



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/SC.3/2006/11/Add.1  
29 September 2006

RUSSIAN  
Original: ENGLISH, FRENCH  
AND RUSSIAN

---

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

Пятидесятая сессия  
Женева, 11-13 октября 2006 года  
пункт 5 повестки дня

ОБМЕН ИНФОРМАЦИЕЙ О МЕРАХ, НАПРАВЛЕННЫХ НА  
РАЗВИТИЕ ПЕРЕВОЗОК ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ

План реализации решений Общевропейской конференции  
по внутреннему водному транспорту

Записка секретариата

Добавление

На своей сорок девятой сессии Рабочая группа была проинформирована, что 13 и 14 сентября 2006 года в Бухаресте состоится Конференция министров по внутреннему водному транспорту в качестве последующего действия к Роттердамской конференции 2001 года.

Ниже приводится проект подготовленного секретариатом с помощью консультанта Плана действий по реализации решений Бухарестской конференции для рассмотрения его Рабочей группой SC.3.

**План реализации решений Общеввропейской конференции  
по внутреннему водному транспорту  
(Бухарест, 13-14 сентября, 2006г.)**

I. ВСТУПЛЕНИЕ

1. Учитывая опыт, накопленный Европейской экономической комиссией (ЕЭК ООН) по реализации решений Роттердамской конференции, путем подготовки специального Плана действий, имеющего целью контроль за реализацией намеченных решений <sup>1/</sup>, секретариат ЕЭК ООН посчитал целесообразным поступить аналогичным образом и с реализацией решений Бухарестской общеввропейской конференции по вопросам внутреннего водного транспорта.

2. За прошедший после Роттердамской конференции период роль ЕЭК ООН как центрального межправительственного органа, занимающегося гармонизацией на общеввропейском уровне важнейших нормативных документов в области внутреннего судоходства, значительно возросла, особенно в части технических предписаний, требований по безопасности плавания и требований к экипажам судов.

3. Примером этому могут служить «Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания», принятые в марте 2006г Рабочей группой по внутреннему водному транспорту в качестве приложения к резолюции №61 <sup>2/</sup>. Это стало возможным во многом благодаря реализации положений Роттердамской декларации по активизации сотрудничества между ЕЭК ООН, Европейской комиссией (ЕС) и двумя речными комиссиями.

4. Реализуя положения Плана действий в части обеспечения контроля за проведением в жизнь Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) <sup>3/</sup>, Рабочая группа по внутреннему водному транспорту: i) подготовила и приняла «Перечень важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории Е» <sup>4/</sup>; ii) подготовила первый комплект поправок к Соглашению СМВП <sup>5/</sup>, которые входят в силу в ближайшее время и должны содействовать присоединению к Соглашению новых стран-членов ЕЭК ООН, не являющихся на сегодня его Договаривающимися Сторонами; iii) рассматривает в настоящее время возможность внесения в Соглашение дальнейших поправок, связанных с защитой инфраструктуры внутренних водных путей от несанкционированного внешнего воздействия; и iv) начала работу по развитию конкретных маршрутов река-море в контексте Соглашения СМВП.

5. Принято решение о проведении важного для европейского судоходства экономического исследования по восстановлению плавания по водному пути Днепр-Висла- Одер посредством создания под эгидой Рабочей группы SC.3 специальной Группы докладчиков по этому вопросу.

<sup>1/</sup> См. резолюцию № 250 Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН, документ ECE/TRANS/139.

<sup>2/</sup> Текст резолюции № 61 содержится в документе ECE/TRANS/SC.3/172.

<sup>3/</sup> См. резолюцию № 252 Комитета по внутреннему транспорту, документ ECE/TRANS/152.

<sup>4/</sup> Резолюция № 49 Рабочей группы, документ TRANS/SC.3/159 и Corr.1.

<sup>5/</sup> См. документ TRANS/SC.3/168/Add.1.

6. Все это время ЕЭК ООН активно сотрудничала в работе различных международных форумов по вопросам внутреннего транспорта, проводимых по линии ЕС, Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ), Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР) и Дунайской комиссии (ДК).

7. Так, во исполнение поручения Роттердамской конференции<sup>6/</sup> Группой добровольцев, состоящей из представителей стран-членов, ЕС, ЕЭК ООН, ЕКМТ, ЦКСР и ДК, был разработан и одобрен Рабочей группой SC.3 «Перечень препятствий законодательного характера, мешающих созданию гармонизированного и конкурентоспособного рынка внутреннего водного транспорта, и предложения по их преодолению».<sup>7/</sup> Документ дает реальную оценку существующего положения в части законодательства, регулирующего международные перевозки по внутренним водным путям, и содержит предложения по преодолению существующих препятствий законодательного характера, адресованные правительствам и соответствующим международным институтам, включая ЕЭК ООН.

