



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.3/WP.3/56
15 June 2004

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

Рабочая группа по унификации технических предписаний
и правил безопасности на внутренних водных путях
(Двадцать восьмая сессия, 8-10 июня 2004 года)

**ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ О РАБОТЕ
ЕЕ ДВАДЦАТЬ ВОСЬМОЙ СЕССИИ**

УЧАСТНИКИ

1. Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях провела свою двадцать восьмую сессию 8-10 июня 2004 года. В ее работе приняли участие представители следующих стран: Австрии, Беларуси, Болгарии, Венгрии, Германии, Литвы, Нидерландов, Российской Федерации, Румынии, Турции, Украины, Чешской Республики и Швейцарии. На сессии присутствовали представители следующей межправительственной организации: Дунайской комиссии (ДК). Была представлена следующая неправительственная организация: Международная организация по стандартизации (ИСО).

УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

Документация: TRANS/SC.3/WP.3/54

2. Рабочая группа утвердила предварительную повестку дня, подготовленную секретариатом.

ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ

3. Председателем сессии был избран г-н Виктор Воронцов (Российская Федерация).

ОБНОВЛЕНИЕ ЕВРОПЕЙСКИХ ПРАВИЛ СУДОХОДСТВА ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ (ЕПСВВП)

Документация: TRANS/SC.3/115/Rev.2; TRANS/SC.3/WP.3/2004/2 и Corr.1; TRANS/SC.3/WP.3/2004/14 и Add.1; TRANS/SC.3/WP.3/2004/15; TRANS/SC.3/WP.3/2003/13; неофициальные документы № 2, 3 а), 3 б) и 10

4. Было отмечено, что на своей двадцать шестой сессии Рабочая группа в предварительном порядке согласовала поправки к ЕПСВВП и поручила секретариату подготовить проект резолюции, в приложении к которой будет содержаться сводный текст проекта поправок, предварительно согласованных на этой сессии (TRANS/SC.3/WP.3/52, пункты 4 и 5). Рабочая группа приняла к сведению проект резолюции, подготовленный секретариатом в качестве документов TRANS/SC.3/WP.3/2004/2 и Corr.1, и поручила секретариату исправить текст пунктов 1.07(2) и 6.33(1) (только на русском языке) в соответствии с текстом, согласованным на ее двадцать шестой сессии (TRANS/SC.3/WP.3/52, пункт 4 iii) и xii)). Было решено выделить в проекте резолюции положения, касающиеся высокоскоростных судов, обсуждение которых не было завершено на двадцать шестой сессии, пересмотреть их в свете комментариев и предложений правительств и речных комиссий, изложенных в документах TRANS/SC.3/WP.3/2004/14 и Add.1, и провести обсуждение предложений, касающихся других положений проекта резолюции, в рамках пункта 3 f) "Дальнейшая работа над поправками к ЕПСВВП".

а) Высокоскоростные суда

5. В связи с высокоскоростными судами Рабочая группа решила изменить текст проекта резолюции, содержащийся в документе TRANS/SC.3/WP.3/2004/2, следующим образом:

- i) Добавить новый подпункт с инструкциями следующего содержания: «Внести поправки в статью 1.01 "Значение некоторых терминов" посредством изменения определения t) следующим образом:

"t) Термины "частый проблесковый огонь" и "очень частый проблесковый огонь" означают ритмичные огни с 50-60 и 100-120 проблесками в минуту"».

- ii) Термин "высокоскоростное судно" в пункте 1 приложения к проекту резолюции читать следующим образом:

"сс) термин "высокоскоростное судно" означает моторное судно, за исключением малых судов, способное осуществлять плавание со скоростью свыше 40 км/ч по отношению к поверхности стоячей воды, если это указано в акте его освидетельствования¹".

Рабочая группа решила, что в будущем надлежит подумать над тем, следует ли и впредь рассматривать высокоскоростные суда, находящиеся в водоизмещающем положении, в качестве таковых, в частности по отношению к другим судам по смыслу главы б.

- iii) Добавить еще один подпункт с инструкциями следующего содержания:
«Статью 3.08 дополнить новым пунктом 4 следующего содержания:

"4. Помимо сигналов, предписанных другими положениями настоящих правил, высокоскоростные суда на ходу должны нести днем и ночью:

два желтых ярких очень частых проблесковых огня.

Эти проблесковые огни должны находиться один над другим на высоте примерно 1 м в подходящем месте и на такой высоте, чтобы они были видны со всех сторон.

