



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

Тридцать восьмая сессия

Женева, 16–18 февраля 2011 года

Пункт 4 d) предварительной повестки дня

**Специальное редакционное совещание,
касающееся Белой книги по эффективному
и устойчивому внутреннему водному
транспорту в Европе**

Глава 4: Общеевропейское видение эффективного и устойчивого внутреннего водного транспорта

Записка секретариата

I. Мандат

1. На своей пятьдесят четвертой сессии Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3) в принципе одобрила проект Белой книги по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), отметив, однако, что до 15 ноября 2010 года делегации передадут в секретариат некоторые дополнительные замечания. В этой связи SC.3 просила Рабочую группу по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) провести специальное редакционное совещание в ходе ее тридцать восьмой сессии для своевременного завершения подготовки этого документа к семьдесят третьей сессии Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН, которая состоится 1–3 марта 2011 года (ECE/TRANS/SC.3/187, пункт 12).

2. В соответствии с просьбой SC.3 Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть любые из последних редакционных поправок к тексту главы 4, касающейся общеевропейского видения эффективного и устойчивого внутреннего водного транспорта.

II. Глава 4: Общеевропейское видение эффективного и устойчивого внутреннего водного транспорта

3. В 1996 году в Белой книге ЕЭК ООН по тенденциям и развитию внутреннего судоходства и его инфраструктуры (далее Белая книга 1996 года) были освещены преимущества внутреннего водного транспорта (ВВТ) по сравнению с другими видами внутреннего транспорта, выявлены ряд недостатков ВВТ и обозначены некоторые стратегические рекомендации в интересах дальнейшего использования его потенциала.

4. На основе Белой книги 1996 года как точки отсчета и анализа, содержащегося в главах 1–3, в данной (заключительной) главе рассматриваются потенциальные возможности и задачи развития ВВТ и предлагаются стратегические рекомендации, которые могли бы стать составным элементом общеевропейского видения эффективного и устойчивого внутреннего водного транспорта.

A. Внутренний водный транспорт: безопасный, надежный, эффективный и экологически благоприятный вид транспорта

5. В Белой книге ЕЭК ООН 1996 года освещаются преимущества ВВТ по сравнению с другими видами внутреннего транспорта и указывается, что:

- внутреннее судоходство является наиболее экономичным видом внутреннего транспорта с точки зрения невозмещаемых внешних затрат и затрат на инфраструктуру;
- внутреннее судоходство является экологически благоприятным видом транспорта и способствует повышению качества жизни;
- внутреннее судоходство является безопасным.

6. Более поздние исследования подтверждают эти главные преимущества с точки зрения безопасности, рентабельности и устойчивости. В этих исследованиях также подчеркивается, что традиционные недостатки ВВТ, в частности его недостаточная надежность в силу погодных и водных условий, смягчаются все возрастающими проблемами перегруженности других видов транспорта¹. На самом деле, если "инфраструктура всех других видов внутреннего транспорта функционирует практически на полную мощность в морских портах Европы и поблизости от них, то у внутренних водных путей еще есть потенциал для дальнейшего роста"². Недавно программа ЕС "НАЯДЫ" выдвинула десять аргумен-

¹ См. доклады Европейской ассоциации внутреннего судоходства (ЕАВС), Группы по европейской структуре внутреннего судоходства (ЕСВС) и доклад о перспективах внутреннего судоходства в пределах расширенного (ПВСЕ) 2004 года.

² Европейский союз/Центральная комиссия судоходства по Рейну, "Inland Navigation in Europe: Market Observation", 2009–1, Special Report: Barge transport in Europe: status quo and new perspectives, page.6 ("Внутреннее судоходство в Европе: Обзор рынка", 2008–1, Специальный выпуск: Баржевые перевозки в Европе: статус-кво и новые перспективы).

тов в пользу использования ВВТ, включая безопасность, наиболее низкие экологические затраты, надежность по срокам, более низкие затраты на инфраструктуру, высокую грузоподъемность, высокий потенциал интермодальных сетей, значительный незадействованный потенциал, способность перевозить нестандартные грузы, возможности осуществлять специализированные перевозки и эффективные информационные и коммуникационные технологии как следствие введения речных информационных систем.

7. С учетом результатов последних исследований и эксплуатационных характеристик, преимущества грузовых перевозок по внутренним водным путям можно кратко изложить следующим образом:

Более высокий уровень безопасности	ВВТ функционирует вдали от населенных пунктов и транспортных потоков. Он более чем в 50 раз безопаснее автомобильного транспорта, более чем в пять раз безопаснее железнодорожного транспорта (число погибших на т-км).
Высокая гибкость	ВВТ предоставляет специализированные услуги, обеспечивая перевозки грузов навалом/наливом, громоздких, тяжеловесных и опасных грузов, контейнерные и ролкерные перевозки.
Высокая надежность	Незначительное количество непрогнозируемых транспортных ограничений по причине аварий, льда, наводнений и низкой воды в Западной и Юго-Восточной Европе.
Низкая себестоимость	Значительно дешевле по сравнению с перевозками по автомагистралям и железным дорогам (на 30-60% в зависимости от груза и расстояния).
Высокая энергоэффективность	Для большей части транспортных операций по перевозке навалом/насыпью расход топлива в 3-6 раз ниже, чем на автомобильном транспорте, и почти в два раза ниже по сравнению с железнодорожным транспортом.
Хорошие показатели "углеродного следа"	Для большей части операций по перевозкам навалом/насыпью уровень выбросов CO ₂ в 3-6 раз ниже, чем на автомобильном транспорте, и почти в два раза ниже по сравнению с железнодорожным транспортом.
Низкие уровни шума	Низкий уровень шума, поскольку ВВТ функционирует главным образом вдали от крупных населенных пунктов.
Низкие инфраструктурные издержки	Низкие инвестиционные и текущие издержки.
Сбытовые цепочки и логистика	Низкая стоимость буферных запасов и складских мощностей.

Надлежащий транспортный надзор	Эффективное обнаружение и отслеживание судов и грузов при использовании речных информационных служб (РИС).
Отсутствие ограничения движения	Незначительные ограничения на движение в ночное время, в выходные и праздничные дни.
Специализированная транспортная сеть	Незначительное вмешательство в работу систем пассажирских перевозок.
Нереализованный потенциал	20-100-процентные резервные мощности в крупных коридорах в краткосрочной перспективе.

8. Таким образом, ВВТ все чаще характеризуется как безопасный, надежный, эффективный и экологически благоприятный вид транспорта. Как следует из главы 2³, ВВТ по-прежнему располагает весьма значительным потенциалом для грузовых перевозок по важнейшим Европейским транспортным коридорам. В следующем разделе охарактеризован прогресс в развитии ВВТ и указаны традиционные и новые задачи в этой сфере.

