



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по внутреннему
водному транспорту****Пятьдесят девятая сессия**

Женева, 9–11 ноября 2015 года

Пункт 4 а) предварительной повестки дня

Последующая деятельность в контексте Белой книги**ЕЭК ООН по эффективному и устойчивому внутреннему
водному транспорту в Европе****Информация о ходе выполнения рекомендаций Белой
книги по эффективному и устойчивому внутреннему
водному транспорту в Европе****Записка секретариата****I. Мандат**

1. Настоящий документ представлен в соответствии с пунктом 5.1 направления деятельности 5 «Внутренний водный транспорт» программы работы на 2014–2015 годы (документ ECE/TRANS/2014/23), утвержденной Комитетом по внутреннему транспорту 27 февраля 2014 года.

2. Комитет по внутреннему транспорту (далее КВТ) на своей семьдесят седьмой сессии напомнил Рабочей группе о своих решениях, касающихся рекомендаций, содержащихся в Белой книге по эффективному водному транспорту в Европе и опубликованных в 2011 году, и просил Рабочую группу по внутреннему водному транспорту (далее SC.3), Рабочую группу по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (далее SC.3/WP.3) и секретариат представить доклад о ходе осуществления рекомендаций Белой книги на семьдесят восьмой сессии Комитета (документ ECE/TRANS/248, пункт 92).

3. Секретариат напоминает, что Комитет одобрил Белую книгу по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе на своей семьдесят третьей сессии (документ ECE/TRANS/221, пункты 59 и 60) и приветствовал стратегические рекомендации по семи приоритетным областям в рамках планируемой в ближайшие годы скоординированной и согласованной работы с участи-



ем правительств, речных комиссий, представителей данной отрасли и других основных заинтересованных сторон.

4. Далее секретариат напоминает, что на своей семьдесят четвертой сессии КВТ утвердил сводный вариант «дорожной карты» ЕЭК ООН в интересах развития ИТС, которая включает 20 глобальных направлений действий на 2012–2020 годы. Интеграция интеллектуальных транспортных систем (ИТС) с внутренним водным транспортом была одобрена в качестве направления действий 14 в рамках 20 глобальных направлений действий по поощрению использования ИТС. КВТ отметил ряд действий ЕЭК ООН в этой области, включая оказание поддержки общеевропейскому диалогу по внедрению и дальнейшему развитию РИС, а также поощрение других видов использования ИТС в целях облегчения перевозок на внутреннем водном транспорте (ВВТ) и освидетельствования судов внутреннего плавания.

5. На своей семьдесят пятой сессии КВТ предложил SC.3 следить за осуществлением Белой книги по эффективному и устойчивому водному транспорту в Европе (документ ECE/TRANS/236, пункт 31).

6. SC.3, возможно, пожелает рассмотреть подготовленный секретариатом обзор своей деятельности за период 2011–2015 годов в контексте задач, перечисленных в Белой книге. SC.3, возможно, пожелает проанализировать достигнутые результаты и сделать выводы относительно дальнейших задач и областей, в которых необходимо провести дополнительную работу.

II. Стратегические рекомендации, содержащиеся в Белой книге по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе

7. Подготовка Белой книги по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе, содержащей стратегические рекомендации по вопросам политики развития внутреннего водного транспорта на общеевропейском уровне, была завершена в 2010 году, была одобрена КВТ в марте 2011 года и была опубликована в июле 2011 года.

8. На основе обзора ВВТ за период 1996–2011 годов в Белой книге были определены семь приоритетных областей повышения эффективности и устойчивости ВВТ в регионе ЕЭК ООН и предложены стратегические рекомендации в контексте этих семи приоритетных областей. Речь идет о следующем:

а) Стратегическая рекомендация № 1: полное задействование общеевропейских механизмов для координации развития сети водных путей категории E (содействовать применению Соглашения СМВП, укреплять механизмы мониторинга и создать группы экспертов для дальнейшей координации развития сети водных путей категории E).

б) Стратегическая рекомендация № 2: координация мер по модернизации флота судов внутреннего плавания на общеевропейском уровне и оказание поддержки в принятии таких мер (активизировать деятельность по созданию общеевропейских стандартов, предусматривающих технические требования к судам внутреннего плавания; стимулировать проведение исследований по европейскому внутреннему флоту в масштабах Европы, его модернизации и повышению его эффективности и продолжать деятельность по разработке технических предписаний для судов типа «река–море»).

