



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 8 предварительной повестки дня

Взаимное признание удостоверений судоводителей и профессиональные требования во внутреннем судоходстве

Признание профессиональных требований во внутреннем судоходстве: предложение по новой директиве Европейского союза

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 решила на своей пятьдесят девятой сессии, что дальнейшая работа над обновлением резолюции № 31 будет эффективна только в том случае, если она будет проводиться в соответствии с решениями Европейской комиссии, принятыми по правовым документам, касающимся признания и обновления профессиональных требований во внутреннем судоходстве (ECE/TRANS/SC.3/201, пункты 32 и 34).

GE.16-05460 (R) 280416 280416

1605460

Просьба отправить на вторичную переработку 



3. Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (далее SC.3/WP.3) на своей сорок восьмой сессии решила отложить обсуждение до тех пор, пока не будет представлена более конкретная информация по последующим мерам в связи с директивой 96/50/ЕС или любая иная информация по этому вопросу от государств-членов, речных комиссий или иных заинтересованных сторон (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/96, пункт 30).

4. 18 февраля 2016 года Европейская комиссия приняла предложение по директиве Европейского парламента и Совета о признании профессиональных требований во внутреннем судоходстве и отмене директивы Совета 96/50/ЕС и директивы Совета 91/672/ЕЕС о признании профессиональных требований к квалифицированным работникам внутреннего судоходства на всей территории Европейского союза (ЕС) в целях замены директив 91/672/ЕС и 96/50/ЕС. Это предложение было размещено на веб-сайте Европейской комиссии вместе с оценкой воздействия¹. SC.3/WP.3, возможно, пожелает принять это предложение к сведению.

II. Предложение по новой директиве Европейского парламента и Совета о признании профессиональных требований во внутреннем судоходстве и отмене директивы Совета 96/50/ЕС и директивы Совета 91/672/ЕЕС

A. Обоснование и цели предложения

5. В настоящее время вопрос о признании профессиональных требований на уровне ЕС регулируется двумя сводами правил. В случае судоводителей применяется соответствующий свод конкретных отраслевых правил ЕС, который включает:

а) директиву Совета 91/672/ЕЕС от 16 декабря 1991 года о взаимном признании национальных удостоверений судоводителей для перевозки грузов и пассажиров по внутренним водным путям, которая предусматривает взаимное признание государствами-членами свидетельств судоводителя, выданных другими государствами-членами; и

б) директиву Совета 96/50/ЕС от 23 июля 1996 года о согласовании условий получения национальных удостоверений судоводителя для перевозки пассажиров и грузов по внутренним водным путям Сообщества, которая предусматривает согласованные условия получения национальных свидетельств судоводителя для судоходства по внутренним водным путям между государствами – членами ЕС.

6. В случае членов экипажа, помимо судоводителей, директива 2005/36/ЕС о признании профессиональных требований предусматривает общеправовую основу для тех профессий, которые регулируются в принимающем государстве-члене и в случае которых конкретные отраслевые правила не были приняты. Вместе с тем на практике эта директива не позволяет эффективно решить эту проблему в случае тех профессиональных работников, которые выполняют ча-

¹ Это предложение доступно на веб-сайте ЕС по адресу http://ec.europa.eu/transport/modes/inland/news/2016-02-16-recognition-professional-qualifications_en.htm.

скую и регулярную трансграничную работу в области ВВТ, и по этой причине работники этого сектора вряд ли могут воспользоваться возможностями, которые предусмотрены указанной выше общеправовой основой.

7. Цель данной инициативы – облегчить условия мобильности рабочей силы в секторе внутреннего водного транспорта путем обеспечения признания навыков квалифицированных работников в пределах всего ЕС. Эта инициатива разработана на основе более чем 19-летнего опыта применения директив 96/50/ЕС и 91/672/ЕЕС, которые предусматривают взаимное признание и устанавливают минимальные требования для получения свидетельств судоводителя. Данная инициатива идет дальше и предусматривает распространение этих требований на всю палубную команду судов внутреннего водного плавания в ЕС, в том числе на судоходство по Рейну, на которое приходится 67% от совокупного объема перевозок внутренним водным транспортом (ВВТ), и обеспечение справедливого, безопасного и профессионального доступа к этой профессии.

