

Distr.: Restricted
5 February 2016
Russian
English and Russian only

**Рабочая группа по внутреннему
водному транспорту**

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

Сорок восьмая сессия

Женева, 17–19 февраля 2016 года

Пункт 5 предварительной повестки дня

**Последующая деятельность в контексте Белой книги ЕЭК ООН
по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе:
обсуждение предложения по новой стратегии**

**Предложения к дискуссионному документу о новой
стратегии Рабочей группы по внутреннему водному
транспорту и пересмотру ее Круга ведения¹**

**Представлено Центральной комиссией судоходства по Рейну,
Германией и Европейской ассоциацией лодочного спорта²**

I. Центральная комиссия судоходства по Рейну

Государства-участники и секретариат ЦКСР изучили документ с большим интересом. Они сделали ряд наблюдений, которыми желали бы поделиться.

ЦКСР поддерживает пересмотр Круга ведения Рабочей группы по внутреннему водному транспорту Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН и подготовку предложенной стратегии Рабочей группы (SC.3). Условия и состояние внутреннего судоходства значительно изменились за минувшие годы, в частности, его организационная структура в Европе. В то же время правительства располагают меньшим количеством человеческих ресурсов для поддержки работы международных организаций. Таким образом, оценка работы SC.3 и соображения в отношении концентрации направлений ее деятельности, в

¹ Примечание секретариата: дискуссионный документ, первый проект которого был подготовлен секретариатом для консультаций и представлен участникам пятьдесят девятой сессии SC.3.

² Предложения не приводятся полностью, но в тексте настоящего документа освещены их основное содержание и темы.

которых она в действительности имеет важное значение для государств-участников и прочих заинтересованных сторон, может только приветствоваться.

Два аспекта, в частности, дали пищу нашим соображениям: общеевропейский масштаб деятельности ЕЭК ООН и цель гармонизации нормативно-правовой базы.

За период с девяностых годов прошлого века на двух указанных уровнях произошли значительные изменения. Поэтому представляется, что общеевропейский масштаб, в той мере, в которой он может использоваться в качестве ориентира или даже основы для стратегии ЕЭК ООН для ВВП, требует уточнения путем анализа и постановки целей.

Аналогично, предлагаемая нормативная деятельность или ее поддержка должны более четко ссылаться на анализ существующих нормативных баз и изменений организационно-правовой структуры, которые необходимо учитывать. В реальности данный документ лишь косвенно ссылается на это. Однако, не следует игнорировать образование ЕКВС, Европейского комитета по разработке единых стандартов в области внутреннего судоходства, и первый вещественный результат его работы - Европейский стандарт, устанавливающий технические требования для судов внутреннего плавания (ES-TRIN), направленных на укрепление руководством ВВТ в Европе, как справедливо отмечено в документе со ссылкой на отчет EFIN³ 2005 года. В действительности необходимая для этого юридическая основа на уровне ЕС и ЦКСП пока не вступила в силу, однако эта новаторская законодательная инициатива в ближайшем времени несомненно будет реализована. Следует отметить, что ЕКВС соберет вместе стран-участниц ЕС и ЦКСП и он открыт для участия всех стран и международных организаций, заинтересованных в европейском внутреннем судоходстве. Как только указанные юридические документы вступят в силу, ЕС и ЦКСП включают в свои законодательные документы ссылки на единые стандарты, разработанные и принятые ЕКВС. Прочие страны и международные организации приглашаются поступить аналогичным образом.

Во избежание дублирования работы и для увеличения пользы от гармонизированных стандартов, разработанных и принятых ЕКВС, ЕЭК ООН могла бы рассмотреть возможность прекращения работы SC.3 по тем направлениям, по которым работает ЕКВС, в частности, в области технических предписаний к судам внутреннего плавания и предписаний к экипажу и персоналу судов внутреннего плавания. При необходимости ЕЭК ООН могла бы ссылаться на гармонизированные стандарты, принятые ЕКВС.

Следует отметить также, что стандарт ES-TRIN служит важным инструментом для экологизации флота, например, устанавливая правовую базу для использования сжиженного природного газа (СПГ). ЦКСП и ЕС осуществляют, как совместно, так и самостоятельно, иные существенные виды деятельности в поддержку устойчивого внутреннего судоходства. Поэтому представляется, что для ЕЭК ООН остается лишь весьма ограниченная область деятельности в этой сфере, которая не представляла бы собой дублирования.

³ Примечание секретариата: группа EFIN (Европейская правовая основа для внутреннего судоходства) - группа независимых европейских экспертов, созданная по инициативе Нидерландов, Германии, Бельгии, Франции и Швейцарии с целью анализа существующей правовой структуры во внутреннем судоходстве и подготовке рекомендаций для дальнейших действий по укреплению позиций отрасли в европейской транспортной системе. Группа подготовила отчет «Новая организационная основа европейского внутреннего судоходства» в октябре 2004 г.

