



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

Шестидесятая сессия

Женева, 2–4 ноября 2016 года

Пункт 11 а) предварительной повестки дня

**Прогулочное судоходство: Рабочее совещание
по прогулочному судоходству и водному туризму**

Рабочее совещание по прогулочному судоходству и водному туризму: решение проблем и обмен передовой практикой

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. В контексте реализации цели по поощрению и обеспечению безопасности прогулочного судоходства, как это предусмотрено в круге ведения Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3)¹, Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) на своей сорок девятой сессии приняла к сведению информацию о некоторых изменениях и тенденциях в развитии ситуации с бербоут-чартером прогулочных судов и водным туризмом и предложила организовать рабочее совещание, посвященное вопросам прогулочного судоходства и водно-

¹ Принят SC.3 14 октября 2011 года и одобрен Комитетом по внутреннему транспорту (КВТ) 1 марта 2012 года (ECE/TRANS/SC.3/191, пункт 54; ECE/TRANS/224, пункт 91).



го туризма, приурочив его к шестидесятой сессии SC.3, с целью продолжить обсуждение этого вопроса, и в частности провести обмен передовой практикой в области аренды и лизинга прогулочных судов (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/98, пункты 53–54).

3. Рабочее совещание по прогулочному судоходству и водному туризму будет организовано совместно секретариатом и Европейской ассоциацией лодочного спорта (ЕАЛС).

II. Деятельность ЕЭК ООН, касающаяся прогулочного судоходства

4. SC.3 приняла и обеспечивает хранение и обновление следующих документов, направленных на поощрение прогулочного судоходства и водного туризма:

- «Международное удостоверение (международная карточка) для прогулочных судов» – резолюция № 13;
- «Международное удостоверение (международная карточка) на право управления прогулочным судном» – резолюция № 14;
- «Международное удостоверение на право управления прогулочным судном» (МУС) – резолюция № 40 и Руководящие принципы применения резолюции № 40, которые были разработаны и обновляются ЕАЛС;
- «Малые суда, используемые исключительно для прогулочного судоходства» – резолюция № 41;
- «Европейская сеть прогулочного судоходства по внутренним водным путям» – резолюция № 52.

5. SC.3 обеспечивает сохранность и обновление информации о применении резолюций ЕЭК ООН государствами-членами² и о национальных компетентных органах, указанных в приложении 4 к резолюции № 40, а также базы данных, содержащей образцы Международного удостоверения на право управления прогулочным судном (МУС), выдаваемого национальными органами в соответствии с резолюцией № 40.

III. Темы для обсуждения в ходе рабочего совещания и вопросы для дальнейшего рассмотрения

6. Флот прогулочных судов является самым многочисленным и неоднородным с точки зрения типов судов и целей их использования по сравнению с флотами других типов. Ниже приведены несколько примеров флотов зарегистрированных прогулочных судов в различных странах:

- государства – члены Европейского союза – 6,3 млн. судов (всего); на сегодняшний день 70% операций по фрахтованию судов происходит в Европе, причем значительная их часть приходится на Средиземное море³;

² С самой последней информацией можно ознакомиться в документе ECE/TRANS/SC.3/2016/13.

³ <http://www.europeanboatingindustry.eu/eu-affairs/tourism>.

- Соединенные Штаты Америки – в совокупности 11,87 млн. прогулочных судов (2015 год)⁴;
- Канада – свыше 4,3 млн. судов⁵;
- Российская Федерация – свыше 1,5 млн. судов (зарегистрированных в Государственной инспекции по маломерным судам).

7. Таким образом, этот флот имеет важное значение для секторов экономики, связанных с судоходством, водными видами спорта, работой причалов и туризмом. Вместе с тем такое разнообразие и неоднородность, непоследовательность национального законодательства и отсутствие согласованной базы на международном уровне, различия в технических предписаниях и требованиях безопасности, а также подготовка и аттестация капитанов и экипажей – все это создает препятствия для судоводителей и сказывается на возможности устойчивой работы и развития этого сектора.

8. В целом можно сказать, что флот прогулочных судов представляет собой своего рода сектор, обладающий потенциалом для устойчивого роста и создания рабочих мест, и что его развитие и устойчивость имеют важное значение для всех соответствующих секторов и заинтересованных сторон⁶. Признавая этот факт, Европейская комиссия (ЕК) в феврале 2014 года приняла стратегию прибрежного и морского туризма, направленную на решение проблем в секторах прибрежного и морского туризма в Европе, а именно⁷:

- стимулирование эффективности и конкурентоспособности, в том числе путем углубления знаний, смягчения последствий неустойчивости спроса и преодоления проблемы раздробленности этого сектора;
- поощрение развития навыков и внедрения инноваций;
- решение насущных экологических проблем.

9. В ходе пятидесятой девятой сессии SC.3 и сорок девятой сессии SC.3/WP.3 государства-члены, речные комиссии, Европейская ассоциация лодочного спорта (ЕАЛС) и другие заинтересованные стороны обратили внимание на следующие вопросы, которые могут быть актуальными для будущей деятельности SC.3⁸:

- сертификация судоводителей прогулочных судов на общеевропейском уровне, разработка единых критериев для прогулочного судоходства и обновление резолюции № 40 с приданием ей обязательной юридической силы;
- консолидация информации о рынке фрахтования яхт в Европе, в том числе об опыте создания единого рынка услуг по аренде и лизингу прогулочных судов и передовой практике в области квалификационной подго-

⁴ www.statista.com/topics/1138/recreational-boating/.

