



---

## **Европейская экономическая комиссия**

### **Комитет по внутреннему транспорту**

#### **Рабочая группа по внутреннему водному транспорту**

##### **Шестидесятая сессия**

Женева, 2–4 ноября 2016 года

Пункт 5 предварительной повестки дня

**Последующая деятельность в контексте**

**Белой книги ЕЭК ООН по эффективному**

**и устойчивому внутреннему водному транспорту**

**в Европе: новая стратегия и круг ведения SC.3**

### **Замечания относительно предложения по новой стратегии для Рабочей группы по внутреннему водному транспорту**

#### **Записка секретариата**

## **I. Мандат**

1. Настоящий документ представляется в соответствии с пунктом 5.1 направления деятельности 5 «Внутренний водный транспорт» программы работы на 2016–2017 годы (ECE/TRANS/2016/28/Add.1), утвержденной Комитетом по внутреннему транспорту на его семьдесят восьмой сессии 26 февраля 2016 года.

2. На своей сорок девятой сессии Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) продолжила обсуждение проекта новой стратегии для Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3), содержащегося в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/10, и просила участников представить секретариату свои замечания не позднее 31 июля 2016 года (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/98, пункт 20).



3. В настоящем документе воспроизводятся общие замечания Франции<sup>1</sup>, Германии<sup>2</sup>, Украины<sup>3</sup>, Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР)<sup>4</sup> и Евразийской экономической комиссии (ЕАЭК)<sup>5</sup> по поводу проекта новой стратегии для SC.3 и ее круга ведения, а также замечания относительно конкретных пунктов документа ECE/TRANS/SC.3/2016/10<sup>6</sup>.

## II. Общие замечания

### A. Центральная комиссия судоходства по Рейну

4. ЦКСР поддерживает обзор круга ведения SC.3 Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) и подготовку предлагаемой стратегии.

5. Условия и состояние внутреннего судоходства, в частности его организационная структура в Европе, значительно изменились за минувшие годы. ЦКСР придерживается мнения о том, что рационализация деятельности ЕЭК ООН на международном уровне в целях сосредоточения внимания на решении задач, которые приносят государствам-членам и заинтересованным субъектам дополнительные преимущества, будет особенно полезна.

6. Замечания ЦКСР касаются следующих трех аспектов:

- a) общеевропейский масштаб деятельности ЕЭК ООН;
- b) задачи ЕЭК ООН в плане согласования нормативно-правовой базы;
- c) внимание, которое ЕЭК ООН может придать всемирной значимости внутреннего водного транспорта (ВВТ).

ЦКСР намерена осветить по каждому из этих аспектов ту практическую пользу, которую, по ее мнению, может принести работа ЕЭК ООН.

7. С начала нынешнего столетия произошли важные изменения, касающиеся указанных аспектов. Расширение Европейского союза (ЕС), либерализация рынков ВВТ в Европе, а также соединение бассейнов Рейна и Дуная в значительной степени способствовали признанию данного вида транспорта на европейском уровне. Это признание отражается в той роли, которую играет ВВТ в деле организации европейской транспортной сети, направленной на интеграцию региональных и национальных экономических систем Европы. Таким образом, в настоящее время данному виду транспорта уделяется гораздо больше внимания на политическом уровне. В результате по сравнению с прошлым веком на европейском уровне можно наблюдать значительное повышение активности в областях научных исследований и разработок и интеграции новых технологий.

---

<sup>1</sup> Сообщение от 31 июля 2016 года.

<sup>2</sup> Сообщение от 28 июля 2016 года.

<sup>3</sup> Сообщение от 30 июня 2016 года.

<sup>4</sup> Сообщение от 13 июня 2016 года (представлено на английском и французском языках).

<sup>5</sup> Справочный документ № 20-130 от 21 июля 2016 года.

