



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по внутреннему
водному транспорту****Шестидесятая сессия**

Женева, 2–4 ноября 2016 года

Пункт 6 d) предварительной повестки дня

**Европейская сеть внутренних водных путей:
надлежащее состояние судоходства на европейских
внутренних водных путях****Концепция надлежащего состояния судоходства
на европейских внутренних водных путях****Записка секретариата****I. Мандат**

1. Настоящий документ представлен 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. Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (здесь и далее SC.3) будет проинформирована по поводу исследования, касающегося надлежащего состояния судоходства на европейских внутренних водных путях, которое финансируется Европейской комиссией (ЕК). Понятие «надлежащее состояние судоходства» (НСС) было введено в Регламент ЕС № 1315/2013, который содержит руководящие принципы развития трансъвропейской транспортной сети (ТЕС-Т)¹. Статья 15.3 (b)² предусматривает, что государства – члены ЕС должны

¹ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32013R1315&from=EN>.

² Примечание секретариата: здесь и ниже содержатся ссылки на Регламент ЕС № 1315/2013.



обеспечивать техническое обслуживание внутренних водных путей, которые являются частью этой транспортной сети, с тем чтобы поддерживать надлежащее состояние судоходства в условиях соблюдения применимого природоохранного законодательства. Основные требования, предъявляемые к таким путям, строятся на основе классификации внутренних водных путей, предложенной в резолюции № 92/2 Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ) в 1992 году под названием «Новая классификация внутренних водных путей», которая получила отражение в Европейском соглашении о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП). Впоследствии ЕС поручил провести исследование по НСС, которое было начато в январе 2016 года.

3. В настоящем документе, который передается на обсуждение шестидесятой сессии SC.3, освещается содержание рабочего документа, представленного консорциумом³, который провел это исследование⁴.

4. SC.3 предлагается принять участие в обсуждении концепции НСС. SC.3 может, при желании, рассмотреть возможность согласования этой концепции с договорами ЕЭК ООН и разработки общего согласованного подхода на общеевропейском уровне и применимого к сети водных путей категории E.

II. Концепция надлежащего состояния судоходства

A. Цель и организация работы

5. Исследование по НСС проводится в рамках Регламента ЕС № 1315/2013, посвященного руководству по развитию трансъвропейской транспортной сети, который требует, чтобы вся основная и всеобъемлющая сеть ТЕС-Т была приведена в соответствие с параметрами НСС не позднее 2030 года. Цель этого исследования заключается в следующем:

- уточнить, в тесном сотрудничестве с соответствующими экспертами, приемлемую в целом концепцию того, что означает НСС;
- разработать соответствующую общую методологию, которая допускает достаточный уровень дифференцирования с учетом конкретных потребностей и транспортных характеристик; и
- определить техническое содержание, на котором строится концепция НСС.

6. Надзор за этим процессом осуществляет Руководящая группа под руководством ЕС в тесном сотрудничестве с речными комиссиями, такими как Центральная комиссия судоходства по Рейну (ЦКСР) и Дунайская комиссия (ДК). С соответствующей рабочей группой экспертов проводятся на регулярной основе консультации на основе двусторонних контактов, региональных рабочих совещаний, общеевропейских региональных совещаний и обзоров. По плану, это исследование продлится 20 месяцев и, как ожидается, завершится в октябре 2017 года.

³ В состав членов консорциума входят следующие организации: «СТС-Групп Холдинг», STC-NESTRA, PLANCO, «Вламсе Оверхейд», «Внутреннее судоходство – Европа» и «Виадонау».

⁴ Данное исследование продолжается; содержащиеся в нем мнения и подходы не обязательно отражают позицию ЕС и/или его государств-членов.

