



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/SC.3/2009/1  
26 August 2009

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

---

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

Пятьдесят третья сессия  
Женева, 4-6 ноября 2009 года  
Пункт 3 предварительной повестки дня

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

Ход осуществления плана действий по реализации решений Общевропейской  
конференции по внутреннему водному транспорту, состоявшейся в Бухаресте  
в 2006 году

Записка секретариата

**I. ВВЕДЕНИЕ**

1. На своей пятидесятой сессии Рабочая группа по внутреннему водному транспорту обсудила программу действий в связи с последующими мероприятиями Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций в контексте Общевропейской конференции по внутреннему водному транспорту (Бухарест, 13 и 14 сентября 2006 года) и решила выдвинуть предложение по плану действий для рассмотрения и принятия Комитетом по внутреннему транспорту (КВТ) (ECE/TRANS/SC.3/174, пункт 14). На своей шестьдесят девятой сессии КВТ принял резолюцию № 258, содержащую план действий по реализации решений Общевропейской конференции по внутреннему водному транспорту (ECE/TRANS/192, пункт 82).

2. На своей пятьдесят второй сессии Рабочая группа просила секретариат подготовить для ее пятьдесят третьей сессии подробный письменный доклад об осуществлении этой резолюции (ECE/TRANS/SC.3/181, пункт 11).
  
3. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть представленную ниже таблицу, в которой содержится описание хода работы по каждому пункту, и обсудить области, где могут потребоваться дополнительные меры.

**II. ХОД ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ПЛАНА ДЕЙСТВИЙ ПО РЕАЛИЗАЦИИ РЕШЕНИЙ ОБЩЕЕВРОПЕЙСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ ПО ВНУТРЕННЕМУ ВОДНОМУ ТРАНСПОРТУ, СОСТОЯВШЕЙСЯ В БУХАРЕСТЕ В 2006 ГОДУ**

Пункты Бухарестской декларации	Меры, которые необходимо принять	Состояние дел
<b>Гармонизация и интеграция законодательной базы</b>		
<p>1. 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.</p>	<p>1. Продолжать работу в рамках ЕЭК ООН по дальнейшему совершенствованию технических предписаний для внутреннего судоходства при максимально возможном согласовании действующих требований Европейской комиссии, ЕЭК ООН, ЦКСР и ДК.</p>	<p>На своих пятьдесят первой и пятьдесят второй сессиях Рабочая группа приняла следующие поправки к резолюции № 61, основанные на соответствующих положениях директивы ЕС 2006/87/ЕС, устанавливающей технические предписания для судов внутреннего плавания, и правилах ЦКСР:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) поправки к главе 2 "Процедуры и правила освидетельствования судов внутреннего плавания";</li> <li>b) новая глава 20 "Особые требования к морским судам";</li> <li>c) новая глава 21 "Особые требования к прогулочным судам";</li> <li>d) поправки к поправкам к добавлению 1 "Перечень европейских внутренних водных путей, географически разделенных на зоны 1, 2 и 3".</li> </ul> <p>Новые главы 20 и 21 были приняты семьдесят второй сессией Дунайской комиссии в рамках Рекомендаций ДК, касающихся технических предписаний для судов внутреннего плавания.</p>

Пункты Бухарестской декларации	Меры, которые необходимо принять	Состояние дел
		В настоящее время работа по дальнейшему согласованию ведется Рабочей группой по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3).
	2. 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.	Никакой конкретной деятельности.
	3. Рабочей группе SC.3 с помощью группы экспертов-добровольцев начать работу по разработке специальных технических предписаний для судов типа "река-море".	Группа экспертов добровольцев по резолюции № 61 рассматривает первый проект особых технических требований к судам типа "река-море".

