



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

Пятьдесят седьмая сессия

Женева, 16–18 октября 2013 года

Пункт 11 с) предварительной повестки дня

Проект программы работы,

двухгодичная оценка и план работы

Выбор темы для обсуждения на сессиях SC.3

Записка секретариата

I. Мандат

1. На своей сорок третьей сессии Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) предложила в дополнение к традиционной деятельности Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3 или Рабочей группы) заниматься на ежегодных сессиях SC.3 рассмотрением конкретных стратегических тем, которые имеют важное значение для внутреннего водного транспорта (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/86, пункт 55). Она сочла, что это будет способствовать дальнейшему укреплению и упорядочению деятельности ЕЭК ООН в области внутреннего водного транспорта в соответствии с решением Комитета по внутреннему транспорту и Белой книгой ЕЭК ООН по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе (ECE/TRANS/236, пункт 31).

2. Рабочей группе предлагается рассмотреть вопрос о выборе темы для обсуждения на своей пятьдесят восьмой сессии на основе предложений, сформулированных ниже. При этом Рабочая группа, возможно, пожелает учесть, что в качестве одной из интересных тем для обсуждения SC.3/WP.3 предложила рассмотреть роль прогулочного судоходства в общеевропейской перспективе с учетом того, что эта тема не обсуждается ни на одном из межправительственных форумов (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/86, пункт 56).

II. Предлагаемая процедура и темы для обсуждения на сессиях SC.3

3. Для того чтобы у SC.3 была возможность проанализировать изменения в области внутреннего судоходства на общеевропейском уровне, а также для оценки работы SC.3 в стратегическом контексте, тематические обсуждения предлагается проводить на ежегодных сессиях SC.3.
4. Для того чтобы задать направление для обсуждения, Рабочая группа могла бы выбирать для каждой сессии конкретную тему. Темы могут определяться Рабочей группой по окончании предыдущей сессии на основе постоянно обновляемого перечня.
5. Подготовка к обсуждению каждой темы и его проведение могли бы осуществляться под руководством модератора от какой-либо ведущей страны или организации в сотрудничестве с секретариатом и Председателем. Продолжительность таких тематических совещаний не должна превышать трех часов, и их можно было бы представить в отдельной программе.
6. Введением для обсуждения соответствующей темы могли бы стать короткие выступления одного или двух видных экспертов от стран – членов ЕЭК ООН, Европейской комиссии, речных комиссий, межправительственных организаций, неправительственных организаций или представителей данной отрасли. За этими выступлениями могло бы последовать обсуждение под руководством модераторов, которое завершалось бы выводами, сделанными Председателем. При рассмотрении назревающих вопросов и новых явлений следует проявлять гибкость.
7. Ниже представлен перечень возможных тем.

A. Интеллектуальные транспортные системы (ИТС): возможности и трудности для внутреннего водного транспорта

8. В области внутреннего водного транспорта ИТС получают развитие в виде речных информационных служб (РИС). Это согласованно функционирующие информационные службы, содействующие управлению движением судов и перевозками в сфере внутреннего судоходства, в том числе во взаимосвязи с другими видами транспорта.
9. Для упорядоченного внедрения РИС на общеевропейском уровне были разработаны всеобъемлющие Руководящие принципы ЕЭК ООН, включающие в себя принципы и общие требования для планирования, внедрения и оперативного использования РИС и сопутствующих систем. Эти Принципы были приняты SC.3 в качестве резолюции № 57, пересмотренной в 2011 году.
10. Руководящие принципы для РИС используются вместе с рядом международных стандартов и рекомендаций, разработанных ЕЭК ООН в тесном сотрудничестве с Европейским союзом и речными комиссиями. К ним относятся:
 - "Рекомендация, касающаяся системы отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства (СОЭНКИ ВС)" (резолюция № 48);
 - "Международные стандарты, касающиеся извещений судоводителям и электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве" (резолюция № 60);

- "Руководство и критерии для служб движения судов на внутренних водных путях" (резолюция № 58);
- "Международный стандарт для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях (VTT)" (резолюция № 63).

11. В рамках этого тематического блока можно было бы обсудить следующие вопросы:

- a) возможности:
 - i) преодоление языковых трудностей, испытываемых судоводителями в ходе международных перевозок по внутренним водным путям (пятиязычный Стандартный словарь-разговорник ЕЭК ООН для радиосвязи во внутреннем судоходстве, резолюция № 35, пересмотренная);
 - ii) решения в области ИТС, содействующие осуществлению перевозок по внутренним водным путям (поставщики услуг в области грузовых перевозок);
 - iii) ИТС и эффективность функционирования цепей поставок;
- b) трудности:
 - i) смешанные перевозки (грузовые и пассажирские суда, прогулочные суда и морские суда);
 - ii) требования, касающиеся конфиденциальности информации (маскировка инспекционными судами определенной информации, связанной с обнаружением и отслеживанием);
 - iii) юридические вопросы (обязательное использование АИС для внутреннего судоходства при осуществлении операций с опасными грузами).

В. Роль прогулочного судоходства в общеевропейском контексте

12. Большая часть флота на европейских внутренних водных путях представлена прогулочными судами. Для обеспечения безопасного и беспрепятственного движения по внутренним водным путям Рабочая группа рассмотрела ряд аспектов, связанных с прогулочным судоходством, и приняла следующие резолюции:

- "Европейская сеть прогулочного судоходства по внутренним водным путям" (AGNP) (резолюция № 52);
- "Малые суда, используемые исключительно для прогулочного судоходства" (резолюция № 41);
- "Международное удостоверение на право управления прогулочным судном" (резолюция № 40);
- "Международное удостоверение (международная карточка) для прогулочных судов" (резолюция № 13).