В. Оценка (более чем) десятилетнего периода реализации стратегий в области внутреннего водного транспорта (1996–2010 годы)

9. В Белой книге ЕЭК ООН 1996 года отмечалось следующее: "Несмотря на то, что судоходство по внутренним водным путям было одним из первых видов транспорта в истории человечества, в настоящее время оно занимает относительно скромное место в общем объеме перевозок внутренним транспортом в европейских странах-членах ЕЭК ООН". Наряду с анализом препятствий на пути развития ВВТ в Белой книге подчеркивается негативное воздействие ряда факторов, включая ограниченное географическое распространение ВВТ, необходимость в более высокой степени организации производственно-транспортной цепи, его низкую скорость и меньшую надежность по сравнению с другими видами транспорта.

10. В Белой книге ЕЭК ООН также отмечалось, что вместе с тем есть все основания полагать, что перспективы развития ВВТ, как и железнодорожного транспорта, на Европейском континенте вполне благоприятны, так как "непропорционально быстрый рост объема автомобильных перевозок [станет] причиной озабоченности как общественности в целом, так и правительств, что обусловлено негативными аспектами, связанными с окружающей средой, безопасностью, перегруженностью дорог и т.д.". В Белой книге ЕЭК ООН 1996 года содержались следующие рекомендации по использованию потенциала ВВТ:

- развитие общеевропейской сети современных внутренних водных магистралей международного значения и портов;
- поощрение использования современных методов судоходства;
- ликвидация административных, технических и правовых барьеров для плавания по внутренним водным путям международного значения;

³ См. ECE/TRANS/SC.3/2010/2, пункты 3–8.

- разработка основных принципов, регулирующих вопросы судоходства по сети европейских внутренних водных путей международного значения и согласование положений, связанных с доступом на международный рынок перевозок по внутренним водным путям; и
- содействие развитию внутреннего водного транспорта посредством использования экономических инструментов, таких как система стимулов и налогов, с учетом внешних издержек различных видов транспорта⁴.

11. Как было отмечено в предыдущих главах этого документа, в большинстве из этих областей достигнут значительный прогресс.

12. Во-первых, последовательная и всеобъемлющая общеевропейская сеть внутренних водных путей и портов международного значения сейчас включена в Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП), которое определяет текущий статус общеевропейской сети внутренних водных путей и упрощает согласованное и координированное планирование проектов в области инфраструктуры. В главе 2 характеризуется и анализируется прогресс, достигнутый на сегодняшний день.

13. Во-вторых, как указано в главе 3, использование новейших методов плавания стало возможным благодаря новым техническим предписаниям для судов внутреннего плавания и современной портовой инфраструктуре, включая внедрение речных информационных служб, которые повышают безопасность, надежность, транспарентность и конкурентоспособность судоходства, особенно в ходе перевозок опасных, тяжелых и громоздких грузов.

14. В-третьих, ликвидация административных, технических и правовых барьеров во внутреннем судоходстве является еще одной областью, где были предприняты значительные усилия на национальном и международном уровнях. В 2005 году в "Перечне препятствий законодательного характера, мешающих созданию гармонизированного и конкурентоспособного рынка внутреннего водного транспорта, и рекомендациях по их преодолению" ЕЭК ООН были выявлены ряд препятствий юридического характера и предложены пути их решения⁵. Затем в подробном исследовании по административным и нормативным барьерам в области перевозок по внутренним водным путям, подготовленном для Европейской комиссии, было перечислено более 180 административных и нормативных препятствий, с которыми сталкиваются грузоотправители, судоводители и операторы барж, и были предложены основные направления для их преодоления. Опубликован первый ежегодный доклад о последующих действиях в контексте этого исследования, и для принятия большей части возможных решений потребуются совместные усилия Европейского союза, речных комиссий и ЕЭК ООН.

15. В-четвертых, как указано в главе 3, даже если на данный момент и не существует единого комплексного институционального и нормативного механизма, применимого на всех внутренних водных путях категории E, перечисленных в Соглашении СМВП, уже достигнут прогресс практически во всех технических и правовых областях и заключены согласованные общеевропейские конвенции по перевозкам опасных грузов и по гражданской ответственности при грузовых перевозках по внутренним водным путям.

16. И наконец, некоторыми экспертами и участниками политических дискуссий был затронут вопрос об оказании содействия в развитии внутреннего вод-

⁴ Белая книга ЕЭК ООН 1996 года, пункты 38–40.

⁵ См. ECE/TRANS/SC.3/2005/1.

ного транспорта на основе использования таких экономических рычагов, как стимулы и налоги, с учетом внешних издержек различных видов транспорта. Участники совещания за "круглым столом" 2005 года на тему "Общеввропейское сотрудничество на пути к укреплению позиций внутреннего водного транспорта", организованного ЕКМТ совместно с ЕЭК ООН, ЦКСР и ДК, рассмотрели вопрос о сборах и ценообразовании на ВВТ. На этом совещании "за круглым столом" были обсуждены наиболее приемлемые методы расчета реальных затрат, связанных с внутренним судоходством, изложены доводы "за" и "против" взимания сборов за пользование инфраструктурой внутренних водных путей, в частности в свете конкурентоспособности ВВТ и правового принципа свободы судоходства. На этом совещании было также отмечено, что с учетом незначительного воздействия внутреннего водного транспорта на окружающую среду и существенно меньших затрат на инфраструктуру, чем в случае других видов транспорта, введение сбора за пользование инфраструктурой в рамках всей транспортной системы улучшит положение внутреннего водного транспорта по сравнению с другими видами транспорта. Участники совещания сделали вывод о том, что введение сбора за пользование инфраструктурой внутренних водных путей можно рассматривать и как угрозу, и как благоприятную возможность для ВВТ⁶. С учетом итогов этого обсуждения, проведенного экспертами, на Общеввропейской конференции в Бухаресте в 2006 году министры транспорта подтвердили, что систему сборов за пользование инфраструктурой и интернализации внешних издержек следует применять ко всем видам транспорта на равных основаниях с обеспечением равных условий функционирования для всех перевозчиков и что следует тщательно изучить возможные последствия для перевозок по внутренним водным путям.

17. Хотя в перечисленных выше областях и был достигнут прогресс, значительная часть потенциала ВВТ еще не задействована и он все еще занимает довольно скромное место на рынке в регионе ЕЭК, за исключением рейнских транспортных коридоров. В результате большинство рекомендаций Белой книги ЕЭК ООН 1996 года, согласованных более десяти лет тому назад, сохраняют свою актуальность и сегодня.