8. Особо необходимо отметить проведение в Париже 22-23 сентября 2005 года Рабочего совещания «Общеввропейское сотрудничество по обеспечению свободного и развитого судоходства по внутренним водным путям: реализация намеченного». Рабочее совещание было организовано совместно ЕЭК ООН, ЕКМТ, ЦКСР и Дунайской комиссией и позволило в неофициальной обстановке детально рассмотреть комплекс вопросов, которые могли бы быть вынесены на Бухарестскую министерскую конференцию 2006г.<sup>8/</sup>

9. В это же время Европейская комиссия разработала Комплексную европейскую программу действий в области внутреннего водного транспорта «НАЯДЫ».<sup>9/</sup> Основная цель Программы - более полное использование рыночного потенциала внутреннего судоходства и повышение его привлекательности. Программа содержит пять стратегических, взаимозависимых направлений всеобъемлющей политики в области внутреннего водного транспорта ЕС: рынок, флот, рабочие места и квалификация, имидж отрасли и инфраструктура.

Положения Бухарестской декларации и Послания Европейской комиссии во многом перекликаются.

## II. ДЕКЛАРАЦИЯ БУХАРЕСТСКОЙ ОБЩЕЕВРОПЕЙСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ ПО ВНУТРЕННЕМУ ВОДНОМУ ТРАНСПОРТУ<sup>10/</sup>

10. Прошедшая Бухарестская конференция, не останавливаясь на проблемах и нерешенных задачах, сосредоточилась на определении целей и мер, направленных на содействие дальнейшему развитию внутреннего судоходства и его интеграции в мультимодальные перевозки.

---

<sup>6/</sup> См. п. 13 Роттердамской декларации, документ TRANS/SC.3/2001/10.

<sup>7/</sup> См. документ TRANS/SC.3/2005/1.

<sup>8/</sup> Краткое изложение дискуссии и выводы Рабочего совещания содержатся в ECE/TRANS/SC.3/2006/3.

<sup>9/</sup> См. документ ECE/TRANS/SC.3/2006/5.

<sup>10/</sup> Текст Декларации приводится в ECE/TRANS/SC.3/2006/11.

11. В качестве стратегических сфер действия Бухарестская Декларация определила следующие цели:

- **Гармонизация и интеграция законодательной базы;**
- **Согласованное развитие внутреннего водного транспорта;**
- **Развитие инфраструктуры и окружающая среда;**

12. Именно на эти цели прежде всего должно быть направлено сотрудничество между правительствами и международными организациями в области внутреннего водного транспорта.

### III. ПРЕДЛОЖЕНИЯ В ОТНОШЕНИИ ВОЗМОЖНОГО ПЛАНА ДЕЙСТВИЙ ЕЭК ООН ПО РЕАЛИЗАЦИИ РЕШЕНИЙ КОНФЕРЕНЦИИ <sup>11/</sup>

#### **Гармонизация и интеграция законодательной базы**

Пункт 1 Декларации: *Министры приветствуют прогресс в деле гармонизации технических требований к судам внутреннего плавания, в результате которого удалось добиться равноценности норм, действующих в различных организациях. Они призывают заинтересованные организации обеспечить сохранение достигнутой равноценности и в будущем по мере развития этих требований, с целью взаимного признания судовых свидетельств.*

#### Меры, которые надлежит предпринять

13. Продолжить работу в рамках ЕЭК ООН по дальнейшему совершенствованию технических предписаний для внутреннего судоходства, максимально возможно сближая требования, действующие в рамках Европейской комиссии, ЕЭК ООН, ЦКСР и ДК.

14. Через рабочую группу SC.3 и группу экспертов добровольцев продолжить подготовку редакции глав технических предписаний, которые пока отсутствуют в предписаниях ЕЭК ООН, но действуют в предписаниях Европейской комиссии и ЦКСР.

15. Всячески поощрять правительства европейских государств шире применять во внутреннем судоходстве положения «Рекомендаций, касающихся согласованных на общеевропейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания» (приложение к резолюции № 61) и другие согласованные на общеевропейском уровне технические нормы с целью достижения взаимного признания выданных на их основе судовых свидетельств и избежания двойных проверок.

