 повестки дня) .....	81–91	19
A.	Деятельность неофициальной рабочей группы по прогулочному плаванию .....	81–83	19
B.	Национальные правовые акты, регулирующие плавание прогулочных судов .....	84	19
C.	Международное удостоверение на право управления прогулочным судном (четвертый пересмотренный вариант резолюции № 40) и Руководящие принципы для резолюции № 40 .....	85–89	20
D.	Европейская сеть прогулочного судоходства по внутренним водным путям (пересмотренная резолюция № 52) .....	90	21
E.	Положения для судов с корпусом из пластмассовых материалов ...	91	21
XIII.	Программа работы, двухгодичная оценка и проект плана работы (пункт 12 повестки дня) .....	92–93	21
XIV.	Ориентировочный перечень совещаний на 2018 год (пункт 13 повестки дня) .....	94	22

---

XV.	Прочие вопросы (пункт 14 повестки дня) .....	95–96	22
A.	Рабочее совещание на пятьдесят второй сессии SC.3/WP.3 .....	95	22
B.	Всемирная конференция 2017 года по водным каналам .....	96	22
XVI.	Утверждение доклада (пункт 15 повестки дня) .....	97	22

## I. Участники

1. Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (далее – Рабочая группа, или SC.3) провела свою шестьдесят первую сессию 4–6 октября 2017 года в Женеве.
2. На сессии присутствовали представители следующих стран: Австрии, Беларуси, Бельгии, Болгарии, Германии, Польши, Российской Федерации, Сербии, Словакии, Украины, Хорватии, Чешской Республики и Швейцарии.
3. На сессии также присутствовали представители следующих межправительственных организаций: Дунайской комиссии (ДК) и Международной комиссии по бассейну реки Сава (Савской комиссии, или СК). Были представлены Международная ассоциация морской помощи судоходству и маячных служб (МАМС), Европейская ассоциация лодочного спорта (ЕАЛС) и Конфедерация европейских морских технологических обществ (КЕМТО). По приглашению секретариата на сессии присутствовали также представители Сети для обмена в рамках образовательных программ в области внутреннего водного транспорта (ЭДИННА), Морской академии Харлингена, ЗАО «СТС-Нестра», ассоциации «Инлэнд воторуэйз интернэшнл» и компании «Трансманш консалтнтс».
4. Начальник Секции транспортных сетей и логистики Отдела устойчивого транспорта Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) г-н Ф. Дионори открыл сессию, приветствовал участников и пожелал Рабочей группе успешного проведения сессии.
5. В соответствии с решением Рабочей группы, принятым на ее шестидесятой сессии (документ ECE/TRANS/SC.3/203, пункт 100), Председателем шестьдесят первой сессии Рабочей группы являлся г-н Б. Ван Аккер (Бельгия).

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

*Документация:* ECE/TRANS/SC.3/204, неофициальный документ № 1 SC.3 (2017 года)

6. Рабочая группа утвердила предварительную повестку дня, включив в нее дополнительный пункт 11 е) «Положения для судов с корпусом из пластмассовых материалов» и дополнив ее неофициальным документом № 1 SC.3 (2017 года) с целью учета неофициальных документов № 2–6 SC.3.
7. В соответствии с установившейся практикой Рабочая группа решила, что в рамках пункта 15 повестки дня «Утверждение доклада» в проекте, который будет подготовлен секретариатом и зачитан в конце сессии, следует отразить только основные решения. Полный доклад должен быть подготовлен Председателем при содействии секретариата и распространен после сессии. С материалами, представленными в ходе сессии, можно ознакомиться на веб-сайте ЕЭК ООН по следующему адресу в Интернете: [www.unecce.org/trans/main/sc3/sc32017.html](http://www.unecce.org/trans/main/sc3/sc32017.html).

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

*Документация:* ECE/TRANS/270, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/62, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64, ECE/ADN/40, ECE/ADN/42

8. Рабочая группа приняла к сведению информацию о решениях Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН (КВТ), принятых на его семьдесят девятой сессии (21–24 февраля 2017 года) и имеющих отношение к деятельности SC.3,

а также о параллельных мероприятиях, проведенных в ознаменование семидесятой годовщины КВТ, а именно: а) о совещании министров «Прошлое и будущее Комитета по внутреннему транспорту» и принятии резолюции министров «Вступление в новую эру устойчивого внутреннего транспорта и устойчивой мобильности»<sup>1</sup>; б) о Всемирном фестивале фильмов по безопасности дорожного движения, Конференции по повышению качества воздуха и снижению объема выбросов на основе эксплуатации экологически более чистых подержанных транспортных средств; в) о Конференции высокого уровня по внутреннему водному транспорту; г) о рабочем совещании по конвенциям Организации Объединенных Наций в области внутреннего транспорта; и е) о других мероприятиях. В рамках последующей деятельности КВТ разработал новую стратегию до 2030 года для ее принятия в 2018 году и просил все рабочие группы внести свой вклад. Поддержка в этой деятельности была оказана Германией и Председателем.

9. Рабочая группа приняла к сведению информацию о деятельности Комитета по вопросам безопасности Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ), который провел свою тридцатую сессию (23–27 января 2017 года) и тридцать первую сессию (28–31 августа 2017 года), и Административного комитета ВОПОГ, в частности: а) об осуществлении ВОПОГ и поправок к ВОПОГ-2015 и ВОПОГ-2017; б) о проводящейся работе по обеспечению согласования ВОПОГ с европейским стандартом, устанавливающим технические требования для судов внутреннего плавания (ЕС-ТТСВП); в) о докладе неофициальной рабочей группы по сжиженному природному газу; и г) о других вопросах.

10. Рабочая группа заслушала информацию о деятельности Рабочей группы по статистике транспорта (WP.6) в связи со следующими вопросами: а) интерактивные европейские карты дорог категории E и обследование железнодорожных линий категории E<sup>2</sup>; б) сбор и онлайн-распространение данных о внутреннем транспорте, включая информацию о внутреннем водном транспорте за 2015 год<sup>3</sup>; в) текущая работа по подготовке пятого пересмотренного издания Глоссария по статистике транспорта; и г) недавние публикации по статистике внутреннего транспорта и статистике дорожно-транспортных происшествий. Экспертам по внутренним водным путям было предложено представить свои материалы. Секретариат отметил, что у WP.6 до сих пор нет мандата на проведение переписи внутренних водных путей категории E, хотя эта работа могла бы представлять интерес для сектора внутреннего водного транспорта. В этой связи SC.3 была проинформирована ДК и СК о текущей работе по приложениям ГИС<sup>4</sup> и сочла целесообразным объединить усилия в целях разработки соответствующего интерактивного приложения ГИС для всей Европейской сети внутренних водных путей.

11. Рабочая группа была проинформирована: а) об итогах работы Группы экспертов по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и узлов и адаптации к ним; и б) о текущей работе Группы экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры<sup>5</sup>. SC.3 просила государства-члены и речные комиссии принять активное участие в работе этой Группы, которая проведет свои следующие сессии 16 и 17 октября 2017 года и 29–31 января 2018 года, и представить информацию о:

<sup>1</sup> Имеется на следующем веб-сайте:

[www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/itc/Final\\_Resolution\\_ITC\\_70\\_years.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/itc/Final_Resolution_ITC_70_years.pdf).