18. И на самом деле, как отмечается в последних заявлениях министров и в специальных исследованиях, проведенных экспертами и директивными органами, перед сектором ВВТ, правительствами и международными организациями по-прежнему стоят значительные задачи⁷.

19. Неоднократно подчеркивалась важность согласованной стратегии и юридических рамок для развития ВВТ на общеевропейском уровне. Во время Общеввропейской конференции по внутреннему водному транспорту в Бухаресте в 2006 году министры транспорта отметили, что "вызовы, с которыми сталкивается европейский внутренний водный транспорт, тесно взаимосвязаны и нуждаются в структурном рассмотрении в целом всеми государствами, принимающими участие или заинтересованными в перевозках по внутренним водным путям, независимо от того, являются они членами Европейского союза или нет". В подготовленном в 2004 году докладе Группы по европейской структуре внутреннего судоходства (ЕСВС) были выявлены несколько проблем структурного

⁶ Strengthening Inland Waterway Transport: Pan-European Co-Operation, ECMT, 2006, p. 82 ("Укрепление позиций внутреннего водного транспорта: общеевропейское сотрудничество", ЕКМТ, 2006 год).

⁷ См. ECE/TRANS/SC.3/2010/3, пункты 20–67.

характера в развитии ВВТ⁸ и утверждалось, что эти задачи могут быть решены только на общеевропейском уровне и, лучше всего, специально созданной для этого организацией. В докладе о перспективах внутреннего судоходства в пределах расширенного европейского пространства (доклад ПВСЕ), также выпущенном в 2004 году, были изложены подробные рекомендации относительно законодательства, инфраструктуры, портов, информационных систем, кадров, флота, рынка и имиджа ВВТ и была определена соответствующая роль ЕЭК ООН, ЕС, государств, речных комиссий, профессиональных организаций и национальных, региональных и местных властей.

20. Общеевропейская политика и действия имеют особое значение и влияние, по всей видимости, в следующих областях:

а) Развитие инфраструктуры: в главе 2 была отмечена новая динамика в странах ЕЭК ООН в направлении интеграции сетей внутренних водных путей, которые указаны в Соглашении СМВП. Эта новая тенденция подтверждается крупными инвестиционными программами. Однако эти усилия остаются скромными по сравнению с потенциалом сети. За период с 1995 по 2005 годы инвестиции в транспортную инфраструктуру по пятнадцати странам ЕС составили 800 млрд. евро (64% на дороги, 32% на железные дороги, 3% на порты и только 1,4% на внутренние водные пути). Исследования показывают, что рост ВВТ был достигнут несмотря на неадекватные характеристики инфраструктуры. Эти исследования наводят на мысль о том, что даже небольшой перевод имеющихся инвестиционных ресурсов для внутренних водных путей с целью решения проблемы узких мест в инфраструктуре может повлечь за собой непропорционально значительные изменения в распределении перевозок по видам транспорта. Задача состоит в том, чтобы добиться подобных результатов на общеевропейском уровне, а не только в странах, чья политика в области внутреннего водного транспорта уже направлена в это русло.

б) Модернизация флота: также является одной из главных целей, особенно в том, что касается перевозок сжиженной нефти и других опасных грузов, и в плане обеспечения рациональных контейнерных перевозок и перевозок специализированных грузов, а также согласованных требований по техническому оснащению и безопасности и общепризнанной численности экипажа судов внутреннего плавания. Возрастает также необходимость улучшения экологических характеристик судов внутреннего плавания. Модернизация флота – это одна из приоритетных задач всех государств – членов ЕЭК ООН. Как упоминалось выше, она является одним из основных элементов программы ЕС "НАЯДЫ". Она также представляет особую важность для роста объема перевозок по Дунаю и международным и национальным водным путям за пределами ЕС, как было указано в ходе недавней дискуссии в Дунайской комиссии по вопросу о навигационной стратегии ДК и национальной транспортной политики в Казахстане, Российской Федерации и Украине⁹.

⁸ В частности, стагнация инвестиций во внутреннее судоходство, растущее давление, связанное с защитой окружающей среды, потеря привлекательности сектора в глазах квалифицированной рабочей силы и ухудшение административного надзора во внутреннем судоходстве со стороны министерств и оперативного обслуживания в большинстве стран.

⁹ ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2009/13, пункты 8, 25 и 66.

с) Использование речной информационной службы (РИС): с модернизацией флота тесно связано использование РИС, которая в настоящее время внедряется во всех государствах – членах ЕЭК ООН, заинтересованных во внутреннем судоходстве. Посредством согласования информационных услуг с целью поддержки системы перевозок и управления перевозками во внутреннем судоходстве, в том числе во взаимосвязи с другими видами транспорта, РИС способствует безопасному и эффективному осуществлению перевозочного процесса и максимально полному использованию внутренних водных путей. Для этого суда внутреннего плавания должны быть оснащены радиотелефонными станциями, функционирующими на очень высокой частоте (ОВЧ), радиолокаторами, приемниками Глобальной системы позиционирования, Системой отображения электронных навигационных карт и информации для внутреннего судоходства (СОЭНКИ ВС) и автоматическими идентификационными приемопередатчиками (АИС) для внутреннего судоходства. Компетентным органам следует также принять соответствующие меры для обеспечения таких надлежащих инфраструктур берегового базирования и услуг, как центры РИС и служб движения судов (СДС) на внутренних водных путях, дифференциальные поправочные станции ГСП и т.д.

д) Требования рынка: спрос на перевозки все в большей степени увязывается с использованием эффективных интермодальных перевалочных терминалов для формирования комплексных цепей автомобильных/железнодорожных/внутренних водных перевозок. Если автодорожная и железнодорожная транспортная инфраструктура, особенно вдоль основных европейских транспортных коридоров Север-Юг, становится все более загруженной, то внутренний водный транспорт еще располагает неиспользованным потенциалом порядка 20–100% во многих странах ЕЭК ООН, 24 часа в сутки, 7 дней в неделю. В то же время одной лишь надлежащей пропускной способности внутренних водных путей для обеспечения роста рыночной доли и изменения структуры распределения перевозок по отношению к автодорожному и железнодорожному транспорту еще недостаточно. Для завоевания таких динамичных рынков и рыночных ниш, как перевозки биомассы, контейнеров, громоздких и тяжеловесных грузов или отходов и рециркулированных материалов, и сохранения там своих позиций сектор внутреннего водного транспорта должен соответствовать все возрастающим потребностям и требованиям цепи поставок и управляющих сбытом и лучше интегрироваться в системы бесперебойных цепей перевозок "от двери до двери", включая эффективные перевалочные операции и перевозки на конечных участках. Для достижения этой двойной цели – завоевания новых рынков и более эффективной интеграции в интермодальные перевозки и логистические цепи – крайне важно улучшить взаимодействие ВВТ с морским судоходством. Один из способов достижения этой цели, а также смягчения проблемы перегруженности морских путей – это стимулирование и регулирование эксплуатации судов типа "река-море", т.е. судов внутреннего плавания, осуществляющих международные перевозки между речными и морскими портами различных стран, а также каботажных перевозок между речными и морскими портами одной и той же страны. Однако на нынешнем этапе документы ЕС, речных комиссий и ЕЭК ООН не предусматривают особых технических требований в отношении этих судов, хотя работа по подготовке таких положений в настоящее время и осуществляется в рамках ЕЭК ООН. Другая

особая задача в этой сфере связана с сокращением времени ожидания при погрузке/разгрузке судов внутреннего плавания в морских портах¹⁰.