<sup>6</sup> Замечания, полученные секретариатом для сорок восьмой и сорок девятой сессий SC.3/WP.3 воспроизводятся в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/2, неофициальных документах SC.3/WP.3 № 9 и 31 (2016 год).

8. В то же время правительства настроены всячески поддерживать эти изменения на национальном, европейском и международном уровнях. В этой связи была проведена соответствующая рационализация методов работы, в том числе на международном уровне.

## 1. **Общеввропейский аспект**

9. В общем контексте активизации деятельности на международном, в частности европейском, уровне представляется, что общеевропейский аспект работы ЕЭК ООН недостаточно заметен для проведения соответствующих мероприятий. Так, каждый раз, когда общеевропейский аспект затрагивался на конференциях (состоявшихся в 2001 году в Роттердаме и в 2006 году в Бухаресте), в ходе деятельности по реализации выводов, сделанных на этих конференциях, никак не удавалось обеспечить достаточный уровень осязаемости стратегической базы в порядке удовлетворения ожиданий и реализации поставленных целей. В этой связи ЦКСП считает, что ЕЭК ООН было бы полезно провести дополнительный анализ с учетом вышеупомянутых изменений. Возможно, это поможет ей дать необходимые руководящие указания в отношении более решительного подхода на общеевропейском уровне.

## 2. **Согласование нормативно-правовой базы: новая система руководства**

### *Единые стандарты, разработанные и принятые КЕСНИ*

10. Всеобъемлющее рассмотрение общеевропейского аспекта также могло бы создать возможность выработки соответствующих руководящих указаний на предмет согласования нормативно-правовой деятельности. Когда в документе ЕЭК ООН говорится о нормативно-правовой деятельности или оказываемой ей поддержке, в нем могла бы содержаться прямая ссылка на существующие механизмы и структурные изменения, наблюдаемые на европейском уровне. В данном контексте было бы целесообразно упомянуть о Европейском комитете по разработке стандартов в области внутреннего судоходства (КЕСНИ) и о его уже принятых или будущих стандартах. Работа КЕСНИ принесла первоначальный осязаемый результат в виде европейского стандарта, устанавливающего технические требования для судов внутреннего плавания (ЕС-ТТСВП).

11. В своих нормативно-правовых актах ЕС и ЦКСП будут ссылаться на общие стандарты, разработанные и принятые КЕСНИ. Другим государствам и международным организациям, в частности ЕЭК ООН (см. сообщение по программе НАЯДЫ II), предлагается поступать аналогичным образом, поскольку КЕСНИ, участниками которого являются ЕС и государства – члены ЦКСП, открыта для всех стран и международных организаций, уделяющих особое внимание европейскому внутреннему судоходству.

12. Соответствующая нормативно-правовая база на уровне ЕС и ЦКСП вступит в силу в ближайшем будущем и станет отправной точкой для этой инновационной инициативы в области законодательства и руководства.

13. Данный процесс, который еще продолжается, предусматривает более устойчивое руководство внутренним судоходством в Европе и, по всей видимости, в некоторой степени соответствует мнениям, высказанным в докладе ЕСВС<sup>7</sup> за 2005 год.

<sup>7</sup> Доклад Группы по европейской структуре внутреннего судоходства (Группа ЕСВС).

14. Не вызывает сомнений тот факт, что ЕЭК ООН, равно как и ЦКСР и ее государства-члены, стремится выявить наиболее эффективную и результативную рабочую практику, с тем чтобы избежать дублирования усилий и увеличить преимущества, предлагаемые согласованными стандартами, разработанными и принятыми КЕСНИ. Поэтому ЕЭК ООН могла бы рассмотреть возможность прекращения работы SC.3 в тех областях, которыми занимается КЕСНИ, в частности в отношении технических требований, применяемых к судам внутреннего плавания и плавсоставу. При необходимости ЕЭК ООН могла бы рассмотреть возможность ссылки на согласованные стандарты, принятые КЕСНИ.