Изменить нумерацию существующих пунктов 4 и 5 на 5 и 6"».

- iv) В тексте пункта 1.09(4) на русском языке слово "свидетельством" заменить словом "удостоверением".
- v) Включить сноску к тексту пункта 4.05(3) следующего содержания:
"На внутренних водных путях, на которых это допускается национальным законодательством, высокоскоростные суда, которые разрешается эксплуатировать только в дневное время и при видимости не менее 1 км,

¹ В странах, где компетентные органы требуют наличия таких актов на борту судна.

могут не оборудоваться радиолокационной установкой и указателем скорости циркуляции".

- vi) Изменить статью 1.01 "Значение некоторых терминов" посредством добавления следующего определения dd):

"dd) термин "ограниченная видимость" означает условия, при которых видимость ограничена из-за тумана, мглы, снегопада, ливня или других причин;".

- vii) Текст пункта 1.21(1) b) на русском языке изменить следующим образом:

"b) плавучих установок или соединений плавучего материала, кроме тех случаев, когда совершенно очевидно, что их передвижение не создает препятствий и не представляет опасности для судоходства и не является угрозой для искусственных сооружений".

- viii) Текст статьи 9.06 изменить следующим образом:

"Статья 9.06 - Покраска и внешняя зачистка судов

1. Запрещается натирание маслами или зачистка наружной обшивки судов веществами, сброс которых в водную среду запрещен.

2. Не допускается также использование противообрастающих систем, содержащих следующие вещества или их препараты:

- e) ртутные соединения;**
- f) соединения мышьяка;**
- g) оловосодержащие органические соединения, действующие как биоциды;**
- h) шестихлористый циклогексан.**

В качестве временной меры, вплоть до полного снятия и замены противообрастающей системы, содержащей указанные выше вещества, допускается нанесение на корпус судна покрытия, препятствующего

попаданию в водную среду указанных выше веществ из находящихся под этим покрытием противообрастающих систем".

- ix) Таблицу в разделе II "Сила света и дальность видимости" приложения 5 изменить следующим образом:

"Характер сигнальных огней"		Цвет сигнальных огней							
		белый		зеленый/красный		желтый		синий	
		мин.	макс.	мин.	макс.	мин.	макс.	мин.	макс.
обыкновенный	I ₀	2,7	10,0	1,2	4,7	1,1	3,2	0,9	2,7
	I _B	2,0	7,5	0,9	3,5	0,8	2,4	0,7	2,0
	t	2,3	3,7	1,7	2,8	1,6	2,5	1,5	2,3
ясный	I ₀	12,0	33,0	6,7	27,0	4,8	20,0	6,7	27,0
	I _B	9,0	25,0	5,0	20,0	3,6	15,0	5,0	20,0
	t	3,9	5,3	3,2	5,0	2,9	4,6	3,2	5,0
яркий	I ₀	47,0	133,0	-	-	47,0	133,0	-	-
	I _B	35,0	100,0	-	-	35,0	100,0	-	-
	t	5,9	8,0	-	-	5,9	8,0	-	-

Однако для использования желтых проблесковых огней в дневное время должна применяться минимальная сила света I₀, составляющая 900 кд".

- x) В разделе F приложения 6 ссылки на главу 6 исправить в соответствии с нумерацией измененных статей 6.31 - 6.33, приведенных в документе TRANS/SC.3/WP.3/2004/2.

6. Секретариату было поручено распространить пересмотренный вариант проекта резолюции о внесении поправок в ЕПСВВП, содержащийся в документах TRANS/SC.3/WP.3/2004/2 и Corr.1, с учетом изменений и дополнений, изложенных в пункте 5 выше, и передать его Рабочей группе по внутреннему водному транспорту для дальнейшего рассмотрения и принятия.

7. Представитель Дунайской комиссии обратил внимание Рабочей группы на тот факт, что смысл пункта 2 статьи 6.02 ЕПСВВП противоречит пункту 1 статьи 6.02 Полицейских правил плавания по Рейну (ПППР). По его мнению, малые суда (и составы, состоящие только из малых судов) должны также уступать, т.е. предоставлять необходимое водное пространство и для высокоскоростных судов. В этой связи он предлагает следующую формулировку пункта 2 статьи 6.02:

"2. Если в положениях настоящей главы предусматривается, что данное правило плавания не применяется к малым судам в отношении других судов, то эти малые суда должны оставлять всем другим судам, **включая высокоскоростные суда**, необходимое пространство для продолжения ими движения по курсу и маневрирования; малые суда не могут требовать, чтобы другие суда уступали им дорогу".

