

Distr.: Restricted
10 February 2011
English
Original: English
English and Russian only

**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 предварительной повестки дня

**Специальная редакторская сессия по Белой книге
по эффективному и устойчивому
внутреннему водному транспорту в Европе**

**Комментарии по проекту Белой Книги ЕЭК ООН по
эффективному и устойчивому внутреннему водному
транспорту в Европе**

**Представлено Бельгией, Российской Федерацией, Словакией,
Швейцарией и Украиной**

Записка секретариата

1. Ниже представлены редакционные замечания по проекту Белой Книги ЕЭК ООН по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе (документы ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/1-4), которые были представлены Бельгией, Российской Федерацией, Словакией, Швейцарией и Украиной. Ссылка на соответствующие пункты в официальных документах дополнена сноской на номер пункта в неформальной консолидированной версии Белой книги, распространенного секретариатом к сессии (проект документа ECE/TRANS/SC.3/189, версия от 31 января 2011).
2. Рабочая группа, возможно, пожелает принять во внимание и принять данные изменения к окончательному проекту в соответствии с мандатом, полученным от Рабочей группы по внутреннему водному транспорту ЕЭК ООН (ECE/TRANS/SC.3/187, пункт. 12).

I. Замечания по Главе 1, “Значение и показатели работы внутреннего водного транспорта в регионе ЕЭК”¹

1. Нет комментариев.²

II. Замечания по Главе 2, “Текущее состояние европейской сети внутренних водных путей международного значения”³

A. Российская Федерация

2. Ввиду последних ратификаций соглашения ВОПОГ, Российская Федерация предлагает обновить информацию о Договаривающихся сторонах ВОПОГ в пункте 41 (пункт 154 в неформальной консолидированной версии).

B. Словакия

3. Словакия предлагает следующие поправки к разделу D “Сеть Чехия-Словакия”:

- a. В сноске 12 (сноска 16 в неформальной консолидированной версии) *удалить*: соединение Ваг-Одер (маршрут 81) является альтернативным проектом, который по-прежнему находится на стадии рассмотрения в Словакии.⁴

- b. В конце пункта 57 (пункт 73 в неформальной консолидированной версии) *добавить*:⁵

Приоритетом для Словакии является окончание стройки водного пути Ваг (Váh) с последующим созданием канального соединения с реками Одер и по возможности Висла, в качестве международного водного пути E-30 в соответствии с соглашением СМВП, чем создается южная ветвь канального соединения Балт – Адриатическое море – Дунай вдоль оси интермодальных коридоров V и VI. Северное соединение дает возможности прямого соединения Дуная с балтийскими портами, а также возможность интегрирования водных путей Словакии в сеть водных путей Российской Федерации, Республики Беларусь и Украины. В Словакии также планируется развитие и других водных путей на востоке страны. Это касается рек Лаборец, Латорица и Бодрог. Реальным является использование для судоходства реки Бодрог с последующим соединением с рекой Тиса в Венгрии.

- c. В конце пункта 60 (пункт 76 в неформальной консолидированной версии) *добавить*:⁶

Словацкий флот ориентируется в основном на перевозки товаров по Дунаю. Он состоит в целом из 228 судов: из них 42 толкача, 28

¹ Как представлено в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/1.

² Данные о внутреннем водном транспорте в ряде стран ЕЭК ООН, представленные в пункте 11 of ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/1 (пункт 9 в неформальной консолидированной версии) были обновлены секретариатом на основе свежих статистических данных.

³ Как представлено в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/2.

⁴ Данное изменение уже включено в неформальной консолидированной версии.

⁵ Данное изменение уже включено в неформальной консолидированной версии.

⁶ Данное изменение уже включено в неформальной консолидированной версии.

самоходных моторных судов, 143 толкаемые баржи (большинство типа «Европа II») и 15 пассажирских судов (данные за 2009 г.).

