

Приложение II

[Original: ENGLISH, FRENCH and RUSSIAN]

**СОДЕЙСТВИЕ ДАЛЬНЕЙШЕМУ РАЗВИТИЮ ВНУТРЕННЕГО  
ВОДНОГО ТРАНСПОРТА**Резолюция № 258,принятая Комитетом по внутреннему транспорту 8 февраля 2007 года*Комитет по внутреннему транспорту,*

*ссылаясь* на Декларацию, принятую Европейской конференцией по внутреннему водному транспорту (Бухарест, 13-14 сентября 2006 года, документ ECE/TRANS/SC.3/2006/11),

*принимая во внимание* всеобщую цель, состоящую в развитии эффективных, сбалансированных и гибких транспортных систем, отвечающих экономическим, социальным и экологическим потребностям правительств стран - членов ЕЭК ООН, а также их потребностям в области безопасности,

*сознавая* важную роль внутреннего водного транспорта, который по сравнению с другими видами транспорта обладает экономическими и экологическими преимуществами и характеризуется наличием резерва инфраструктуры и тоннажа судов и поэтому может снизить социальные издержки и негативное воздействие на окружающую среду со стороны внутреннего транспорта в целом,

*отмечая с удовлетворением,* что за прошедший после Роттердамской конференции 2001 года период роль ЕЭК ООН как центрального межправительственного органа, занимающегося гармонизацией на общеевропейском уровне важнейших нормативных документов в области внутреннего судоходства, значительно возросла, особенно в части технических предписаний, требований по безопасности плавания, охраны окружающей среды и требований к экипажам судов, чему в значительной степени содействовала активная работа по осуществлению Плана действий, предписанного резолюцией № 250 Комитета (документ ECE/TRANS/139, приложение 2),

*отмечая также* важность конвенций ЕЭК ООН по вопросам окружающей среды, таких как Конвенция об оценке воздействия на окружающую среду в трансграничном контексте и Конвенция по охране и использованию трансграничных водотоков и международных озер, для дальнейшего упорядоченного развития внутреннего водного

транспорта и его инфраструктуры с учетом требований, касающихся защиты окружающей среды,

*приветствуя* Послание Европейской комиссии (ЕК) о стимулировании перевозок по внутренним водным путям: Комплексная европейская программа действий в области внутреннего водного транспорта (НАЯДЫ, документ ECE/TRANS/SC.3/2006/5),

*полагая*, что ЕЭК ООН может содействовать ЕК в реализации Программы НАЯДЫ, в частности, путем подключения к ее выполнению стран, не являющихся членами Европейского Союза,

*считая*, что ЕЭК ООН в сотрудничестве с другими заинтересованными международными организациями может и должна максимально содействовать выполнению задач поставленных министрами в Бухарестской декларации,

1. *одобряет* План действий по реализации решений Общеввропейской конференции по внутреннему водному транспорту (Бухарест, 13-14 сентября 2006 г.) содержащийся в приложении к настоящей резолюции;

2. *порукает* Рабочей группе по внутреннему водному транспорту в тесном сотрудничестве с Европейской комиссией, Европейской конференцией министров транспорта (ЕКМТ), Центральной комиссией судоходства по Рейну (ЦКСР) и Дунайской комиссией (ДК) приступить к осуществлению вышеупомянутого Плана действий и, в этой связи, внести соответствующие изменения в проект своей Программы работы на 2007-2011 годы;

3. *просит* Рабочую группу по внутреннему водному транспорту внести дополнительные разъяснения в План действий и регулярно информировать Комитет по внутреннему транспорту о достигнутом прогрессе в осуществлении настоящей резолюции.

Приложение к резолюции № 258  
**ПЛАН ДЕЙСТВИЙ ПО РЕАЛИЗАЦИИ РЕШЕНИЙ  
 ОБЩЕЕВРОПЕЙСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ  
 ПО ВНУТРЕННЕМУ ВОДНОМУ ТРАНСПОРТУ**  
 (Бухарест, 13-14 сентября 2006 года)

Пункты Бухарестской декларации	Планируемое мероприятие
Гармонизация и интеграция законодательной базы	
<p><i>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.</i></p>	<p>Продолжить работу в рамках ЕЭК ООН по дальнейшему совершенствованию технических предписаний для внутреннего судоходства, максимально возможно сближая требования, действующие в рамках Европейской комиссии, ЕЭК ООН, ЦКСР и ДК.</p> <p>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.</p> <p>Рабочей группе SC.3 с помощью специальной группы экспертов-добровольцев начать работу по разработке специальных технических предписаний для судов типа "река-море".</p>