<sup>2</sup> Имеется на следующем веб-сайте: [www.unece.org/trans/areas-of-work/transport-statistics/statistics-and-data-online/e-roads/traffic-census-map.html](http://www.unece.org/trans/areas-of-work/transport-statistics/statistics-and-data-online/e-roads/traffic-census-map.html).

<sup>3</sup> Имеется на следующем веб-сайте: <http://w3.unece.org/PXWeb/en>.

<sup>4</sup> Географическая информационная система.

<sup>5</sup> Подробная информация имеется на следующем веб-сайте: [www.unece.org/trans/main/wp5/wp5\\_ge\\_benchmarking\\_transport\\_infrastructure\\_construction\\_costs.html](http://www.unece.org/trans/main/wp5/wp5_ge_benchmarking_transport_infrastructure_construction_costs.html).

- терминологии, применяемой на национальном уровне в сфере строительства и/или технического обслуживания инфраструктуры внутренних водных путей;
- методах и/или программном обеспечении, используемых на национальном уровне для оценки затрат на строительство и/или техническое обслуживание объектов инфраструктуры внутренних водных путей.

12. Комиссия по реке Сава проинформировала участников сессии о том, что завершает исследование по вопросу о последствиях изменения климата для бассейна реки Сава. Результаты этого исследования будут доступны на официальном веб-сайте Комиссии по реке Сава к концу 2017 года.

#### **IV. Рабочее совещание на тему «Правила внутреннего судоходства: осуществление Европейских правил плавания по внутренним водным путям» (пункт 3 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.5

13. Рабочее совещание на тему «Правила внутреннего судоходства: осуществление Европейских правил плавания по внутренним водным путям» состоялось во второй половине дня 4 октября. Основными докладчиками на нем были: г-н Р. Фордервинклер (консультант ЕЭК ООН), г-н Ф. Закариэ (МАМС), г-н Г. Шиндлер (ДК), г-н Ж. Милкович (ЭДИННА, Морская академия Харлингена) и г-жа К. Пэддисон (ЕАЛС). Со всеми выступлениями можно ознакомиться на веб-сайте ЕЭК ООН.

14. Г-н Р. Фордервинклер подробно проанализировал эволюцию ЕПСВВП за период после принятия резолюции № 4 в 1962 году, а также ход осуществления ЕПСВВП-4 и ЕПСВВП-5 государствами-членами и речными комиссиями; была освещена роль Группы экспертов по ЕПСВВП. Он указал, что ЕПСВВП-5 представляет оптимальную практику разработки действующих правил судоходства и является живым инструментом, имеющим важное значение также и за пределами Европы с точки зрения РИС и электронных навигационных карт. Препятствиями для осуществления ЕПСВВП-5 служат, в частности, такие факторы, как необязательный характер этих Правил и отступления от них на региональном и национальном уровнях. В заключение он остановился на основных вызовах, возмущениях и предположительных путях стимулирования осуществления ЕПСВВП, отметив в том числе статус потенциального международного соглашения.

15. Г-н Ф. Закариэ затронул вопрос о сотрудничестве между МАМС и ЕЭК ООН по вопросу о согласовании положений, касающихся судоходной обстановки внутреннего судоходства, в Сигнализации на внутренних водных путях (СИГВВП) и ЕПСВВП с морской системой сигнализации МАМС. Он охарактеризовал принципы и цели МАМС и сообщил о ее недавней деятельности и тенденциях, в первую очередь в области электронной навигации, береговых служб и связи, службы движения судов (СДС) и автономных судов. Эта деятельность может способствовать открытию новых возможностей и в сфере внутреннего судоходства. Он поддержал идею о том, чтобы превратить ЕПСВВП в международную конвенцию.

16. Г-н Г. Шиндлер сообщил участникам сессии о нынешнем статусе основных положений о плавании по Дунаю (ОППД). Нынешний вариант ОППД, принятый в 2010 году, полностью соответствует ЕПСВВП-4; процесс согласования с ЕПСВВП-5 осуществляется с сентября 2016 года, и окончательный вариант ОППД будет представлен для принятия на пленарной сессии ДК в декабре 2017 года. Кроме того, этот согласованный вариант будет также содержать положения, касающиеся судов, использующих в качестве топлива СПГ, определения бункеровочного судна, бункеровочной установки и оператора судна, а также языка радиосвязи и других вопросов.

17. Г-н Ж. Милкович подтвердил, что Правила судоходства по реке Сава вступили в силу 1 января 2017 года и полностью соответствуют ЕПСВВП-5. Он подчеркнул, что эти Правила применяются в качестве обязательных во всех странах – членах СК. Кроме того, в них были включены главы 11 и 12. Глава 11 («Дополнительные местные требования») содержит положения о секторах с трудностями для судоходства; речь идет об устье реки Сава, верхнем участке реки Сава и притоке Купа, а в главе 12 («Речной надзор») приведены согласованные правила надзора, применяемые государствами-членами и служащие основой для использования общей базы данных об освидетельствовании судов.

18. Г-н А. Минтьес затронул вопрос о связи ЕПСВВП с проблематикой безопасности судоходства. В результате исследования по вопросу об инцидентах и авариях на внутренних водных путях Центральной Европы, проведенного Морской академией Харлингена (2015 год), было установлено, что 208 серьезных инцидентов и аварий были связаны главным образом с посадкой на мель, столкновениями судов, столкновениями судов с мостами и падениями людей за борт, причем 80% из них обусловлены человеческой ошибкой. В заключение он отметил, что их основными причинами являются отсутствие развитой культуры обеспечения безопасности, неправильное понимание или неверное толкование правил и отсутствие общего языка. В связи с последним из упомянутых аспектов он отметил, что для этих целей был разработан «Риверспик»<sup>6</sup>. Далее он указал, что в рамках ЕПСВВП разработан один из основных наборов правил для большей части Европы и что данная рабочая система доказала свою состоятельность. Он сделал вывод о том, что, следовательно, такие общие и универсально применимые правила, как ЕПСВВП, будут содействовать безопасности судоходства.

19. Г-жа К. Пэддисон кратко остановилась на следующих проблемах, с которыми сталкивается сектор прогулочного плавания, в контексте информации, поступившей от членов ЕАЛС: а) представители этого сектора, осуществляющие плавание в странах, применяющих ЕПСВВП, осведомлены о национальных и региональных правилах, которые они должны соблюдать, но, возможно, не осведомлены о применимом варианте ЕПСВВП и/или о том, в каких случаях действуют отступления от правил на региональном или национальном уровне; б) представители этого сектора, изучившие ЕПСВВП и осуществляющие плавание за границей, возможно, не ознакомлены с применимыми на региональном или национальном уровне модификациями; с) в тестах других правил плавания знаки и сигналы, аналогичные тем, которые используются в ЕПСВВП, могут иметь иное значение и поэтому могут создавать путаницу; d) при прибытии со стороны моря зачастую сложно определить, в каком именно месте перестают действовать Международные правила предупреждения столкновений судов в море (МППСС) (1972 года) и начинают действовать правила судоходства по внутренним водным путям. Далее она отметила проблемы, связанные с туристическими судами, включая языковые барьеры и разнообразие региональных и местных отступлений от правил, указав, что именно по этим причинам сектор прогулочного плавания предпочел бы, чтобы в ЕПСВВП, подобно МППСС, предусматривалось меньше национальных или региональных отступлений либо чтобы такие отступления исключались вообще.