8. В результате применения общих стандартов в пределах всего ЕС, необходимых для создания внутреннего рынка для работников, занятых на ВВТ, это предложение позволяет упростить правовую основу, регулирующую профессиональную квалификацию в европейском секторе ВВТ, которая в настоящее время носит разобщенный характер. Данное предложение имеет целью заменить комплексный свод региональных требований, закрепленных в многосторонних и двусторонних соглашениях, более простой и, что еще важнее, цельной основой сертификации и взаимного признания в пределах всего ЕС.

В. Контекст данного предложения

9. Различные минимальные требования, предъявляемые к профессиональной квалификации в разных государствах – членах ЕС, отнюдь не способствуют достаточной гарантии для отдельных стран в том плане, что профессиональная квалификация экипажа из других государств-членов будет признана. По этой причине в соответствии с данной инициативой предлагается:

а) положить в основу признания профессиональной квалификации компетенцию, которая необходима для эксплуатации судов;

б) подкрепить признание квалификаций соответствующими гарантиями за счет введения в действие стандартов оценки компетенции, утверждения программ подготовки и мониторинга и оценки системы сертификации и обучения.

10. В соответствии с мерами, принятыми в случае других видов транспорта, минимальные требования к квалификации на уровне ЕС, которые проверяются с помощью соответствующих экзаменов, предусматриваются только для квалифицированных членов экипажа, т.е. для профессиональных работников и судоводителей. Для неквалифицированных членов экипажа, например таких, как палубная команда, предлагается учитывать лишь минимальные требования, предъявляемые к возрасту и пригодности по здоровью.

11. Мера, которая предусмотрена в целях сертификации учебных программ, не повлияет на национальную программу обучения по общеобразовательным предметам – она в принципе относится к компетенции и навыкам, которые необходимы для обеспечения безопасности навигации и охраны жизни людей и не предполагает необходимости сдачи дополнительных административных экзаменов теми, кто уже успешно завершил утвержденную программу професси-

ональной подготовки в ЕС, по тем же предметам, которые уже охвачены этой программой профессиональной подготовки.

12. Для идентификации тех направлений, для которых присущи конкретные риски, и определения требуемой в этой связи компетенции были приняты соответствующие общие критерии, поскольку такие дополнительные требования к компетенции должны быть обоснованы с точки зрения безопасности и соразмерны с данным видом риска.

13. По соображениям затратоэффективности наличие свидетельств о пригодности в соответствии с положениями данной директивы не должно быть обязательным на национальных внутренних водных путях, не связанных с судоходной сетью другого государства-члена. Вместе с тем государства-члены с несвязанными внутренними водными путями должны признавать свидетельства, подтверждающие квалификацию членов экипажа из других государств-членов.

14. Данное предложение также позволяет упростить обмен информацией и дает возможность использовать электронные средства в целях облегчения административного бремени.

С. Оценка воздействия

15. Оценка воздействия этого предложения была проведена в 2014–2015 годах. В докладе о результатах оценки воздействия были рассмотрены следующие варианты:

- A. базовый сценарий;
- B. инициативы, предпринятые сектором при поддержке ЕС;
- C. признание профессиональной квалификации на основе минимальных требований к компетенции квалифицированных работников и судоводителей в разбивке по двум подвариантам:
 - C1. *с включением* стандартов в отношении экзаменов для учебных и образовательных учреждений;
 - и
 - C2. *без включения* стандартов в отношении экзаменов для учебных и образовательных учреждений.