Это позволило бы также согласовать текст ЕПСВВП (и ОППД) с соответствующими положениями ПППР. Если будет принято решение изменить пункт 2 статьи 6.02, как предлагается выше, то в таком случае статью 6.01-бис можно было бы также изменить следующим образом: "Высокоскоростные суда должны оставлять всем прочим судам, **за исключением малых судов**, необходимое пространство...". Дальнейший текст остается без изменений.

8. Рабочая группа предложила правительствам и речным комиссиям представить свои письменные замечания по этому предложению ДК, по возможности до предстоящей сорок восьмой сессии Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (19-21 октября 2004 года).

9. Представитель Дунайской комиссии также выразил обеспокоенность по поводу возможной путаницы между вновь утвержденными сигнальными огнями высокоскоростных судов и желтыми огнями знака В.10. По его мнению, в ЕПСВВП необходимо легко прописать характеристики изофазных огней знака В.10, с тем чтобы их можно было четко отличать от частых проблесковых огней, предназначенных для обозначения высокоскоростных судов. Рабочая группа решила вернуться к этому вопросу на своей тридцатой сессии и предложила правительствам и речным комиссиям проинформировать секретариат о том, используется ли знак В.10 на всех их внутренних водных путях, и если это так, возникали ли какие-либо проблемы при их применении.

b) Дальнейшая работа над поправками к ЕПСВВП

10. Рабочая группа просила правительства и речные комиссии изучить предложение Дунайской комиссии об изменении формулировки статьи 6.07(1) в документе TRANS/SC.3/WP.3/2004/15, прокомментировать его и вернуться к рассмотрению этой статьи на ее тридцатой сессии.

11. Рабочая группа решила изучить предложение Дунайской комиссии о возможном введении нового знака А.4 а), запрещающего встречу составов, как это указано в пункте 9 документа TRANS/SC.3/WP.3/2004/15, а также предложения Украины относительно изменения формулировки наименований статей 6.30 и 6.32 в соответствии с документом

TRANS/SC.3/WP.3/2004/14/Add.1, просила правительства прокомментировать эти предложения и решила вернуться к их рассмотрению на своей тридцатой сессии.

12. По предложению делегации Венгрии было решено обсудить необходимость разработки особой сигнализации (обозначения) для буксиров при перевозке опасных грузов буксируемыми составами. Правительствам и речным комиссиям было предложено представить свои комментарии по этому поводу для рассмотрения Рабочей группой на ее тридцатой сессии.

13. Рабочая группа решила в будущем вернуться к предложению Дунайской комиссии, изложенному в пункте 4 документа TRANS/SC.3/WP.3/2004/15, относительно изменения статьи 1.01 - "Значение некоторых терминов" посредством добавления определения "безопасной скорости".

14. Представитель ИСО сослался на неофициальный документ № 3 b), содержащий проект стандарта 16180 ISO/DIS по электрическим ходовым огням для малого судна, который в настоящее время изучается членами ИСО и ЕКС. Он сообщил, что заключительная часть голосования завершится 7 июля 2004 года. Кроме того, он разъяснил, что эта деятельность проводится в рамках будущей директивы ЕС о прогулочных судах, и проинформировал Рабочую группу, что данный стандарт направлен на гармонизацию стандартов ISO/DIS 16180 и EN 14744. В заключение он отметил, что рекомендуется продолжить обсуждение этого вопроса на основе результатов проведенных исследований в наилучших интересах всех соответствующих сторон, а также с учетом мнений промышленных кругов и аспектов безопасности пользователей и обеспечения свободы перемещения.

15. Представитель Германии сообщил Рабочей группе о проекте, реализуемом в рамках Европейского комитета по стандартизации (ЕКС). Он отметил, что в настоящее время вопросы использования ходовых огней морских судов регулируются предписаниями МППСС ИМО, а ходовых огней судов внутреннего плавания - ЕПСВВП. Порядок официального утверждения типа основывается на Правилах ЦКСР, касающихся цвета и силы света ходовых огней и официального утверждения сигнальных фонарей.

