



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях

Сорок девятая сессия

Женева, 22–24 июня 2016 года

Пункт 4 а) предварительной повестки дня

Гармонизация общеевропейской правовой основы для внутреннего судоходства: Международная конвенция о регистрации судов внутреннего плавания

Возможное изменение Международной конвенции о регистрации судов внутреннего плавания

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. Следует напомнить, что Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3) на своей пятьдесят девятой сессии поручила секретариату, по просьбе Хорватии относительно возможного изменения статьи 3 Международной конвенции о регистрации судов внутреннего плавания, провести консультации с Договаривающимися сторонами данной Конвенции (ECE/TRANS/SC.3/201, пункты 59 и 62).
3. Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях на своей сорок восьмой сессии приня-

GE.16-05455 (R) 250416 260416

1605455

Просьба отправить на вторичную переработку 



ла к сведению ответы, полученные на данный момент от следующих Договаривающихся сторон: Беларуси, Люксембурга, Нидерландов и Швейцарии и речных комиссий: Дунайской комиссии и Международной комиссии по бассейну реки Сава (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/96, пункты 48 и 49), которые воспроизведены в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/7 и неофициальных документах SC.3/WP.3 № 7, 8, 10, 18 (2016 год). SC.3/WP.3 решила вернуться к этому пункту повестки дня на своей следующей сессии и принять соответствующее решение на основе ответов, полученных от всех Договаривающихся сторон и других заинтересованных участников.

4. В настоящем документе секретариат представляет ключевые моменты ответов на вопросник, полученных до 12 апреля 2016 года, поддерживающих существующий текст Конвенции. Эти ответы также приведены полностью на языке оригинала в неофициальном документе SC.3/WP.3 № 22 (2016 год).

II. Ключевые моменты ответов, полученных секретариатом

A. Австрия¹

5. Конвенция о регистрации судов внутреннего плавания вводит в действие общее обязательство по регистрации судов внутреннего плавания, с тем чтобы не допускать дублирования регистрационных данных (и «национальной принадлежности»). Ее цель – упростить применение административных правил в области внутреннего водного транспорта и в то же время заложить более прочную основу для предоставления займов. Протокол № 1 к Конвенции регулирует вещные права на суда внутреннего плавания, а Протокол № 2 – наложение на суда внутреннего плавания ареста для обеспечения гражданского иска и принудительное исполнение. Ратификация Конвенции явилась причиной пересмотра правил, регулирующих регистрацию судов, и подзаконных актов, касающихся зарегистрированных судов и судов на стадии строительства (Информационный бюллетень федерального законодательства № 279/1982).

6. Как уже разъяснялось в примечаниях к данной поправке, положения Конвенции в значительной мере соответствуют действующему законодательству Австрии или нормам, обладающим сами по себе исполнительной силой.

7. За последние 20 лет никакие юридические запросы на предмет пересмотра регистра судов внутреннего плавания Федеральному министерству юстиции не представлялись. Насколько оно может судить, такие просьбы не представлялись за тот же период и в Верховный суд.

8. С учетом вышесказанного пересмотр Конвенции о регистрации судов внутреннего плавания, по мнению Федерального министерства юстиции, в настоящее время не актуален.

B. Франция

9. Что касается условий регистрации судов, то Транспортный кодекс Франции (в частности статьи L. 4111-1, 3, 4, 7, 10) включает положения Конвенции о регистрации судов внутреннего плавания. Он также соответствует положени-

¹ Переведено секретариатом с немецкого языка.

ям статьи 11 Конвенции в случае регистрации иностранного судна, которое уже зарегистрировано в его собственной стране.

10. Кроме того, он включает дополнительно некоторые данные о типе судов, которые можно регистрировать, в частности вес и осадку судна (для грузовых судов), мощность и длину (для прогулочных судов).

11. Директива 2006/87/ЕС и декрет от 21 декабря 2007 года предусматривают положения, регламентирующие единый европейский идентификационный номер (ENI). Вместе с тем действует также и обязательная регистрация судов на основании Конвенции о регистрации судов внутреннего плавания. Таким образом, номер ENI и регистрационный номер представляют собой две независимые системы, которые могут использоваться параллельно. Соответствие этих двух систем желательно, однако этот вопрос следует изучить, прежде всего, в плане его воздействия на национальные правила. В этой связи планируется объединиться с другими государствами-членами в рамках европейской рабочей группы по проекту Европейской базы данных о корпусах судов (ЕБДК).

С. Европейская комиссия

12. Европейская комиссия полагает, что текст статьи 3 в нынешней редакции вполне обоснован и должен полностью соблюдаться как можно большим числом сторон и прежде всего теми Договаривающимися сторонами Конвенции, которые являются государствами-членами. С точки зрения законодательства Европейского союза создание и работа внутреннего рынка предполагает соблюдение принципов прозрачности, единообразия, недискриминации и устранения технических барьеров в практике регистрации в условиях обеспечения высокого уровня безопасности судов и защиты окружающей среды в соответствии с международными конвенциями.