В. Предварительные мнения по подходу к НСС

7. В настоящее время есть целый ряд национальных и международных инициатив, направленных на дальнейшее развитие и улучшение условий бесперебойного и надежного судоходства по внутренним водным путям в Европе. Определение элементов и показателей НСС в ходе данного исследования будет производиться на основе подходов и выводов, сделанных, насколько это возможно, по итогам этих инициатив, с целью обеспечить эффективность и достичь поставленной цели. В качестве первого шага на пути к реализации этого исследования будет сначала определена, вместе с заинтересованными сторонами и экспертами, область применения концепции НСС в перспективе на 2030 год, а также возможность ее увязки с существующими или планируемыми инициативами. В этой связи в целях определения и обсуждения возможного взаимодействия может оказаться уместной и деятельность ЕЭК ООН.

8. Важным шагом в начале этого исследования явилось первое общеевропейское совещание по НСС, проведенное во время дней, посвященных ТЕС-Т (Роттердам, Нидерланды, 20 июня 2016 года), на котором была обсуждена потенциальная область применения НСС. Если говорить о возможных темах и элементах НСС в более широкой перспективе, то в качестве «основных элементов» были приняты размеры водных путей, которые определяют габариты и предельную осадку судов, и надежность этих параметров. Кроме того, было решено, что к числу основных элементов НСС следует также отнести вопросы пропускной способности, такие как периоды ожидания и часы работы шлюзов и мостов.

9. Определение НСС, которое в настоящее время предложено консорциумом, изложено в следующей редакции: «Надлежащее судоходство (НСС) позволяет экономичное, надежное и безопасное судоходство для пользователей по сети внутреннего водного транспорта в условиях устойчивости управления водными путями». Это означает, что НСС удовлетворяет нижеследующим критериям, предписанным Регламентом ЕС № 1315/2013:

а) во всеобъемлющую сеть внутренних водных путей ТЕС-Т включаются, как минимум, водные пути класса IV (статья 15.3 а)); отступления от требований, касающихся осадки 2,5 м и высоты прохода под мостами 5,25 м, в течение всего года, могут разрешаться ЕС на основе обоснованных критериев;

б) более высокие стандарты модернизации существующих водных путей и создания новых водных путей (статья 16 б)). Это предполагает, что на некоторых участках могут определяться другие целевые показатели, помимо габаритов внутренних водных путей, удовлетворяющих требованиям класса IV. Консорциум предлагает возложить эту задачу на национальные/региональные органы, ответственные за водные пути, на основе согласованных на международном уровне спецификаций (например, на основе классификации ЕКМТ) или на основе действующих в настоящее время международных соглашений (например, СМВП). Консорциум также предлагает учесть в процессе разработки концепции НСС минимальные стандарты развития системы НСС (см. пункт 19 ниже);

с) наличие речных информационных служб (РИС) на внутренних водных путях⁵, указанных в статье 15.3 с), и объектов инфраструктуры для альтернативных чистых видов топлива⁶, указанных в статье 39.2 b);

d) сохранение НСС (статья 15.3 b)) посредством решения задач по основным показателям, касающимся физической инфраструктуры и ее использования, а также определения других элементов НСС.

С. Концепция НСС, предложенная консорциумом

10. Концепция НСС, предложенная консорциумом по исследованию, показана на рисунке ниже. Элементы НСС должны быть разделены на две группы: основные элементы НСС (включая их показатели и ключевые показатели эффективности) и дополнительные элементы.



⁵ Директива Европейского парламента и Совета 2005/44/ЕС от 7 сентября 2005 года по согласованным услугам речных информационных служб (РИС) на внутренних водных путях Сообщества.

⁶ Директива 2014/94/EU Европейского парламента и Совета от 22 октября 2014 года о развертывании инфраструктуры для альтернативных видов топлива.