16. В стремлении свести воедино правила для морских судов и судов внутреннего плавания в рамках ЕКС Рабочая группа ТС 15 занимается разработкой нового стандарта EN 14744, объединяющего требования относительно ходовых огней для морского и внутреннего судоходства. Он содержит четко определенные требования довольно высокого уровня с учетом современного состояния техники и направлен на повышение безопасности судоходства.

17. По его мнению, стандарт 16180 ИСО для прогулочных судов, разработанный по просьбе ЕС, соответствует весьма низкому уровню и сформулирован недостаточно четко и точно. Он не учитывает современное состояние техники и едва ли может способствовать обеспечению безопасности морского или внутреннего судоходства.

18. Он просил Рабочую группу высказать свое мнение относительно перечисленных ниже вопросов: i) следует ли, по соображениям безопасности, применять единообразные требования к ходовым огням всех судов (помимо дальности видимости) вместо использования нескольких наборов предписаний для прогулочных судов, торговых морских судов и судов внутреннего плавания; ii) отвечают ли интересам SC.3/WP.3 действия Рабочей группы ЕКС по созданию единообразного стандарта для ходовых огней; и iii) могут ли в конечном счете найти отражение в приложении 6 к ЕПСВВП быть включены показатели дальности видимости, приведенные в таблице 1 EN 14744.

19. Рабочая группа поблагодарила представителей ИСО и Германии за их информацию, приняла ее к сведению и просила правительства высказать свои мнения в этой связи с учетом, в частности, вопросов, сформулированных Германией в пункте 18 выше. Было решено вернуться к обсуждению этой проблемы на тридцатой сессии Рабочей группы с надлежащим учетом возможной реакции правительств и речных комиссий.

РАДИОЛОКАЦИОННЫЕ УСТАНОВКИ И УКАЗАТЕЛИ СКОРОСТИ ИЗМЕНЕНИЯ КУРСА

Документация: TRANS/SC.3/2003/5; TRANS/SC.3/WP.3/2004/16; TRANS/SC.3/WP.3/R.68; TRANS/SC.3/WP.3/R.28 и Corr.1

20. Рабочая группа рассмотрела документ TRANS/SC.3/2003/5, в котором содержатся общие технические параметры радиолокационных установок и который был подготовлен секретариатом по указанию Рабочей группы, и изменила его следующим образом:

"ПРИЛОЖЕНИЕ 10

ОБЩИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ПАРАМЕТРЫ РАДИОЛОКАЦИОННОЙ УСТАНОВКИ

Технические параметры радиолокационных установок должны отвечать следующим требованиям:

Минимальная дальность обнаружения	15 м
Максимальная дальность обнаружения берега высотой 60 м (при высоте установки антенны 10 м)	- 32 000 м ²
Разрешающая способность по расстоянию	15 м на шкалах 0,5-1,6 км; 1% от значений установленной шкалы на остальных шкалах
Разрешающая способность по углу	1,2°
Точность измерения расстояний	1% для подвижного кольца дальности; 10 м для неподвижного кольца дальности на шкалах 0,5-2,0 км; 0,8% от значения установленной шкалы
Точность измерения курсовых углов	±1°
Курсовая отметка:	
- ширина	0,5°
- погрешность	0,5°
Эффективный диаметр экрана индикатора	270 мм
Диапазон измерения расстояний	Набор шкал дальности: 0,5; 1; 1,6; 2; 3,2; 4; 8; 16; 32 км. На каждой шкале не менее 4 неподвижных колец дальности
Передвижение центра развертки	От 1/4 до 1/3 полезного диаметра изображения
Пеленгаторы:	
- время пеленгования	До 5 секунд
- погрешность	±1°
Частота передачи	9,3-9,5 ГГц (3,2 см)
Время готовности к работе	4 минуты
Частота вращения антенны	Не менее 24 об/мин"

² Максимальная дальность обнаружения должна обеспечиваться только для радиолокационных установок, используемых на судах, эксплуатируемых на крупных озерах и водоемах или предназначенных для каботажного плавания.

21. Секретариату было поручено включить текст приложения 10, согласованный в пункте 20 выше, в проект резолюции по поправкам к ЕПСВВП, который должен быть представлен Рабочей группе по внутреннему водному транспорту для дальнейшего рассмотрения и принятия.

