


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**
Пятидесятая сессия

Женева, 15–17 февраля 2017 года

**Доклад Рабочей группы по унификации технических
предписаний и правил безопасности на внутренних
водных путях о работе ее пятидесятой сессии**
Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники.....	1–4	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	5–6	3
III. Выборы должностных лиц (пункт 2 повестки дня)	7	4
IV. Итоги шестидесятой сессии Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (пункт 3 повестки дня).....	8	4
V. Инфраструктура внутренних водных путей (пункт 4 повестки дня)	9–15	4
A. Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП)	9–11	4
B. Перечень основных стандартов и параметров сети водных путей категории E («Синяя книга»).....	12	4
C. Перечень важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории E (пересмотренная резолюция № 49).....	13–15	5
VI. Унификация технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (пункт 5 повестки дня).....	16–50	5
A. Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) (пересмотренная резолюция № 24)	16–19	5
B. Сигнализация на внутренних водных путях (СИГВВП) (пересмотренная резолюция № 22)	20–24	6



C.	Рабочее совещание по вопросам, касающимся правил и положений для внутреннего судоходства, и судов типа «река–море».....	25–39	7
D.	Обновление судов внутреннего плавания.....	40–46	10
E.	Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (пересмотренная резолюция № 61)	47–51	12
VII.	Взаимное признание удостоверений судоводителей и профессиональные требования в области внутреннего судоходства (пункт 6 повестки дня)	52–54	13
VIII.	Содействие развитию речных информационных служб (РИС), а также другие информационно-коммуникационные технологии (ИКТ) во внутреннем судоходстве (пункт 7 повестки дня)	55–60	13
A.	Итоги Недели РИС	55–57	13
B.	Рекомендации, касающиеся системы отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства (СОЭНКИ ВС) (резолюция № 48), Международный стандарт для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях (VTT) (резолюция № 63) и Международный стандарт для систем электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве (резолюция № 79).....	58–59	14
C.	Международный стандарт для извещений судоводителям (резолюция № 80).....	60	14
IX.	Прогулочное плавание (пункт 8 повестки дня).....	61–65	15
A.	Деятельность неофициальной группы экспертов-добровольцев по прогулочному плаванию	61–63	15
B.	Международное удостоверение на право управления прогулочным судном (четвертый пересмотренный вариант резолюции № 40) и Руководящие принципы для резолюции № 40	64	15
C.	Европейская сеть прогулочного судоходства по внутренним водным путям (пересмотренная резолюция № 52).....	65	15
X.	Развитие инфраструктуры внутренних водных путей и окружающая среда (пункт 9 повестки дня)	66–68	16
XI.	Прочие вопросы (пункт 10 повестки дня)	69–74	16
A.	Конференция высокого уровня по внутреннему водному транспорту	69–70	16
B.	Недавние изменения концепции надлежащего состояния судоходства	71–72	16
C.	Сотрудничество с Дунайским форумом по географической информационной системе (ГИС) в рамках темы Конференции, посвященной информационной службе Дуная (ДИСК).....	73–74	17
XII.	Утверждение доклада (пункт 11 повестки дня)	75	17

I. Участники

1. Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (далее – Рабочая группа или SC.3/WP.3) провела свою пятидесятую сессию 15–17 февраля 2017 года в Женеве.
2. На сессии присутствовали представители следующих стран: Бельгии, Болгарии, Казахстана, Литвы, Польши, Российской Федерации, Сербии, Словакии, Украины и Швейцарии.
3. Был представлен Европейский союз (ЕС). В работе сессии также приняли участие представители следующих межправительственных организаций: Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР), Дунайской комиссии (ДК) и Международной комиссии по бассейну реки Сава (далее – Комиссия по реке Сава или КС). Были представлены делегации от Евразийской экономической комиссии, Европейской ассоциации лодочного спорта и Конфедерации европейских морских технологических обществ (КЕМО). По приглашению секретариата на сессии присутствовали представители Речной администрации низовьев Дуная (Галац), Бюро морской техники, ПО «Путь из варяг в греки» и Российской яхтенной ассоциации.
4. Директор Отдела устойчивого транспорта Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) г-жа Эва Мольнар открыла сессию и приветствовала участников. Она отметила, что нынешняя сессия проходит накануне семидесятой годовщины Комитета по внутреннему транспорту (КВТ), представила программу на неделю празднования годовщины КВТ и предложила присутствующим принять участие в предусмотренных мероприятиях. В частности, она упомянула о совещании министров на тему «Прошлое и будущее Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН», о семидесятой сессии КВТ и о других мероприятиях высокого уровня, в частности о Конференции высокого уровня по внутреннему водному транспорту, в работе которой приняли участие страны с судоходными водными путями, речные комиссии и другие международные организации. В этой связи она подчеркнула важность международного сотрудничества в интересах стимулирования развития внутреннего водного транспорта и получения соответствующего общеевропейского опыта, который может быть использован и на других континентах.

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документы: ECE/TRANS/SC.3/WP.3/99, неофициальный документ № 1 SC.3/WP.3 (2017 год)

5. Рабочая группа утвердила предварительную повестку дня, дополненную неофициальным документом № 1 SC.3/WP.3 (2017 год) для отражения неофициальных документов № 2–4 SC.3/WP.3. В рамках пункта 10 повестки дня «Прочие вопросы» было решено рассмотреть следующие аспекты: а) Конференция высокого уровня по внутреннему водному транспорту; б) недавние изменения концепции оптимального судоходства; в) сотрудничество с Дунайским форумом по географической информационной системе (ГИС) в рамках темы Конференции, посвященной информационной службе Дуная (ДИСК).
6. В соответствии с установившейся практикой было решено, что в проекте, подготовленном секретариатом для зачитывания в конце сессии, будут отражены только основные решения. Полный доклад будет подготовлен Председателем при содействии секретариата и распространен после сессии.

III. Выборы должностных лиц (пункт 2 повестки дня)

7. Г-н И. Игнатов (Болгария) был переизбран Председателем нынешней, а также пятьдесят первой сессии Рабочей группы.