11. Основные элементы должны соответствовать следующим характеристикам:
- акцент на физическую инфраструктуру водного пути (стандартные условия судоходства для пользователей);
 - применимость ко всей сети водных путей ТЕС-Т;
 - непосредственная направленность на ТЕС-Т и/или СМВП;
 - применение критериев и целевых показателей SMART⁷; это позволило бы применить соответствующий количественный показатель, дающий возможность измерять НСС на уровне ЕС.
12. Приоритетные элементы были подтверждены Рабочей группой по НСС.
13. Таким образом, конкретные основные элементы включают:
- габариты судоходного фарватера на реках, каналах и озерах (глубина и ширина фарватера, высота прохода под мостами);
 - доступность физической инфраструктуры водного пути, определяемая посредством замера положения ежегодной отметки на целевых габаритах инфраструктуры по отношению к исходному уровню воды;
 - габариты шлюзов, судоподъемников и мостов;
 - доступность и пропускная способность шлюзов, судоподъемников и разводных мостов (часы работы, время закрытия, время ожидания до прохода через шлюзы и мосты).
14. Основные показатели, как предлагается, должны быть следующими:
- надежность судоходства на данном участке водного пути: продолжительность времени в процентах за год, в течение которого данный участок водного пути соответствует целевым габаритам и доступен на 100%;
 - среднее время ожидания перед шлюзами и мостами.
15. Целевые значения габаритов водных путей применительно к основным показателям должны соответствовать статьям 15.3 а) и 16 б). Консорциум предлагает применять в случае основных показателей доступности и пропускной способности целевые значения, согласованные на (транс-)национальном/региональном уровне и по секторам. Они разрабатываются в соответствии с минимальными стандартами (см. пункт 19 ниже). Эти основные показатели должны отслеживаться с помощью информационной системы ЕС в целях координации и поддержки политики ТЕС-Т (база данных TENtec)⁸.
16. В случае набора дополнительных элементов НСС применяются следующие характеристики:
- они относятся к широкому кругу вопросов (например, информация для пользователей, объекты вдоль водных путей и т.д.);
 - соответствие этих элементов может быть ограничено конкретными регионами, причем региональные различия могут быть существенными;

⁷ Специфичный, измеримый, приемлемый, реалистичный и ограниченный по времени.

⁸ http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/index_en.htm.

- конкретные регламенты, возможно, уже применяются к тому или иному дополнительному элементу или вопросу (например, директивы ЕС 2000/60/ЕС⁹ (Рамочная директива по воде), 2005/44/ЕС и 2014/94/EU (см. пункт 9 с) выше));
- критерии SMART могут не применяться, поскольку никакой европейский количественный критерий неприменим (например, для обеспечения хороших показателей достижения основных показателей более уместными могли бы быть качественные характеристики соответствующих процессов);
- эксперты Рабочей группы по НСС подтверждают их соответствие НСС.

17. Консорциум предлагает применять в случае дополнительных элементов целевые значения и цели, согласованные на (транс-)национальном/региональном уровне и по секторам. Они разрабатываются в соответствии с минимальными стандартами (см. пункт 19 ниже). В основу этих целевых показателей и целей должны быть положены руководящие принципы надлежащей практики, касающейся способов развития системы НСС, которые должны быть разработаны в процессе исследования. Эти руководящие принципы охватывают или содержат ссылки на соответствующие ценные источники данных о таких аспектах НСС, как, например, предоставление информации пользователям рек, озер и каналов, связь с пользователями данной реки и техническое обслуживание и организация эксплуатации водного пути. Данные руководящие принципы регулярно обновляются.

18. Критерии изъятия будут применяться¹⁰ в должным образом обоснованных случаях; они предоставляются государствам-членам на уровне ЕС в порядке отступления от минимальных требований к осадке (менее 2,50 м) и минимальной высоте прохода под мостами (менее 5,25 м) в течение 365 дней в году. Это может иметь отношение к местным условиям на соответствующих участках водного пути (например, гидрологическим или гидроморфологическим), экстремальным погодным условиям или требованиям в области охраны окружающей среды. В качестве общего подхода их необходимо согласовывать между затронутыми прибрежными государствами и в координации с ЕС после завершения процесса разработки минимальных стандартов системы НСС.