15. Следует отметить, что ЕС-ТТСВП также представляет собой значимый инструмент для повышения экологичности флота, например, посредством создания соответствующей правовой базы для использования сжиженного природного газа (СПГ). ЦКСР и ЕС, как совместно, так и самостоятельно, осуществляют иные важные виды деятельности в поддержку устойчивого внутреннего судоходства. Объединение сил в результате сотрудничества с ЕЭК ООН, с тем чтобы избежать дублирования усилий и воспользоваться общей динамикой, могло бы принести сектору несомненную пользу.

### **3. Европейская база данных о судах внутреннего плавания**

16. Что касается Европейской базы данных о корпусах судов (ЕБДК), то в этой связи следует подчеркнуть, что ЕБДК является обязательным инструментом, разработанным и применяемым на основе директивы 2006/87/ЕС и Рейнских правил освидетельствования судов (РПОС). Согласно статье 2.18 приложения II директивы, данные ЕБДК могут использоваться компетентными органами стран – членов ЕС и Договаривающимися государствами Мангеймской конвенции исключительно в целях осуществления административных мер для поддержания безопасности и удобства судоходства. Кроме того, отмечается, что ЕС-ТТСВП определяет те данные, которые должны храниться в ЕБДК. В этой связи представляется, что нынешнее правовое положение не дает возможности применить эту базу данных в общеевропейском масштабе.

### **4. Прогулочное судоходство**

17. Некоторые аспекты внутреннего судоходства в настоящее время никакими учреждениями в Европе конкретно не изучаются. SC.3 могла бы рассмотреть возможность осмысления подобных вопросов, таких как прогулочное судоходство. Важность прогулочного судоходства растет, в связи с чем можно было бы при необходимости попытаться решить на международном, а точнее на общеевропейском уровне прежде всего проблему сертификации шкиперов прогулочных судов.

### **5. Речные информационные службы**

18. Речные информационные службы (РИС) имеют большую стратегическую ценность для развития внутреннего судоходства. Данная работа определяется главным образом технологиями и широко поддерживается европейскими программами разработки соответствующих методологий и документов. Руководящие органы и специализированные организации и отрасли промышленности играют важную роль в этой области. Так, надлежащие механизмы должны давать возможность консолидации мер и их реализации на различных уровнях (промышленность, организации и органы власти).

19. ЦКСР считает, что наилучший подход к разработке подобных механизмов должен ориентироваться на концепцию коридоров и основываться на согласо-

ванных стандартах РИС. В любом случае необходимо избегать дублирования усилий. С этой целью можно рассмотреть возможность сосредоточения деятельности на уровне тех организаций, которые, с одной стороны, имеют нормативно-правовые полномочия и неоспоримый статус, а с другой стороны – обладают необходимыми экспертными знаниями.

#### **6. Требования полиции**

20. Что касается Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) и Сигнализации на внутренних водных путях (СИГВВП), то ЦКСР, считая проведенное согласование Рейнских правил судовой полиции и ЕПСВВП удовлетворительным, тем не менее сомневается в продуктивности дальнейших шагов в данной области и полностью поддерживает решение ЕЭК ООН не учреждать специализированную рабочую группу или группу экспертов.

21. Перевод пятой редакции ЕПСВВП на немецкий язык мог бы быть полезен, но только при наличии возможности обновлять его в соответствии с вариантами на других языках.

22. Польза от предложенного видеофильма общего характера о работе ЕПСВВП не очевидна. Тем не менее правительства и заинтересованные субъекты, безусловно, положительно оценили бы выпуск видеофильма или иных информационных материалов в поддержку безопасности прогулочного судоходства с учетом взаимодействия с промышленной деятельностью судоходной отрасли.