с) Стратегическая рекомендация № 3: стимулирование использования Речной информационной службы (РИС) и других информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) (поддерживать общеевропейский диалог по реализации и дальнейшему развитию РИС; поддерживать нынешние усилия в рамках ЕС по разработке международной базы данных о корпусах судов; и стимулировать другие виды применения ИКТ для обеспечения перевозок на ВВТ).

d) Стратегическая рекомендация № 4: эффективное реагирование на новые требования рынка (повышать информированность о преимуществах ВВТ по сравнению и/или в сочетании с другими видами транспорта; улучшить взаимодействие между операторами ВВТ, железнодорожного и автомобильного транспорта; повышать информированность о соответствующих международных соглашениях в области интермодальных перевозок; поддерживать инициативы, направленные на укрепление роли ВВТ в рамках безопасных цепей интермодальных перевозок; и рассмотреть вопрос о взимании сбора за пользование инфраструктурой внутренних водных путей).

e) Стратегическая рекомендация № 5: рассмотрение вопроса о задачах на рынке труда на общеевропейском уровне (поддерживать проводящуюся ЕС и речными комиссиями работу по решению задач на рынке труда и улучшать имидж ВВТ; продолжать работу по согласованию требований, касающихся выдачи удостоверений судоводителям и членам экипажей, а также состава экипажей судов внутреннего плавания; следить за процессом открытия национальных водных путей некоторых стран ЕЭК ООН и поддерживать этот процесс).

f) Стратегическая рекомендация № 6: решение задач по охране окружающей среды и снижению «углеродного следа» (обеспечить активное участие стран – членов ЕЭК ООН в финансируемом по линии Счета развития Организации Объединенных Наций проекте по разработке и применению инструмента мониторинга и оценки выбросов CO₂ на внутреннем транспорте для смягчения последствий изменения климата; вести перечень соответствующих исследований и мероприятий; поддерживать национальную и региональную деятельность по адаптации ВВТ к последствиям изменения климата; и поддерживать работу по обращению с отходами и снижению загрязнения водных путей судами внутреннего плавания).

g) Стратегическая рекомендация № 7: укрепление институциональных и нормативных рамок на общеевропейском уровне (определить сферы для дальнейшей координации, взаимодействия, транспарентности и согласования правил и предписаний для ВВТ на общеевропейском уровне; стимулировать применение транспортных и стандартных общеевропейских правил судоходства по внутренним водным путям; поддерживать усилия по установлению общеевропейских правовых рамок для аспектов частного права во внутреннем судоходстве; и наблюдать за осуществлением реформ по усовершенствованию институциональных режимов во внутреннем судоходстве и оказывать им поддержку).

9. Рабочие группы SC.3 и SC.3/WP.3 планируют свою деятельность, включая программы работы и планы работы, на основе этих стратегических рекомендаций.

А. Стратегическая рекомендация № 1

10. В рамках Стратегической рекомендации № 1 SC.3 и SC.3/WP.3 провели следующую работу:

- мониторинг Соглашения СМВП, содействие его осуществлению и его пересмотр при надлежащем учете действий, предпринятых государствами-участниками;
- мониторинг и обзор Белой книги;
- развитие базы данных Белой книги на сайте ЕЭК ООН;
- пересмотр резолюции № 49 «Перечень важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории Е».

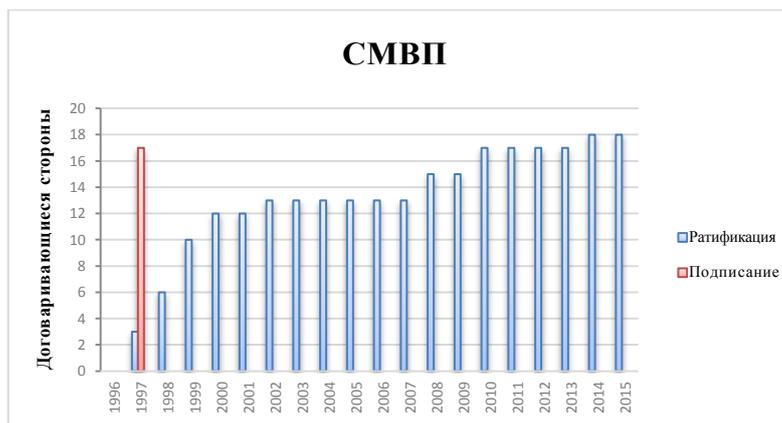
Пункт повестки дня, касающийся европейских внутренних водных путей, был включен в повестку дня сессий SC.3 и SC.3/WP.3.