В отношении базы данных корпусов судов внутреннего плавания следует отметить, что она является обязательным инструментом, разработанным и применяемым на основе Директивы 2006.87.ЕС и Правил освидетельствования судов на Рейне (ПОСР). В соответствии со статьей 2.18 Приложения II Директивы данные базы могут использоваться странами-членами ЕС и Договаривающимися сторонами Мангеймской конвенции единственно в целях осуществления административных мер для поддержания безопасности и удобства судоходства. Следует отметить далее, что стандарт ES-TRIN определяет данные, подлежащие хранению в базе. В заключение, настоящая правовая среда вряд ли дает обоснование для применения базы данных корпусов судов в общеевропейском масштабе и, насколько нам известно, в настоящее время ЕЭК ООН не участвует в процессе управления дальнейшим развитием и внедрением базы данных.

Ряд аспектов внутреннего судоходства не является отдельными предметами внимания ЦКСР или ЕС. Возможно, ЕЭК ООН могла бы обсудить возможность включения их в круг своей деятельности, например, прогулочное судоходство. Значение прогулочного судоходства возрастает, и, в частности, дипломирование судоводителей прогулочных судов, в той мере, в какой это необходимо, могло бы обсуждаться на международном, точнее, на общеевропейском уровне.

Что касается судов внутреннего плавания, ЕЭК ООН могла бы также направить свои силы на вопросы применения Конвенции по обмеру судов внутреннего плавания, а также Конвенции о регистрации судов внутреннего плавания, эффективность которых могла бы быть повышена. С момента их подписания в пятидесятых годах прошлого столетия произошли значительные изменения, в то время как их реализация и обновление заметно отстали от реальной ситуации.

Существующие конвенции в области транспортного права, как представляется, соответствуют потребностям в гармонизации юридической основы. Конвенция КПГВ 2000 г. (Будапештская конвенция) является примером эффективного инструмента в общеевропейском масштабе, и ожидается, что Конвенция КОВС 2012 г. также получит необходимое признание европейскими государствами для ее эффективного осуществления. Насколько нам известно, в этой области транспортного права отсутствуют иные потребности, и поэтому подобные инициативы представляются излишними, в особенности в отношении прежних, так и не ратифицированных конвенций.

В отношении ЕПСВВП и СИГВВП ЦКСР, считая уже достигнутую гармонизацию между Полицейскими правилами плавания по Рейну и ЕПСВВП удовлетворительной, сомневается в обоснованности дополнительных затрат на дальнейшие шаги в этом направлении и поэтому полностью поддерживает решение ЕЭК ООН не создавать специальную рабочую либо экспертную группу по этому вопросу.

Перевод на немецкий язык пятого пересмотренного издания ЕПСВВП мог бы быть полезным, но лишь в том случае, если будет возможность его обновления в соответствии с текстом Правил на других языках. Положительный эффект от предложенного видеофильма общего характера по применению ЕПСВВП не представляется очевидным. Тем не менее, правительства и заинтересованные организации, безусловно, будут приветствовать выпуск видеофильма в поддержку безопасности прогулочного судоходства с учетом взаимодействия с промышленной деятельностью судоходной отрасли.

Далее, с большим удовлетворением отмечаем, что документ обращает внимание на крупнейшие системы ВВП мира. В самом деле, развитие необходимых областей ВВТ или по крайней мере признание на политическом уровне потенциала этого вида транспорта могло бы служить достаточным обоснованием проявленной инициативы с точки зрения большей наглядности. В этом отношении можно было бы рассмотреть скромную попытку, предпринятую ЦКСР в рамках Всемирного форума по водным ресурсам в Марселе в 2012 г., давшую дорогу проекту электронной платформы Всемирной сети внутреннего судоходства (WWINN)⁴, и мы ожидаем дальнейших шагов по развитию инициативы ЕЭК ООН о проведении всемирной конференции по ВВТ в 2016 г.

Далее, документ не затрагивает вопрос ни о месте нахождения «центра тяжести» внутреннего судоходства в мировом масштабе, ни о возможной выгоде и интересах совместных подходов перечисленных сетей речных бассейнов. Несомненно, что «центр тяжести» внутреннего судоходства переместился в Азию, и – более точно – в Китай. Документ, несомненно, выиграл бы, если бы в нем был учтен данный факт и приведены соответствующие выводы. Учет Китая и других стран азиатского региона, а также стран Северной и Южной Америки при рассмотрении ВВТ в мировом масштабе был бы очень важен для информационного обзора и был бы полезен при рассмотрении деятельности ЕЭК ООН в этом направлении.