#### **7. Транспортное право**

23. Что касается флота судов внутреннего плавания, то ЕЭК ООН могла бы рассмотреть возможность направления своих сил на решение вопросов применения Конвенции по обмеру судов внутреннего плавания, а также Конвенции о регистрации судов внутреннего плавания, эффективность которых можно было бы повысить. С момента их разработки в пятидесятых годах прошлого века произошли важные изменения, в то время как их осуществление и обновление заметно отстали от реальной ситуации. В частности, как и в других секторах, значительное развитие претерпела роль владельца судна в деле его эксплуатации.

24. Существующие конвенции в области транспортного права, как представляется, соответствуют потребностям в согласовании правовой основы. Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ) 2000 года («Будапештская конвенция») является примером широкого применения этого договора в общеевропейском масштабе, и ожидается, что Страсбургская конвенция об ограничении ответственности во внутреннем водном судоходстве (КОВС) 2012 года также получит необходимое признание европейскими государствами в целях ее эффективного осуществления. ЦКСР неизвестно о существовании иных потребностей в этой области транспортного права, поэтому любые инициативы представляются излишними, в особенности в отношении прежних нератифицированных конвенций.

#### **8. Всемирный аспект ВВТ**

25. ЦКСР весьма приветствует формирование более широкой концепции, охватывающей основные системы ВВТ в мире. Так, развитие различных регионов ВВТ или, по крайней мере, политическая осведомленность о потенциале

данного вида транспорта могут вполне оправдать ту или иную специальную инициативу, направленную на повышение его заметности на мировом уровне. Скромную попытку ЦКСР, инициированную в рамках Всемирного форума по водным ресурсам, состоявшегося в Марселе в 2012 году, и завершившуюся «ВСВС», также следует понимать в подобном ключе. Руководящая роль ЕЭК ООН в данном процессе предопределена, поскольку Комиссия является единственной международной организацией, имеющей глобальный мандат в сфере транспорта. Возможные дальнейшие шаги, касающиеся инициативы ЕЭК ООН в отношении проведения в 2016 или 2017 году глобальной конференции по ВВТ, ожидаются с большим интересом.

26. В данном контексте следует заметить, что сейчас основное внимание в секторе внутреннего судоходства в плане размеров флота, а также пропускной способности и масштабов сети внутренних водных путей, несомненно, сосредоточено на Азии, и в частности на Китае. Учет Китая и других регионов Азии, а также стран Северной и Южной Америки при проведении анализа на глобальном уровне мог бы в значительной степени способствовать формированию необходимой осведомленности и заинтересованности при рассмотрении деятельности ООН в этом направлении.

## **В. Украина**

27. Украина в целом поддерживает проект, изложенный в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/10. Некоторые незначительные замечания приведены в таблице ниже.

28. Украина придерживается мнения о том, что деятельность SC.3, касающаяся технических стандартов для судов внутреннего плавания, замораживать не следует, поскольку это повлечет за собой определенные последствия для разработки и согласования правовой базы, в частности в странах, не входящих в ЕС.

## **С. Евразийская экономическая комиссия**

29. Департамент транспорта и инфраструктуры ЕАЭК поддерживает проект стратегии в области внутреннего водного транспорта на 2016–2021 годы, подготовленный и представленный секретариатом ЕЭК ООН для сорок девятой сессии SC.3/WP.3, с учетом потребности в подготовке более долгосрочной стратегии в будущем.

## **Д. Франция**

30. Стратегия, предлагаемая ЕЭК ООН, может привести к дублированию работы, выполняемой Европейским комитетом по разработке общих стандартов в области внутреннего судоходства (КЕСНИ). В частности, это справедливо для таких тем, как:

- технические требования к судам;
- квалификация членов экипажа;
- использование сжиженного природного газа (СПГ) для обеспечения движения судов.