16. В целях решения выявленных основных проблем, главным образом связанных с тем фактом, что работники сталкиваются с трудностями в плане взаимного признания профессиональной квалификации и что требования к уровню местных знаний могут создать ненужные трудности для судоводителей, работающих на некоторых речных участках, был выбран стратегический вариант С, предусматривающий минимальные требования к компетенции квалифицированных работников и судоводителей, включая соответствующие стандарты экзаменационной проверки для учебных учреждений. Этот предпочтительный вариант также позволяет устранить трудности с мобильностью трудовых ресурсов, обусловленные требованиями, предъявляемыми к местным знаниям, и позволяет государствам – членам ЕС проводить оценку требуемой компетенции в случае конкретных рисков и на внутренних водных путях, расположенных в ином государстве-члене, что еще больше повышает эффективность этого варианта.

17. Оценка воздействия включает две разновидности предпочтительного варианта, из которых один ограничивает нормативные требования к оценке компетенции административным экзаменом, а другой включает их наряду с взаимным признанием утвержденных учебных программ. В случае первого варианта все квалифицированные работники и судоводители должны сдать административный экзамен, который проводится компетентным органом в целях обеспечения признания их квалификации в пределах всего ЕС, даже если у них уже есть диплом или свидетельство, выданные соответствующим учебным или образовательным учреждением ВВТ. Предпочтение было отдано второму варианту, поскольку он сводит административное бремя к минимуму за счет того, что те претенденты, которые уже приобрели необходимые навыки и подтвердили свою компетенцию в ходе их профессиональной подготовки, избавлены от необходимости сдавать дополнительные экзамены.

18. Вариант С позволяет повысить мобильность трудовых ресурсов прежде всего за счет признания квалификации судоводителей и эксплуатационных работников. В случае приблизительно 15% обладателей свидетельства судоводителя ЕС, которые в настоящее время не допускаются для плавания по Рейну, их свидетельства ЕС на Рейне будут признаваться автоматически. Кроме того, судоводители, которые уже осуществляют навигацию на Рейне на основании двусторонних соглашений, заключенных с Центральной комиссией судоходства по Рейну (ЦКСР), будут пользоваться определенными преимуществами, поскольку ограничения, присущие этим соглашениям, уйдут в прошлое. Установление критериев ЕС, касающихся требований к знанию местных условий, которые также называются в группах экспертов «знанием конкретных ситуаций» (ЗКС), и возможность для судоводителей сдавать экзамен на ЗКС в своей собственной стране позволит повысить уровень мобильности еще больше. Положительное воздействие для эксплуатационных работников, количество которых в два раза превышает количество судоводителей, окажется даже еще более существенным. Их уровень не будет более снижаться в связи с непризнанием их квалификации.

19. Новый приток квалифицированных членов экипажа позволит повысить уровень безопасности. Качество/привлекательность работы также повысится в результате как повышения безопасности и самостоятельности в работе, так и улучшения перспектив служебного роста. Преимущества варианта С1 несколько больше, чем варианта С2. Признание дипломов и свидетельств о прохождении специальной подготовки, дающих автоматический доступ к профессии без сдачи дополнительных экзаменов, требуемых административными органами, позволит повысить привлекательность работы и облегчить административное бремя.

20. В заключение вариант С1 также носит более логичный характер, поскольку в случае некоторых других видов транспорта законодательные требования к образовательным и учебным учреждениям на уровне ЕС уже существуют, и в этих секторах такие требования еще более жесткие, поскольку они предусматривают постоянную подготовку.

21. Это может в какой-то мере сказаться на частном секторе ВВТ, который состоит в основном из МСП и микропредприятий. Воздействие этого предложения на МСП и микропредприятия будет положительным, поскольку им придется нести небольшую долю расходов, которые будут хорошо компенсированы преимуществами повышения мобильности трудовых ресурсов.

D. Вступление в силу

22. Предполагаемая дата вступления этой директивы в силу – приблизительно в середине 2017 года.