Пункты Бухарестской декларации	Меры, которые необходимо принять	Состояние дел
<p>2. 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:</p>	<p>1. Включить в программу работы Рабочей группы ЕЭК ООН по внутреннему водному транспорту на 2007-2011 годы в раздел "Постоянная деятельность" с очередностью №1 дополнительный вопрос о свободном передвижении членов экипажей речных судов по Европе. Рассмотреть возможность разработки единого для всей Европы заграничного паспорта для членов экипажей речных судов. Призвать правительства государств-членов содействовать облегчению такого свободного передвижения.</p>	<p>Никакой конкретной деятельности.</p>
<p>а) Речным комиссиям, Европейской комиссии и Европейской экономической комиссии ООН следует продолжать свою деятельность, направленную на взаимное признание удостоверений судоводителя.</p>	<p>2. Продолжать 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).</p>	<p>Пятьдесят третьей сессии SC.3 представлен проект пересмотренной резолюции (ECE/TRANS/SC.3/2009/5).</p>

Пункты Бухарестской декларации	Меры, которые необходимо принять	Состояние дел
b) Заинтересованным речным комиссиям следует рационализировать требования к специфическим знаниям и опыту, необходимым для плавания по определенным участкам рек.	3. Совместно с ЦКСР и ДК максимально рационализировать и унифицировать требования 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.	Секретариат занимается сбором предварительной информации о требованиях к знанию местных условий, которая будет представлена на пятьдесят третьей сессии SC.3 (ECE/TRANS/SC.3/2009/6).
c) Европейской комиссии и речным комиссиям предлагается продолжить их работу, совместно со своими социальными партнерами, по согласованию должностных инструкций.	4. Изучить возможность включения в программу работы Рабочей группы по внутреннему водному транспорту вопроса о создании Европейской сети для обменов в рамках национальных образовательных программ и профессиональной подготовки в области внутреннего судоходства.	Сообщение о Европейской сети для обменов в рамках национальных образовательных программ и профессиональной подготовки в области внутреннего судоходства (ЭДДИНА) на тридцать пятой сессии SC.3/WP.3 (имеется по адресу: <a href="http://www.unece.org/trans/main/sc3/wp3/wp3doc_2009.html">http://www.unece.org/trans/main/sc3/wp3/wp3doc_2009.html</a> ).
d) 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.		

Пункты Бухарестской декларации	Меры, которые необходимо принять	Состояние дел
<p>3. 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.</p>	<p>1. 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 (КПГВ) и ее влиянии на национальное законодательство стран-членов.</p>	<p>Отслеживается положение дел в связи с Конвенцией (присоединения новых стран); и в программу работы SC.3 на 2007-2011 годы были включены вопросы, связанные с ее практическим применением (ECE/TRANS/SC.3/178, пункт 28).</p> <p>После обзора, проведенного секретариатом в июне-июле 2008 года, Рабочая группа отметила, что на данном этапе страны – участницы Конвенции не сообщили ни о каких проблемах осуществления Конвенции (ECE/TRANS/SC.3/181, пункт 40).</p>
	<p>2. Совместно с речными комиссиями инициировать пересмотр Конвенции об ограничении ответственности во внутреннем судоходстве (КОВС) с целью ее превращения в общеевропейский юридический документ, включив этот вопрос в программу работы Рабочей группы SC.3.</p>	<p>Центральная комиссия судоходства по Рейну регулярно информирует Рабочую группу о ходе пересмотра Конвенции КОВС. Секретариат ЕЭК ООН сотрудничает с ЦКСР, передавая эту информацию странам, не являющимся членами ЦКСР.</p>

Пункты Бухарестской декларации	Меры, которые необходимо принять	Состояние дел
<p>4. 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.</p>	<p>В тесном сотрудничестве с речными комиссиями и Европейской комиссией ЕЭК ООН следует поощрять разработку странами-членами соответствующей национальной политики. Сохранить в повестке дня вопрос о "безопасности на транспорте" и ускорить разработку и принятие Приложения IV к СМВП, касающегося безопасности на внутренних водных путях международного значения.</p>	<p>На своей пятьдесят второй сессии Рабочая группа решила не включать в Соглашение СМВП приложение 4 о "Защите сети водных путей категории E от преднамеренного внешнего воздействия". Рабочая группа просила SC.3/WP.3 сохранить пункт, касающийся "внутреннего водного транспорта и безопасности", в своей повестке дня и проинформировать Рабочую группу об основных изменениях в этой области (ECE/TRANS/SC.3/181, пункт 14-16).</p>
<p>5. 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</p>	<p>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 этой сфере без снижения уровня безопасности.</p>	<p>Выводы Группы добровольцев по преодолению препятствий законодательного характера (TRANS/SC.3/2005/1) были представлены в качестве вклада ЕЭК ООН в соответствующие исследования по вопросам политики, проводимые по заказу Европейской комиссии, такие, как оценка воздействия и аналитическое исследование в связи с "Предложением о правовом документе для согласования удостоверений судоводителей во</p>