С. Украина

4. Украина предлагает следующие поправки к разделу А “Сеть Рейн-Дунай”:
 - a. Отметить функционирование в составе международного транспортного коридора №7 проекта «Глубоководный судоходный ход р. Дунай – Черное море», что реализуется Украиной в соответствии с действующими международно-правовыми нормами и национальным законодательством.
 - b. В пункте 16 (пункт 32 в неформальной консолидированной версии) *добавить*:
С целью поддержания габаритов судового хода на всей протяженности реки Дунай, обеспечения экономически выгодного её использования всеми участниками международного судоходства необходимо проводить работу по поддержанию судоходных характеристик реки Дунай всеми заинтересованными странами.
 - c. В пункте 21 (пункт 37 в неформальной консолидированной версии) *добавить*:
В то же время необходимо отметить, что в рамках функционирования первого этапа проекта глубоководного судового хода «Дунай – Черное море» ведется работа по обеспечению круглосуточного движения морских судов, судов типа «река-море» одновременно с речными судами и караванами судов. При этом создаются условия для развития маршрутов дунайских SHORT SEA SHIPPING (SSS) с целью формирования стойкой взаимосвязи стран Западной Европы и Ближнего Востока.
5. Украина предлагает следующие поправки к разделу С “Балтийский регион”:
 - a. В разделе С *добавить*:
Перспективным и экономически выгодным также является создание межбассейновых транспортных соединений «Днепр-Даугава» и «Днепр-Висла-Одер».
6. Украина предлагает следующие поправки к разделу G «Прибрежные маршруты и соединенные между собой внутренние водные пути»:
 - a. В пункте 81 (пункт 97 в неформальной консолидированной версии) *дополнить* последнее предложение следующим образом
Другие инфраструктурные инвестиции, о которых следует упомянуть, включают строительство нового шлюза для обеспечения доступа в порт Севилья, открытого в октябре 2009 года (маршрут E 60–2, хотя он в большей степени предназначен для доступа морских судов, чем судов типа "река-море"), и проектируемые работы по улучшению условий на Сайменском канале в Финляндии (увеличение периода эксплуатации) и канале Быстрое на Дунае (для перевозок в Украину и в противоположном направлении) на глубоководном судовом ходе «Дунай – Черное море» с максимальным использованием его природных возможностей по обеспечению судового пути Дунай – Черное море, украинской части реки Дунай

III. Замечания по Главе 3, “Институциональный и регулятивный кадр внутреннего судоходства в Европе”⁷

A. Украина

7. Украина предлагает включить следующее предложение в пункт 39 (пункт 151 неформальной консолидированной версии)
Совместно проработать условия признания удостоверений судоводителей для всех участников международного судоходства.

IV. Замечания по Главе 4, “Общеввропейское видение эффективного и устойчивого внутреннего водного транспорта”⁸

A. Бельгия

8. В связи с важностью текущих и будущих мер, направленных на снижение влияние внутреннего судоходства на окружающую среду, Бельгия предлагает дальнейшее расширение и уточнение Стратегической рекомендации № 6 «Решение задач по охране окружающей среды и снижению «углеродного следа». Текст поправки представлен в приложении.

V. Замечания по Приложению «Содержание европейских режимов внутреннего судоходства»

A. Швейцария

9. В отношении документов ЦКСР, в приложение должны быть внесены следующие обновления:
 - a. Пункт 2.3, «Минимальные требования в отношении выдачи удостоверений судоводителей»: Правила для персонала рейнского судоходства ;
 - b. Пункт 2.4, «Требования в отношении перевозки опасных грузов»: Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям, заключенное в Женеве 26 мая 2000 года;
 - c. Пункт 4.1, «Загрязнение вод судами внутреннего плавания»: Полицейские правила плавания по Рейну (Глава 15).

⁷ Как представлено в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/3.

⁸ Как представлено в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/4.

Приложение

Стратегическая рекомендация No. 6

Решение задач по охране
окружающей среды и снижению
«углеродного среда»

220. 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.

221. 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. **Несколько решений по снижению выбросов CO² могут быть приняты во внимание (например, улучшение дизайна судна или создание рынка квот на выброс CO²). Особенно важным была бы поддержка исследований, направленных на поиск возможных решений и оценки их эффективности в отношении снижения выбросов CO². Это позволило бы лицам, задействованным в сфере внутреннего судоходства, выбрать наиболее подходящее решение для данного экологически чистого вида транспорта. Также необходимо принять во внимание тот факт, что некоторые меры, направленные на снижение выбросов оксидов серы и азота (например, возможность оборудовать судно мотором, использующим натуральный жидкий газ) влекут за собой необходимость разработать новых технических предписаний для внутренних судов.**

222. 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.

с) 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.

д) Поддерживать и стимулировать исследования и инновационные мероприятия по сохранению и дальнейшему повышению конкурентоспособности ВВТ в плане экологической деятельности, включая, ~~среди прочего,~~ **исследования по методам снижения выбросов CO² судами внутреннего плавания** и по альтернативным видам топлива для судов внутреннего плавания.

е) Гарантировать, что меры, направленные на снижение воздействия судов внутреннего плавания на окружающую среду, были надлежащим образом отражены при обновлении международных норм по техническим предписаниям для судов внутреннего плавания.