16. Рабочей группе SC.3 с помощью специальной группы экспертов-добровольцев начать работу по разработке специальных технических предписаний для судов типа «река-море».

---

<sup>11/</sup> Нумерация предложений приводится в соответствии с текстом Декларации, пункт за пунктом, за исключением пунктов, не имеющих прямого отношения к деятельности ЕЭК ООН.

Пункт 2 Декларации: *Министры рассматривают свободное передвижение членов экипажа в общеевропейском масштабе в качестве стратегического приоритета в связи с открытием и интеграцией рынков, что необходимо для функционирования сектора. В связи с этим Министры предлагают, чтобы правительства стремились облегчить такое свободное передвижение, и настойчиво призывают к принятию следующих мер:*

- *Речным комиссиям, Европейской комиссии и Европейской экономической комиссии ООН следует продолжать свою деятельность, направленную на взаимное признание удостоверений судоводителя.*
- *Заинтересованным речным комиссиям следует рационализировать требования к специфическим знаниям и опыту, необходимым для плавания по определенным участкам рек.*
- *Европейской комиссии и речным комиссиям предлагается продолжить их работу, совместно со своими социальными партнерами, по согласованию должностных инструкций.*

*Учебным заведениям в сфере внутреннего судоходства предлагается активно сотрудничать друг с другом и создавать, совместно с речными комиссиями, европейскую сеть с целью облегчения обменов в рамках национальных образовательных программ и профессиональной подготовки.*

#### Меры, которые надлежит предпринять

17. Включить дополнительно в Программу работы рабочей группы ЕЭК ООН по внутреннему водному транспорту на 2006 - 2010 годы в раздел «Постоянная деятельность» с очередностью №1 вопросы свободного передвижения членов экипажей речных судов по Европе. Рассмотреть возможность разработки единого для всей Европы заграничного паспорта для членов экипажей речных судов. Призвать правительства государств к содействию в решении вопросов облегчения такого свободного передвижения.

18. Продолжить работу по применению и обновлению Рекомендаций о минимальных требованиях, касающихся выдачи удостоверения на право управления судном внутреннего плавания в целях их признания для международных перевозок (приложение к резолюции № 31).

19. Совместно с ЦКСР и ДК максимально рационализировать и унифицировать систему требований по проверке знаний специфических участков водных путей и навыков управления судами на таких участках. Совместно с представителями судоходных компаний рассмотреть вопрос о согласовании положений должностных инструкций членов экипажей.

20. Изучить вопрос о включении в Программу работы Рабочей группы по внутреннему водному транспорту комплекса вопросов, касающихся подготовки специалистов для внутреннего судоходства, обмена опытом между национальными центрами подготовки таких специалистов и проведения практики с целью создания единой европейской системы.

Пункт 3 Декларации: *Министры приветствуют имеющую место гармонизацию гражданского права в целях облегчения полного использования внутреннего водного транспорта в Европе. Они настойчиво призывают все речные государства Европы присоединиться к Будапештской конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ) и предлагают Центральной комиссии судоходства по Рейну совместно с Дунайской комиссией и Европейской экономической комиссией ООН – начать пересмотр Конвенции об ограничении ответственности во внутреннем судоходстве (КОВС) с целью расширения географической области ее применения.*

Меры, которые надлежит предпринять

21. Включить в повестку дня одной из сессий Рабочей группы по внутреннему водному транспорту вопрос о практическом применении в странах-членах положений Будапештской конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям и ее влиянии на национальное законодательство стран-членов.

22. Совместно с речными комиссиями инициировать пересмотр Конвенции об ограничении ответственности во внутреннем судоходстве (КОВС) с целью превращения ее в общеевропейский юридический документ, включив этот вопрос в Программу работы Рабочей группы SC.3.

Пункт 4 Декларации: *Учитывая возросшую интеграцию внутреннего водного транспорта в Европе, и имея также в виду необходимость поддержания высокого уровня безопасности и охраны во внутреннем судоходстве, следует углублять сотрудничество и интенсифицировать обмен информацией между национальными властями с целью облегчения процедуры освидетельствования судов и избежания двойных проверок. Министры предлагают речным комиссиям взять на себя инициативу в этом вопросе в сотрудничестве с национальными властями.*

Меры, которые надлежит предпринять

23. ЕЭК ООН в тесном сотрудничестве с речными комиссиями и Европейской комиссией использовать свое влияние на формирование национальной политики стран-членов в этом вопросе. Сохранить в повестке дня вопросы безопасности на транспорте и ускорить принятие Приложения IV к СМВП, касающегося вопросов безопасности на внутренних водных путях международного значения.