IV. Итоги шестидесятой сессии Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (пункт 3 повестки дня)

Документ: ECE/TRANS/SC.3/203

8. Рабочая группа была проинформирована об основных решениях, принятых Рабочей группой по внутреннему водному транспорту (SC.3) на ее шестидесятой сессии (2–4 ноября 2016 года), а именно о: а) принятии новой стратегии и положений о круге ведения; б) утверждении третьего пересмотренного варианта Перечня основных характеристик и параметров сети водных путей категории Е («Синей книги»); с) утверждении второго пересмотренного варианта резолюции № 59 в качестве резолюции № 85; d) принятии поправок к резолюции № 61 в качестве резолюции № 86 и других вопросах. Председатель призвал участников продолжить плодотворную работу в рамках новой стратегии SC.3, которая была представлена на семьдесят девятой сессии КВТ для одобрения.

V. Инфраструктура внутренних водных путей (пункт 4 повестки дня)

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

Документы: ECE/TRANS/120/Rev.3, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/1

9. Рабочая группа в предварительном порядке одобрила проект поправок к Европейскому соглашению о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) на основе проекта, подготовленного секретариатом (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/1), с учетом следующих изменений:

исключить позицию «Р 50-02 Санкт-Петербург, речной порт (Нева, 1 385,0 км³)» из приложения II к СМВП и *соответствующим образом изменить нумерацию* позиций Р 50-03–Р 50-12;

заменить «Каменское» на «Камьянське».

10. Рабочая группа просила секретариат представить измененное предложение к шестидесятой первой сессии SC.3 для окончательного утверждения.

11. SC.3/WP.3 решила организовать рабочее совещание, посвященное портам внутреннего плавания, имеющим международное значение, в контексте текущей работы по подготовке пакета поправок к приложению II к Соглашению СМВП на своей следующей сессии.

B. Перечень основных стандартов и параметров сети водных путей категории Е («Синяя книга»)

Документ: ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3

12. Рабочая группа приняла к сведению информацию секретариата о доработке третьего пересмотренного издания «Синей книги». Окончательный вариант «Синей книги» включает параметры общего венгерско-словацкого участка Дуная в соответствии с соглашением, достигнутым между Венгрией и Словакией при поддержке Дунайской комиссии, а также материалы, представленные

Боснией и Герцеговиной, Германией, Италией, Польшей, Швейцарией, Украиной и Комиссией по реке Сава. SC.3/WP.3 была проинформирована о планируемых сроках опубликования «Синей книги» и обновлении базы данных «Синей книги».

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

Документы: ECE/TRANS/SC.3/159/Rev.1, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/2, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/3

13. SC.3/WP.3 в предварительном порядке одобрила проект поправок к Перечню важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории Е (пересмотренная резолюция № 49), представленный в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/2, с учетом следующего изменения, предложенного Словакией:

в пункте 44 *заменить* «высота» на «высота прохода под мостами».

14. SC.3/WP.3 приняла к сведению информацию об узких местах и внутренних портах в коридорах базовой сети ТЕС-Т¹, содержащуюся в регламентах (ЕС) № 1315/2013 и 1316/2013 и отраженную в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/3, а также дополнительные сведения, представленные Европейской комиссией. По мнению ДК, регламент (ЕС) № 1316/2013 можно принять за основу для внесения поправок в резолюцию № 49 по части определений и перечня утвержденных проектов в области развития инфраструктуры, однако всеобъемлющий перечень узких мест на Дунае отсутствует. SC.3/WP.3 поддержала идею рассмотрения такого подхода, с тем чтобы на его основе, возможно, повысить значение резолюции № 49, и постановила включить данный пункт в повестку дня своей пятьдесят первой сессии.

15. SC.3/WP.3 отметила различие между определениями термина «узкое место» в резолюции № 49 и регламенте (ЕС) № 1315/2013 и приняла к сведению информацию ДК о текущей работе над этим определением. В соответствии с предложением Бельгии SC.3/WP.3 решила приступить к обсуждению вопроса о возможной унификации определения термина «узкое место». В этой связи SC.3/WP.3 просила секретариат подготовить к следующей сессии вопросник и по ее завершении распространить его среди государств-членов, речных комиссий и других заинтересованных сторон.

VI. Унификация технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (пункт 5 повестки дня)

А. Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) (пересмотренная резолюция № 24)

Документы: ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.5, ECE/TRANS/SC.3/2015/7, ECE/TRANS/SC.3/2016/17, ECE/TRANS/SC.3/2017/4, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/96, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/14, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/4

16. SC.3/WP.3 приняла к сведению ответы на вопросник по региональным и национальным особым требованиям, переданные Словакией (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/4), и рекомендовала другим государствам-членам представить заполненный вопросник к ее пятьдесят первой сессии.

¹ Трансъевропейская транспортная сеть.

17. SC.3/WP.3 сочла желательным провести следующее совещание группы экспертов по ЕПСВВП в июне 2017 года, в максимально возможной степени приурочив его к пятидесятой первой сессии SC.3/WP.3. Секретариату было поручено принять в этой связи необходимые меры.

18. SC.3/WP.3 приняла к сведению информацию ДК и ЦКСР о текущей деятельности, имеющей отношение к ЕПСВВП, в частности о работе над положениями, касающимися судов, использующих в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ). ДК проинформировала участников сессии о завершении работы по приведению Основных положений о плавании по Дунаю (ОППД) в соответствие с ЕПСВВП 5; этот проект был рассмотрен Рабочей группой по техническим вопросам в октябре 2016 года с целью его окончательного принятия в апреле 2017 года. Предложение Австрии относительно включения новых положений, касающихся судов, использующих в качестве топлива СПГ, было добавлено в повестку дня следующей сессии Рабочей группы по техническим вопросам. SC.3/WP.3 была проинформирована ЦКСР о том, что, как ожидается, в июне 2017 года будут приняты поправки к Полицейским правилам плавания по Рейну, касающиеся, в частности, нового знака для электрического соединения с береговой сетью.