Пункты Бухарестской декларации	Меры, которые необходимо принять	Состояние дел
<p>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.</p>	<p>В этой связи рекомендовать всем заинтересованным сторонам, включая страны-члены, ЕС, ЕЭК ООН, ЕКМТ и речные комиссии, учитывать и применять в своей деятельности выводы и рекомендации Группы добровольцев по преодолению препятствий законодательного характера, содержащиеся в документе TRANS/SC.3/2005/1.</p>	<p>внутреннем водном транспорте на уровне Европейского союза", а также исследование по вопросу о препятствиях административного и нормативного характера в области внутреннего судоходства.</p>
<p><b>Согласованное развитие внутреннего водного транспорта</b></p>		
<p>6. 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 охватывает все сферы деятельности и должна служить основой для действий и на общеевропейском уровне.</p>	<p>1. ЕЭК ООН в тесном сотрудничестве с Европейской комиссией, речными комиссиями и всеми другими заинтересованными организациями следует содействовать устранению фрагментарности европейского рынка внутреннего водного транспорта и осуществлению на общеевропейском уровне принципа свободы судоходства по внутренним водным путям. ЕЭК ООН необходимо активизировать работу по информированию широких слоев общественности о преимуществах судоходства по внутренним водным</p>	<p>Пятьдесят третьей сессии SC.3 представлен проект Белой книги по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе (ECE/TRANS/SC.3/2009/2). Для обеспечения тщательной и эффективной подготовки Белой книги был создан специальный редакционный совет в составе представителей заинтересованных государств-членов, Европейской комиссии, речных комиссий и других компетентных организаций, которые будут руководить ходом подготовки Белой книги и направлять его.</p>

Пункты Бухарестской декларации	Меры, которые необходимо принять	Состояние дел
	<p>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>1/</sup> и совершенствования ее содержания.</p>	
	<p>2. Продолжать сотрудничество с другими заинтересованными межправительственными организациями по совершенствованию существующей институциональной структуры внутреннего водного транспорта, сохраняя при этом накопленный опыт и положительные результаты работы существующих институтов, включая ЕЭК ООН, и учитывая имеющийся у них потенциал.</p>	<p>Вопрос о существующей институциональной структуре внутреннего судоходства рассматривается в отдельном разделе проекта Белой книги по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе.</p>

<sup>1/</sup> Последнее издание "Белой книги" вышло в 1996 году, см. документ TRANS/SC.3/138.

Пункты Бухарестской декларации	Меры, которые необходимо принять	Состояние дел
<p>7. 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.</p>	<p>1. Приступить к разработке всеобъемлющей стратегии в области внутреннего водного транспорта, которая учитывала бы интересы не только ЕС, но и третьих стран (Беларусь, Казахстан, Республика Молдова, Российская Федерация, Сербия, Украина и Хорватия ).</p>	<p>В рамках подготовки Белой книги по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе было проведено специальное исследование о состоянии внутреннего водного транспорта в некоторых странах ЕЭК, не входящих в Европейский союз, а именно в Российской Федерации, Украине и Казахстане (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2009/13).</p>
	<p>2. Секретариату ЕЭК ООН одновременно с постоянным мониторингом выполнения Плана действий по реализации положений Бухарестской декларации следует вести учет практических шагов Европейской Комиссии по выполнению программы НАЯДЫ с целью обеспечения согласованности действий между ЕЭК ООН и ЕС. В частности, следует информировать Европейскую комиссию о решениях стран - членов ЕЭК ООН, касающихся содержания и дальнейшего развития инфраструктуры внутреннего водного транспорта (сеть СМВП, Перечень основных характеристик и параметров сети водных путей</p>	<p>Пятьдесят второй сессии Рабочей группы был представлен первый доклад о ходе осуществления Программы действий НАЯДЫ (COM(2007) 770 final, Brussels, 5.12.2007) (ECE/TRANS/SC.3/2008/1).</p>