13. В 2010 году в ходе тридцать седьмой сессии SC.3/WP.3 Европейской ассоциацией лодочного спорта (ЕАЛС) было организовано специальное рабочее совещание по прогулочному судоходству под названием "Прогулочное плавание в регионе ЕЭК ООН: его роль и влияние". Было представлено два доклада:

а) "Экономические выгоды прогулочного плавания по водным путям – опыт Соединенного Королевства" (Мартин Кларк, директор, "Джейкобз инжиниринг"); и

б) "Финансирование региональных внутренних водных путей" (Николас ван Ламсверде, директор, "Нидерландские водные пути для прогулочного плавания").

14. В рамках этого тематического блока можно было бы далее обсудить следующие вопросы:

а) влияние прогулочного судоходства на окружающую среду;

б) развитие инфраструктуры внутренних водных путей, используемых для прогулочного судоходства;

с) содействие развитию прогулочного судоходства.

С. Внутренний водный транспорт в рамках глобальных цепей контейнерных перевозок

15. В стоимостном выражении на контейнерные перевозки приходится более трети объема международной торговли. Существует потребность в более эффективной интеграции внутреннего водного транспорта в глобальные цепи контейнерных перевозок и в развитии связей между важными европейскими морскими портами и обслуживаемыми ими внутренними регионами.

16. В Перечне основных стандартов и параметров сети водных путей категории "Е" ЕЭК ООН ("Синей книги"), пересмотренном в 2012 году, помимо прочего, приводятся технические характеристики портов внутреннего плавания, имеющих международное значение. Согласно этим данным, 20-футовые контейнеры могут обрабатываться в 179 из 446 внутренних портов международного значения, из которых 144 могут также обрабатывать 40-футовые контейнеры. Увеличение числа внутренних портов, оснащенных надлежащими средствами для обработки контейнеров, позволило бы повысить конкурентоспособность отрасли в целом.

17. В рамках этого тематического блока можно было бы обсудить следующие вопросы:

а) капиталовложения в объекты внутренних портов, предназначенные для обработки контейнеров;

б) перевозка и обработка 45-футовых контейнеров ИСО и контейнеров, ширина которых соответствует ширине поддонов;

с) сотрудничество между морскими и внутренними портами.

Д. Перспективы плавания "река-море" (согласование положений, касающихся судов и внутренних водных путей)

18. Суда смешанного "река-море" плавания играют важную роль в перевозках по внутренним водным путям в ряде государств – членов ЕЭК ООН, в частности в Российской Федерации и Украине. Использование судов типа "река-море" позволяет эффективно осуществлять транспортные операции между внутренними и морскими портами без перевалки грузов. Эти суда особенно подходят для международных перевозок, поскольку они могут использоваться

круглый год. Вместе с тем заход судов типа "река-море" в некоторые европейские порты сопряжен с проблемами из-за отсутствия международных правил для судов этих типов.

19. В 2011 году Рабочая группа приняла новую главу 20 В по особым положениям, применимым к судам "река-море" плавания, для включения в резолюцию № 61 (ECE/TRANS/SC.3/2011/9/Add.2). В этой главе термин "судно "река-море" плавания" определяется как судно, предназначенное для эксплуатации на внутренних водных путях и пригодное для ограниченной эксплуатации в море.

20. По данным Европейского союза речного и прибрежного транспорта (ЕСРПТ), на европейском континенте в эксплуатации находится более 2 000 судов типа "река-море".

21. В рамках этого тематического блока можно было бы обсудить следующие вопросы:

- a) обмен опытом по эксплуатации судов типа "река-море" во внутреннем судоходстве;
- b) разработка маршрутов "река-море" в контексте СМВП (например: "Река Дон – Азовское море – Черное море – Днепр – Дунай"; "Гвадалквивир – прибрежный маршрут Е60 – река Дуро – река Жиронда – река Луара – река Сена (Е80)" и т.д.);
- c) более эффективное использование морских перевозок на короткие расстояния, включая перевозки "река-море";
- d) решение юридических вопросов, связанных с перевозками "река-море" в международном контексте.

Е. Морские порты и их стратегии развития внутреннего судоходства

22. В морских портах внутреннее судоходство является экологически чистой альтернативой автомобильному транспорту и позволяет избегать заторов на основных магистралях. Роттердам (Нидерланды), крупнейший контейнерный порт Европы, планирует осуществлять 40% контейнерных перевозок во внутренние районы и обратно баржами.

23. В этой связи напоминается о том, что проведенная в 2006 году Бухарестская конференция министров предложила 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 типа "река-море".

24. В рамках этого тематического блока можно было бы обсудить следующие вопросы:

- a) перегруженность морских портов и маршрутов, соединяющих их с внутренними регионами;
- b) оптимизация заходов в порты и консолидация грузов;
- c) снижение портовых сборов для судов внутреннего плавания и судов типа "река-море" для содействия развитию перевозок этими судами.

Е. Прочие вопросы

25. Рабочая группа, возможно, пожелает предложить другие актуальные темы для обсуждения.