19. SC.3/WP.3 просила государства-члены и речные комиссии представить имеющиеся у них тексты ЕПСВВП на других языках для размещения на веб-странице SC.3.

В. Сигнализация на внутренних водных путях (СИГВВП) (пересмотренная резолюция № 22)

Документы: ECE/TRANS/SC.3/108/Rev.2, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/5,
ECE/TRANS/SC.3/2016/9, неофициальный документ № 4
SC.3/WP.3 (2017 год)

20. SC.3/WP.3 приняла к сведению сообщение секретариата о предлагаемой новой структуре СИГВВП. ЦКСР с удовлетворением приняла к сведению это предложение, направленное на устранение параллелизма и дублирования с другими документами ЕЭК ООН. ДК поддержала мнение ЦКСР, высказав мнение о том, что указанное предложение служит хорошей основой для пересмотра, и предложила свою помощь в этой работе. SC.3/WP.3 решила, что новая структура СИГВВП, предложенная в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/5, может быть принята за основу для следующего пересмотра. Председатель предложил государствам-членам и другим заинтересованным сторонам представить их предложения в письменном виде к следующей сессии SC.3/WP.3.

21. SC.3/WP.3 приняла к сведению информацию, представленную председателями групп экспертов по системам обнаружения и отслеживания судов (VTT) и системам отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства (СОЭНКИ ВС) и изложенную в неофициальном документе № 4 SC.3/WP.3 (2017 год).

22. В отношении предлагаемой новой главы 12 «Отслеживание сигнальных знаков с помощью сообщений АИС² со средств навигационного оборудования» ЦКСР отметила, что в настоящее время проводится масштабная работа по специальным сообщениям приложений (ССП). SC.3/WP.3 просила секретариат приступить к работе над проектом новой главы 12 СИГВВП и представить соответствующее предложение на ее следующей сессии.

23. Что касается предлагаемой новой главы 13, то ДК поделилась опытом согласования местных требований для Дуная с ОППД и отметила прогресс и затруднения в контексте национального законодательства государств-членов. ДК подготовит предложение по обновлению ЕПСВВП на основе этой работы.

² Автоматическая идентификационная система.

24. SC.3/WP.3 просила секретариат подготовить проект вопросника по новой главе 13 СИГВВП для рассмотрения на ее следующей сессии.

С. Рабочее совещание по вопросам, касающимся правил и положений для внутреннего судоходства, и судов типа «река–море»

25. Это рабочее совещание было проведено для обсуждения нынешней ситуации и последних изменений, связанных с техническими предписаниями для судов внутреннего плавания, и выявления потребностей и проблем государств-членов, ЕС и речных комиссий. Его цель состояла также в том, чтобы подчеркнуть роль ЕЭК ООН в разработке более эффективных правил для повышения безопасности судоходства. Рабочее совещание состояло из трех заседаний. Выступления см. по адресу www.unecse.org/trans/main/sc3/wp3/wp3doc_2017.html в Интернете.

26. Заседание 1: правила, касающиеся судов, применяемые в Европейском союзе и на Рейне:

а) Генеральный директорат ЕК по вопросам мобильности и транспорта представил информацию о применяемых в ЕС правилах для судов внутреннего плавания, в частности о директиве (ЕС) 2016/1629 Европейского парламента и Совета от 14 сентября 2016 года, устанавливающей технические требования к судам внутреннего плавания, вносящей изменения в директиву 2009/100/ЕС и отменяющей директиву 2006/87/ЕС. Было указано, что эта директива направлена на формирование единой системы технических правил, применяемых в рамках всего ЕС, улучшение координации и согласование с правилами, действующими на Рейне, на основе включения ссылок на Европейский стандарт, устанавливающий технические требования для судов внутреннего плавания (ЕС-ТТСВП). ЕК обозначила следующие шаги и сроки для подготовки и принятия делегированного акта, посредством которого ЕС-ТТСВП будет включен в законодательство ЕС.

б) ЦКСР продолжила информирование участников о ЕС-ТТСВП, деятельности Европейского комитета по разработке общих стандартов в области внутреннего судоходства (КЕСНИ) и взаимосвязи между ЕС-ТТСВП, законодательством ЕС и Правилами освидетельствования судов на Рейне (ПОСР). Особое внимание было уделено целям и структуре ЕС-ТТСВП, причем в этом контексте проводилось различие между техническими требованиями на основе приложения II к директиве ЕС 2006/87 и ПОСР, специальными положениями для определенных категорий судов, новыми требованиями для судов, использующих в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ), а также правилами и инструкциями процедурного характера. Далее ЦКСР упомянула о дорожной карте для последующих изданий стандарта. Следующий вариант ЕС-ТТСВП будет принят в 2017 году и будет содержать новые положения, касающиеся системы пожаротушения, кранов, традиционных судов, навигационного и информационного оборудования, вертикально передвигающихся рулевых рубок, а также обновленные ссылки на стандарты EN/ISO и редакционные поправки. Планируется, что обновленные издания ЕС-ТТСВП будут публиковаться каждые два года.

в) КЕМТО высказала мнения конструкторов и морских инженеров в отношении дальнейшей разработки ЕС-ТТСВП. КЕМТО предложила следующие вопросы для дальнейшего рассмотрения: i) требования к конструкции судов, корпуса которых изготовлены из легких сплавов и других материалов; ii) специальные положения для малых судов, включая суда, совершающие дневные рейсы, длиной не более 24 м, которые предназначены для перевозки максимум 150 пассажиров. По мнению КЕМТО, существует потребность в унификации процесса внедрения ЕС-ТТСВП и в сведении к минимуму отступлений в отношении государств – членов ЕС. КЕМТО сочла, что для облегчения

координации в применении ЕС-ТТСВП желательно создать управление внутреннего судоходства и инспекционный орган в составе технических экспертов от всех стран ЕС, где существует внутреннее судоходство.