СОГЛАСОВАНИЕ СИГНАЛЬНЫХ ЗНАКОВ, РЕГУЛИРУЮЩИХ СУДОХОДСТВО ПО ВОДНЫМ ПУТЯМ

Документация: TRANS/SC.3/WP.3/2003/15; TRANS/SC.3/WP.3/2004/17;
TRANS/SC.3/WP.3/2004/18

22. Рабочая группа рассмотрела текст проекта резолюции, в приложении к которой приводится Инструкция по сигнальным знакам, регулирующим судоходство по водным путям (TRANS/SC.3/WP.3/2004/17 и TRANS/SC.3/WP.3/2003/15), в свете замечаний и предложений, полученных от правительств стран-членов (TRANS/SC.3/WP.3/2004/18), и изменила приложение к этой резолюции следующим образом:

- i) текст пунктов 1.9 и 2.1 изменить, как это предлагается Российской Федерацией в документе TRANS/SC.3/WP.3/2004/18;
- ii) секретариату было поручено исправить текст пункта 2.2 по консультации с Дунайской комиссией для обеспечения идентичности вариантов на всех языках;
- iii) первую фразу в пункте 3.10 заменить текстом, предложенным Российской Федерацией в документе TRANS/SC.3/WP.3/2004/18. Последнюю фразу этого пункта исключить;
- iv) к пункту 3.11 добавить сноску, как это предлагается Российской Федерацией в документе TRANS/SC.3/WP.3/2004/18;
- v) слова "В общем..." в пункте 4.3.4 исключить;
- vi) формулировку пункта 4.4.1 изменить следующим образом:

"4.4.1 В случае повышения интенсивности работы судов и значительного скопления судов на акваториях различных портов для ограждения мест стоянок следует использовать не только береговые, но и плавучие навигационные знаки";

- vii) пункт 3.8 дополнить в соответствии с предложением Украины, содержащимся в пункте 15 документа TRANS/SC.3/WP.3/2004/18;
- viii) в примере измерений сигнального знака А.1, приведенном в приложении 1, результаты всех измерений указать в сантиметрах.

23. Текст проекта резолюции по сигнальным знакам, регулирующим судоходство по водным путям, содержащийся в документах TRANS/SC.3/WP.3/2004/17 и TRANS/SC.3/WP.3/2003/15 и измененный в соответствии с пунктом 22 выше, был одобрен, и секретариату было поручено представить его Рабочей группе по внутреннему водному транспорту для дальнейшего рассмотрения и принятия.

24. Делегация Болгарии зарезервировала за собой право сформулировать и передать дополнительные письменные предложения об усовершенствовании приложения к проекту резолюции.

РАЗРАБОТКА ОБЩИХ ПРИНЦИПОВ И ТЕХНИЧЕСКИХ ТРЕБОВАНИЙ ДЛЯ ПАНЪЕВРОПЕЙСКОЙ РЕЧНОЙ ИНФОРМАЦИОННОЙ СЛУЖБЫ (РИС)

а) Руководящие принципы и рекомендации для речных информационных служб

Документация: TRANS/SC.3/WP.3/2003/11 и Add.1; неофициальные документы № 1 и 8

25. Отмечалось, что на своей двадцать шестой сессии Рабочая группа приняла к сведению Руководящие принципы и рекомендации для речных информационных служб, разработанные Постоянной международной ассоциацией конгрессов по судоходству (ПИМАКС), и пришла к выводу, что эти Руководящие принципы охватывают все аспекты деятельности будущих РИС и могут послужить основой для разработки соответствующего документа ЕЭК ООН в этой области (TRANS/SC.3/WP.3/52, пункты 13 и 14). Рабочая группа рассмотрела текст Руководящих принципов, содержащийся в документах TRANS/SC.3/WP.3/2003/11 и Add.1, и одобрила его при условии внесения ряда редакционных исправлений. Секретариату было поручено подготовить проект резолюции о принятии этих Руководящих принципов в качестве документа ЕЭК ООН и передать его вместе с документами TRANS/SC.3/WP.3/2003/11 и Add.1 в виде приложения для дальнейшего рассмотрения и утверждения Рабочей группой по внутреннему водному транспорту. Имелось в виду, что приложение к этой резолюции, возможно, необходимо будет обновить в соответствии с последним вариантом ПИМАКС, как это предусмотрено в неофициальном документе № 1, а также с учетом соответствующих документов ЕЭК

ООН, которые будут указаны в этих Руководящих принципах вместе с документами ЕК, ЦКСР и Дунайской комиссии.