Пункт 5 Декларации: *Министры считают, что действующие законодательные меры должны быть рационализированы и упрощены при условии сохранения высокого уровня безопасности и обеспечения возможностей, открываемых новыми технологиями. Кроме того, необходимо усовершенствовать административную систему посредством упрощения формальностей и процедур. В этих целях Министры призывают Европейскую комиссию, речные комиссии и все другие заинтересованные организации к принятию необходимых мер.*

Меры, которые надлежит предпринять

24. По линии Рабочей группы по внутреннему водному транспорту инициировать рассмотрение вопросов, направленных на упрощение действующего законодательства стран-членов с учетом того, что новые технологии открывают большие возможности в этом вопросе без снижения уровня безопасности.

25. В этой связи рекомендовать всем заинтересованным сторонам, включая страны-члены, ЕС, ЕЭК ООН, ЕКМТ и речные комиссии, учитывать в своей деятельности выводы и рекомендации Группы добровольцев по преодолению препятствий законодательного характера, содержащиеся в TRANS/SC.3/2005/1.

**Согласованное развитие внутреннего водного транспорта**

Пункт 6 Декларации: *Министры признают необходимость содействовать дальнейшему развитию внутреннего водного транспорта как коммерчески привлекательного и экологически приемлемого вида транспорта путем скоординированных действий. Они предлагают всем заинтересованным сторонам содействовать реализации программы НАЯДЫ, которая впервые покрывает все сферы деятельности и должна служить основой для действий и на общеевропейском уровне.*

Пункт 7 Декларации: *В связи с этим Министры призывают правительства государств, не являющихся членами Европейского союза, также предпринять необходимые инициативы с целью реализации в своих странах Программы НАЯДЫ. Министры призывают также Европейское сообщество к полному использованию существующих механизмов в целях поддержки этих стран в финансовом и техническом отношении.*

Меры, которые надлежит предпринять

26. ЕЭК ООН необходимо активизировать работу по информированию широких слоев общественности о преимуществах судоходства по внутренним водным путям и о проблемах, с которыми оно сталкивается, путем регулярного (раз в десять лет) переиздания «Белой книги по тенденциям и развитию внутреннего судоходства и его инфраструктуры»<sup>12/</sup> и совершенствования ее содержания.

27. Продолжать сотрудничество с другими заинтересованными межправительственными организациями по совершенствованию институциональной структуры внутреннего водного транспорта, сохранив однако тот большой положительный опыт, который уже накоплен в рамках существующих институтов, включая ЕЭК ООН, и учитывая имеющийся у них потенциал.

28. Приступить к разработке всеобъемлющей стратегической политики в области внутреннего водного транспорта, которая учитывала бы интересы не только ЕС, но и третьих стран (Беларусь, Казахстан, Республика Молдова, Российская Федерация, Сербия, Украина, Хорватия и Швейцария).

29. Секретариату ЕЭК ООН одновременно с постоянным мониторингом выполнения Плана действий по реализации положений Декларации, необходимо вести учет практических шагов Европейской Комиссии по выполнению программы «НАЯДЫ» с

<sup>12/</sup> Последнее издание «Белой книги» имело место в 1996 году, см. документ TRANS/SC.3/138.

целью обеспечения согласованности действий между ЕЭК ООН и ЕС. В частности, информировать Еврокомиссию о решениях стран-членов ЕЭК ООН, касающихся содержания и дальнейшего развития инфраструктуры внутреннего водного транспорта (сеть Соглашения СМВП, Перечень основных характеристик и параметров сети водных путей категории E («Синяя книга»), Перечень важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории E, Экономическое исследование, касающееся создания соединения Дунай – Одер - Эльба, состояние дел с разработкой Экономического исследования, касающегося водного соединения Днепр - Висла - Одер и т.д.).

30. Организовать совместно с ЕС и международными финансовыми институтами Рабочее совещание по практической реализации рекомендаций, принятых Группой высокого уровня, о продлении основных общеевропейских транспортных магистралей (TEN – T) на соседние страны с целью выявления наиболее приоритетных проектов, которые могли бы претендовать на финансирование из соответствующих фондов ЕС и другими финансовыми институтами, такими как ЕБРР и др.