е) Задачи на рынке труда: для повышения привлекательности профессии и активизации процесса непрерывного повышения квалификации необходимы надлежащие транспортные и логистические стратегии. Операторы ВВТ постоянно модернизируют и увеличивают размеры судов, разрабатывают новые перевалочные методы, вводят регулярные линии контейнерных перевозок и в большей степени используют информационные технологии для обеспечения безупречной системы отслеживания грузов для своих клиентов и т.д. За последние десять лет наметилась явная тенденция в этом направлении, причем операторы барж все чаще становятся организаторами перевозок, предоставляющими дополнительные транспортные услуги либо услуги по перевозкам "от двери до двери", с тем чтобы обеспечить целостность логистических цепей поставок и распределительных цепей. Однако для этого требуются квалифицированные кадры и согласованные нормы их подготовки, действующие на всех водных путях во всем европейском регионе. Некоторые страны – члены ЕЭК ООН испытывают недостаток в квалифицированном персонале, что препятствует экономическому росту там, где он более всего необходим¹¹. Предпринимаются усилия для профессиональной подготовки новых поколений сотрудников, однако этого пока недостаточно для восполнения потерь, связанных с выходом персонала на пенсию. Кроме того, жизнь на борту небольших судов лишена привлекательности для молодых пар и существует потребность в изменении образа жизни судоводителей. Оказание содействия в таких изменениях и поддержка усилий, направленных на это, – одна из задач для представителей данной профессии и для государственной политики. Кроме того, хотя в качестве одного из решений проблемы нехватки рабочей силы на рынке рассматривается практика задействования иностранной рабочей силы, к которой все чаще прибегают многие страны ЕЭК ООН, такая практика едва ли способствует сохранению привлекательности данного сектора, так как приводит к снижению социальной защищенности квалифицированных кадров.

ф) Изменение климата: глобальное потепление и выбросы углерода стали одной из ключевых проблем для будущего развития ВВП в Европе. Во-первых, это объясняется тем, что ВВТ может использоваться для решения проблемы сокращения уровня выбросов углерода транспортным сектором на осно-

¹⁰ Например, быстрые и надежные процедуры для барж в морских портах (к примеру, посредством использования специальных терминалов для барж) имеют крайне важное значение для повышения роли баржевого транспорта в контейнерных перевозках. ЕС/ЦКСР, Market observation for inland navigation in Europe, 2008-1, "Barge transport in Europe: status quo and new perspectives", page 17 ("Внутреннее судоходство в Европе: Обзор рынка", 2008–1, Специальный выпуск: Баржевые перевозки в Европе: статус кво и новые перспективы").

¹¹ Недавние исследования рынка рабочей силы в секторе ВВТ в ЕС показывают, например, что нынешние технические изменения в смысле использования более крупных судов и капиталовложений в суда с новым потенциалом, а также вероятный рост объема перевозок в долгосрочной перспективе потребуют дополнительного персонала во всех областях, охватываемых внутренним судоходством. В то же время с учетом возрастной структуры рабочей силы на ВВТ предполагается, что значительная часть рабочей силы покинет данный сектор в перспективе ближайших 10-20 лет (ЕС/ЦКСР, Market observation for inland navigation in Europe, 2009-1, "Thematic Report: Inland Navigation Labour Market", page 8) ("Внутреннее судоходство в Европе: обзор рынка, 2009-1, "Специальный выпуск: рынок рабочей силы во внутреннем судоходстве").

ве перераспределения перевозок с автомобильного на другие виды транспорта, когда это возможно. Однако для поддержания его конкурентоспособности в данном отношении требуются усилия для обеспечения того, чтобы снижение объема выбросов CO₂ на т-км (интенсивности выбросов CO₂) на автомобильном транспорте сопровождалось аналогичным прогрессом и на ВВТ. Во-вторых, из-за таяния альпийских ледников такие основные европейские реки, как Дунай и Рейн, подвергаются губительному воздействию засушливых периодов и ВВТ, возможно, испытывает влияние резких перепадов и снижения уровня воды. В то же время, как отмечалось на конгрессе ЦКСР 2009 года на тему: "Судоходство на Рейне и изменение климата: вызовы и перспективы", имеются также сценарии, в контексте которых воздействие изменения климата на реки будет минимальным¹². При изучении возможного воздействия на внутреннее судоходство должны быть учтены все возможные сценарии. В то же время сектору ВВТ крайне важно сохранить и преувеличить свои преимущества в плане экологической деятельности при помощи соответствующих исследований и нововведений, а также, например, рассмотрения вопроса об использовании альтернативных видов топлива.

g) Усовершенствование институционального и нормативного режима: в главе 3 характеризуется комплексная институциональная структура в регионе ЕЭК и проанализированы основные различия в правовых режимах, регулирующих внутреннее судоходство. Хотя сколь-либо существенных изменений в институциональной структуре во внутреннем судоходстве региона не предвидится, крайне необходимы механизмы постоянных и всеобъемлющих консультаций и координации, с тем чтобы правительства и другие заинтересованные стороны могли координировать свои стратегии и правила, продолжая согласовывать все еще различающиеся правила и правовые режимы.

С. На пути к эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в регионе ЕЭК

21. Как и в издании 1996 года, в настоящей Белой книге ЕЭК ООН обозначен и охарактеризован ряд стратегических рекомендаций, которые могли бы стать составным элементом общеевропейского видения эффективного и устойчивого внутреннего водного транспорта.

22. Эти рекомендации основываются на таких недавних аналитических исследованиях и политических заявлениях, как декларация министров, принятая на Общеевропейской конференции по внутреннему водному транспорту в Бухаресте в 2006 году (и последующая резолюция № 258 Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН, принятая 7 февраля 2007 года), а также на итогах консультаций с Европейской комиссией, речными комиссиями и компетентными международными и региональными организациями.