⁵ www.nautismequebec.com/files/files/NMMA%20Boating%20Economic%20Impact%20Study.pdf.

⁶ Исследование по вопросу о конкурентоспособности сектора прогулочного судоходства, проведенное Европейским консорциумом по вопросам устойчивой промышленной политики (ЕКСИП).

⁷ http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/coastal_tourism/documents/com_2014_86_en.pdf.

⁸ ECE/TRANS/SC.3/201, пункт 57; ECE/TRANS/SC.3/WP.3/98, пункты 47–53; ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/18; неофициальные документы № 9 и 31 (2016 год) SC.3/WP.3.

товки лиц, фрахтующих суда на условиях бербоут-чартера, и судоводителей в соответствии с резолюцией № 40;

- работа над маршрутами для прогулочного судоходства, включая водный туризм, и работа над Картой европейской сети прогулочного судоходства по внутренним водным путям (AGNP) ЕЭК ООН, призванной служить ценным источником информации для судоводителей, которые намерены осуществлять судоходство по внутренним водным путям Европы.

10. На рабочем совещании предлагается обсудить следующие вопросы:

- прогулочное судоходство и водный туризм – существующие материально-технические условия и осуществляемые виды деятельности;
- лицензирование судоводителей и возможности для доработки МУС;
- возможности для развития прогулочного судоходства и рынка услуг по фрахтованию на внутренних водных путях;
- конкретные примеры организации работы по выдаче МУС.

11. Принять участие в рабочем совещании приглашаются правительства и соответствующие государственные органы, международные и национальные ассоциации лодочного спорта, учебные центры и другие органы в области подготовки и сертификации судоводителей прогулочных судов, а также лица и объединения, занимающиеся фрахтованием, и инспекционные органы. Участникам предлагается определить перечень существующих материально-технических условий и осуществляемых видов деятельности на своих национальных внутренних водных путях, а также обозначить проблемы, с которыми сталкиваются судоводители. Обмен передовой практикой и проведение обсуждений способствовали бы поиску подходящих путей повышения конкурентоспособности и эффективности этого сектора, возможно, с использованием новых форм сотрудничества и взаимодействия между национальными органами и международными организациями и объединениями.

12. Цель этого рабочего совещания – способствовать развитию прогулочного судоходства, обратив в этой связи особое внимание на экономический вклад прогулочного судоходства и те преимущества, которые повлекут за собой усилия по его развитию и поддержке. Эти преимущества включают в себя экономические выгоды, которые могут получить страны в том случае, если они облегчат трансграничное передвижение и условия фрахтования для иностранных граждан.

13. Здесь следует учитывать те формальные процедуры, которые необходимо пройти для трансграничного передвижения, а также имеющие обязательную юридическую силу документы, касающиеся прогулочного судоходства по внутренним водным путям, поскольку они могут иметь последствия для прогулочного судоходства в пределах всей Европы, например процедуры пересечения границ и соответствующие местные требования. При этом МУС можно было бы рассматривать в качестве инструмента, позволяющего устранить подобные препятствия. В этой связи можно было бы обсудить уместность резолюции № 13, а также возможные способы, позволяющие облегчить замену резолюции № 14 на резолюцию № 40.

14. В целях содействия развитию прогулочного судоходства в Европе следует обеспечить свободный доступ к информации, которая нужна судоводителям. К ней относятся карты, описания маршрутов, информация об условиях сертификации и фрахтования и другая информация, без которой туристам не обой-

тись. Для этих целей ЕЭК ООН разработала такие инструменты, как AGNP (карта европейской сети прогулочного судоходства по внутренним водным путям) и база данных образцов МУС. Однако этот вопрос может потребовать дальнейшего рассмотрения в целях удовлетворения фактических потребностей и повышения популярности прогулочного судоходства и туристических водных прогулок.

15. Одним из препятствий для тех судоводителей, которые, не будучи европейцами, хотели бы совершить прогулку по внутренним водным путям Европы, может явиться сертификация судоводителей. Организации и органы, отвечающие за подготовку и сертификацию, могли бы провести обмен передовой практикой и обсудить вопрос о том, каким образом можно облегчить процесс признания удостоверений.

16. В ходе рабочего совещания будут освещены результаты деятельности рабочей группы 11 Технического комитета 228 ИСО «Туризм и смежные услуги». В контексте последующих шагов в этой области было бы полезным обменяться передовой практикой в сфере организации фрахтования судов (без судоводителя) и представить информацию о возможностях фрахтования на европейских внутренних водных путях, а также обобщить опыт создания единого рынка фрахтования. Кроме того, это могло бы подтолкнуть правительства к упрощению процедур фрахтования судов для судоводителей, которые не имеют национального квалификационного удостоверения той страны, в которой фрахтуют суда.

17. Совещание в формате круглого стола будет посвящено вопросам, связанным с МУС, в частности часто задаваемым вопросам по применению резолюции № 40, и рассмотрению конкретных примеров организации выдачи МУС, представленных секретариату и ЕАЛС.