27. Заседание 2: технические нормы для судов, действующие в районах Дуная и Савы:

а) ДК проинформировала участников сессии о своей деятельности по выполнению рекомендаций в отношении технических предписаний для судов внутреннего плавания на основе пересмотренной резолюции № 61 ЕЭК ООН, которая была приведена в соответствие с директивой 2006/87/ЕС. Она отметила изменения, принятые ДК в 2011–2016 годах в соответствии с поправками к резолюции № 61, включая особые положения, применяемые к морским судам, прогулочным судам и пассажирским судам, положения о лицах с ограниченными возможностями, образец свидетельства на судно внутреннего плавания и положения, касающиеся расстояния безопасности, надводного борта и марок осадки. В заключение она указала, что благодаря этой непрерывной работе рекомендации ДК были приведены в полное соответствие с резолюцией № 61.

б) Действующее в Сербии Управление по определению годности судов к плаванию сообщило о текущей ситуации в стране и новых трудностях в этом секторе. Нормативно-правовая основа содержит положения директивы 2006/87/ЕС, Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) и ЕПСВВП. Начиная с апреля 2016 года, когда это Управление было признано проверяющим органом для находящихся на стоянке плавучих объектов, эксплуатация которых осуществляется в основном в бассейнах рек Сава и Дунай, возникла настоятельная необходимость в специальных положениях для таких объектов. В настоящее время это Управление контролирует более 250 находящихся на стоянке плавучих объектов, предназначенных для коммерческого использования, включая плавучие бары, рестораны, спортивные клубы, причалы, офисные здания и склады, между тем как правила для судов внутреннего плавания, касающиеся систем противопожарной защиты, пожарной сигнализации и пожарообнаружения, устойчивости и предотвращения загрязнения вод, а также другие требования не могут в полной мере применяться к этим объектам. В настоящее время специальные правила в отношении плавучих объектов находятся в стадии разработки и, как предполагается, будут готовы в 2017 году.

28. Заседание 3: развитие маршрутов в Черном, Азовском и Каспийском морях:

а) Делегат от Бюро морской техники рассказал об опыте разработки судов «река–море» нового поколения для эксплуатации в прибрежных водах Европы. Он подчеркнул, что строительство новых судов является для Российской Федерации стратегически важной задачей с учетом растущего спроса на грузовые суда «река–море», существующие трудности, связанные с флотом «река–море», включая сокращение количества судов, старение флота, потребность в новых судах с более высокими показателями эффективности, надежности и экологической безопасности, а также изменения структуры грузовых перевозок. Он представил новую концепцию, разработанную Бюро морской техники и реализованную в ряде проектов строительства танкеров «река–море», многоцелевых грузовых судов и пассажирских судов, предназначенных для эксплуатации в зонах RS 2,0, RS 3,0, RS 3,5 и RS 6,0; проект строительства судов для эксплуатации в зоне RS 4,5 в настоящее время находится в стадии разработки³. Он упомянул также о новых проектах строительства танкеров и судов, использующих в качестве основного топлива сжиженный нефтяной газ (СНГ); в этой связи в качестве основы используются требования Международной морской организации (ИМО).

³ *Примечание секретариата:* классификация прибрежных зон приведена в главе 20В резолюции № 61.

б) В своем выступлении делегат от Регистра судоходства Казахстана проинформировал Рабочую группу о том, что техническая безопасность судоходства в Казахстане обеспечивается посредством обязательных правил и положений, касающихся классификации, постройки, технического наблюдения и освидетельствования судов внутреннего и смешанного (река–море) плавания и классификации водных бассейнов. Он подчеркнул важность согласования правил и положений в контексте интеграционных процессов и необходимость избегать дублирования требований, отметив, что Регистр судоходства Казахстана участвует в этой деятельности в качестве члена Международной ассоциации органов технического надзора и классификации. Далее он отметил важность согласования технических требований к судам в рамках SC.3/WP.3. Он указал, что некоторые проблемы, упомянутые другими ораторами, включая применение стандартов, техническое обслуживание, ремонт и обновление судов, сертификацию материалов, испытания и другие вопросы, актуальны и для Регистра.

с) Делегат от Регистра судоходства Украины отметил, что в настоящее время под контролем этого общества находятся порядка 900 судов внутреннего плавания, 100 судов типа «река–море», свыше 500 морских судов и множество малых судов, используемых в основном на внутренних водных путях, и что, следовательно, правила и положения, касающиеся классификации, постройки, технического наблюдения и освидетельствования, применяются к судам всех типов. Он пояснил, что процедура назначения сроков освидетельствования судов зависит от зоны плавания судов, их типа и срока эксплуатации, технического состояния и других факторов. Он упомянул также о требованиях в отношении находящихся на стоянке плавучих установок. Правила, касающиеся судов внутреннего судоходства и судов типа «река–море», согласованы с резолюцией № 61, ЕПСВВП, рекомендациями ДК, директивой 2006/87/ЕС и ВОПОГ. Что касается стандарта ЕС-ТТСВП, то, по мнению общества «Регистр судоходства Украины», для разработки правил было бы желательно иметь единый европейский стандарт.

29. SC.3/WP.3 приняла к сведению информацию о существующей практике в отношении национальных правил и положений в различных государствах-членах, в том числе применительно к находящимся на стоянке плавучим объектам, судам типа «река–море» и прогулочным судам, и провела обмен мнениями о международных требованиях, положениях, касающихся судов конкретных типов, согласовании требований для судов, классификации судов внутреннего плавания и связанных с этим вопросах.

30. ЦКСР выразила мнение о том, что специальные положения для находящихся на стоянке плавучих объектов могут представлять трудности для других европейских стран и что поэтому на международном уровне их можно рассматривать в европейском охвате в качестве международных предписаний с учетом опыта разработки национальных положений, накопленного Сербией.

31. Представитель СК отметил решение, подготовленное в сотрудничестве с Хорватией и Сербией и содержащее ссылку на приложение II к директиве 2006/87/ЕС. Сославшись на участие в работе КЕСНИ, он отметил, что было бы желательно руководствоваться стандартом ЕС-ТТСВП; вместе с тем необходимо рассмотреть вопрос о применении ЕС-ТТСВП за пределами ЕС, так как государства, не являющиеся членами ЕС, не имеют права на участие в голосовании в контексте этого сотрудничества.