Пункты Бухарестской декларации	Планируемое мероприятие
<p>2. <i>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:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Речным комиссиям, Европейской комиссии и Европейской экономической комиссии ООН следует продолжать свою деятельность, направленную на взаимное признание удостоверений судоводителя.</i></li> <li>• <i>Заинтересованным речным комиссиям следует рационализировать требования к специфическим знаниям и опыту, необходимым для плавания по определенным участкам рек.</i></li> <li>• <i>Европейской комиссии и речным комиссиям предлагается продолжить их работу, совместно со своими социальными партнерами, по согласованию должностных инструкций.</i></li> <li>• <i>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.</i></li> </ul>	<p>Включить дополнительно в Программу работы Рабочей группы ЕЭК ООН по внутреннему водному транспорту на 2007 - 2011 годы в раздел "Постоянная деятельность" с очередностью №1 вопросы свободного передвижения членов экипажей речных судов по Европе. Рассмотреть возможность разработки единого для всей Европы заграничного паспорта для членов экипажей речных судов. Призвать правительства государств к содействию в решении вопросов облегчения такого свободного передвижения.</p> <p>Продолжить 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>Совместно с ЦКСР и ДК максимально рационализировать и унифицировать систему требований 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.</p> <p>Изучить вопрос о включении в Программу работы Рабочей группы по внутреннему водному транспорту комплекса вопросов, касающихся подготовки специалистов для внутреннего судоходства, обмена опытом между национальными центрами подготовки таких специалистов и проведения практики с целью создания единой европейской системы.</p>

<b>Пункты Бухарестской декларации</b>	<b>Планируемое мероприятие</b>
<p>3. <i>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.</i></p>	<p>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 и ее влиянии на национальное законодательство стран-членов.</p> <p>Совместно с речными комиссиями инициировать пересмотр Конвенции об ограничении ответственности во внутреннем судоходстве (КОВС) с целью превращения ее в общеевропейский юридический документ, включив этот вопрос в Программу работы Рабочей группы SC.3.</p>
<p>4. <i>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.</i></p>	<p>ЕЭК ООН в тесном сотрудничестве с речными комиссиями и Европейской комиссией использовать свое влияние на формирование национальной политики стран-членов в этом вопросе. Сохранить в повестке дня вопросы безопасности на транспорте и ускорить принятие Приложения IV к СМВП, касающегося вопросов безопасности на внутренних водных путях международного значения.</p>

<b>Пункты Бухарестской декларации</b>	<b>Планируемое мероприятие</b>
<p>5. <i>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 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.</i></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>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>

Пункты Бухарестской декларации	Планируемое мероприятие
Согласованное развитие внутреннего водного транспорта	
<p><i>б. 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.</i></p>	<p>ЕЭК ООН в тесном сотрудничестве с Европейской комиссией, речными комиссиями и всеми другими заинтересованными организациями будет способствовать устранению фрагментарности европейского рынка внутреннего водного транспорта и осуществлению на общеевропейском уровне принципа свободы судоходства по внутренним водным путям.</p> <p>ЕЭК ООН необходимо активизировать работу по информированию широких слоев общественности о преимуществах судоходства по внутренним водным 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>Продолжать сотрудничество с другими заинтересованными межправительственными организациями по совершенствованию существующей институциональной структуры внутреннего водного транспорта, сохранив однако тот большой положительный опыт, который уже накоплен в рамках существующих институтов, включая ЕЭК ООН, и учитывая имеющийся у них потенциал.</p>

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

Пункты Бухарестской декларации	Планируемое мероприятие
<p>7. <i>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.</i></p>	<p>Приступить к разработке всеобъемлющей стратегической политики 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>Секретариату ЕЭК ООН одновременно с постоянным мониторингом выполнения Плана действий по реализации положений Бухарестской декларации, необходимо вести учет практических шагов Европейской Комиссии по выполнению программы НАЯДЫ с целью обеспечения согласованности действий между ЕЭК ООН и ЕС. В частности, информировать Европейскую комиссию о решениях стран-членов ЕЭК ООН, касающихся содержания и дальнейшего развития инфраструктуры внутреннего водного транспорта (сеть Соглашения СМВП, Перечень основных характеристик и параметров сети водных путей 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 и т.д.).</p> <p>Организовать совместно с ЕС и международными финансовыми институтами Рабочее совещание по практической реализации рекомендаций, принятых Группой высокого уровня, о продлении основных общеевропейских транспортных магистралей (TEN – T) на 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 др.</p>