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

Документация: TRANS/SC.3/WP.3/2004/21; TRANS/SC.3/WP.3/2004/22; неофициальные документы № 4 и 5

26. Один из сотрудников секретариата внес на рассмотрение международные стандарты для извещений судоводителям и электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве, изложенные в документах TRANS/SC.3/WP.3/2004/21 и TRANS/SC.3/WP.3/2004/22 и представляющие собой два важнейших элемента будущих служб РИС. В частности, он указал, что в силу внутренних правил ООН, ограничивающих объем рабочих документов 18 страницами, и чрезвычайно технического характера многочисленных приложений и добавлений к этим международным стандартам вышеупомянутые приложения и добавления не были воспроизведены в документах TRANS/SC.3/WP.3/2004/21 и TRANS/SC.3/WP.3/2004/22, и с ними можно ознакомиться в неофициальных документах № 4 и 5, имеющихся только на английском и французском языках. Далее он проинформировал Рабочую группу о том, что эти стандарты уже были приняты ЦКСР на ее весенней пленарной сессии.

27. Представитель Австрии (г-н Р. Фордервинклер, Председатель Руководящего комитета Консорциума по созданию платформы для оперативного управления речными информационными службами (КОМПРИС)) пояснил, что после принятия проекта директивы Европейского парламента и Совета, касающейся гармонизированных речных информационных служб для управления движением по внутренним водным путям в Сообществе (неофициальный документ № 8), Европейская комиссия примет генеральный план, предусматривающий, в частности, финансирование проектов, связанных с созданием на внутренних водных путях Сообщества служб РИС, включая, среди прочего, стандарты для извещений судоводителям и электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве, описание которых приводится в документах TRANS/SC.3/WP.3/2004/21 и TRANS/SC.3/WP.3/2004/22.

28. Рабочая группа приняла к сведению тексты стандартов для извещений судоводителей и электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве, описание которых приводится в документах TRANS/SC.3/WP.3/2004/21 и TRANS/SC.3/WP.3/2004/22, и предложила правительствам изучить вышеуказанные документы и представить свои комментарии и замечания по ним в секретариат

до 1 февраля 2005 года. Было решено вернуться к рассмотрению текстов этих стандартов на тридцатой сессии Рабочей группы.

с) **Стандарт ECDIS для внутреннего судоходства**

Документация: неофициальный документ № 6

29. Рабочая группа приняла к сведению полученный от ЦКСР неофициальный документ № 6, содержащий разъяснения, исправления и дополнения к стандарту ECDIS для внутреннего судоходства, и пришла к выводу, что Рабочая группа по внутреннему водному транспорту, возможно, пожелает принять решение о соответствующем обновлении стандарта ECDIS для внутреннего судоходства, установленного в ее резолюции № 48 (документ TRANS/SC.3/156).

30. Представитель Российской Федерации выразил обеспокоенность по поводу расхождений между стандартами ECDIS для морского (резолюция А.817 (19) ИМО) и внутреннего судоходства (TRANS/SC.3/156). Он указал, что стандарт ECDIS для внутреннего судоходства, разработанный и используемый на российских водных путях, полностью совместим с международными стандартами МГО и ИМО. В силу этого можно применять стандартное программное обеспечение и оборудование, используемое для изготовления морских ЭНК, для выпуска ЭНК для внутреннего судоходства, соответствующих специальным публикациям МГО S-52 и S-57. По его мнению, если действительно существует необходимость дополнения каталога объектов ECDIS некоторыми особыми объектами для внутреннего судоходства, это следует делать с согласия МГО и в соответствии со стандартом S-57. Кроме того, он отметил, что сегодня десятки тысяч судов по всему земному шару оборудованы с учетом стандарта ECDIS и используют его, тогда как стандарт ECDIS для внутреннего судоходства, разработанный ЕЭК ООН и ЦКСР, пока главным образом существует на бумаге. Поэтому он предложил создать под эгидой Рабочей группы по внутреннему водному транспорту ЕЭК ООН специальную рабочую группу для изучения нынешних проблем и обеспечения полной совместимости обоих стандартов.

31. Представитель Нидерландов, которого поддержала делегация Австрии, указал, что уже существует международная группа экспертов по стандарту ECDIS для внутреннего судоходства под председательством г-на К. Краевского (Германия), в работе которой могут участвовать и действительно участвуют российские эксперты, и что поэтому нет необходимости создавать еще одну группу экспертов в рамках ЕЭК ООН. Кроме того, по его мнению, совместимость существующих стандартов ECDIS для морского и для

внутреннего судоходства можно обеспечить с использованием одного и того же судового оборудования.