32. SC.3/WP.3 подготовила следующие предварительные замечания на основе ответов на вопросник⁴, распространенный секретариатом в ходе рабочего совещания:

- большинство респондентов считают наиболее актуальной задачей дальнейшей разработки правил строительства судов, корпуса которых изготовлены из легких сплавов и пластмасс;

⁴ См. по адресу www.surveymonkey.com/r/K2DNYV9 в Интернете.

- большинство респондентов применяют соответствующие правила к сухогрузным судам, навалочным судам, танкерам, буксирам и толкачам, пассажирским судам, плавучему оборудованию, малым и прогулочным судам; половина респондентов применяют правила к судам, перевозящим опасные грузы, плавучим установкам, парусным судам, нефтяным платформам и буровым установкам;
- большинство респондентов признают целесообразность дальнейшей разработки правил для плавучих установок, газозовов и контейнерных судов на национальном уровне;
- большинство респондентов признают необходимость дальнейшей разработки правил сертификации материалов и оборудования для судов, процедур испытаний, рабочих инструкций и инструкций для инспекторов.

33. Далее SC.3/WP.3 отметила, что половина респондентов требуют обязательной классификации для всех судов внутреннего плавания, а остальные – только для судов определенных типов.

34. SC.3/WP.3 также отметила, что половина респондентов предпочитают совмещать два подхода в отношении структуры правил и положений, а именно: традиционную структуру и модульный подход. Треть респондентов поддерживают модульную структуру, а остальные сообщили, что предпочитают сохранить традиционную структуру.

35. Все респонденты подтвердили целесообразность согласованных предписаний для судов: половина из них считают, что правила должны быть полностью согласованы, а остальные поддерживают идею о согласовании требований в отношении прочности корпуса, остойчивости и деления на отсеки, предотвращения загрязнения вод, высоты надводного борта и расстояния безопасности, рулевого устройства, а также машин и оборудования, включая электрическое оборудование.

36. SC.3/WP.3 просила другие государства-члены заполнить этот вопросник. Секретариату было поручено подготовить подробный обзор ответов.

37. Бельгия выразила мнение о том, что было бы полезно продолжить рассмотрение вопроса о правилах и положениях, применимых к судам в различных бассейнах, на следующих сессиях рабочих групп. Председатель поддержал эту точку зрения и предложил SC.3/WP.3 принять это соображение во внимание при планировании будущей деятельности.

38. SC.3/WP.3 решила продолжить обсуждение технических предписаний для находящихся на стоянке плавучих установок (плавучих гостиниц, плавучих ресторанов, дебаркадеров и аналогичных сооружений) на следующей сессии.

39. SC.3/WP.3 решила, что результаты этого обследования следует принять во внимание при планировании будущей деятельности Группы добровольцев по резолюции № 61.

D. Обновление судов внутреннего плавания

Документ: ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/6

40. SC.3/WP.3 приняла к сведению выступление представителя Бюро морской техники о переоборудовании судов типа «река–море». В ходе этого выступления делегат рассказал об опыте переоборудования судов в Российской Федерации и Украине. В связи со старением флота и отсутствием эффективных финансовых стимулов для строительства новых судов были изучены соответствующие технические решения, направленные на продление срока службы судов при одновременном обеспечении их надежности и безопасности, а именно аспекты а) обновления; б) модернизации и в) переоборудования судов, включая строительство судов с использованием элементов эксплуатировавшихся судов

(судов-доноров). В результате реализации этих технических решений следует обеспечивать полное соответствие судна международным и национальным требованиям, его надежность на протяжении всего нового срока его эксплуатации, а также применение современных методов расчета и технологий. В ходе выступления делегата были приведены примеры некоторых из этих проектов.

41. SC.3/WP.3 приняла к сведению информацию о порядке обновления судов внутреннего плавания в Российской Федерации, воспроизведенную в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/6, и дополнительные сведения, представленные Российской Федерацией, об обновлении и модернизации судов внутреннего плавания. В частности, представитель Российской Федерации отметил, что строительство судов с использованием элементов судов-доноров осуществляется в качестве временной меры из-за сложного экономического положения в данной отрасли и что данная мера позволила российским судовладельцам продлевать срок службы судов на ограниченный период времени без ущерба для безопасности. Речь идет об отдельных проектах для каждого судна, причем судам присваивается новая дата изготовления. Общее число судов, прошедших процедуру обновления в 2002–2013 годах, составило 439, между тем как с использованием элементов судов-доноров было построено 89 судов. В 2013 году от использования элементов судов-доноров было решено отказаться, поскольку это противоречит техническим правилам безопасности судов внутреннего плавания. Было отмечено, что процедура обновления уже практически не используется. Российская Федерация просила включить данный пункт в повестку дня следующей сессии SC.3/WP.3.

42. СК отметила, что старение судов является проблемой для стран бассейна реки Сава и что поэтому СК поддерживает предложение Российской Федерации о том, чтобы предоставить более подробную информацию по этому вопросу. Представитель СК просил Российскую Федерацию подготовить информацию о соответствующих правилах.

43. SC.3/WP.3 приняла к сведению представленную Украиной информацию о действующем порядке обновления судов внутреннего плавания. Общество «Регистр судоходства Украины» разработало правила обновления судов внутреннего и смешанного (река–море) плавания, последний вариант которых был опубликован в 2015 году. Процедура обновления может применяться в отношении судна в целом или некоторых его элементов и включает уровни У1 и У2. Основные параметры судна и его класс остаются неизменными; если судовладелец хочет изменить класс или зону эксплуатации судна, то классификационному обществу следует разработать и утвердить проект реклассификации. Обновление осуществляется под надзором классификационного общества, и после его завершения выдается свидетельство об обновлении. Было отмечено, что к числу преимуществ для судовладельцев относятся более высокий уровень безопасности обновленных судов по сравнению с судами того же срока эксплуатации, продление срока эксплуатации, увеличение периода между освидетельствованиями и уменьшение числа дефектов, выявляемых в ходе освидетельствований. По оценкам этого Общества, возраст примерно 60% судов, эксплуатация которых осуществляется в Украине, составляет 30 или более лет, и, таким образом, имеется потенциал для применения этой процедуры.