20. Российская Федерация проинформировала участников о том, что новый проект правил судоходства по внутренним водным путям, который обсуждается в настоящее время, тщательно согласован с ЕПСВВП.

21. После этих выступлений было проведено совещание за круглым столом, координатором которого был г-н Р. Фордервинклер. Его участники достигли согласия по нижеследующим ключевым аспектам.

<sup>6</sup> С «Риверспик» (стандартными выражениями для внутреннего судоходства) можно ознакомиться на следующем веб-сайте: [www.riverspeak.eu](http://www.riverspeak.eu).

22. Основная практическая ценность унифицированных правил плавания по внутренним водным путям состоит в обеспечении согласованных стандартов в области безопасности судоходства. Другие положительные стороны характеризуются унификацией судовой документации и процедур, вкладом в национальные и региональные правила, которые позволяют предотвращать аварии на внутренних водных путях, и общими стандартами в контексте обучения и компетенции экипажей.

23. Положения ЕПСВВП можно ввести в национальное законодательство или в правила речных комиссий:

- посредством согласования национальных/региональных правил с ЕПСВВП;
- путем непосредственного применения ЕПСВВП на основании постановления правительства;
- на основании правил речных комиссий, которые согласованы с ЕПСВВП; или
- посредством включения некоторых положений в национальное законодательство.

24. По мнению участников, знание ЕПСВВП может рассматриваться как знание правил судоходства в процессе оценки профессиональной компетенции судоводителей на общеевропейском уровне и/или национальном и региональном уровнях, однако при этом следует также проверять и знание специальных положений.

25. Большинство участников согласились с тем, что для придания ЕПСВВП большей эффективности они должны иметь статус международного соглашения. К числу других возможностей, которые были упомянуты в этой связи, относятся распространение информации о ЕПСВВП в ходе рабочих совещаний или иных национальных и международных мероприятий и обновление положений ЕПСВВП с должным учетом текущей ситуации и подвижек, происходящих в последнее время.

26. Что касается вызовов и разработок, которые следует отразить в ЕПСВВП, то участники отметили следующее:

- положения для судов, использующих в качестве топлива СПГ;
- визуализацию знаков навигационной обстановки и виртуальные средства навигационного оборудования и иные разработки в области РИС<sup>7</sup>;
- положения МАМС, применимые к внутренним водным путям и прибрежным водам;
- положения в области безопасности; и
- береговое электроснабжение судов.

27. Участники решили, что рабочие совещания по применению ЕПСВВП и связанным с этим вопросам следует организовывать по линии ЕЭК ООН на регулярной основе, в частности после принятия нового пересмотренного варианта ЕПСВВП.

---

<sup>7</sup> Речные информационные службы.

## V. Обмен информацией о мерах, направленных на стимулирование перевозок по внутренним водным путям (пункт 4 повестки дня)

*Документация:* ECE/TRANS/SC.3/2017/1, ECE/TRANS/SC.3/2017/2, ECE/TRANS/SC.3/2017/17

28. Рабочая группа приняла к сведению следующую информацию о: а) рыночном обзоре за 2016 год, проведенном Центральной комиссией судоходства по Рейну (ЦКСР); б) конференции министров, озаглавленной «Стимулирование взаимосвязей и совместности в регионе ЦЕИ<sup>8</sup>: наведение мостов между Европой и Азией» (Минск, 8 и 9 июня 2017 года); в) меморандуме о подготовке предложения по водному коридору Дунай–Одер–Эльба, подписанном Польшей, Словакией и Чешской Республикой 31 января 2017 года; г) двадцать первом коллоквиуме по связке Одер–Хафель (3 сентября 2017 года, Шведт (Одер, Германия)) и других мероприятиях (ECE/TRANS/SC.3/2017/1). На основе материалов, поступивших от Европейской комиссии и ЦКСР (ECE/TRANS/SC.3/2017/17), секретариат проинформировал SC.3 о последних изменениях в рамках стратегии в области внутреннего водного транспорта в Европейском союзе, внедрении сети ТЕС-Т<sup>9</sup> в 2014–2015 годах в контексте применения на внутренних водных путях и деятельности Европейского комитета по разработке единых стандартов в области внутреннего судоходства (ЕКСВС) в 2017 году. Эта информация была дополнена сообщениями Беларуси, Российской Федерации и ЕКМТ.

29. ЕКМТ отметила, что было бы полезно представить информацию о возможностях и имеющихся финансовых ресурсах для реализации маломасштабных национальных проектов, касающихся внутреннего водного транспорта, которые находятся в стадии рассмотрения. Беларусь сообщила SC.3 об итогах второго совещания Рабочей группы, учрежденной в соответствии с меморандумом между Беларусью и Польшей, которое было посвящено восстановлению водного пути Е 40 и состоялось 26 и 27 июня в Миколайках (Польша). Рабочая группа обсудила вопрос о создании мультимодальной структуры на участке Брест (Мухавец) – Малашевиче и план совместных действий по развитию водного пути Е 40. Были рассмотрены аспекты участия в этой деятельности Украины. Следующее совещание состоится в октябре 2017 года в Беларуси. Российская Федерация сообщила SC.3, что строительные работы по сооружению Багаевского и Нижегородского гидроузлов, предусмотренные стратегией развития внутреннего водного транспорта до 2030 года, находятся на этапе проектирования. Эти проекты призваны устранить узкие места в единой глубоководной системе Российской Федерации и стимулировать перевозки по внутренним водным путям.

30. SC.3 приняла к сведению информацию о концепции «надлежащего состояния судоходства (НСС)» для европейских внутренних водных путей (ECE/TRANS/SC.3/2017/2), а также материалы, представленные в выступлении г-на С. Тюрфа (Бельгия), который охарактеризовал сферу охвата исследования, прогресс, достигнутый исследовательским консорциумом в деле разработки концепции НСС, а также проект руководящих принципов оптимальной практики для реализации НСС. Далее он остановился на типовом процессе обеспечения НСС, указав семь этапов этого процесса (с нулевого по шестой). На последующих этапах будут: а) обеспечены возможный процесс и критерии для изъятий (октябрь 2017 года); б) произведена оценка сети ТЕС-Т и дорожных карт для применения НСС на критических участках (сентябрь–ноябрь 2017 года); и в) подготовлены проект доклада и заключительный доклад (ноябрь–декабрь 2017 года). С более подробной информацией можно ознакомиться на следующем веб-сайте: [www.inlandnavigation.eu/what-we-do/good-navigation-status/](http://www.inlandnavigation.eu/what-we-do/good-navigation-status/).

<sup>8</sup> Центральноевропейская инициатива.

<sup>9</sup> Трансъевропейская транспортная сеть.

31. Рабочая группа с удовлетворением отметила прогресс, достигнутый в разработке концепции НСС, и поручила секретариату и впредь информировать ее о будущих изменениях. ДК сообщила SC.3 о предстоящем совещании руководящей группы по проекту НСС, которое состоится 9 октября 2017 года в Брюсселе, и изложила некоторые замечания относительно документов, которые должны быть рассмотрены на нем.