31. Подобного дублирования необходимо избежать по следующим причинам:

а) государства-члены располагают ограниченным числом экспертов и объемом средств для работы по указанным весьма техническим вопросам. Таким образом, необходимо обдумать оптимальное использование имеющихся ресурсов;

б) что касается технических требований, то ЕЭК ООН планирует продолжать обновлять резолюцию № 61, хотя в этом плане существует соответствующий технический стандарт (под названием ЕС-ТТСВП), принятый в рамках КЕСНИ и призванный служить в качестве правовой основы для Европейского союза и ЦКСР начиная с 2018 года. Поэтому резолюция № 61 представляет интерес только для государств, которые не являются членами Европейского союза и ЦКСР. Было бы желательно внимательно рассмотреть ограниченный перечень государств – членов ЕЭК ООН, пользующихся указанной резолюцией. В этой связи в настоящее время в рамках Дунайской комиссии ведутся обсуждения в целях принятия соответствующей рекомендации об использовании стандарта ЕС-ТТСВП. Кроме того, Сербия уже применяет законодательство Европейского союза на своих внутренних водных путях и поэтому может предпочесть применение стандарта ЕС-ТТСВП в будущем. Тогда стандарт ЕС-ТТСВП будет применяться на всех взаимосвязанных европейских водных путях и тем самым способствовать согласованию действующих правил. Таким образом, практическая польза резолюции № 61 для европейской сети водных путей является весьма незначительной. Резолюция может представлять интерес для стран Центральной Азии или Северной Америки, однако вероятность того, что суда этих государств будут ходить по европейской сети, ничтожно мала.

32. Таким образом, Франция считает, что было бы предпочтительно сосредоточить усилия ЕЭК ООН на других областях деятельности. В целях обеспечения грамотного управления Франция призывает ЕЭК ООН избегать любого дублирования работы, выполняемой КЕСНИ, посредством исключения или сведения к абсолютному минимуму отражения в ее стратегии вопросов, связанных с техническими требованиями и профессиональной квалификацией. Кроме того, Франция предлагает ЕЭК ООН ссылаться на стандарты, разработанные в рамках КЕСНИ, и активно участвовать в выполняемой им работе.

33. В правовой базе Европейского союза и ЦКСР также устанавливаются стандарты для речных информационных служб (РИС), которые должны в обязательном порядке соблюдаться их государствами-членами. Что касается РИС, то, как показали некоторые проекты, подход, основанный на концепции коридоров, вполне оправдан в силу различия местных условий. Поэтому Франция призывает ЕЭК ООН продолжать поощрять технологии, связанные с РИС, в том числе для внутреннего прогулочного судоходства, однако ограничить свою деятельность по разработке или публикации стандартов РИС.

34. Что касается радиообмена, то специализированным учреждением Организации Объединенных Наций по вопросам информационно-коммуникационных технологий является Международный союз электросвязи. Его Регламент радиосвязи применяется 193 государствами-членами и включает в себя региональные вариации. ЕЭК ООН было бы неуместно вести конкретную работу в данной сфере.

35. С другой стороны, чрезвычайно важно, чтобы ЕЭК ООН инициировала или продолжала стратегическое и оперативное сотрудничество с другими континентами, в частности с Азией, с тем чтобы воспользоваться мнением их стран по вышеуказанным вопросам.

36. И наконец, одним из динамичных секторов судоходства по внутренним водным путям является прогулочное судоходство. Тем не менее ряд его аспектов в настоящее время конкретно не изучается никакими учреждениями в Европе. Возможно, SC.3 пожелает рассмотреть подобные вопросы, например проблему сертификации судоводителей прогулочных судов или аварийно-спасательного оборудования судна.