44. В ответ на вопрос ЦКСР представитель Украины ответил, что обновлению было подвергнуто лишь небольшое число судов. Он подчеркнул, что в интересах экологической безопасности в процессе обновления судно следует модернизировать для обеспечения соблюдения действующих стандартов, направленных на предотвращение загрязнения воздуха.

45. SC.3/WP.3 отметила актуальность модернизации судов для некоторых государств-членов. Группа указала, что это зависит от бюджетной политики правительства и что поэтому данный вопрос следует рассматривать в экономическом контексте. Было отмечено, что в регионе ЕЭК ООН для решения этого вопроса применяются различные подходы; в частности, речь идет о следующем:

- введении переходных положений;
- модернизации судов;
- обновлении судов.

46. SC.3/WP.3 выразила заинтересованность в продолжении обсуждения на следующей сессии с целью возможной разработки рекомендаций для государств – членов ЕЭК ООН. Секретариату было поручено подготовить информационный документ по этому вопросу для SC.3. В этой связи Бельгия предложила рассмотреть возможные меры по созданию стимулов для судоводителей, с тем чтобы они модернизировали свои суда и внедряли инновации.

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

Документы: ECE/TRANS/SC.3/172/Rev.1 и Amend.1-4,
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/7,
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/8,
неофициальный документ № 2 SC.3/WP.3 (2017 год)

47. SC.3/WP.3 приняла к сведению результаты сопоставления структуры резолюции № 61 и стандарта ЕС-ТТСВП, которое приведено в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/7, и просила секретариат продолжить работу по согласованию положений резолюции № 61 со следующими статьями и главами стандарта ЕС-ТТСВП: статьями 7.02, 7.06.3, 8.06, 8.07, главой 9, статьями 13.01.11–13.01.14, 13.02.3 b), 13.04, 13.05, 13.06, 14.12, 15.05, главой 16, статьями 19.01.5 и 6 и приложениями 5 и 6.

48. В контексте дискуссии, состоявшейся в ходе рабочего совещания, представитель Российской Федерации обратил внимание SC.3/WP.3 на недопустимость включения прямых ссылок на правовые документы ЕС, и в частности ЕС-ТТСВП, в документы ЕЭК ООН.

49. SC.3/WP.3 приняла к сведению предложение по новой главе X, касающейся специальных положений, применимых к судам, оборудованным движительными комплексами или вспомогательными системами, работающими на топливе с температурой вспышки не выше 55 °С, и по новому добавлению, касающемуся дополнительных положений, применимых к судам, работающим на топливе с температурой вспышки не выше 55 °С (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/8), и решила передать их Группе добровольцев по резолюции № 61 для рассмотрения.

50. SC.3/WP.3 приняла к сведению информацию ДК о дискуссии, состоявшейся в ходе сессии Рабочей группы ДК по техническим вопросам 18–21 октября 2016 года, по вопросу о согласовании рекомендаций ДК с директивой (ЕС) 2016/1629 и ЕС-ТТСВП. С учетом того, что семь государств – членов ДК входят также в ЕС, было предложено рассмотреть вопрос о принятии ЕС-ТТСВП в качестве рекомендаций ДК с целью унификации технических предписаний для судов и выдавать единое судовое свидетельство. Секретариату ДК было поручено продолжить деятельность по согласованию рекомендаций ДК с ЕС-ТТСВП, и в настоящее время он работает над этим вопросом. В этой связи ЦКСР подчеркнула различие между обязательным характером юридически значимых документов для стран ЕС и рекомендательным статусом положений ДК, отметив, что это различие необходимо проводить для получения четкой и ясной картины.

51. SC.3/WP.3 приняла к сведению информацию о том, что следующее совещание Группы добровольцев по резолюции № 61 состоится, возможно, в октябре или ноябре 2017 года. Государствам-членам, речным комиссиям и другим за-

интересованным сторонам было предложено принять участие в работе этого совещания.

VII. Взаимное признание удостоверений судоводителей и профессиональные требования в области внутреннего судоходства (пункт 6 повестки дня)

52. SC.3/WP.3 приняла к сведению подготовленное ЭДИННА и представленное секретариатом сообщение о нынешнем статусе директивы 96/50, итогах оценки последствий его пересмотра и результатах исследования по вопросу об авариях на внутреннем водном транспорте в Европе, проведенного ЭДИННА в поддержку второй оценки воздействия. В числе основных выводов исследования были упомянуты, в частности, необходимость развития культуры безопасности, создания согласованного реестра инцидентов и аварий, а также другие аспекты.

53. SC.3/WP.3 была проинформирована ДК о текущей работе по сбору информации об остановках судоходства на участках Дуная с 2010 года и их причинах, включая ремонтные работы, аварии, погодные и ледовые условия и т.д. С этой целью Рабочая группа ДК по техническим вопросам разработала в 2016 году и распространила среди государств-членов соответствующий вопросник. Эту информацию в обобщенном виде планируется включить в Справочник по Дунаю и ежегодные доклады.

54. SC.3/WP.3 приняла к сведению следующую информацию ЦКСР о текущей деятельности рабочих групп КЕСНИ, связанной с профессиональными и медицинскими стандартами:

а) Временная рабочая группа по профессиональным стандартам разработала первый проект профессиональных стандартов в соответствии с ключевыми требованиями к компетенции и согласовала их на совещании, состоявшемся 1 февраля 2017 года. Следующим шагом станет разработка стандарта для практических экзаменов. Временная рабочая группа по стандартам для тренажеров приступила к рассмотрению технических требований для тренажеров в январе 2017 года. В рамках дальнейшей деятельности она планирует осмотреть на местах тренажеры для управления судами, используемые в различных странах Европы.