32. SC.3 приняла к сведению представленный Хорватией фильм о реализуемом проекте строительства многоцелевого канала Дунай–Сава (водный путь E 80-10)<sup>10</sup>. Строительство этого канала длиной 61,4 км от Вуковара до Шамаца было предусмотрено транспортной стратегией Хорватии для соединения судосходных маршрутов страны, проходящих по Саве, Драве и Дунаю и имеющих важное значение для Европы, в контексте общего дунайско-адриатического транспортного коридора в качестве соединительного звена между трансъевропейским судосходным маршрутом Рейн–Майн–Дунай и Адриатическим морем. Этот канал будет использоваться как транспортное соединение для сельскохозяйственных и дренажных целей, для туризма, спорта и отдыха. Он будет соответствовать требованиям класса Vb, и его инфраструктура будет включать шесть регулируемых переливных перегоронок, три насосные станции, два шлюза и один дюкер.

## **VI. Европейская сеть внутренних водных путей (пункт 5 повестки дня)**

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

*Документация:* ECE/TRANS/120/Rev.3, ECE/TRANS/SC.3/2017/3,  
неофициальный документ № 2 SC.3 (2017 года)

33. Рабочая группа приняла к сведению сообщение г-на А. Афанасьева (Беларусь) о текущей ситуации в секторе внутреннего водного транспорта Беларуси и о планах в области развития, предусматривающих расширение сети водных путей категории E на территории Беларуси и Украины. Общая протяженность внутренних водных путей в Беларуси составляет около 2 000 км, в том числе 1 030 км путей с гарантированными параметрами фарватера. Имеется 906 судов внутреннего водного плавания с общим водоизмещением 120 000 тонн. Протяженность внутренних путей категории E 40 на территории Беларуси составляет 640 километров. На протяжении последних лет правительство страны уделяет значительное внимание развитию данного сектора. Это обстоятельство нашло надлежащее отражение в государственной программе развития транспортной системы Республики Беларусь на 2016–2020 годы. В настоящее время ведется работа по модернизации гидротехнических сооружений, усовершенствованию речных правил и сооружению дамб на водных путях свободного течения; было модернизировано пять шлюзов на канале Днепр–Буг в соответствии с требованиями класса Va и к 2021 году предусмотрено введение в эксплуатацию еще трех модернизированных шлюзов. Развитие водного пути E 40 имеет большое значение для Беларуси, а также Украины и Польши, поскольку восстановление судоходства на маршруте от Балтийского моря до Черного моря может существенным образом содействовать развитию экономики всех трех стран. Беларусь активно сотрудничает в данной связи с Украиной и Польшей. Новый водный путь E 40-01 соединит портовый терминал, который будет построен на Днепре в Нижних Жарах, поблизости от белорусско-украинской границы, с устьем реки Припять. Польша поддержала предложение Беларуси включить новый водный путь E 40-01 в приложение I к СМВП.

<sup>10</sup> Эти видеоматериалы доступны на [www.youtube.com/watch?v=WEDe5hmwYuQ&feature=youtu.be](http://www.youtube.com/watch?v=WEDe5hmwYuQ&feature=youtu.be).

34. Рабочая группа рассмотрела проект поправок к СМВП (ECE/TRANS/SC.3/2017/3). Российская Федерация возразила против пункта 21 на том основании, что для его принятия требуется предварительная договоренность между Литвой и Российской Федерацией в качестве заинтересованных сторон. Договаривающиеся стороны Соглашения СМВП, присутствовавшие на сессии (Австрия, Беларусь, Болгария, Польша, Российская Федерация, Сербия, Словакия, Украина, Хорватия, Чешская Республика и Швейцария), приняли остальные поправки консенсусом. Секретариату было поручено препроводить эти предложения по поправкам Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций для осуществления требуемых процедур сдачи на хранение.

35. SC.3 одобрила предложение Украины обновить карту Европейской сети внутренних водных путей на основе поправки к СМВП, предложенной Беларусью (неофициальный документ № 2 SC.3 (2017 года)), и поручила секретариату обновить эту карту на основе принятых поправок.

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

*Документация:* ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3, ECE/TRANS/SC.3/2017/4

36. SC.3 была проинформирована о том, что третье пересмотренное издание «Синей книги» было издано на трех рабочих языках и имеется в зале заседаний.

37. SC.3 одобрила предложение о поправках к «Синей книге», которые содержатся в документе ECE/TRANS/SC.3/2017/4.

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

*Документация:* ECE/TRANS/SC.3/159/Rev.1, ECE/TRANS/SC.3/2017/5, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/9

38. Рабочая группа рассмотрела сводный проект второго пересмотренного варианта приложения к перечню важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории Е (пересмотренная резолюция № 49) (ECE/TRANS/SC.3/2017/5) и приняла его в качестве резолюции № 87.

39. Секретариат сообщил Рабочей группе о проходящих консультациях с Европейской комиссией (ЕК) и европейскими координаторами базовой сети коридоров ТЕС-Т по рационализации резолюции № 49. Цель этой работы состоит во включении перечня узких мест в базовой сети коридоров ТЕС-Т, указанных в регламенте № 1316/2013 (ЕС), и в создании согласованной базы данных ГИС. SC.3 одобрила эту работу и поручила секретариату продолжить ее для подготовки конкретного предложения.

## **VII. Унификация технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (пункт 6 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/SC.3/WP.3/100 и ECE/TRANS/SC.3/WP.3/102

40. Рабочая группа приняла к сведению доклады о работе пятидесятой и пятидесяти первой сессий SC.3/WP.3 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/100 и ECE/TRANS/SC.3/WP.3/102) и одобрила их.

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

*Документация:* ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.5, ECE/TRANS/SC.3/2017/7, ECE/TRANS/SC.3/2017/8, ECE/TRANS/SC.3/2017/9, ECE/TRANS/SC.3/2017/10

41. Рабочая группа отметила, в частности, следующие решения, принятые на двадцать шестом совещании группы экспертов по ЕПСВВП, состоявшемся 3 октября 2017 года:

- внести поправки в пункт 2 статьи 6.31, пункты 1 и 2 статьи 7.08, пункт 1 статьи 10.06 и в описание знака С.4 (приложение 7);
- отклонить предложение о введении сигналов постоянных огней и о сигнализации разрешения прохода со свободной стороны на сниженной скорости в дневное время, предусмотренных в СИГВВП (второй пересмотренный вариант резолюции № 22), исключив соответствующие положения в СИГВВП, и продумать возможный механизм сохранения согласованности ЕПСВВП и СИГВВП в будущем;
- включить подготовленные Австрией положения о судах, использующих в качестве топлива СПГ (ECE/TRANS/SC.3/2017/8), с учетом предложенного изменения.

Секретариат сообщил SC.3, что полный доклад о работе этого совещания будет распространен в качестве рабочего документа к пятьдесят второй сессии SC.3/WP.3.

42. SC.3 утвердила проект поправок к ЕПСВВП, предложенный группой экспертов по ЕПСВВП на ее двадцать пятом совещании (ECE/TRANS/SC.3/2017/7, пункты 10, 14 а) и 17). МАМС поддержала предложение по поправкам к пункту 17 и подчеркнула важное значение работы по согласованию ЕПСВВП и СИГВВП с морской системой сигнализации МАМС для судоводителей.