32. Рабочая группа, будучи не в состоянии принять решение по этому вопросу, просила российскую делегацию подготовить официальное письменное предложение для предстоящей сорок восьмой сессии Рабочей группы по внутреннему водному транспорту и разъяснить свою позицию по проблеме совместимости двух существующих стандартов ECDIS с указанием путей для ее разрешения.

ЕДИНООБРАЗНАЯ СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЕМ ПО ЕВРОПЕЙСКИМ ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ

Документация: TRANS/SC.3/WP.3/2003/10; TRANS/SC.3/WP.3/2004/19

33. Как было решено на двадцать шестой сессии (TRANS/SC.3/WP.3/52, пункт 15), Рабочая группа рассмотрела текст Рекомендаций и критериев для служб движения судов на внутренних водных путях, которые были подготовлены Международной ассоциацией маячных служб (МАМС) в документе TRANS/SC.3/WP.3/2003/10, и согласилась изменить его, как предлагается Российской Федерацией в документе TRANS/SC.3/WP.3/2004/19. По всему тексту Рекомендаций слова "внутренние воды" следует заменить словами "внутренние водные пути", как это обычно принято во всех документах ЕЭК ООН. Секретариату было поручено представить текст Рекомендаций, изложенный в приложении к документу TRANS/SC.3/WP.3/2003/10 и измененный выше, Рабочей группе по внутреннему водному транспорту для дальнейшего рассмотрения и принятия в качестве ее резолюции.

ТРАНСПОРТ И БЕЗОПАСНОСТЬ

Документация: TRANS/SC.3/2003/12; TRANS/SC.3/WP.3/2004/20

34. Рабочая группа приняла к сведению подготовленный секретариатом документ TRANS/SC.3/2003/12, содержащий сводный обзор инициатив в области безопасности на транспорте, предпринятых в рамках соответствующих международных организаций, а также информацию по этому пункту повестки дня, полученную от правительств и Дунайской комиссии в документе TRANS/SC.3/WP.3/2004/20.

35. Рабочая группа решила изменить текст статьи 1.04(1) d) ЕПСВВП, как предлагается делегацией Словакии в документе TRANS/SC.3/WP.3/2004/20, и просила секретариат включить эту поправку в общий пакет поправок к ЕПСВВП, как указывается выше. Было

решено сохранить этот пункт в повестке дня Рабочей группы. Правительствам, речным комиссиям и другим международным организациям было предложено продолжать информировать Рабочую группу о мерах, принимаемых ими в целях повышения безопасности во внутреннем судоходстве, с тем чтобы Рабочая группа могла предпринять согласованные действия в этой области.

36. Представитель ИСО проинформировал Рабочую группу, что в скором времени его организация издаст общедоступные технические требования ИСО (ISO/PAS 20858), подготовленные техническим комитетом ИСО/ТК 8, занимающимся оценками безопасности объектов морских портов и разработкой планов обеспечения безопасности. Кроме того, он сообщил участникам сессии о соответствующей работе технического комитета ИСО/ТК 104 "Грузовые контейнеры", занимающегося механическими пломбами (ISO/PAS 17712 : 2003), электронными пломбами (ISO/WI 18185-1707) и разработкой руководства по обеспечению целостности конструкции контейнеров (ISO/TR 15070, проект поправки 2).

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

а) Сроки проведения следующих сессий

37. Двадцать девятую и тридцатую сессии Рабочей группы планируется провести 15-17 марта 2005 года и 7-9 июня 2005 года, соответственно.

б) Выражение признательности г-ну Ван Дорну

38. Рабочая группа была проинформирована о том, что представитель Нидерландов г-н Хендрик Р. Ван Дорн намерен уйти с правительственной службы и поэтому не сможет более участвовать в деятельности Рабочей группы, Председателем которой он был с 1981 года. Рабочая группа поблагодарила г-на Ван Дорна за его высокопрофессиональный вклад в ее работу на протяжении продолжительного периода и пожелала ему долгих лет жизни и счастья после выхода в отставку.

УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА

39. В соответствии с установившейся практикой Рабочая группа утвердила доклад о работе своей двадцать восьмой сессии на основе проекта, подготовленного секретариатом.