23. Эти рекомендации нацелены на сеть приоритетных областей, обозначенных в предыдущем разделе, а именно:

¹² Промежуточные итоги реализации исследовательской программы КЛИВАС (климат, вода, водный транспорт), которая нацелена на изучение последствий изменения климата для водных путей и внутреннего судоходства в Германии, свидетельствуют о том, что сколь-либо значительных изменений в стоках Рейна в летнее время до 2050 года не предвидится. С другой стороны, объем этих стоков в зимнее время может возрасти.

- a) развитие инфраструктуры;
- b) модернизация флота;
- c) использование речных информационных служб;
- d) требования рынка;
- e) задачи на рынке труда;
- f) изменения климата;
- g) институциональные и нормативные проблемы.

Стратегическая рекомендация № 1

Полное задействование общеевропейских механизмов для координации развития сети водных путей категории E

24. Соглашение СМВП обеспечивает стратегический механизм и скоординированные международные планы строительства и развития сети внутренних водных путей международного значения (сети водных путей категории E), которые Договаривающиеся стороны намерены реализовать в рамках национальных программ. Мероприятия по осуществлению Соглашения СМВП включают сбор информации о нынешних и запланированных параметрах Европейских внутренних водных путей, а также о важнейших узких местах и недостающих звеньях¹³. Для функционирования согласованной и всеобъемлющей сети водных путей категории E все национальные, региональные планы развития инфраструктуры и аналогичные планы ЕС должны найти надлежащее отражение в технических приложениях к Соглашению СМВП с упором на недостающие звенья и узкие места, имеющие стратегическое значение, которые в настоящее время препятствуют развитию ВВТ на общеевропейском уровне.

25. Анализ, приведенный в главе 1, свидетельствует о наличии ряда возможных приоритетных проектов, подлежащих дальнейшему рассмотрению, а именно:

- строительство канала Сена – Северная Европа и связанные с этим мероприятия в рамках общей программы ТЕС-Т Сена - Шельда (приоритетный проект № 30 ТЕС-Т);
- углубление фарватера на Дунае на участке Штраубинга - Фильсхофен (приоритетный проект № 18 ТЕС-Т ЕС);
- работы над низководной плотиной и шлюзами на участке Эльбы между Дечином и границей Германии, а также строительство нового шлюза в Прелочце;
- строительство вторых камер шлюзов на Волго-Донском канале и другие запланированные капиталовложения на маршрутах E 50 и E 90 в Российской Федерации;
- улучшение судоходных условий на судоходных реках свободного течения в Польше и повышение статуса водного пути Одер - Висла в плане технических и экологических возможностей для увеличения рентабельности капиталовложений в водный путь Хафель - Одер к востоку от Берлина;

¹³ Эта информация регулярно публикуется ЕЭК ООН в ее Перечне основных характеристик и параметров сети водных путей категории E (Синей книги) и в Перечне важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории E (резолюция № 49).

- улучшение судоходных условий на реке Сава и других судоходных притоках Дуная для задействования этих ответвлений с целью осуществления эффективных перевозок к главной артерии - Дунаю - по аналогии с реками Мозель, Майн и Неккар, где обеспечиваются перевозки к Рейну.

26. Особое значение в развитии сети СМВП отводится соединениям между каботажными перевозками и перевозками по внутренним водным путям. В рамках будущих проектов в области инфраструктуры необходимо решить проблемы основных и стратегических узких мест, недостающих звеньев и недостатка перевалочной инфраструктуры для обеспечения беспрепятственных перевозок в этой области.

27. Для подготовки и пересмотра сценариев грузовых перевозок на общеевропейском уровне и для оценки потенциального спроса и предложения на ВВТ в сети СМВП по мере необходимости могут проводиться совещания специальных комитетов, групп экспертов или встречи "за круглым столом"¹⁴. Такую работу могут проводить эксперты из представительных групп стран – членов ЕЭК ООН, включая Европейскую комиссию, речные комиссии и другие заинтересованные межправительственные и неправительственные организации.

Предполагаемые действия ЕЭК ООН:

а) Просить Бельгию, Германию, Польшу и Францию, которые являются странами – членами ЕЭК ООН и еще не ратифицировали Соглашение СМВП, сделать это наряду с рассмотрением по возможности опасений, которые они, вероятно, испытывают в связи с последствиями его ратификации.

б) Продолжить укрепление механизма мониторинга для пересмотра и обновления аспектов развития сети СМВП, ее внутренних портов международного значения, а также применимых технических и эксплуатационных параметров. В частности, активизировать работу ЕЭК ООН по ведению ее Перечня основных стандартов и параметров сети водных путей категории Е (Синей книги) и Перечня важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории Е (резолюция № 49) посредством координирования этой работы с такими соответствующими программами, связанными с инфраструктурой ВВТ, как Трансевропейская транспортная сеть (ТЕС-Т) Европейского союза.

в) С целью недопущения дублирования деятельности в любом виде просить SC.3 выполнять в тесном сотрудничестве с другими международными органами функции соответствующего форума для специальных комитетов, групп экспертов и совещаний "за круглым столом" в интересах дальнейшей координации усилий по развитию сети водных путей категории Е. Просить страны ЕЭК ООН оказать поддержку в этой деятельности посредством назначения временных или постоянных национальных экспертов.

¹⁴ Например, в резолюции № 258 КВТ предусмотрено проведение экономических исследований по соединению Дунай - Одер - Эльба, а также по соединению Днепр - Висла - Одер.

Стратегическая рекомендация № 2

Координация мер по модернизации флота судов внутреннего плавания на общеевропейском уровне и оказание поддержки в принятии таких мер

28. Глава 1 свидетельствует об особой потребности в модернизации флота на внутренних водных путях в бассейне Дуная и на восточно-европейском участке сети. Обычно требования по модернизации обусловлены такими соображениями, как эффективность и устойчивость ВВТ, а также нормативными действиями государств – членов ЕЭК ООН и речных комиссий. Кроме того, существует острая потребность в решении проблем, связанных с финансовым бременем модернизации флота, поскольку дефицит капитала серьезно затрудняет процесс модернизации и улучшения экологических характеристик флота судов внутреннего плавания.

29. Нынешняя работа в этой области, проводящаяся ЕС в контексте программы "НАЯДЫ", ЕЭК ООН и речными комиссиями, должна быть продолжена и по возможности активизирована. Решающее значение имеет общеевропейский диалог по согласованию технических требований к судам внутреннего плавания, и следует проанализировать соответствующие инновационные решения. В частности, можно задействовать и более широко использовать такие примеры функционирования совместных рабочих групп, как совместная рабочая группа ЕС/ЦКСП по техническим предписаниям для судов внутреннего плавания и совместная рабочая группа ЕЭК ООН/ЦКСП по перевозке опасных грузов, с учетом рассматриваемых ими вопросов и географического охвата для привлечения к их работе всех заинтересованных сторон на общеевропейском уровне.