Пункт 8 Декларации: *Министры предлагают представителям судоходной отрасли в тесном сотрудничестве с экспедиторами, операторами в других видах транспорта и портами осваивать новые рынки и развивать надежные перевозки «от двери до двери», в частности, путем сокращения простоев при перегрузке контейнеров в морских портах.*

#### Меры, которые надлежит предпринять

31. Поручить секретариату ЕЭК ООН периодически приглашать для участия в работе различных рабочих органов Комитета по внутреннему транспорту представителей ассоциаций судоходных компаний и портов из разных регионов Европы с целью выявления и учета в своей работе конкретных потребностей отрасли для выполнения данного решения министерской конференции.

Пункт 10 Декларации: *Министры предлагают представителям отрасли продолжать модернизацию флота с целью дальнейшего повышения эффективности логистики и экологических показателей. Вложения в развитие флота должны быть направлены на облегчение дальнейшего использования относительно мелких водных путей и повышение надежности перевозок в условиях увеличения длительности периодов низких вод.*

#### Меры, которые надлежит предпринять

32. Включить в перечень вопросов, которые планируется рассматривать Рабочей группой SC.3 проведение совместно с правительствами и речными комиссиями исследований в области модернизации флота с целью повышения эффективности его работы. Изучить вопросы по наиболее эффективным типам судов для плавания на различных участках трассы «Большого Европейского транспортного кольца»<sup>13/</sup>, включая участки прибрежных морских маршрутов.

33. Возможна разработка дополнительных положений к Соглашению СМВП, направленных на интеграцию внутреннего судоходства, перевозок «река-море» и коротких морских маршрутов.

---

<sup>13/</sup> Роттердам – Северное море – Балтийское море – Волго-балтийский водный путь – Волга – Дон – Азовское море – Черное море – Дунай – Рейн – Роттердам.



Пункт 11 Декларации: *Министры призывают Европейскую комиссию, Европейскую экономическую комиссию ООН и речные комиссии к повышению стандартов по защите окружающей среды в целях повышения экологических показателей внутреннего водного транспорта по сравнению с другими видами транспорта.*

Меры, которые надлежит предпринять

34. Поощрять правительства-члены к практической реализации во внутреннем законодательстве своих стран положений Рекомендаций ЕЭК ООН, направленных на предотвращение загрязнения водных путей и атмосферы от судоходства, в частности, положений глав 8А и 8В «Рекомендаций, касающихся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания».

35. Совместно с ЕС и речными комиссиями регулярно пересматривать стандарты по защите окружающей среды с учетом технического прогресса и все возрастающих требований в этой области.

Пункт 14 Декларации: *Министры предлагают компетентным органам учреждать, совместно с представителями отрасли, центры содействия дальнейшему развитию внутреннего судоходства и назначать лиц, ответственных в национальном масштабе за вопросы, связанные с содействием развитию и поддержкой внутреннего водного транспорта и перевозок река-море.*

Меры, которые надлежит предпринять

36. Рекомендовать странам-членам учреждать в своих странах центры содействия развитию внутреннего водного транспорта и перевозок «река-море», а также назначать национальных координаторов, что будет способствовать развитию эффективных механизмов взаимодействия между властями и отраслью и облегчит выработку политики, ориентированной на достижение конкретных результатов.

**Развитие инфраструктуры и окружающая среда**

Пункт 16 Декларации: *Министры, имея в виду сеть СМВП и TEN-T, принимают во внимание намерение Европейской комиссии разработать Европейский план по улучшению и поддержанию инфраструктуры внутреннего водного транспорта и перегрузочных средств. Они поддерживают также рекомендации, принятые в 2005 г. Группой высокого уровня, о продлении основных общеевропейских транспортных магистралей (TEN – T) на соседние страны.*

Меры, которые надлежит предпринять

37. Продолжить развитие современной и эффективной сети внутренних водных путей, как ключевого элемента общеевропейской транспортной системы и базы для ее дальнейшего развития. Считать, что устранение узких мест на внутренних водных путях категории Е есть коренной вопрос в деле создания устойчивой и эффективной сети водных путей. С этой целью регулярно возвращаться и пересматривать «Перечень важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории Е».

38. Поддерживать усилия заинтересованных стран (Беларусь, Польша, Украина) по возможному восстановлению водного соединения Днепр-Висла-Одер. Содействовать

началу работы Группы докладчиков для подготовки технико-экономического обоснования такого соединения, по возможности уже в 2006-2007 г.г.