б) Временная рабочая группа по медицинским стандартам разработала критерии общего состояния здоровья, слуха и зрения и согласовала первый проект медицинских критериев состояния здоровья на совещании, состоявшемся 31 января 2017 года. Медицинские критерии, перечень ограничений и компенсационные меры основываются на Руководящих принципах медицинского освидетельствования моряков, опубликованных МОТ и ИМО в 2013 году. Все медицинские критерии, применяемые для прибрежных служб в рамках руководящих принципов МОТ/ИМО, были пересмотрены и приняты для работы на судах внутреннего плавания.

VIII. Содействие развитию речных информационных служб (РИС), а также другие информационно-коммуникационные технологии (ИКТ) во внутреннем судоходстве (пункт 7 повестки дня)

A. Итоги Недели РИС

55. SC.3/WP.3 приняла к сведению информацию секретариата об итогах Недели РИС, проведенной 21–25 ноября 2016 года в Хасселте (Бельгия), итогах Совещания по общим вопросам РИС, совещаний групп экспертов по извещению

ям судоводителям (ИС), о международной системе электронных судовых сообщений (МЭС), СОЭНКИ ВС, системах обнаружения и отслеживания судов (VTT), о ходе работы Объединенной группы экспертов по VTT и СОЭНКИ ВС, а также о деятельности Группы экспертов 156 Всемирной ассоциации инфраструктуры водного транспорта (ПМАКС).

56. SC.3/WP.3 приняла к сведению сообщение Бельгии о проекте управления коридорами при помощи РИС (РИС КОМЕКС), реализация которого началась в январе 2017 года. РИС КОМЕКС представляет собой финансируемый по линии ФОЕ⁵ проект с несколькими бенефициарами, цель которого состоит в том, чтобы определить, конкретизировать, обеспечить и поддерживать функционирование трансграничных РИС в коридорах базовой сети ТЕС-Т на основе оперативного обмена данными РИС.

57. SC.3/WP.3 была проинформирована о том, что следующая неделя РИС запланирована на 8–12 мая 2017 года (Белград) и что секретариату было предложено принять участие в ее проведении. SC.3/WP.3 решила, что Председатель SC.3 г-н Бартольд ван Акер мог бы представить в ходе недели РИС информацию о соответствующей деятельности SC.3 в его нынешнем качестве избранного Председателя SC.3.

В. Рекомендации, касающиеся системы отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства (СОЭНКИ ВС) (резолюция № 48), Международный стандарт для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях (VTT) (резолюция № 63) и Международный стандарт для систем электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве (резолюция № 79)

Документы: ECE/TRANS/SC.3/156/Rev.3, ECE/TRANS/SC.3/176/Rev.1, ECE/TRANS/SC.3/198, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/17, неофициальный документ № 4 SC.3/WP.3 (2017 год)

58. SC.3/WP.3 приняла к сведению информацию об осуществляемом процессе пересмотра стандартов СОЭНКИ для внутреннего судоходства, VTT и МЭО и поручила секретариату поддерживать контакты с председателями групп экспертов, с тем чтобы в надлежащее время подготовить проекты поправок к резолюциям ЕЭК ООН.

59. SC.3/WP.3 приняла к сведению информацию о текущей деятельности Совместной рабочей группы по VTT и СОЭНКИ для внутреннего судоходства по подготовке поправок для двух стандартов – VTT и СОЭНКИ ВС – для стандартизации использования средств навигационного оборудования (СНО) автоматической идентификационной системы (АИС) на внутренних водных путях (неофициальный документ № 4 SC.3/WP.3 (2017 год)). В этой связи ЦКСР проинформировала SC.3/WP.3 о том, что в настоящее время она проводит исследование аспектов безопасности специальных сообщений приложений (ССП).

С. Международный стандарт для извещений судоводителям (резолюция № 80)

Документы: ECE/TRANS/SC.3/199, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/6/Rev.1

60. SC.3/WP.3 была проинформирована секретариатом о том, что Группа экспертов по ИС утвердила новые поправки к стандарту для ИС и запланировала представить их ЕК в январе 2017 года. Секретариату было поручено подготовить проект поправок к резолюции № 80 в консультации с Председателем Груп-

⁵ Фонд объединения Европы.

пы экспертов по ИС после принятия окончательного решения по поправкам к стандарту.

IX. Прогулочное плавание (пункт 8 повестки дня)

A. Деятельность неофициальной группы экспертов-добровольцев по прогулочному плаванию

Документ: неофициальный документ № 3 SC.3/WP.3 (2017 год)

61. SC.3/WP.3 приняла к сведению представленную секретариатом информацию о текущей работе по созданию списка участников неофициальной группы экспертов-добровольцев по прогулочному плаванию и ее повестки дня.

62. Российская яхтенная ассоциация сообщила SC.3/WP.3 об изложенном в неофициальном документе № 3 SC.3/WP.3 (2017 год) предложении в отношении требований к обучению и профессиональной подготовке операторов прогулочных судов, которые будут рассмотрены неофициальной группой экспертов-добровольцев по прогулочному плаванию. Предполагается, что это предложение дополнит резолюцию № 40 и существующие стандарты в области прогулочного плавания.

63. SC.3/WP.3 провела дискуссию по представленному предложению. Литва и Украина выразили мнение о том, что требования в отношении обучения и профессиональной подготовки операторов прогулочных судов должны устанавливаться государством-членом. Рабочая группа сочла, что указанный документ не предназначен для рассмотрения на нынешней сессии SC.3/WP.3 и нуждается в дальнейшем обсуждении неофициальной группой экспертов, и решила дождаться результатов ее работы.

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

Документ: ECE/TRANS/SC.3/147/Rev.4

64. SC.3/WP.3 была проинформирована секретариатом о подготовке проекта поправок к Руководящим принципам для резолюции № 40 на основе итогов рабочего совещания по вопросу о прогулочном плавании, состоявшегося в ходе шестидесятой сессии SC.3. Доработанное предложение будет представлено на следующей сессии SC.3/WP.3.