II. Германия

Германия выражает благодарность за подробный анализ деятельности SC.3 в прошлом и настоящем, а также обзор будущих направлений ее работы. Из-за своего географического расположения Германия является участником трех речных комиссий и ЕС. Это приводит к существенной нагрузке на сотрудников, а также на ресурс времени, и по этой причине в прошлом сотрудничество с SC.3 и WP.3 было возможно только в ограниченном порядке. С созданием Европейского комитета по разработке единых стандартов в области внутреннего судоходства (ЕКСВС) образовался еще один важный европейский орган. В будущем он будет разрабатывать стандарты для внутреннего судоходства в области технических предписаний и модернизации системы профессиональной подготовки, которые затем будут включены в документы ЕС и ЦКСР. Ввиду этого, по мнению Германии, возникла срочная необходимость установить приоритеты с тем, чтобы определить, в какой из организаций возможно активное сотрудничество. Как член ЕС, Германия обязана следовать юридическим предписаниям ЕС. То же относится к решениям ЦКСР и Мозельской комиссии, которые становятся юридически обязательными после их введения в национальное законодательство Германии. Так как в будущем предписания ЕС и ЦКСР в значительной степени будут предопределяться ЕКСВС, Германия считает свое участие в его работе также приоритетным.

Германия полностью поддерживает утверждение секретариата, что существование нескольких организаций в области ВВТ приводит к дублированию работы, чего необходимо избежать. Чем больше количество организаций, занимающихся одними и теми же вопросами, тем больше риск получения различающихся результатов их работы. Такая ситуация усложняет цель разработки равноценных требований или даже делает это невозможным.

⁴ Worldwide inland navigation network <http://www.wwinn.org>

Как справедливо отмечено в документе по стратегии, большинство европейских стран-членов ЕЭК ООН являются одновременно членами ЕС. По этой причине предлагаем, чтобы SC.3 в будущем направляла свои силы в первую очередь на вопросы, не регулируемые положениями ЕС, которые являются юридически обязательными для его государств-участников. Это поможет избежать повторения работы и предотвратит консолидацию равноценных требований. Поэтому, SC.3 могла бы сконцентрировать работу, например, на разработке единых критериев для прогулочного судоходства. Германия приветствовала бы дальнейшее совершенствование Резолюции № 40. Перед тем как продолжить деятельность в области инфраструктуры, необходимо доказать целесообразность поставленных целей.

Возражение, что при сокращении функциональной деятельности SC.3 государства ЕЭК ООН из Северной Америки, Израиль или государства-члены ЕЭК ООН из Центральной Азии не будут иметь органа, подобного настоящей Рабочей группе SC.3, можно оспорить. Государства, заинтересованные во внутреннем судоходстве, могут активно сотрудничать в рамках ЕКСВС в качестве наблюдателей либо быть представлены в ЕКСВС посредством речных комиссий. Достигнутые в ходе этой работы результаты могут быть применены в резолюциях ЕЭК ООН. Это станет вкладом в универсальный характер общеевропейских предписаний.

III. Европейская ассоциация лодочного спорта

Прежде всего мы можем подтвердить, что ЕАЛС будет поддерживать работу по превращению Резолюции № 40 в юридически обязательный инструмент. Резолюция № 40 является важным соглашением как для внутреннего, так и для прибрежного судоходства. ЕАЛС рекомендовала Европейской комиссии применение Резолюции № 40 в качестве основы для лицензирования судоводителей на деятельность в странах ЕС и желала бы, чтобы ЕС поощряла стран-членов ЕС официально принять Резолюцию № 40 в качестве юридически обязательного инструмента. Повышение статуса Резолюции № 40 до уровня обязательного инструмента поддержит деятельность ЕАЛС в этом отношении.

ЕАЛС поддерживает точку зрения секретариата ЕЭК ООН о том, что необходимо более активное стратегическое сотрудничество с Европейской комиссией. Резолюции ЕЭК ООН были разработаны при участии (или согласии) значительной части государств-членов ЕС и все государства-члены ЕС имеют возможность участвовать в обсуждениях, проводимых ЕЭК ООН; для Европейской комиссии нет необходимости разрабатывать отдельные директивы и предписания, повторяющие или совпадающие с документами ЕЭК ООН.

Секретариат ЕАЛС желает поддержать секретариат ЕЭК ООН в его работе, относящейся к Резолюции № 40 и Международному сертификату на право управления прогулочным судном (МУС), включая обновление Руководящих принципов применения резолюции № 40 и ЧЗВ по мере необходимости. Мы всячески приветствуем и поощряем правительства уходить от применения Резолюции № 14, отдав предпочтение единственно Резолюции № 40.

Однако, мы бы не поддержали использование Резолюции № 52 как основу для пересмотра МУС для включения в него новых типов судов. Резолюция № 52 определяет водные пути по наибольшим размерениям судов, которые могут на них эксплуатироваться. Она не применяется к судам длиной свыше 15 м, в то

время как длина значительного числа судов, используемых как прогулочные, превышает это значение.

ЕАЛС сделала ряд официальных заявлений, которые опубликованы на сайте <http://www.eba.eu.com/positions>. Они включают заявления по регистрации судов, лицензированию судоводителей, МУС и средства навигационного оборудования АИС, которые мы упомянули на минувшей сессии SC.3.
