



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по внутреннему
водному транспорту****Шестьдесят вторая сессия**

Женева, 3–5 октября 2018 года

Пункт 11 а) предварительной повестки дня

**Прогулочное плавание: деятельность неофициальной
рабочей группы по прогулочному плаванию****Итоги первого и второго совещаний неофициальной
рабочей группы по прогулочному плаванию**

Записка секретариата

I. Мандат

1. Настоящий документ представлен в соответствии с пунктом а) 5.2 направления деятельности 5 «Внутренний водный транспорт» подпрограммы работы «Транспорт» на 2018–2019 годы (ECE/TRANS/2018/21/Add.1), утвержденной Комитетом по внутреннему транспорту на его восьмидесятой сессии (23 февраля 2018 года).
2. Следует иметь в виду, что Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3) на своей шестьдесят первой сессии приняла круг ведения неофициальной рабочей группы по прогулочному плаванию (далее группа) (ECE/TRANS/SC.3/205, пункт 81).
3. SC.3, возможно, пожелает рассмотреть и утвердить основные решения этой группы, которые она приняла на своем первом и втором совещаниях, и дать, в случае необходимости, соответствующие указания.
4. На вебсайте ЕЭК ООН размещена специальная веб-страница этой группы по адресу www.unece.org/trans/main/sc3/sc3_ig/group_recreational_navigation.html.



II. Основные решения неофициальной рабочей группы по прогулочному плаванию

A. Участники

5. В настоящем документе содержится обзор основных решений группы, принятых на ее первом и втором совещаниях (2–3 августа 2017 года и 12–13 февраля 2018 года, Женева). В работе совещания приняли участие следующие организации: Ассоциация маломерного и лодочного спорта Украины и ОО «Путь из варяг в греки», Европейская лодочная ассоциация (ЕЛА), Финское агентство по безопасности на транспорте («Трафи»), Международная ассоциация парусных школ (ИССА), Морской орган Норвегии, Российская яхтенная ассоциация, Государственная инспекция по маломерным судам Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий и секретариат ЕЭК ООН.

B. Обмен информацией о текущей ситуации

6. Участники сообщили следующую информацию:

- в Финляндии удостоверения требуются только на прогулочные суда длиной более 24 м, а регистрация требуется только в случае судов длиной более 5,5 м или судов, оснащенных двигателем мощностью свыше 20 лошадиных сил;
- в Норвегии ежегодно выдают около 150 международных удостоверений на право управления прогулочным судном (МУС). Морской орган Норвегии намерен разработать свой собственный тест на знание Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) для выдачи МУС, подлежащих также использованию на внутренних водных путях, и обеспечить более широкий доступ к информации о МУС для лиц, управляющих прогулочным судном;
- в Российской Федерации прогулочное судоходство стало за последние 15 лет весьма популярным: за это время было зарегистрировано около 1,5 млн судов, при этом ежегодно выдается около 50 000–60 000 национальных удостоверений. Вместе с тем резолюция № 40 пока еще не принята по причине наличия целого ряда препятствий;
- в Украине была создана соответствующая рабочая группа по прогулочному плаванию по водному пути E 40;
- ИССА обратила внимание на свою работу по пропагандированию МУС среди водителей прогулочных судов, парусных школ и инструкторов. Она намерена включить руководящие принципы, прилагаемые к резолюции № 40, в свои учебные программы.

C. Международное удостоверение на право управления прогулочным судном

7. Группа подчеркнула важность наличия следующей информации, касающейся выдачи и признания МУС:

- любые ограничения, связанные с признанием резолюции № 40, которые налагаются правительствами при выдаче МУС, и с признанием МУС, которые выдаются другими странами;
- условия выдачи МУС правительствами, включая ограничения на размер или тип судов;
- наличие контактных данных лиц, ответственных за МУС, которые применяют резолюцию № 40.

8. Группа обсудила нынешнюю практику возобновления срока действия МУС и отметила, что обычная практика продления действия МУС состоит в том, что повторная проверка навыков держателя МУС не проводится.

9. Группа выразила мнение, что морской орган может предоставить специальное разрешение другому органу, уполномоченному другим правительством выдавать МУС, также выдавать такие удостоверения его гражданам, если оно выражает такое желание.