C. Европейская сеть прогулочного судоходства по внутренним водным путям (пересмотренная резолюция № 52)

Документ: неофициальный документ № 12 SC.3/WP.3 (2016 год)

65. Было отмечено, что предложение по поправкам к карте европейской сети прогулочного судоходства по внутренним водным путям (резолюция № 52), касающееся обновления информации по участку Днестра для парусных судов, было представлено ПО «Путь из варяг в греки» Рабочей группе SC.3 на ее шестидесятой сессии в том виде, в котором оно содержится в неофициальном документе № 12 SC.3 (2016 год). SC.3/WP.3 просила Украину рассмотреть это предложение и проинформировать Рабочую группу о ее решении.

X. Развитие инфраструктуры внутренних водных путей и окружающая среда (пункт 9 повестки дня)

66. Секретариат представил SC.3/WP.3 информацию о ходе работы Группы экспертов по последствиям изменения климата для транспортных сетей и узлов и адаптации к ним. Участники были проинформированы о том, что двенадцатая сессия Группы состоится 27 и 28 марта 2017 года в Женеве⁶. Делегациям было предложено принять участие в работе сессии и сообщить о соответствующих мероприятиях.

67. SC.3/WP.3 приняла к сведению информацию СК об исследовании на тему «Водные ресурсы и план адаптации к изменению климата для бассейна реки Сава»⁷. В этом документе содержится анализ воздействия изменения климата на состояние водных ресурсов и предложены меры адаптивного управления наиболее важными участками в бассейне реки Сава.

68. SC.3/WP.3 была проинформирована ЦКСР о докладе «Возможности для сокращения потребления топлива и выбросов парниковых газов во внутреннем судоходстве», который был опубликован в 2012 году⁸. С учетом стратегической направленности своей деятельности ЦКСР намерена обновить этот доклад и сосредоточить усилия на определении долгосрочных целей и согласованного подхода для сокращения потребления топлива и выбросов парниковых газов.

XI. Прочие вопросы (пункт 10 повестки дня)

A. Конференция высокого уровня по внутреннему водному транспорту

69. Секретариат проинформировал SC.3/WP.3 о Конференции высокого уровня по внутреннему водному транспорту, которая состоится 22 февраля по случаю семидесятой годовщины Комитета по внутреннему транспорту, и о совещании экспертов по подготовке Глобальной конференции по внутреннему водному транспорту, намеченной на четвертый квартал 2017 года. В свете предстоящей Конференции Председатель подчеркнул важность результатов, достигнутых SC.3 и SC.3/WP.3 на общеевропейском и национальном уровнях, в частности международных конвенций и соглашений, имеющих отношение к внутреннему водному транспорту, и резолюций SC.3, отметив, что они представляют интерес также для стран за пределами Европы.

70. SC.3/W.3 отметила, что информация об этих мероприятиях была опубликована Европейским союзом речного и прибрежного транспорта (ЕРСТУ) в информационном бюллетене № 1 (январь 2017 года).

B. Недавние изменения концепции надлежащего состояния судоходства

71. SC.3/WP.3 приняла к сведению информацию ЕК об осуществляемой в настоящее время разработке концепции надлежащего состояния судоходства (НСС) и о последних событиях в этой области. ЕК напомнила Рабочей группе о концепции НСС, введенной в регламенте (ЕС) 1315/2013, и сроках ее реализации. В этой связи ЕК приступила к осуществлению соответствующего проекта, который должен быть завершен в декабре 2017 года. Одна из главных задач со-

⁶ http://www.unece.org/trans/main/wp5/wp5_ge3_12.html.

⁷ http://www.savacommission.org/project_detail/18/1, http://www.unece.org/fileadmin/DAM/env/Water_Convention_Sava_River_Workshop/17.section_9_jasna_plavscic_sava_hydrologic_model.pdf.

⁸ <http://ccr-zkr.org/13020220-en.html>.

стоит в том, чтобы разработать определение НСС. В 2016 году деятельность ЕК была связана главным образом с участием в рабочих совещаниях и обсуждениях на различных уровнях; их итоги и достигнутый прогресс будут рассмотрены на совещании с заинтересованными сторонами, которое планируется провести в конце весны 2017 года.

72. SC.3/WP.3 просила ЕК информировать Группу о ходе дальнейшей разработки и реализации концепции НСС.

С. Сотрудничество с Дунайским форумом по географической информационной системе (ГИС) в рамках темы Конференции, посвященной информационной службе Дуная (ДИСК)

73. SC.3/WP.3 приняла к сведению представленные техническим секретариатом Дунайского форума по ГИС (Речная администрация низовьев Дуная (Галац)) материалы о его деятельности, в частности о Конференции, посвященной информационной службе Дуная (ДИСК). Членами Дунайского форума по ГИС, основанного в 1997 году, являются все придунайские государства, Российская Федерация и наблюдатели от Чешской Республики, ДК и СК. Цель его создания заключается в мониторинге имеющихся данных ГИС, предоставлении данных РИС через веб-портал (<http://d4d-portal.info/>) и решении сопутствующих вопросов. Одна из нынешних задач состоит в создании транснациональной платформы для управления водными путями, включающей данные ГИС, электронные навигационные карты и необходимые ресурсы для управления фарватерами. Конференция ДИСК проводится ежегодно для предоставления свежей информации о реализации РИС и осуществлении связанных с РИС проектов, а также о техническом обслуживании внутренних водных путей и обсуждениях с представителями отрасли о путях дальнейшего повышения качества предоставляемых услуг. Дунайский форум по ГИС просил SC.3/WP.3 рассмотреть возможность оказания поддержки в проведении ДИСК; соответствующее письмо будет направлено в адрес секретариата.

74. В соответствии с решением SC.3 SC.3/WP.3 просила секретариат изучить – в консультации с секретариатом Дунайского форума по ГИС – возможности сотрудничества с Форумом в том, что касается участия ЕЭК ООН в работе ДИСК, включая последствия любой предоставляемой поддержки с точки зрения ресурсов.

ХII. Утверждение доклада (пункт 11 повестки дня)

75. В соответствии с установившейся практикой Рабочая группа утвердила решения, принятые на ее пятидесятой сессии, на основе проекта, подготовленного секретариатом.