D. Минимальные стандарты разработки системы НСС

19. Минимальные стандарты разработки системы НСС и ее реализация к 2030 году будет предполагать процесс развертывания, который должен быть предложен консорциумом на транснациональном, национальном и/или региональном уровнях (например, в рамках речных комиссий). Эти минимальные стандарты будут определяться на основе соответствующих консультаций со всеми местными и иностранными пользователями с использованием межсекторального подхода в процессе разработки соответствующей программы конкретных целей, целевых показателей и мер по созданию механизма реализации системы НСС. Он будет учитывать:

⁹ Директива 2000/60/ЕС Европейского парламента и Совета от 23 октября 2000 года о создании основы действий Сообщества в области водопользования.

¹⁰ В соответствии с определением в статье 15.3 а).

- местные условия на соответствующих участках водного пути;
- экстремальные погодные условия;
- анализ затрат и выгод;
- природоохранные требования с учетом создания – там, где это возможно, – взаимосвязи с системой устойчивого планирования и технического обслуживания внутренних водных путей («работа с природой»);
- инновации и технический прогресс (дизайн судов, методы технического обслуживания и т.д.).

20. В перспективе работа будет сосредоточена на облегчении национальной и международной торговли и транспорта по водным путям в условиях обеспечения устойчивого водопользования.

21. Консорциум предлагает проводить регулярные трансграничные проверки и диалог в рамках процесса определения состояния различных основных и дополнительных элементов (например, состояние узких мест на водных путях и рассмотрение вопросов согласования работы по планированию проектов и проведению работ по техническому обслуживанию в пределах соответствующего коридора в целях обеспечения максимальной доступности водных путей для пользователей на устойчивой основе). Этот диалог предполагает привлечение организаций, которые отвечают за систему управления водными путями и техническое обслуживание, а также органов, занимающихся вопросами политики и финансирования, а равно пользователей рек, озер и каналов. Осуществление и эффективность мер будет контролироваться в целях поиска резервов для постоянного улучшения и осуществления упреждающих действий.

Е. Планируемая дальнейшая работа консорциума по исследованию

22. Первая оценка обеспечения НСС сети будет проводиться в качестве одного из компонентов данного исследования. Она будет иметь целью определить степень реализации концепции НСС в пределах сети внутренних водных путей ТЕС-Т по мере приближения 2030 года. Эта работа начнется в конце 2016 года на основе результатов текущего сбора данных для базы данных TENtec и в тесном сотрудничестве с соответствующими администрациями водных путей. Данная оценка сети будет содержать измеренные показатели и учитывать планируемые инвестиции и проекты, например, планы работы, предусмотренные в основном коридоре сети. В порядке продолжения этой работы будет разработана соответствующая дорожная карта, ориентированная на те участки сети, на которых состояние судоходства к 2030 году будет, как ожидается, неудовлетворительным. В этом случае может быть также сделана ссылка на Перечень основных характеристик и параметров водных путей категории Е («Синяя книга»). Кроме того, консорциум подготовит руководящие принципы надлежащей практики реализации концепции НСС с изложением основной информации по элементам НСС, проиллюстрированным на примерах такой надлежащей практики.

23. В целях детального обсуждения концепции НСС в сентябре и октябре 2016 года будут проведены региональные рабочие совещания в Клайпеде, Будапеште, Страсбурге и Берлине. На них будет представлен и обсужден перечень показателей и тем, в случае которых требуется соответствующее руководство, анализ и выбор надлежащей практики. Кроме того, в ходе первого обсуждения

планируется проанализировать потребность в возможных критериях изъятия для водных путей, которые в настоящее время не удовлетворяют требованиям к осадке судов и минимальной высоте прохода под мостами класса IV.