30. Следует рассмотреть проблему эксплуатации судов типа река-море в свете их потенциального вклада в увеличение рыночной доли внутреннего судоходства, причем их эксплуатацию следует стимулировать на основе разработки надлежащих технических требований, применимых к таким судам, и с учетом соображений безопасности и требований рынка.

Предлагаемые действия ЕЭК ООН:

а) Активизировать деятельность ЕЭК ООН по отстаиванию общеевропейских норм, предусматривающих технические требования к судам внутреннего плавания, по возможности с надлежащим учетом работы совместной рабочей группы ЕС/ЦКСП по техническим предписаниям для судов внутреннего плавания и с внесением соответствующего вклада в эту работу; следует рассмотреть вопрос о возможной интеграции деятельности ЕЭК ООН по техническим предписаниям для судов внутреннего плавания с работой совместной рабочей группы ЕС/ЦКСП.

б) Стимулировать проведение исследований ЕС и речных комиссий по европейскому внутреннему флоту и рассмотреть вопрос о конкретных общеевропейских исследованиях по модернизации флота и повышению его эффективности.

в) Продолжить деятельность SC.3 по разработке технических предписаний для судов типа река-море.

Стратегическая рекомендация № 3

Стимулирование использования речной информационной службы и других информационно-коммуникационных технологий (ИКТ)

31. Следует оказать особую поддержку в деле дальнейшего развития и использования речных информационных служб, играющих решающую роль в обеспечении безопасности и надежности внутреннего судоходства. В этой области международные группы экспертов играют важную роль в разработке таких соответствующих технических стандартов, как СОЭНКИ ВС, стандарты, касающиеся извещений судоводителям и систем электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве, руководства и критерии для служб движения судов на внутренних водных путях и стандарт для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях с использованием АИС.

32. Равнозначную поддержку следует оказать и в реализации других инициатив по ИКТ для облегчения перевозок на ВВТ и повышения их безопасности. Упомянутая выше европейская база данных о корпусах судов внутреннего плавания должна существенным образом упростить процедуры обмена информацией между судами, между судами и РИС и другими компетентными органами. Кроме того, международные базы данных можно было бы использовать для облегчения освидетельствования судов внутреннего плавания, с тем чтобы компетентные органы могли проводить освидетельствование на основе согласованного набора критериев. Примером такой системы служит ИБИСнет, используемая Акваполом.

33. Развитие РИС и другие нововведения, связанные с ИКТ, требуют постоянной адаптации таких соответствующих международных правил и предписаний по внутреннему судоходству, как, например, Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП), в которые в 2009 году было включено особое положение об использовании АИС и текст которых может быть расширен в ближайшем будущем.

34. И наконец, обмен информацией о прогрессе и задачах в области введения РИС и других соответствующих новшеств, например системы электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве, следует осуществлять на максимально высоком уровне для стимулирования использования согласованных стандартов и обеспечения совместимости внедренных систем.

Предлагаемые действия ЕЭК ООН

- a) Поддерживать общеевропейский диалог по реализации и дальнейшему развитию речных информационных служб.
- b) Наблюдать за работой соответствующих международных групп экспертов и отражать результаты их дискуссии в резолюциях SC.3, связанных с РИС, а также в таких других соответствующих документах, как Европейские правила судоходства по внутренним водным путям.
- c) Поддерживать и облегчать нынешние усилия в рамках ЕС по разработке международной базы данных о корпусах судов, для обеспечения эффективности которой требуется введение и учет информации о судах внутреннего плавания стран, не являющихся членами ЕС.
- d) Стимулировать другие виды применения ИКТ для облегчения перевозок на ВВТ и освидетельствования судов внутреннего плавания, а также

разработки и стимулирования использования согласованных правил и критериев в этой области.

Стратегическая рекомендация № 4

Эффективное реагирование на новые требования рынка

35. Бум контейнерных перевозок на Рейне свидетельствует о том, что внутренние водные пути могут играть важную роль в транспортировке дорогостоящих промышленных товаров и таким образом могут внести вклад в снижение перегруженности основных европейских транспортных коридоров. Европейская сеть внутренних водных путей связывает морские порты практически со всеми экономическими центрами. Это должно создать широкие возможности для принятия рентабельных и устойчивых решений по перевозкам на ВВТ во внутренние транспортные центры в рамках глобальных и региональных цепей поставок, позволяющих снизить потребность в ценном портовом пространстве, а также в дорогостоящих инвестициях в новую автодорожную и железнодорожную инфраструктуру внутренних районов. Логистические нововведения могут стимулироваться посредством усовершенствования перевалочного оборудования и более эффективных операций и грузовых работ во внутренних портах и терминалах, а также путем использования речных информационных служб. В частности, необходимо принять меры по упрощению операций на ВВТ в морских портах на основе усовершенствования правовых, административных и логистических процедур.

36. Как свидетельствует проводящаяся работа в связи с каналом Сена – Северная Европа, использование мультимодальной платформы способствует повышению конкурентоспособности этого вида транспорта наряду с его более эффективной интеграцией в глобальную цепь поставок. Таким образом, такие международно-правовые документы, как Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) и протокол к нему, касающийся внутреннего судоходства, могут и должны использоваться для стимулирования интермодальности.

37. Кроме того, для полной интеграции глобальной логистической цепи крайне важно также обеспечить такой же уровень безопасности на ВВТ, как и на других видах транспорта, в частности (что весьма важно) на морском транспорте, подпадающем под действие Международного кодекса безопасности судов и портовых средств (ОСПС). Введение Кодекса ОСПС налагает новые ограничения на доступ судов внутреннего плавания к морским терминалам. В ближайшем будущем повышенные стандарты безопасности будут приняты и на других видах транспорта (в частности, на автомобильном).

38. И наконец, как показала охарактеризованная выше дискуссия экспертов, введение сбора за пользование инфраструктурой внутренних водных путей, возможно, и не отразится на конкурентоспособности ВВТ. Дальнейшие исследования данной проблемы надлежит дополнить посредством освещения такой оптимальной практики стран, как, например, подход, использующийся в случае канала Сена – Северная Европа и предусматривающий взимание сбора.

Предлагаемые действия ЕЭК ООН

а) Продолжать работу по повышению информированности общественности о преимуществах ВВТ по сравнению и/или в сочетании с другими видами транспорта в ходе проведения таких политических мероприятий высокого уровня, как ежегодные сессии Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН.