## **Г. Швейцария**

37. Стратегия, предлагаемая ЕЭК ООН, может привести к дублированию работы, выполняемой Европейским комитетом по разработке общих стандартов в области внутреннего судоходства (КЕСНИ). В частности, это справедливо для таких тем, как технические требования к судам и квалификация членов экипажа. Подобного дублирования необходимо избежать по следующим причинам:

а) государства-члены располагают ограниченным числом экспертов и объемом средств для работы по указанным весьма техническим вопросам. Таким образом, необходимо обдумать оптимальное использование имеющихся ресурсов;

б) что касается технических требований, то ЕЭК ООН планирует продолжать обновлять резолюцию № 61, хотя в этом плане существует соответствующий технический стандарт (под названием ЕС-ТТСВП), принятый в рамках КЕСНИ и призванный служить в качестве правовой основы для Европейского союза и ЦКСР начиная с 2018 года. Поэтому резолюция № 61 представляет интерес только для государств, которые не являются членами Европейского союза и ЦКСР. Было бы желательно внимательно рассмотреть ограниченный перечень государств – членов ЕЭК ООН, пользующихся указанной резолюцией и готовых инвестировать средства в подобную работу. В будущем ЕС-ТТСВП может применяться либо в качестве обязательного стандарта, либо в форме рекомендации для всех европейских взаимосвязанных водных путей и тем самым способствовать согласованию нормативно-правовых актов. Таким образом, практическая польза резолюции № 61 для европейской сети водных путей является весьма незначительной.

38. В целях обеспечения грамотного управления Швейцария призывает ЕЭК ООН избегать любого дублирования работы, выполняемой КЕСНИ, посредством исключения или сведения к абсолютному минимуму отражения в ее стратегии вопросов, связанных с техническими требованиями и профессиональной квалификацией. Кроме того, Швейцария предлагает ЕЭК ООН ссылаться на стандарты, разработанные в рамках КЕСНИ, и активно участвовать в выполняемой им работе.

39. В правовой базе ЦКСР также устанавливаются стандарты для речных информационных служб (РИС), которые должны в обязательном порядке соблюдаться на швейцарской части Рейна. Что касается РИС, то, как показали некоторые проекты, в силу различия местных условий подход, основанный на концепции коридоров, вполне оправдан. Поэтому Швейцария призывает ЕЭК ООН продолжать поощрять технологии, связанные с РИС, в том числе для внутреннего прогулочного судоходства, однако воздержаться от инвестирования в разработку или публикацию стандартов РИС.

40. Что касается радиообмена, то специализированным учреждением Организации Объединенных Наций по вопросам информационно-коммуникационных технологий является Международный союз электросвязи. Его Ре-



гламент радиосвязи применяется 193 государствами-членами и включает в себя региональные вариации. ЕЭК ООН было бы неуместно вести конкретную работу в данной сфере.

41. С другой стороны, Швейцария выступает за то, чтобы ЕЭК ООН инициировала или продолжала стратегическое и оперативное сотрудничество с другими континентами, в частности с Азией, с тем чтобы воспользоваться мнением их стран по вышеуказанным вопросам.

42. И наконец, одним из динамичных секторов судоходства по внутренним водным путям является прогулочное судоходство. Тем не менее ряд его аспектов в настоящее время конкретно не изучается никакими европейскими или общеевропейскими учреждениями. Возможно, SC.3 пожелает осмыслить прогулочное судоходство, например проблему сертификации судоводителей прогулочных судов.

## II. Замечания по конкретным пунктам проекта новой стратегии SC.3 и ее круга ведения

*ECE/TRANS/SC.3/  
WP.3/2016/10*

	<i>Автор</i>	<i>Предложение по поправке</i>	<i>Замечание автора</i>
Пункт 6	Германия	Исключить первую и пятую втяжки.	Вопрос о том, каким образом ЦУР будут достигаться на региональном уровне, по-прежнему остается открытым и должен быть рассмотрен после принятия решения Нью-Йорком и Исполкомом.