Пункты Бухарестской декларации	Меры, которые необходимо принять	Состояние дел
	<p>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).</p>	
	<p>3. Совместно с ЕС и международными финансовыми институтами организовать рабочее совещание по практической реализации рекомендаций, принятых Группой высокого уровня, о продлении основных трансъевропейских транспортных магистралей (ТЕС–Т) в 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 т.д.</p>	<p>Никакой конкретной деятельности.</p>

Пункты Бухарестской декларации	Меры, которые необходимо принять	Состояние дел
<p>8. 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.</p>	<p>Поручить секретариату ЕЭК ООН периодически приглашать для участия в работе различных вспомогательных 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.</p>	<p>Никакой конкретной деятельности.</p>
<p>10. 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.</p>	<p>1. 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>2/</sup>, включая участки прибрежных морских маршрутов.</p>	<p>Никакой конкретной деятельности.</p>

<sup>2/</sup> Роттердам – Северное море – Балтийское море – Волго-Балтийский водный путь – Волга – Дон – Азовское море – Черное море – Дунай – Рейн – Роттердам.

Пункты Бухарестской декларации	Меры, которые необходимо принять	Состояние дел
	2. Предусмотреть возможность разработки дополнительных положений к Соглашению СМВП, направленных на интеграцию внутреннего судоходства, перевозок "река-море" и малого каботаж.	Никакой конкретной деятельности.
11. 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.	1. Поощрять правительства стран-членов 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".	Никакой конкретной деятельности.
	2. Совместно с ЕС и речными комиссиями регулярно пересматривать стандарты по защите окружающей среды с учетом технического прогресса и постоянно возрастающих требований в этой области.	Никакой конкретной деятельности.

Пункты Бухарестской декларации	Меры, которые необходимо принять	Состояние дел
<p>14. 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".</p>	<p>Рекомендовать странам-членам учреждать в своих странах центры содействия развитию внутреннего водного транспорта и назначать национальных координаторов, что должно способствовать развитию эффективных механизмов взаимодействия между властями и сектором внутреннего транспорта и облегчит выработку политики, ориентированной на достижение конкретных результатов.</p>	<p>Никакой конкретной деятельности.</p>
<b>Развитие инфраструктуры и окружающая среда</b>		
<p>16. Министры, имея в виду сеть СМВП и ТЕС–Т, 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 году Группой высокого уровня, о продлении основных общеевропейских транспортных магистралей в соседние страны.</p>	<p>1. Продолжать совершенствование и текущее обслуживание современной и эффективной сети внутренних водных путей как ключевого элемента общеевропейской транспортной системы и базы для ее дальнейшего развития. Рассматривать устранение узких мест на внутренних водных путях категории Е в качестве ключевого вопроса для создания устойчивой и эффективной сети водных путей. С этой целью регулярно пересматривать "Перечень важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории Е".</p>	<p>Рабочая группа ведет перечень основных стандартов и параметров сети водных путей категории Е (Синяя книга) и перечень важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории Е (резолюция № 49). Новое издание Синей книги будет опубликовано в 2011 году. Поправки к резолюции № 49 представлены пятьдесят третьей сессии Рабочей группы (ECE/TRANS/SC.3/2008/7).</p>

Пункты Бухарестской декларации	Меры, которые необходимо принять	Состояние дел
	<p>2. Оценить практическую целесообразность создания водного соединения Днепр-Висла-Одер. Содействовать началу работы Группы докладчиков по данному вопросу в 2007 году.</p>	<p>Было проведено совещание экспертов по восстановлению водного пути Днепр-Висла-Одер, которое было приурочено к тридцать третьей сессии SC.3/WP.3, состоявшейся 16-18 июня 2008 года. На своей пятьдесят второй сессии Рабочая группа приняла к сведению сообщение Беларуси по вопросу о социальных, экологических и экономических последствиях восстановления этого водного пути и просила секретариат оказать Беларуси помощь в организации в 2008-2009 годах совещания экспертов по вопросу о дальнейшей оценке выполнимости этого проекта (ECE/TRANS/SC.3/181, пункт 9).</p>
<p>17. 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</p>	<p>1. Принятие каких-либо мер со стороны ЕЭК ООН не требуется. Вместе с тем Европейской комиссии, ЕЭК ООН и речным комиссиям следует поощрять правительства улучшать на национальном уровне технические параметры внутренних водных путей путем совершенствования их инфраструктуры и поддержания достаточных глубин в качестве возможной альтернативы строительству новой инфраструктуры других видов наземного транспорта.</p>	<p>Никакой конкретной деятельности.</p>