б) Улучшить взаимодействие между операторами ВВТ, железнодорожного и автомобильного транспорта путем проведения совместных совещаний и других мероприятий подразделений и органов ЕЭК ООН, занимающихся проблематикой внутреннего водного, автомобильного, железнодорожного и интермодального транспорта и логистики.

в) Поощрять усилия по обеспечению интермодальности в перевозках на ВВТ посредством стимулирования выполнения таких соответствующих международных соглашений, как Протокол о комбинированных перевозках на внутренних водных путях к Европейскому соглашению о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП).

г) Оказывать поддержку в реализации других инициатив, нацеленных на укрепление роли ВВТ в рамках безопасных цепей интермодальных перевозок, в частности как эффективного и надежного посредника между внутренними районами и морскими портами.

е) Рассмотреть на уровне экспертов и политических кругов проблему взимания сбора за пользование инфраструктурой внутренних водных путей и последствия таких мер для использования и конкурентоспособности ВВТ.

Стратегическая рекомендация № 5

Рассмотрение вопроса о задачах на рынке труда на общеевропейском уровне

39. Крайне важно принять меры в контексте Бухарестской декларации министров 2006 года, в которой содержится призыв к оказанию содействия в свободном передвижении членов экипажей в пределах Европы, а также к взаимному признанию удостоверений судоводителей. В этой Декларации министры также подчеркнули важное значение конкретных знаний и опыта, необходимых для плавания по определенным участкам рек, согласования должностных инструкций и необходимость создания европейской сети, облегчающей обмена в рамках национальных образовательных программ и профессиональной подготовки.

40. Как указано в главе 3, ЕЭК ООН, а также ЕС и речные комиссии рассматривают эти вопросы. За последние десять лет в этой области достигнуты значительные результаты. Речные комиссии, в частности, активизировали свою работу по вопросу о взаимном признании удостоверений судоводителей и других документов членов экипажей, что позволило достичь прогресса в области оказания содействия в передвижении членов экипажей. В настоящее время в рамках Европейского секторального социального диалога ЕС рассматриваются вопросы о конкретной продолжительности рабочего времени в секторе ВВТ, характере работы, требованиях, касающихся состава экипажей, улучшении условий работы и проживания на борту, а также о социальном демпинге и недобросовестной конкуренции. Такие элементы программы ЕС "НАЯДЫ", как "рабочие места и квалификация", нацелены на повышение привлекательности ВВТ

для рабочей силы и увеличение капиталовложений в развитие человеческого капитала.

41. Вместе с тем для того чтобы справиться с прогнозируемым дефицитом рабочей силы на ВВТ и определить сохраняющиеся препятствия и стратегии их преодоления, необходимы дальнейшие усилия на общеевропейском уровне. В этой связи задача повышения привлекательности профессий, связанных с ВВТ, для квалифицированной рабочей силы может быть выполнена посредством как облегчения доступа к этим профессиям для лиц с сопоставимым опытом работы (в сферах морских перевозок, рыболовства или других видов транспорта), так и создания для работников, занятых на ВВТ, возможностей для доступа к другим видам профессиональной деятельности, связанной с внутренним судоходством.

Предлагаемые действия ЕЭК ООН:

а) Поддерживать и стимулировать проводящуюся ЕС и речными комиссиями работу по решению задач на рынке труда и улучшению представления о ВВТ с особым упором на социально-экономические последствия такой нынешней практики в области трудоустройства, как использование иностранной рабочей силы, и ее последствия с точки зрения безопасности.

б) Продолжать работу по согласованию требований, касающихся выдачи удостоверений судоводителям и членам экипажей, а также состава экипажей судов внутреннего плавания, на основе соответствующих резолюций SC.3 и рассмотреть возможность установления общеевропейского правового режима в этих сферах.

в) Следить за процессом открытия национальных внутренних водных путей некоторых стран ЕЭК ООН, в частности Российской Федерации и Украины, для судов, плавающих под иностранным флагом, и поддерживать этот процесс, а также оказывать поддержку в любой деятельности этих стран по поощрению применения и внедрению общеевропейских правил судоходства на их водных путях.

Стратегическая рекомендация № 6

Решение задач по охране окружающей среды и снижению "углеродного следа"

42. Экологический аспект внутреннего судоходства нуждается в радикальном рассмотрении на общеевропейском уровне. В этой области на основе деятельности, проводящейся речными комиссиями по обеспечению судоходства на Дунае, Рейне и Саве и по охране этих рек, следует разработать и по возможности – на более позднем этапе – закрепить в действующих международных соглашениях соответствующие общеевропейские директивы, рекомендации или стандартные процедуры по оценке воздействия ВВТ на окружающую среду.

43. Кроме того, следует широко распространять информацию о результатах региональных исследований и совещаний по воздействию изменения климата на инфраструктуру ВВТ, например исследований и конференций, организуемых ЦКСР.

44. И наконец, следует проанализировать кратко- и долгосрочные последствия применения национального, регионального законодательства в области охраны окружающей среды либо аналогичного законодательства ЕС на предмет

воздействия его применения на ВВТ и обеспечить для всего сектора возможность сохранения конкурентоспособности ВВТ как экологически благоприятного вида транспорта. Следует усилить диалог и сотрудничество между национальными и региональными судоходными управлениями и комиссиями по охране рек для определения возможных совместных исследований и других мер.

Предлагаемые действия ЕЭК ООН:

а) Стимулировать активное участие стран – членов ЕЭК ООН в глобальном проекте Счета развития Организации Объединенных Наций "Смягчение последствий изменения климата на транспорте путем влияния на взаимодействие между энергетикой и окружающей средой" с использованием экспертных знаний, имеющихся у государств – членов ЕЭК ООН, речных комиссий, межправительственных и неправительственных организаций.

б) Вести перечень соответствующих исследований и мероприятий в сотрудничестве с ЕС, речными комиссиями, комиссиями по охране рек и другими международными органами.

в) Продолжать оказывать поддержку деятельности государств-участников, Европейской комиссии речных комиссий по адаптации ВВТ к последствиям изменения климата, по обращению с отходами и снижению загрязнения внутренних водных путей судами и по другим вопросам, связанным с окружающей средой.

г) Поддерживать и стимулировать исследования и инновационные мероприятия по сохранению и дальнейшему повышению конкурентоспособности ВВТ в плане экологической деятельности, включая, среди прочего, исследования по альтернативным видам топлива для судов внутреннего плавания.