Пункт 7 (предлагаемые действия)

Действие 3	Германия	Исключить.	
Действие 4	Германия	Первая втяжка: в конце добавить слова: «с учетом работы других международных органов, таких как КЕСНИ».	
	Франция	Первая втяжка: в конце добавить слова: «на основе работы других международных структур, в частности Европейского комитета по разработке стандартов в области внутреннего судоходства (КЕСНИ)».	
	Германия	Третья втяжка: исключить.	Для решения вопросов безопасности требуется двух-этапный подход: на первом этапе необходимо знать, существует ли проблема безопасности и какова степень ее серьезности. Только потом, на втором этапе, можно рассматривать какие-либо необходимые действия. В це-

ECE/TRANS/SC.3/ WP.3/2016/10	Автор	Предложение по поправке	Замечание автора
			лом, Германия занимает весьма осторожную позицию в отношении включения данной темы.
Действие 6	Германия	Исключить.	
Действие 7	Германия		<p>Во избежание дублирования усилий просьба также учитывать действия на уровне ЕС, в частности проект Trecvet: <a href="https://www.trecvet.eu/">https://www.trecvet.eu/</a>.</p> <p>Данный проект, финансируемый за счет средств ЕС, должен дать возможность сравнивать удостоверения разных государств на право управления различными спортивными катерами, использование которых поощряется в сфере «малых коммерческих судов».</p>
Действие 8	Германия	Первая втяжка	Полная поддержка
	ЕАЭК	Вторая втяжка: добавить слова «Евразийским экономическим союзом (ЕЭАС)» после слов «речными комиссиями».	
	Германия	Третья втяжка	Цель и основная тема конференции должны быть определены на раннем этапе, с тем чтобы привлечь к участию в ней представителей высокого уровня.
Пункт 10	Германия, Франция	Изменить первое предложение: «SC.3 рекомендовала учесть в новой стратегии и КВ следующее».	
	Германия	Исключить подпункт с).	
Пункт 13	Германия	В конце добавить слова: «Тем не менее ЕС-ТТСВП в первую очередь могли бы стать хорошей отправной точкой для дальнейших обсуждений с учетом того, что стандарты КЕСНИ, перенесенные в законодательство ЕС/ЦКСР, являются обязательными для государств-членов ЕС/ЦКСР».	
	Франция	В последнем предложении исключить слова «пересмотрена и/или».	

<i>ECE/TRANS/SC.3/ WP.3/2016/10</i>	<i>Автор</i>	<i>Предложение по поправке</i>	<i>Замечание автора</i>
Пункт 14	Франция	В конце добавить слова: «В этой связи Франция предлагает использовать стандарты, принятые КЕСНИ, в качестве основы для деятельности SC.3».	
Пункт 15	Германия	Четвертое предложение	Полная поддержка
Пункт 19	Германия	Изменить первое предложение: «Деятельность ЕЭК ООН по поощрению РИС дополняет работу...».	
		Изменить последнее предложение: «Было бы желательно полноценное взаимодействие между важнейшими субъектами в этой области, в том числе между международными группами экспертов по РИС, ЕС и ЦКСР».	
	Франция	Изменить: «Деятельность ЕЭК ООН по поощрению РИС дополняет работу по разработке технических требований для внутреннего судоходства. Франция и ЦКСР считают, что подход, сосредоточенный на транспортных коридорах и основанный на согласованных стандартах РИС, является наилучшим. В любом случае, следует избегать дублирования усилий. С этой целью можно рассмотреть возможность сосредоточения/концентрации деятельности на уровне тех организаций, которые, с одной стороны, имеют нормативно-правовые полномочия и неоспоримый статус, а с другой стороны – обладают необходимыми экспертными знаниями. Было бы желательно полноценное взаимодействие между важнейшими субъектами в этой области, в том числе между международными группами экспертов по РИС, ЕС и ЦКСР».	