43. Рабочая группа заменила в поправке к пункту 5 а) статьи 7.08 слово «используется» на «потребляется» (ECE/TRANS/SC.3/2017/8) и приняла поправки к ЕПСВВП для судов, использующих в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ). Поправки, указанные в пунктах 42 и 43, были приняты в качестве резолюции № 88.

44. SC.3 одобрила следующие решения группы экспертов по ЕПСВВП:

- не включать в ЕПСВВП новое приложение, касающееся контрольного перечня вопросов по бункеровке судна СПГ; вместе с тем Председатель отметил, что стандарт ЦКСР на контрольный перечень вопросов по бункеровке судна СПГ (ECE/TRANS/SC.3/2017/9) мог бы служить хорошим примером для государств-членов при разработке их национальных документов;
- подготовить проект предложения по поправке к ЕПСВВП на основе последнего обновления Полицейских правил плавания по Рейну и Полицейских правил плавания по Мозелю (ECE/TRANS/SC.3/2017/10).

45. Рабочая группа приняла к сведению, что следующее (двадцать седьмое) совещание группы экспертов по ЕПСВВП планируется провести 13 февраля 2018 года параллельно с пятьдесят второй сессией SC.3/WP.3.

## **В. Сигнализация на внутренних водных путях (СИГВВП) (второй пересмотренный вариант резолюции № 22)**

*Документация:* ECE/TRANS/SC.3/108/Rev.2, ECE/TRANS/SC.3/2017/11,  
ECE/TRANS/SC.3/2017/12

46. SC.3 обсудила проект третьего пересмотренного издания СИГВВП (ECE/TRANS/SC.3/2017/11). Она решила: а) исключить постоянные огни А.9с, А.9d, Е.1е и Е.1f; б) исключить сигнализацию разрешения прохода со свободной стороны на сниженной скорости в дневное время (рис. 3.13, последняя строка); с) изменить нумерацию главы 3А на 4; и d) соответствующим образом изменить нумерацию глав 4–13. ДК отметила, что существуют и другие расхождения с ЕПСВВП по части световых сигналов.

47. Российская Федерация предложила отложить дальнейшее рассмотрение и утверждение пересмотренного текста СИГВВП до следующей сессии SC.3, с тем чтобы иметь время для более подробного обсуждения других пунктов повестки дня, и просила государства-члены изложить свою официальную позицию по этому проекту. SC.3 согласилась с этим и решила передать этот проект на рассмотрение группы экспертов по ЕПСВВП в соответствии с предложением ДК.

48. SC.3 приняла к сведению информацию о региональных и национальных особых предписаниях для сигнальных знаков, регулирующих судоходство по внутренним водным путям, но отличающихся от СИГВВП, на основе вопросника, распространенного секретариатом (ECE/TRANS/SC.3/2017/12). Она решила, что эта информация может служить основой для разработки главы, касающейся национальных и региональных особых предписаний, и поручила секретариату подготовить первый проект. Председатель обратился к государствам-членам и речным комиссиям, которые пока не представили ответы на вопросник, с просьбой сделать это.

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

*Документация:* ECE/TRANS/SC.3/172/Rev.1 и Amend.1-3,  
ECE/TRANS/SC.3/2017/13, ECE/TRANS/SC.3/2017/14,  
ECE/TRANS/SC.3/2017/15, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/8,  
неофициальный документ № 3 SC.3 (2017 года),  
неофициальный документ № 7 SC.3/WP.3 (2017 года)

49. С учетом итогов рабочего совещания по техническим предписаниям, применимым к судам, состоявшегося в ходе проведения пятидесятой сессии SC.3/WP.3, и ответов на вопросник (ECE/TRANS/SC.3/2017/13) Рабочая группа отметила следующие аспекты разработки и применения правил и предписаний, применимых к судам внутреннего плавания:

- правила и предписания применяются государствами-членами и речными комиссиями чаще всего в отношении корпусов из стали и легких сплавов;
- правила в отношении корпусов из пластмассы и железобетона нуждаются в дальнейшей разработке;
- правила и предписания распространяются на такие типы судов, как наливные суда, суда для перевозки опасных грузов, буксиры и толкачи, пассажирские суда, суда технического флота;
- в некоторых государствах-членах существует необходимость дальнейшей разработки правил и предписаний для буровых установок и платформ, исторических судов, плавучих объектов, находящихся на стоянке судов, судов длиной более 110 м, газозовов и парусных судов;

- во многих государствах-членах необходимо усовершенствовать прежде всего рабочие инструкции и руководства для экспертов, правила освидетельствования судов в эксплуатации и правила ремонта и модернизации судов;
- в некоторых странах применяются ограничения к эксплуатации конкретных типов возрастных судов.

50. SC.3 приняла к сведению следующую информацию о классификации и контроле:

- государства-члены руководствуются различными подходами к обязательной классификации судов внутреннего плавания; в большинстве стран она требуется лишь для судов особого типа;
- компетентными органами для присвоения и подтверждения класса являются национальные уполномоченные классификационные органы и классификационные общества, признанные Администрацией.

51. SC.3 приняла к сведению информацию секретариата об итогах десятого совещания группы добровольцев (Женева, 2 и 3 октября 2017 года). Группа а) завершила разработку главы 19В «Специальные положения, применимые к судам, осуществляющим плавание в зоне 4», а также поправок к пункту 8В–4.2.2; б) провела обмен мнениями по проекту главы 24 «Переходные и заключительные положения»; в) предложила исключить пункты 2–7.1.5 и 2–7.1.6; г) приступила к обсуждению проекта главы, касающейся специальных положений, применимых к судам, оборудованным движительными комплексами или вспомогательными системами, работающими на топливе с температурой вспышки не выше 55 °С, и нового добавления (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/8). Группа выразила благодарность г-ну В. Зондагу (Председателю) за его в высшей степени профессиональное и компетентное руководство группами добровольцев по резолюциям № 17 и 61, осуществлявшееся с 1997 года, и пожелала ему продолжительного и счастливого пребывания на пенсии.

52. SC.3 приняла к сведению, что одиннадцатое совещание группы планируется провести весной 2018 года. Государствам-членам и речным комиссиям было предложено принять в нем участие.

53. SC.3 приняла к сведению изложенные в документах ECE/TRANS/SC.3/2017/14 и ECE/TRANS/SC.3/2017/15 предложения по согласованию технических требований для судов внутреннего плавания, предусмотренных в резолюции № 61, с ЕС-ТТСВП. Она решила не включать в резолюцию № 61 главу, содержащую переходные положения.

54. SC.3 решила пронумеровать проект главы, касающейся специальных положений, применимых к судам, оборудованным движительными комплексами или вспомогательными системами, работающими на топливе с температурой вспышки не выше 55 °С (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/8), в качестве главы 8С.

55. SC.3 приняла к сведению подготовленный секретариатом перевод частей III и IV ЕС-ТТСВП (издание 2015/1) на русский язык (неофициальный документ № 3 SC.3 (2017 года)). Российская Федерация сообщила SC.3 о проводящейся работе по сравнительному анализу издания ЕС-ТТСВП 2015 года (неофициальный документ № 7 SC 3/WP. 3 (2017 года)), резолюции № 61 и национальных правил и поддержала действия секретариата. Рабочая группа поручила секретариату завершить эту работу.