Г. Актуальность для ЕЭК ООН

24. Что касается габаритов водных путей, то можно видеть, что в этом случае существует прямая связь не только с минимальными требованиями ТЕС-Т (обеспечить, как минимум, габариты класса IV ЕКМТ), но и СМВП и Синей книги.

25. Кроме того, прямое отношение к работе, выполняемой ЕЭК ООН, имеет и соответствующий набор более качественных дополнительных элементов НСС, например, осуществление резолюций по РИС и Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП). Помимо этого, реализация концепции НСС к 2030 году подтолкнет процесс развертывания этой системы с учетом мнений пользователей водных путей, а также показателей затрат и выгод, местных условий, природоохранных требований и синергического эффекта. Этот процесс обеспечит разработку мер, необходимых для достижения показателей НСС на межсекторальной основе и по согласованию с администрациями водных путей, на различных географических уровнях (региональном, национальном и транснациональном). Бесперебойные перевозки в пределах всей Европы также предполагают необходимость сотрудничества с европейскими государствами, не являющимися членами ЕС.

26. SC.3 предлагаются следующие вопросы для обсуждения:

- a) связи между НСС, СМВП и Синей книгой;
- b) создание надлежащего механизма стыковки с общеевропейскими инструментами, такими как СМАВ и Синяя книга;
- c) дополнительные преимущества концепции НСС для европейских государств, не являющихся членами ЕС, позволяющие им воспользоваться концепцией НСС, например, для государств – нечленов ЕС вдоль Дуная;
- d) возможность ожидаемой поддержки со стороны государств – членов ЕЭК в целях реализации и развертывания концепции НСС в Европе.

III. Документы ЕЭК ООН, имеющие отношение к концепции надлежащего состояния судоходства

27. ЕЭК ООН поддерживает, как минимум, три основных документа, которые могут иметь отношение к НСС:

- План развития сети водных путей категории E, созданной на основании СМВП;
- Согласованные правила судоходства и общая система сигнализации на внутренних водных путях;
- Резолюции ЕЭК ООН по РИС.

28. Сопоставление положений приложения III к СМВП¹¹, предусматривающих требования к техническим характеристикам водных путей категории E, и Регламента ЕС № 1315/2013 отражено в таблице ниже.

29. Рабочие критерии, относящиеся к водным путям категории E, в Регламенте ЕС № 1315/2013 не содержатся. Вместе с тем они указываются в некоторых основных элементах.

СМВП (приложение III)

Регламент ЕС № 1315/2013

i) Класс водного пути определяется горизонтальными габаритами самоходных судов, барж и толкаемых составов и в первую очередь основным стандартным габаритом, каковым является их ширина или поперечный габарит.

Статья 15.3 относится к резолюции № 92/2 ЕКМТ, примечание № 1 к таблице: класс водного пути определяется горизонтальными габаритами самоходных судов и толкаемых составов, в первую очередь по ширине.

ii) Только водные пути, соответствующие по крайней мере основным параметрам класса IV (минимальные габариты судов 80 м x 9,5 м), могут рассматриваться в качестве водных путей категории E.

Статья 15.3

Государства-члены обеспечивают, чтобы:

a) реки, каналы и озера соответствовали минимальным требованиям класса IV водных путей, как указано в классификации внутренних водных путей, разработанной Европейской конференцией министров транспорта (ЕКМТ), и был непрерывный проход под мостами без ущерба для статей 35 и 36 настоящего Регламента;

Ограничения осадки (менее 2,50 м) и минимальной высоты прохода под мостами (менее 5,25 м) допускаются в порядке исключения только в отношении существующих водных путей.

Статья 15.3 a), второй пункт:

По просьбе государства-члена, в должном образом обоснованных случаях Комиссия может разрешить отступления от соблюдения минимальных требований к осадке (менее 2,50 м) и минимального прохода под мостами (менее 5,25 м).

iii) При модернизации водных путей класса IV (а также малых региональных водных путей) рекомендуется соблюдать параметры по крайней мере класса Va.