Пункт 17 Декларации: *Министры признают необходимость улучшения мультимодальной сети посредством обеспечения на национальном уровне лучшего баланса капиталовложений между различными видами транспорта, в частности, путем разработки рекомендаций по финансированию технического обслуживания сети и приоритетности проектов по улучшению инфраструктуры внутреннего водного транспорта. Надежность перевозок по внутренним водным путям должна достигаться посредством гармонизации глубин судового хода на взаимосвязанных сетях внутренних водных путей с учетом экологических требований развития инфраструктуры.*

Меры, которые надлежит предпринять

39. Принятие каких-либо мер со стороны ЕЭК ООН не требуется. Вместе с тем, Европейской комиссии, ЕЭК ООН и речным комиссиям необходимо поощрять правительства улучшать на национальном уровне технические аспекты внутренних водных путей путем усовершенствования их инфраструктуры и поддержания достаточных глубин в качестве возможной альтернативы строительству и улучшению инфраструктуры других видов наземного транспорта.

40. Необходимо продолжить изучение вопросов финансирования развития внутренних водных путей. Некоторые основные положения, касающиеся распределения стоимости развития внутренних водных путей между бенефициариями, а также основные требования в отношении экономических показателей такого развития могли бы стать объектом возможной «Белой книги» по финансированию инфраструктуры внутреннего водного транспорта.

Пункт 19 Декларации: *Министры считают, что в случае введения системы сборов за инфраструктуру и интернализации внешних издержек, эта система должна применяться ко всем видам транспорта на равных основаниях, обеспечивая равные условия игры для всех перевозчиков. При этом необходимо, однако, тщательно учесть возможные последствия для перевозок по внутренним водным путям.*

Меры, которые надлежит предпринять

41. Этот вопрос является предметом практической политики правительств по развитию транспорта. Тем не менее, в рамках Рабочей группы SC.3 можно было бы провести обмен мнениями по этому вопросу. Возможна также организация совместно с ЕС, ЕКМТ и речными комиссиями специального Рабочего совещания с участием представителей отрасли, портов и администраций внутренних водных путей с целью выработки возможных подходов к решению данной проблемы.

Пункт 20 Декларации: *Министры признают важность введения Речных информационных служб (РИС), основанных на разработанной системе стандартов и общих принципов, с целью содействия безопасности и экологической чистоте внутреннего судоходства, оптимизации использования инфраструктуры и облегчения исследования рынка. Министры призывают все заинтересованные стороны содействовать скорейшему введению в действие этих служб, по возможности путем согласованных действий.*

Меры, которые надлежит предпринять

42. Продолжить работу по реализации «Руководящих принципов и рекомендаций для речных информационных служб» на внутренних водных путях Европы на базе уже принятых стандартов.

43. Поощрять правительства более активно внедрять речные информационные службы (РИС) на внутренних водных путях международного значения на основе согласованных общих принципов, единых стандартов, норм и правил.

44. ЕЭК ООН в течение 2007-2008г.г. завершить разработку, согласование и принятие всех стандартов, норм и правил, регулирующих создание и функционирование РИС на внутренних водных путях, а также наладить механизм их регулярного обновления в сотрудничестве с ЕС, речными комиссиями и соответствующими международными Группами экспертов.

*Пункт 21 Декларации: Министры призывают речные комиссии по вопросам судоходства и по вопросам защиты окружающей среды на Дунае и Рейне разработать процедуры для структурного диалога по вопросам экологии в отношении проектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта и поддержать эти процессы, принимая во внимание выводы исследования «Внутренние водные пути и защита окружающей среды», проведенного под эгидой Европейской конференции министров транспорта. Всем прибрежным государствам предлагается активно содействовать этой работе.*

Меры, которые надлежит предпринять

45. Рекомендовать Комитету ЕЭК ООН по экологической политике и обслуживающему его Отделу по окружающей среде подключиться к этой работе, установив тесное сотрудничество с упомянутыми выше межправительственными организациями.

*Пункт 22 Декларации: Министры предлагают Европейской комиссии, Европейской экономической комиссии ООН, речным комиссиям и Европейской конференции министров транспорта активно содействовать выполнению различных действий, предусмотренных в настоящей Декларации и контролировать их выполнение.*

Меры, которые надлежит предпринять

46. Настоящий план действий после его одобрения Рабочей группой SC.3 и принятия Комитетом по внутреннему транспорту следует рассматривать как документ, направленный на реализацию намеченных в Декларации решений и на контроль за их выполнением.

— — — — —