56. SC.3 приняла к сведению сообщение г-на И. Гуляева (Российская Федерация) о классификации судов портового флота. Данная группа судов включает буксиры и толкачи, бункеровочные суда, плавучие краны, ледоколы и другие суда, эксплуатируемые в защищенной акватории портов, и поэтому допускаются некоторые отступления от требований к эксплуатации, предусмотренных присвоен-

ным классом. Секретариату было поручено подготовить, в консультации с Российской Федерацией, резюме представленных материалов к следующей сессии SC.3/WP.3.

#### **D. Предписания, касающиеся стоечных и плавучих объектов (плавучих гостиниц, плавучих ресторанов и аналогичных сооружений)**

*Документация:* ECE/TRANS/SC.3/2017/16

57. SC.3 приняла к сведению национальные предписания к стоечным судам и плавучим объектам (ECE/TRANS/SC.3/2017/16), а также дополнительную информацию, поступившую от Российской Федерации и Украины. SC.3 сочла этот вопрос актуальным для своей деятельности и решила сохранить этот пункт в повестке дня. Сербия сообщила участникам, что проект предписаний все еще обсуждается.

#### **E. Модернизация и обновление судов внутреннего плавания**

*Документация:* ECE/TRANS/SC.3/2017/6

58. Секретариат напомнил о решении SC.3/WP.3, принятом на ее пятидесятой сессии, о том, чтобы сохранить этот пункт в повестке дня и подготовить обзор по этому вопросу (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/102, пункт 36). SC.3 была проинформирована секретариатом о ходе подготовки этого документа.

### **VIII. Второе совещание специальной группы по подготовке Глобальной конференции по внутреннему водному транспорту (пункт 7 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/SC.3/WP.3/102, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/19, неофициальные документы № 5 и 6 SC.3 (2017 года)

59. Рабочая группа приняла к сведению информацию секретариата о текущей деятельности по подготовке конференции в контексте следующих вопросов: а) «нулевой» проект заявления министров (упоминавшийся ранее как проект заключительного акта); б) соглашение с принимающей стороной; в) проект «навигационной карты» (неофициальный документ № 6 SC.3 (2017 года)); и d) проект повестки дня.

60. SC.3 приняла к сведению проект заявления министров с поправками, внесенными в соответствии с предложениями Австрии и Швейцарии (неофициальный документ № 5 SC.3 (2017 года)). Свои предложения внесли также Бельгия, Российская Федерация, ДК, СК и ЭДИННА.

61. ЭДИННА предложила уделить в повестке дня этой конференции большее внимание человеческому фактору на внутреннем водном транспорте. Это предложение поддержала Бельгия.

62. Российская Федерация изложила следующие замечания по неофициальному документу № 5 SC.3 (2017 года):

а) рамки коференции: она предложила Рабочей группе достичь соглашения по рамкам конференции и изменить проект соответствующим образом;

b) согласование стандартов, касающихся судов внутреннего плавания (стратегическая мера № 12 и пункт 1 раздела «Осуществление»): она подчеркнула, что только КВТ надлежащим образом уполномочен дать разрешение на разработку согласованных правил и стандартов, касающихся внутреннего водного транспорта, для всего региона ЕЭК;

c) модернизация судов внутреннего плавания: она выразила мнение о том, что нет никакой необходимости в разработке единого европейского стандарта, применимого в рамках региона ЕЭК;

d) раздел «Осуществление»: роль организаций региональной интеграции в области осуществления международных соглашений и поддержания политического диалога не выяснена; она сочла, что ключевую роль следует играть государствам-членам, включая правительственные исполнительные органы, предприятия, объединения и научные круги;

e) она предложила переместить стратегическую меру № 14 в раздел «Создание инфраструктуры внутренних водных путей, устойчивой к изменению климата»;

f) стратегическая мера № 16: она предложила заменить фразу «речные комиссии» на «инициативы правительств» и обратилась к секретариату с просьбой дать разъяснения относительно инициатив, касающихся планов восстановления судоходных каналов;

g) она предложила включить пункт, касающийся объединения документов по статистике грузовых и пассажирских перевозок в отдельный проект.

63. SC внесла следующие предложения: а) текст подпункта f) преамбулы изменить следующим образом: «объединение технических стандартов и норм безопасности», и b) в тексте стратегической меры № 5 заменить слово «альтернативный» на «дополняющий», с тем чтобы обеспечить соответствие с поправкой, внесенной в подпункт c) преамбулы. КС высказалась против предложения об исключении ссылки на речные комиссии в стратегической мере № 16, как это было указано в пункте 62 f).

64. ДК предложила исключить стратегическую меру № 25.

65. Бельгия предложила включить в подпункт f) преамбулы положения о переводе документации о внутреннем водном транспорте в цифровой формат.

66. SC.3 просила государства-члены и другие заинтересованные стороны направить письменные предложения и поправки в секретариат до 31 октября 2017 года, с тем чтобы подготовить первый проект.

67. Г-н Х. Де Лейер (СТС-Нестра Б.В.) представил информацию о текущей работе в контексте Центра глобальных знаний в области внутреннего водного транспорта с учетом инициативы Всемирного банка.

68. SC.3 приняла к сведению следующую информацию Польши: а) о ходе подготовки к конференции, которая состоится во Вроцлаве (Польша) 18 и 19 апреля 2018 года; b) о подготовительной работе, проводящейся принимающей страной, а именно о соглашении, тендерной документации, консультациях с заинтересованными сторонами; и c) о других необходимых шагах. Принимающая страна и секретариат решили провести подготовительное совещание во Вроцлаве в ноябре. К государствам-членам и другим заинтересованным сторонам была обращена просьба представить материалы к конференции и информацию по соответствующим вопросам организаторам, а именно в Министерство морского хозяйства и внутреннего судоходства Польши.

69. Секретариат внес предложение о том, чтобы из всех определений, которые были предложены на настоящий момент для обозначения этой конференции, выбрать определение «международная» и характеризовать ее именно таким образом в будущем. Рабочая группа согласилась с этим предложением.

70. В соответствии с предложением Российской Федерации секретариату было поручено распространить первый проект, проект повестки дня и «навигационную карту» среди государств-членов после того, как эти документы будут подготовлены для передачи правительствам с целью получения их замечаний. Соответствующие материалы и информация о кандидатурах ораторов будут сведены воедино и представлены в письме, содержащем официальное приглашение. К государствам-членам и другим заинтересованным сторонам была обращена просьба направлять их запросы заблаговременно.

71. Секретариату было поручено разместить информацию о конференции на веб-сайте ЕЭК ООН до завершения разработки отдельного вебсайта, посвященного этому мероприятию.

72. SC.3 решила провести следующее совещание специальной группы в ходе пятьдесят второй сессии SC.3/WP.3.

## **IX. Взаимное признание удостоверений судоводителей и согласование профессиональных требований во внутреннем судоходстве (пункт 8 повестки дня)**

73. Рабочая группа приняла к сведению представленные г-ном А. Минтьесом (ЭДИННА) материалы относительно новой директивы, касающейся признания профессиональной квалификации во внутреннем судоходстве и соответствующих вопросов<sup>11</sup>. Речь идет о следующем: а) основные цели; б) компетентностный подход, включая программы обязательной подготовки кадров, практические экзамены и оценку компетентности; в) перенос директивы в национальное законодательство государств – членов Европейского союза и признание удостоверений; г) оценка директивы; и е) последующие шаги. Он отметил, что в директиве будут сохранены ссылки на стандарты ЕПСВВП и ЕКСВС, касающиеся квалификации, состояния здоровья и учебных средств. Предполагается, что директива будет принята в конце ноября 2017 года, а делегированные и имплементационные акты – в конце ноября 2019 года, с тем чтобы обеспечить функционирование всей системы к ноябрю 2019 года и завершить обмен прежних удостоверений до 2031 года.