Стратегическая рекомендация № 7

Укрепление институциональных и нормативных рамок на общеевропейском уровне

45. Как отмечалось в главе 3, при всей сложности нормативной структуры и институциональных рамок, регулирующих функционирование ВВТ в Европе, достигнут значительный прогресс в деле согласования и упрощения европейского нормативного режима внутреннего судоходства. После опубликования в 1996 году Белой книги ЕЭК ООН были установлены общеевропейские правила перевозок опасных грузов и гражданской ответственности на внутренних водных путях. Высококачественный обмен информацией и сотрудничество между существующими учреждениями и международными группами экспертов, функционирующими под эгидой Организации Объединенных Наций, ЕС, речных комиссий и региональных и национальных администраций, послужили ключевыми факторами достижения столь осязаемого прогресса в формировании единого и транспарентного режима внутреннего судоходства в регионе ЕЭК.

46. С учетом этого опыта требуются непрерывные усилия по дальнейшему согласованию или унификации правил и положений, рационализации процедур и формированию механизмов, позволяющих эффективно обслуживать и обновлять нормативные рамки, регулирующие функционирование ВВТ на общеевропейском уровне, в соответствии с требованиями рынка, соображениями безопасности и охраны окружающей среды.

47. В качестве оптимальной практики и примеров надлежащих общеевропейских правил и процедур для ВВТ можно было бы использовать несколько типовых образцов, которые уже в течение многих лет реализуются в глобальном масштабе на воздушном и морском транспорте в соответствии с международными договорами, применимыми ко всем государствам, которые ратифицировали их. Международные автомобильные перевозки уже регулируются глобальными соглашениями, определяющими правила дорожного движения, обеспечения безопасности и конструкции транспортных средств, а также такими общеевропейскими предписаниями, как Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов, устанавливающая стандартные и транспарентные договорные положения о гражданской ответственности.

48. Аналогичным образом, двумя основными международными соглашениями (Конвенцией о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом и Соглашением о международных железнодорожных грузовых перевозках) регулируются также международные железнодорожные перевозки. В рамках ЕЭК ООН проводится работа по согласованию и, возможно, унификации этих режимов железнодорожных перевозок на основе подготовки типовых договорных положений, обеспечивающих беспрепятственные международные перевозки железнодорожным транспортом от Атлантического до Тихого океана. Кроме того, типовые правила и положения регулируют перевозки опасных грузов всеми видами транспорта на глобальном уровне, а их осуществление на национальном уровне и уровне ЕС обеспечивается при помощи таких типовых конвенций, как ВОПОГ для внутреннего водного транспорта.

49. Эти примеры можно было бы использовать для выработки видения и стратегии укрепления и дальнейшего развития нормативных рамок для ВВТ на общеевропейском уровне и для установления одинаковых условий по сравнению с другими видами транспорта. С учетом сложности национальных, субрегиональных (ЕС) и речных правил и предписаний в области ВВТ приоритет следует отдавать прогрессивным решениям в тех областях, где согласование уже в значительной степени достигнуто и где важно создать механизмы обеспечения преемственности в деле согласованного обслуживания и осуществления.

50. Правила внутреннего судоходства могли бы послужить оптимальной точкой отправления, т.к. ЕПСВВП, разработанные на основе применимых правил речных комиссий, уже обеспечивают общие нормативные рамки на общеевропейском уровне. Для обеспечения постоянной актуальности и применимости ЕПСВВП и ограничения проводящейся параллельно работы было предложено обсудить вопрос о возможности придания ЕПСВВП статуса международно-правового документа. Вместе с тем, как недавно отметила SC.3, задачу стимулирования применения согласованных правил судоходства можно было бы выполнить и при помощи других, более гибких механизмов¹⁵.

51. Одним из таких решений могло бы послужить преобразование ЕПСВВП в типовые правила для общеевропейского судоходства по внутренним водным путям, общие положения которого, применимые ко всем внутренним водным путям, были бы позаимствованы и применялись бы субрегиональными органами или речными комиссиями в соответствии с аналогичными процедурами, применимыми к конструкции транспортных средств либо перевозкам опасных грузов. Кроме того, необходимо выработать надлежащие средства для внедрения "восходящих" механизмов внесения предложений по поправкам (прави-

¹⁵ Доклад Рабочей группы по внутреннему водному транспорту ЕЭК ООН о работе ее пятьдесят первой сессии, ECE/TRANS/SC.3/178, пункт 24.

тельствами, ЕС и речными комиссиями), а также надлежащие "нисходящие" процедуры наблюдения, обеспечивающие согласованное осуществление на национальном, субрегиональном уровне и уровне речных бассейнов. Необходимостью дополнения ЕПСВВП конкретными правилами по местным условиям судоходства обуславливается решающая роль речных комиссий в деле обеспечения эффективности и безопасности внутреннего судоходства.

52. Другая важная задача по усилению координации и сотрудничества связана с применением Страсбургской конвенции об ограничении ответственности во внутреннем водном транспорте (КОВС) 1988 года, которая первоначально была открыта для участия только государств – членов ЦКСР, а в настоящее время пересматривается, с тем чтобы к ней могли присоединиться третьи страны. Усилия ЦКСР в этой области можно было бы поддержать посредством создания возможностей для придания этой Конвенции общеевропейского или даже глобального значения.

53. Вместе с тем для того чтобы существующие на ВВТ учреждения могли более эффективно сотрудничать и координировать свою деятельность, а также извлекать выгоду от взаимодействия друг с другом, им необходимо выделить надлежащие ресурсы.

Предлагаемые действия ЕЭК ООН:

а) Определить в тесном сотрудничестве, в частности с речными комиссиями и Европейской комиссией, соответствующие сферы для дальнейшей координации, взаимодействия, транспарентности и согласования правил и предписаний для ВВТ на общеевропейском уровне и обозначить практические меры по рационализации и координации деятельности участвующих учреждений.

б) В тесном сотрудничестве с речными комиссиями стимулировать применение ЕПСВВП в качестве основы для транспарентных и стандартных правил судоходства по внутренним водным путям на общеевропейском уровне и разработать надлежащие механизмы рационализации и эффективного применения их положений, а также наблюдения за их применением.

с) Поддерживать все усилия по установлению общеевропейских правовых рамок для аспектов частного права во внутреннем судоходстве, например осуществление Будапештской конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ) 2001 года и КОВС.

д) Наблюдать за осуществлением реформ по усовершенствованию институциональных режимов во внутреннем судоходстве, например пересмотр Белградской конвенции о режиме судоходства на Дунае 1948 года, и оказывать поддержку в их проведении, а также выступать за принятие любых мер по предоставлению существующим учреждениям ВВТ надлежащих людских и финансовых ресурсов и оказывать поддержку в принятии таких мер.