Статья 16 b):

В соответствующих случаях обеспечение соблюдения более высоких стандартов модернизации существующих водных путей и создания новых водных путей в соответствии с техническими параметрами инфраструктуры ЕКМТ, в целях удовлетворения рыночного спроса.

iv) Однако новые водные пути категории E должны соответствовать параметрам как минимум класса Vb. В этой связи следует обеспечивать прохождение судов с осадкой не менее 2,80 м.

Данная статья относится к пункту 2 резолюции № 92/2 ЕКМТ.

v) При модернизации существующих и/или создании новых водных путей следует всегда руководствоваться более высокими значениями габаритов судов или составов.

¹¹ Примечание секретариата: поскольку каботажные суда и суда «река–море» в данной резолюции ЕКМТ не упомянуты, подпункт xiii) не рассматривался.

vi) Для повышения эффективности контейнерных перевозок следует обеспечивать максимально возможную высоту прохода под мостами в соответствии со сноской 4 к таблице 1.

vii) Внутренние водные пути, на которых, как ожидается, будут осуществляться интенсивные контейнерные и ролкерные перевозки, должны соответствовать как минимум параметрам класса Vb. В целях удовлетворения потребностей, обусловленных будущим изменением габаритов контейнеров и необходимостью беспрепятственной перевозки прицепов, может быть предусмотрено также увеличение на 7%–10% ширины соответствующих судов, составляющей 11,4 м, осуществляющих плавание по внутренним водным путям класса Va и более высоких классов.

viii) На водных путях с изменяющимся уровнем воды значение рекомендуемой осадки должно соответствовать осадке, которая достигается или превышает в течение в среднем 240 дней в году (или 60% периода навигации). Там, где это возможно и экономически оправдано, следует обеспечить значение рекомендуемой высоты прохода под мостами (5,25, 7,00 или 9,10 м) при наивысшем судоходном уровне.

ix) Единые параметры класса, осадки и высоты прохода под мостами следует обеспечить либо на всем водном пути, либо как минимум на значительных по протяженности участках этого пути.

Статья 16 b) (см. выше) относится к сноске 6 к таблице в резолюции № 92/2 ЕКМТ.

Статья 16 b) (см. выше) относится к резолюции № 92/2 ЕКМТ, включая сноску 8, которая касается ролкерных и контейнерных перевозок, и сноску 6 в таблице 1, которая касается высоты прохода под мостами в случае контейнерных перевозок.

Статья 15.3 b) (см. выше), статья 16 b) (см. выше).

Статья 16 e):

Обращение особого внимания на реки со свободным течением, которые близки к своему естественному состоянию, в связи с чем на них могут быть применены конкретные меры.

Какие-либо конкретные целевые показатели в части количества дней, помимо количества, обусловленного низким уровнем воды, в Регламенте ЕС не предусмотрены. Вместе с тем ссылка на ЕКМТ относится к Резолюции № 92/2, включая сноску 2, которая гласит следующее: «Осадка на внутреннем водном пути должна указываться применительно к местным условиям», а также сноску 6, которая касается высоты прохода под мостами в случае контейнерных перевозок. Кроме того, в качестве части критерия изъятия в статье 15.3 а) может указываться факт несоответствия габаритов класса IV в течение всех дней года.

Статья 15.3 а).

x) По возможности следует обеспечить, чтобы параметры прилегающих внутренних водных путей были идентичными или аналогичными.

xi) Наибольшие величины осадки (4,50 м) и минимальной высоты прохода под мостами (9,10 м) следует обеспечить на всех участках сети, непосредственно связанных с прибрежными маршрутами.

xii) Минимальная высота прохода под мостами 7,00 м должна быть обеспечена на водных путях, которые соединяют важные морские порты с районами, находящимися в глубине страны, и которые могут быть успешно использованы для контейнерных перевозок и перевозок «река–море».