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

### **A. Рекомендация, касающаяся системы отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства (резолюция № 48), Международный стандарт для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях (резолюция № 63), Международный стандарт для систем электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве (резолюция № 79) и Международный стандарт для извещений судоводителям (резолюция № 80)**

*Документация:* ECE/TRANS/SC.3/156/Rev.3, ECE/TRANS/SC.3/176/Rev.1, ECE/TRANS/SC.3/198, ECE/TRANS/SC.3/199

<sup>11</sup> Представленные материалы были подготовлены ЕК к совещанию рабочей группы по профессиональной квалификации ЕКСВС 7 сентября 2017 года в Брюсселе.

74. SC.3 была проинформирована Председателем о нынешней ситуации в связи с обновлением директивы Европейского союза по РИС, которое пока не завершено. Она приняла к сведению, что работа по обновлению резолюций № 48, 63, 79 и 80 будет продолжена после согласования соответствующего регламента Европейской комиссии.

75. Российская Федерация сообщила участникам о текущей работе по реализации Системы отображения электронных навигационных карт и информации (СОЭНКИ) на внутренних водных путях, в частности о введении в апреле 2017 года требований, касающихся технических аспектов, эксплуатации и обеспечения безопасности, в правила Российского речного регистра. Российская Федерация также одобрила работу ЕЭК ООН по обновлению резолюций № 48, 63, 79 и 80.

## **В. Сотрудничество с рабочей группой «Форум ГИС Дунай»**

*Документация:* ECE/TRANS/SC.3/WP.3/102, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/20

76. Рабочая группа одобрила решение SC.3/WP.3 включить пункт «Конференция информационной службы Дуная (ДИСК)» в повестку дня SC.3 в качестве постоянного и поручила секретариату сделать это в контексте повестки дня ее шестьдесят второй сессии. SC.3 приняла к сведению, что ДИСК-2017 состоится 5 и 6 декабря в городе Русе (Болгария).

## **XI. Гармонизация общеевропейской правовой основы для внутреннего судоходства (пункт 10 повестки дня)**

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

*Документация:* ECE/TRANS/SC.3/2017/18

77. Рабочая группа приняла к сведению обновленный документ о статусе международных правовых документов, затрагивающих вопросы внутреннего судоходства, подготовленный секретариатом (ECE/TRANS/SC.3/2017/18). Она просила правительства сообщать в секретариат о любых уточнениях или изменениях к этому документу.

78. Рабочая группа обратилась к правительствам стран – членов ЕЭК ООН с просьбой присоединиться к правовым документам, имеющим отношение к внутреннему судоходству, если они еще не сделали этого.

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

*Документация:* ECE/TRANS/SC.3/2017/19

79. Рабочая группа отметила информацию о статусе резолюций ЕЭК ООН и их применении с учетом документа ECE/TRANS/SC.3/2017/19 и просила правительства принять эти резолюции, если они еще не сделали этого. Болгария просила секретариат проверить примечания 103 и 104 в документе ECE/TRANS/SC.3/2017/19 (текст на русском языке) и при необходимости внести в них правки.

80. В связи с предложением ЕАЛС Рабочая группа напомнила, что Международное удостоверение (международная карточка) для прогулочных судов (резолюция № 14) было заменено Международным удостоверением на право управле-

ния прогулочным судном (резолюция № 40), и настоятельно рекомендовала правительствам применять только резолюцию № 40, а также передала этот вопрос SC.3/WP.3 для принятия соответствующих дальнейших мер.

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

### **A. Деятельность неофициальной рабочей группы по прогулочному плаванию**

*Документация:* ECE/TRANS/SC.3/2017/20, неофициальный документ № 4 SC.3 (2017 года)

81. SC.3 утвердила круг ведения неофициальной рабочей группы по прогулочному плаванию (ECE/TRANS/SC.3/2017/20) в соответствии с предложением Российской Федерации.

82. SC.3 приняла к сведению информацию об итогах первого совещания неофициальной рабочей группы, состоявшегося 2 и 3 августа 2017 года в Женеве (неофициальный документ № 4 SC.3 (2017 года)). На нем были рассмотрены следующие вопросы: а) обучение и профессиональная подготовка лиц, управляющих прогулочными судами; б) оказание содействия в разработке тестов на знание ЕПСВВП для правительств тех стран, которые еще не ввели ЕПСВВП или не имеют судоходных внутренних водных путей; с) условия и ограничения, налагаемые правительствами при выдаче МУС, в том числе ограничения на размер и тип судна; d) пересмотр руководящих принципов, касающихся резолюции № 40; e) стимулирование прогулочного судоходства и водного туризма в государствах-членах и в этой связи возможные способы проверки действительности МУС; и f) изучение аспектов, связанных с резолюцией № 40. Группа просила ЕАЛС завершить разработку текста пунктов 21 и 22 документа TRANS/SC.3/2017/22 в сотрудничестве с секретариатом. Группа просила секретариат выяснить, могут ли на водных путях класса RD<sup>12</sup> эксплуатироваться суда шириной 4,5 м с учетом возможного обновления резолюции № 52. Группа просила секретариат довести ее предложения b) и c) до сведения SC.3.

83. SC.3 приняла к сведению, что следующее совещание группы пройдет в феврале 2018 года, возможно параллельно с пятьдесят второй сессией SC.3/WP.3. Повестка дня будет включать, среди прочего, проект вопросника для сбора информации об обучении и профессиональной подготовке, возможных способах проверки действительности МУС и запросах относительно резолюции № 40. SC.3 обратилась к государствам-участникам и другим заинтересованным сторонам с просьбой принять участие в следующем совещании группы.

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

*Документация:* ECE/TRANS/SC.3/2015/16

84. SC.3 приняла к сведению отсутствие обновлений перечня национальных правовых актов, регулирующих плавание прогулочных судов по национальным водным путям (ECE/TRANS/SC.3/2015/16). SC.3 просила правительства представить такую информацию в секретариат, если они еще не сделали этого.

<sup>12</sup> Класс водного пути в соответствии с приложением I к пересмотренной резолюции № 52 «Европейская сеть прогулочного судоходства по внутренним водным путям» (ECE/TRANS/SC.3/164/Rev.1).

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

*Документация:* ECE/TRANS/SC.3/147/Rev.4, ECE/TRANS/SC.3/2017/21, ECE/TRANS/SC.3/2017/22

85. Рабочая группа приняла поправку к приложению IV к четвертому пересмотренному варианту резолюции № 40 (ECE/TRANS/SC.3/2017/21) в качестве резолюции № 89.