Пункты Бухарестской декларации	Планируемое мероприятие
<p>8. <i>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.</i></p>	<p>Поручить секретариату ЕЭК ООН периодически приглашать для участия в работе различных рабочих 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>10. <i>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.</i></p>	<p>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>Предусмотреть возможность разработки дополнительных положений к Соглашению СМВП, направленных на интеграцию внутреннего судоходства, перевозок "река-море" и коротких морских маршрутов.</p>
<p>11. <i>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.</i></p>	<p>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".</p> <p>Совместно с ЕС и речными комиссиями регулярно пересматривать стандарты по защите окружающей среды с учетом технического прогресса и все возрастающих требований в этой области.</p>

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

<b>Пункты Бухарестской декларации</b>	<b>Планируемое мероприятие</b>
<i>14. Министры предлагают компетентным органам учредить, 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".</i>	Рекомендовать странам-членам учредить в своих странах центры содействия развитию внутреннего водного транспорта и перевозок "река-море", а также назначать национальных координаторов, что будет способствовать развитию эффективных механизмов взаимодействия между властями и отраслью и облегчит выработку политики, ориентированной на достижение конкретных результатов.

Пункты Бухарестской декларации	Планируемое мероприятие
Развитие инфраструктуры и окружающая среда	
<p><i>16. Министры, имея в виду сеть СМВП и TEN-T, 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 года Группой высокого уровня, о продлении основных общеевропейских транспортных магистралей (TEN – T) на соседние страны.</i></p>	<p>Продолжить развитие современной и эффективной сети внутренних водных путей как ключевого элемента общеевропейской транспортной системы и базы для ее дальнейшего развития. Считать, что устранение узких мест на внутренних водных путях категории E есть коренной вопрос в деле создания устойчивой и эффективной сети водных путей. С этой целью регулярно возвращаться и пересматривать "Перечень важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории E".</p> <p>Рассмотреть целесообразность создания водного соединения Днепр-Висла-Одер. Содействовать началу работы Группы докладчиков по данному вопросу в 2007 году.</p>
<p><i>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 гармонизации глубин судового хода на взаимосвязанных сетях внутренних водных путей с учетом экологических требований развития инфраструктуры.</i></p>	<p>Принятие каких-либо мер со стороны ЕЭК ООН не требуется. Вместе с тем, Европейской комиссии, ЕЭК ООН и речным комиссиям необходимо поощрять правительства улучшать на национальном уровне технические аспекты внутренних водных путей путем совершенствования их инфраструктуры и поддержания достаточных глубин в качестве возможной альтернативы строительству и улучшению инфраструктуры других видов наземного транспорта.</p> <p>Необходимо продолжить изучение вопросов финансирования развития внутренних водных путей. Некоторые основные положения, касающиеся распределения стоимости развития внутренних водных путей между бенефициариями, а также основные требования в отношении экономических показателей такого развития могли бы стать объектом возможной "Белой книги" по финансированию инфраструктуры внутреннего водного транспорта.</p>

<b>Пункты Бухарестской декларации</b>	<b>Планируемое мероприятие</b>
<p>19. <i>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.</i></p>	<p>Этот вопрос является предметом практической политики правительств по развитию транспорта. Тем не менее, в рамках Рабочей группы SC.3 целесообразно провести обмен мнениями по этому вопросу. Необходима также организация совместно с ЕС, ЕКМТ и речными комиссиями специального Рабочего совещания с участием представителей отрасли, портов и администраций внутренних водных путей с целью выработки возможных подходов к решению данной проблемы.</p>
<p>20. <i>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.</i></p>	<p>Продолжить работу по реализации "Руководящих принципов и рекомендаций для речных информационных служб" на внутренних водных путях Европы на базе уже принятых стандартов.</p> <p>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>ЕЭК ООН в течении 2007-2008 годов завершить разработку, согласование и принятие всех стандартов, норм и правил, регулирующих создание и функционирование РИС на внутренних водных путях, а также наладить механизм их регулярного обновления в сотрудничестве с ЕС, речными комиссиями и соответствующими международными группами экспертов.</p>
<p>21. <i>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.</i></p>	<p>Рекомендовать Комитету ЕЭК ООН по экологической политике и обслуживающему его Отделу по окружающей среде подключиться к этой работе, установив тесное сотрудничество с упомянутыми выше межправительственными организациями.</p>

-----