Пункты Бухарестской декларации	Меры, которые необходимо принять	Состояние дел
<p>гармонизации глубин судового хода на взаимосвязанных сетях внутренних водных путей с учетом экологических требований развития инфраструктуры.</p>	<p>2. Необходимо продолжить изучение вопросов финансирования развития внутренних водных путей. Некоторые основные положения, касающиеся распределения издержек между бенефициариями, а также основные экономические показатели развития инфраструктуры могли бы стать предметом Белой книги по финансированию инфраструктуры внутреннего водного транспорта.</p>	<p>Никакой конкретной деятельности.</p>
<p>19. 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.</p>	<p>Этот вопрос имеет практическое значение для политики правительств в области развития транспортного сектора в целом. Тем не менее в рамках Рабочей группы SC.3 целесообразно провести обмен мнениями по этому вопросу. Следует также организовать совместно с ЕС, ЕКМТ и речными комиссиями специальное рабочее совещание с участием представителей отрасли, портов и администраций внутренних водных путей (управляющих) в целях обсуждения и выработки возможных подходов к решению данной проблемы.</p>	<p>Никакой конкретной деятельности.</p>

Пункты Бухарестской декларации	Меры, которые необходимо принять	Состояние дел
<p>20. 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.</p>	<p>1. Продолжать работу по реализации "Руководящих принципов и рекомендаций для речных информационных служб" (РИС) на европейских внутренних водных путях на базе уже принятых стандартов.</p>	<p>Вопрос, касающийся РИС, регулярно включается в повестку дня Рабочей группы (SC.3) и Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3).</p>
	<p>2. 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.</p>	<p>Сообщения, касающиеся служб РИС в Украине, Хорватии и Сербии, были представлены на пятьдесят первой и пятьдесят второй сессиях Рабочей группы, на которых был также проведен обмен мнениями по вопросам их внедрения (ECE/TRANS/SC.3/178, пункт 27 и ECE/TRANS/SC.3/181, пункт 32).</p>
	<p>3. В течение 2007-2008 годов ЕЭК ООН следует завершить разработку всех стандартов, касающихся РИС, и создать механизм их регулярного обновления в сотрудничестве с ЕС, речными комиссиями и соответствующими международными группами экспертов.</p>	<p>На своей пятидесятой сессии Рабочая группа обновила резолюцию № 48, содержащую Рекомендацию, касающуюся системы отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства (СОЭНКИ ВС), и приняла резолюцию № 60 о Международных стандартах, касающихся извещений судоводителям и электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве, а также резолюцию № 63 о Международных стандартах для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях (ECE/TRANS/SC.3/174, пункты 44-52).</p>

<b>Пункты Бухарестской декларации</b>	<b>Меры, которые необходимо принять</b>	<b>Состояние дел</b>
<p>21. 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.</p>	<p>Рекомендовать Комитету ЕЭК ООН по экологической политике и его Отделу по окружающей среде, жилищному хозяйству и землепользованию подключиться к этой работе и наладить тесное сотрудничество с ЕКМТ и речными комиссиями.</p>	<p>На своей пятьдесят второй сессии Рабочая группа приняла к сведению Совместное заявление о руководящих принципах развития внутреннего судоходства и экологической защиты Дунайского бассейна (ECE/TRANS/SC.3/2008/17), которое было подготовлено Международной комиссией по защите Дуная (МКЗД), Дунайской комиссией и Международной комиссией для бассейна реки Сава. Рабочая группа рассматривает возможность принятия, на основе этого совместного заявления, резолюции, касающейся комплексного подхода к планированию, комплексных принципов планирования и критериев речного инжиниринга (ECE/TRANS/SC.3/181, пункты 48-50).</p>

-----