86. SC.3 заслушала информацию ДК относительно перечня конкретных правил, регламентирующих прогулочное плавание в дунайских странах, и решила включить ссылку на эту информацию в Руководящие принципы для резолюции № 40, а также указать ссылку на веб-страницу, на которой размещена база данных МУС. Это предложение поддержали Словакия и ЕАЛС, подчеркнувшие важное значение этой информации для представителей сектора прогулочного плавания. Бельгия сообщила SC.3 о проводящемся обзоре законодательства, касающегося прогулочного судоходства, который должен быть завершен к началу 2018 года.

87. В соответствии с предложением Австрии SC.3 сочла необходимым хранить в базе данных МУС образцы МУС, которые выдаются всеми уполномоченными органами стран, применяющих резолюцию № 40. Секретариату было поручено связаться с правительствами для получения полного перечня организаций, уполномоченных ими выдавать МУС, а также образцов МУС, выдаваемых этими органами.

88. Рабочая группа приняла пересмотренные Руководящие принципы для резолюции № 40 (ECE/TRANS/SC.3/2017/22) со следующими поправками:

Пункты 21 и 22 *изменить* следующим образом:

21. Лица, постоянно проживающие в:

- любой североамериканской стране; или
- любой стране, не являющейся членом ЕЭК ООН; или
- в любой стране, не применяющей резолюцию № 40,

могут получить МУС по линии какого-либо правительства, которое применяет резолюцию № 40, как указано в пункте 13 выше, или соответствующего утвержденного органа, назначенного этим правительством, применяющим данную резолюцию, при условии, что применяющее эту резолюцию правительство намерено выдавать МУС таким лицам или что утвержденный орган уполномочен его правительством, применяющим данную резолюцию, делать это (в соответствии с установленным порядком).

22. Для получения МУС таким лицам следует (в соответствующих случаях):

- получить национальную профессиональную квалификацию правительства, применяющего данную резолюцию, и затем представить документ, свидетельствующий об этой квалификации, правительству, применяющему данную резолюцию, или утвержденному органу, назначенному этим правительством, для получения МУС (пункт 1 части I приложения I к резолюции № 40); или

- сдать экзамен, предусмотренный правительством, применяющим данную резолюцию, или утвержденным органом, назначенным этим правительством (пункт 2 части I приложения I к резолюции № 40).

Данное лицо должно следовать процедурам и соответствовать критериям выдачи МУС, предусмотренным правительством, применяющим данную резолюцию, его компетентным органом и утвержденным органом.

89. Украина сообщила SC.3 об осуществлении процесса согласования своей национальной законодательной базы с резолюцией № 40.

#### **D. Европейская сеть прогулочного судоходства по внутренним водным путям (пересмотренная резолюция № 52)**

*Документация:* ECE/TRANS/SC.3/2017/23

90. Рабочая группа приняла поправку к карте Европейской сети прогулочного судоходства по внутренним водным путям (AGNP) (приложение II к пересмотренной резолюции № 52) (ECE/TRANS/SC.3/2017/23).

#### **E. Положения для судов с корпусом из пластмассовых материалов**

91. SC.3 приняла к сведению презентацию г-на И. Гуляева (Российская Федерация) по классификации судов с корпусом из пластмассовых, армированных стекловолокном и композитных материалов, применяемой к маломерным судам (длиной до 20 м) и прогулочным судам. Он отметил, что в Российской Федерации насчитывается около 2,5 млн прогулочных судов, предназначенных для частного использования, которые зарегистрированы и находятся под контролем Государственной инспекции по маломерным судам, и еще приблизительно 7 500 судов, предназначенных для коммерческого использования, которые подлежат классификации и контролируются Российским речным регистром в рамках Министерства транспорта. В последние годы для строительства корпуса маломерных судов все более широко используются современные неметаллические материалы (полимеры, армированные стекловолокном пластмассовые и другие композитные материалы). Так, в 2016 году Российским речным регистром было издано Руководство по классификации и освидетельствованию маломерных судов, в котором отдельный раздел посвящен разработке, строительству, классификации и контролю корпусов, изготавливаемых из пластмассовых материалов. Для целей классификации судов, построенных за границей, в этом Руководстве учтены стандарты маломерных судов ИСО, директива 2013/53/EU, а также технический регламент Таможенного союза № TR TS 026/2012, и данным документом предусмотрен гибкий подход к реклассификации судна при изменении целей его использования (вместо частного коммерческое и наоборот).

### **XIII. Программа работы, двухгодичная оценка и проект плана работы (пункт 12 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/SC.3/2017/24

92. В соответствии с решением КВТ о пересмотре своей программы работы один раз в два года (ECE/TRANS/200, пункт 120) Рабочая группа рассмотрела и утвердила свою программу работы на 2018–2019 годы на основе новой стратегии, принятой на ее шестидесятой сессии и одобренной КВТ на его семьдесят девятой сессии, состоявшейся в феврале 2017 года. Кроме того, SC.3 приняла соответствующие параметры для ее двухгодичной оценки на основе проекта программы работы и двухгодичной оценки на 2018–2019 годы, содержащегося в документе ECE/TRANS/SC.3/2017/24.

93. Рабочая группа поручила секретариату представить принятую программу работы КВТ для утверждения.

#### **XIV. Ориентировочный перечень совещаний на 2018 год (пункт 13 повестки дня)**

94. Рабочая группа одобрила следующий ориентировочный перечень совещаний на 2018 год:

14–16 февраля 2018 года	Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (пятьдесят вторая сессия);
27–29 июня 2018 года	Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (пятьдесят третья сессия);
3–5 октября 2018 года	Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (шестьдесят вторая сессия).

#### **XV. Прочие вопросы (пункт 14 повестки дня)**

##### **A. Рабочее совещание на пятьдесят второй сессии SC.3/WP.3**

95. По предложению Председателя, поддержанному Бельгией, МАМС, ЭДИННА и Морской академией Харлингена, SC.3 решила организовать рабочее совещание по автономным судам на пятьдесят второй сессии SC.3/WP.3.

##### **B. Всемирная конференция 2015 года по водным каналам**

96. SC.3 приняла к сведению информацию о Всемирной конференции по водным каналам (ВКВК)<sup>13</sup> 2017 года, состоявшейся 24–28 сентября 2017 года в Сиракьюсе, Нью-Йорк (Соединенные Штаты Америки), которую представил г-н Д. Эдвардс-Мэй от имени ассоциации «Инлэнд вотеруэйз интернэшнл» и компании «Трансманш консалтнтс». Основное внимание было уделено каналу Эри, который был построен в 1825 году, модернизирован в 1875 году и восстановлен в 1918 году в качестве Баржевого канала штата Нью-Йорк. В настоящее время габариты канала Эри аналогичны европейским габаритам класса IV. За последние годы объем грузоперевозок возрос; в 2017 году планируется достичь уровня в 350 000 тонн. Задачи по управлению каналом недавно были возложены на Управление энергетики Нью-Йорка, которое призвало к внесению предложений по вопросам дальнейшего развития канала Эри; для этих целей имеются средства в объеме 2,5 млн долл. США. Следующие ВКВК состоятся в Атлоне (Ирландия) в 2018 году и в Янчжоу (Китай) в 2019 году.

#### **XVI. Утверждение доклада (пункт 15 повестки дня)**

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

<sup>13</sup> С более подробной информацией о Всемирной конференции по водным каналам можно ознакомиться на веб-сайте ассоциации «Инлэнд вотеруэйз интернэшнл» <http://inlandwaterwaysinternational.org>.