10. Группа решила разработать соответствующую «дорожную карту» для администраций с целью дать им руководящие указания по поводу того, как осуществлять резолюцию № 40.

11. Группа призвала шире пропагандировать МУС. ИССА напомнила, что более широкое применение резолюции № 40 можно было бы обеспечить за счет привлечения страховых и чартерных компаний, а также международных и местных организаций, занимающихся обучением судоводителей прогулочных судов.

12. Секретариат информировал Группу о консультациях, проведенных с транспортным органом Исландии и Министерством транспорта и безопасности дорожного движения Израиля, которые в настоящее время рассматривают вопрос о применении резолюции № 40.

D. Тесты на проверку знания ЕПСВВП

13. Группа обменялась информацией о детальном применении резолюции № 40 и подчеркнула, что правительства, которые осуществляют на практике резолюцию № 40 и ЕПСВВП, могли бы оказать помощь тем правительствам, которые еще не ввели в действие ЕПСВВП или не имеют судоходных внутренних водных путей, в разработке соответствующих проверок на знание ЕПСВВП.

14. Группа пришла к выводу о том, что было бы целесообразно разработать соответствующую базу данных ЕЭК ООН по различным вопросам, которой могли бы пользоваться администрации в качестве вспомогательного средства при рассмотрении методики проверки знаний о ЕПСВВП и в конечном счете для разработки собственных тестов.

15. Группа обсудила возможность проведения тестов в порядке переподготовки тех судоводителей, которые не пользуются этими знаниями на регулярной основе. Группа приняла к сведению, что подобные тесты были уже разработаны и применяются Финским агентством по безопасности на транспорте и Норвежским морским управлением.

E. Обучение и профессиональная подготовка

16. Члены группы обменялись мнениями о том, как обеспечить минимальный уровень знаний и навыков для лиц, управляющих прогулочными судами, у которых есть МУС. Группа отметила, что ответственность за решение этого вопроса возлагается на правительства, применяющие данную резолюцию.

17. Группа решила разработать вопросник для сбора информации об обучении и профессиональной подготовке лиц, управляющих прогулочными судами, в целях выявления общих тем, которые могут в свою очередь помочь выявить оптимальные виды практики. Первый проект был подготовлен Российской яхтенной ассоциацией для второго совещания. Группа решила изменить его с учетом следующих аспектов:

- содержание учебных курсов и обязанность кандидатов получить медицинскую справку;
- срок действия выданных свидетельств и условия продления их срока действия;
- дополнительные ограничения при выдаче свидетельств;

- можно ли обменять МУС на удостоверение, удовлетворяющее национальным требованиям;
- цель резолюции № 40 и перспективы ее дальнейшего развития, включая возможность разработки соответствующей международной конвенции;
- подтверждение компетентности, требуемой от лиц, управляющих прогулочными судами, которые прибывают в другую страну, и приемлемость МУС для этой цели.

Ф. Часто задаваемые вопросы

18. Группа обсудила вопросы, полученные секретариатом от отдельных лиц в странах, которые не приняли резолюцию № 40, и включила некоторые из них в руководящие принципы, касающиеся резолюции № 40.

Г. Обновление резолюции № 52

19. Предложение по обновлению резолюции № 52 было утверждено Рабочей группой по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) на ее пятьдесят третьей сессии и отражено в документе ECE/TRANS/SC.3/2018/13.

III. Вопросы для рассмотрения Рабочей группой по внутреннему водному транспорту

20. SC.3 предлагается рассмотреть следующие вопросы и дать Группе в этой связи соответствующие указания:

- а) оказание содействия в разработке тестов ЕПСВВП правительствам тех стран, которые еще не ввели ЕПСВВП в действие или не имеют судоходных внутренних водных путей;
- б) разработка базы данных ЕЭК ООН, содержащей вопросы для проверки знания ЕПСВВП;
- в) условия и ограничения, налагаемые правительствами при выдаче МУС, в том числе ограничения на размер и тип судна;
- г) сбор информации об условиях и ограничениях действия выданных МУС и условия признания МУС, выданных другими странами.

SC.3, возможно, пожелает представить рекомендации в отношении сбора и распространения такой информации. SC.3, возможно, также пожелает предложить государствам-членам направить соответствующее уведомление в секретариат.