#### **Пункт 21, таблица и приложение 1 (круг ведения)**

Добавить новый пункт 5 в части II	Германия	Секретариат по крайней мере за шесть (6) недель до начала сессии рассылает уведомления о дне открытия соответствующей сессии, а также экземпляр предварительной повестки дня. Основные документы, относящиеся к каждому из пунктов предварительной повестки дня сессии, должны быть размещены на вебсайте SC.3 в Интернете не позднее, чем за шесть (6) недель до
-----------------------------------	----------	---

<i>ECE/TRANS/SC.3/ WP.3/2016/10</i>	<i>Автор</i>	<i>Предложение по поправке</i>	<i>Замечание автора</i>
		открытия сессии. Участники (государства-члены) могут распространять неофициальные документы до начала или в ходе сессии с разрешения Председателя в консультации с секретариатом. Такие неофициальные документы должны касаться пунктов принятой повестки дня соответствующего заседания. По возможности секретариат распространяет неофициальные документы на веб-сайте SC. 3 в Интернете.	
Направление деятельности 1 с)	Франция	Изменить начало первого предложения: «Регулярно публиковать обновленную информацию о стратегии и стратегические документы...».	
Направление деятельности 1 d)	Германия	Исключить.	
	Франция	Исключить.	Данный вопрос подпадает под юрисдикцию стран.
	Украина	Нуждается в разъяснении.	Данный пункт представляется не вполне ясным в плане координации мер для содействия развитию внутреннего водного транспорта и сосредоточения внимания на статистике.
Действие 2 с)	Украина	Заменить планы действий по устранению конкретных узких мест и заполнению недостающих звеньев перечнем узких мест и недостающих звеньев.	Подготовка конкретных планов действий по устранению конкретных узких мест и заполнению недостающих звеньев является обязанностью правительств, межправительственных комиссий и аналогичных органов.
Направление деятельности 3	Франция	Заменить слово «требований» словом «правил».	
Направление деятельности 3 а)	Германия	Отказаться от предлагаемой поправки или исключить слова «и вопросов безопасности».	
Направление деятельности 3 б)	Франция	В конце добавить слова: «на основе стандартов, принятых КЕСНИ».	

<i>ECE/TRANS/SC.3/ WP.3/2016/10</i>	<i>Автор</i>	<i>Предложение по поправке</i>	<i>Замечание автора</i>
Направление деятельности 3 с)	Франция	Добавить слова «и извлечения практической пользы» после слов «безопасности плавания»;  исключить слова «и взаимного признания на этой основе судебных свидетельств».	Взаимное признание судебных свидетельств уже рассматривается в международных нормативно-правовых актах, в частности в Европейской директиве по техническим предписаниям в отношении судов.
Направление деятельности 3 f)	Германия	Изменить: «Содействовать использованию речных информационных служб и обеспечивать форум для обмена информацией об изменениях и передовой практике в области внедрения РИС (сближение стран Восточной и Западной Европы)».	Значение термина «гармонизация служб радиокommunikации» остается неясным. Определение словосочетания «служба радиокommunikации» уже содержится в международном праве (Регламент радиосвязи/МСЭ; статья 1.19). По крайней мере, согласование голосовой связи на внутренних водных путях определяется Комитетом РСВВП/МСЭ.
	Франция	Добавить слова «применению коридорного подхода» после слов «коммуникационных технологий»;  исключить слова : «гармонизации служб радиокommunikации для сети внутренних водных путей категории E».	РСВВП уже существует, и МСЭ опубликовал Регламент радиосвязи, применимый в его 178 государствах-членах.
Направления деятельности 5, 5 а)	Германия	В конце добавить слова: «с учетом работы других международных органов, таких как КЕСНИ».	
Направление деятельности 5 а)	Франция	В конце добавить слова: «на основе стандартов, принятых КЕСНИ».	
Направление деятельности 5 b)	Германия, Франция	Исключить.	
Направление деятельности 6	Франция	Заменить слово «гармонизация» словами «содействие согласованию».	
Направление деятельности 7 с)	Германия	Исключить слова «на мировом уровне».	
	Франция	Исключить слова «на мировом уровне», «стимулирования совместных усилий при решении глобальных проблем и поощрения более широкой унификации и гармонизации».	