11. На рис. 1 представлен статус Соглашения СМВП.

В 2011 году Договаривающимися сторонами Соглашения СМВП были 17 стран: Австрия, Беларусь, Болгария, Босния и Герцеговина, Венгрия, Италия, Литва, Люксембург, Нидерланды, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Словакия, Украина, Хорватия, Чешская Республика и Швейцария. 10 января 2014 года к Соглашению присоединилась Сербия, и число Договаривающихся сторон достигло 18.

Рис. 1

Статус Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП)



12. Результатом текущей работы по пересмотру СМВП совместно с государствами-участниками и речными комиссиями стало утверждение SC.3 четвертого пакета поправок в 2012 году (ECE/TRANS/SC.3/193/Add.1) и его ратификация в 2014 году. Второй пересмотренный вариант СМВП был опубликован в 2012 году и включал в себя третий пакет поправок, принятый в 2008 году, а третий пересмотренный вариант был опубликован в 2014 году.

13. Второе пересмотренное издание Перечня основных стандартов и параметров сети водных путей категории Е («Синей книги») было одобрено SC.3 на ее пятьдесят пятой сессии и опубликовано в 2012 году. С тех пор SC.3 утвердила обновленные варианты «Синей книги»:

- в 2013 году на пятьдесят седьмой сессии SC.3 (ECE/TRANS/SC.3/195, пункт 19); этот вариант был опубликован в качестве документа ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.2/Add.1;
- в 2014 на пятьдесят восьмой сессии SC.3 (ECE/TRANS/SC.3/197, пункт 19); этот вариант был опубликован в 2015 году в качестве документа ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.2/Add.2.

14. Нынешний обновленный вариант «Синей книги» был одобрен на сорок седьмой сессии SC.3/WP.3 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/94, пункт 15) и представлен для утверждения на пятьдесят девятой сессии SC.3 (ECE/TRANS/SC.3/2015/4). Очередной, т.е. третий, пересмотр «Синей книги», запланирован на 2016 год и будет основан на утвержденных обновленных вариантах и предложениях государств-участников и речных комиссий.

15. В 2012 году на сайте ЕЭК ООН было создано сетевое приложение, содержащее данные «Синей книги». Оно обновляется с учетом замечаний, полученных от государств-участников и бесплатно доступно по адресу www.unesc.org/trans/main/sc3/bluebook_database.html на английском, русском и французском языках. Эта база данных «Синей книги» содержит навигационные характеристики водных путей категории E в соответствии с таблицей 1 «Синей книги». Данные включают нынешние значения по отдельным сегментам водных путей категории E и целевые значения, которые необходимо достичь путем модернизации существующих водных путей или строительства новых внутренних водных соединений.

16. Резолюция № 49 «Перечень важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории E» была пересмотрена и утверждена SC.3 на основе предложений государств-участников и речных комиссий на ее пятьдесят шестой сессии в 2012 году в качестве Резолюции № 74. На своей пятьдесят седьмой сессии SC.3 приняла решение о том, что, прежде чем пересматривать Резолюцию № 49, необходимо в течение двух–трех лет собрать информацию для ее обновления. Такие «планируемые» поправки были в предварительном порядке утверждены SC.3 в 2013 и 2014 годах. На своей сорок седьмой сессии SC.3/WP.3 утвердила новое предложение о поправках к Резолюции № 49 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/94, пункт 19).

17. SC.3 и SC.3/WP.3 продолжают отслеживать ход реализации, в частности, следующих инфраструктурных проектов:

- проекта развития водного пути Сона–Мозель–Сона–Рейн как стратегического европейского коридора мультимодальных перевозок по маршруту Север–Юг, предназначенного для развития перевозок по маршрутам Север–Юг между Средиземным морем (Испания, Италия, Франция) и остальными регионами Европы, который должен быть реализован в ближайшие годы (на сорок первой сессии SC.3/WP.3 в 2012 году);
- проекта развития участка Днепр–Висла водного пути E 40 с целью устранения узкого места и восстановления судоходства по рекам Польши, Беларуси и Украины (на пятьдесят девятой сессии SC.3 в 2015 году).

В. Стратегическая рекомендация № 2

18. Координация мер по модернизации флота судов внутреннего плавания на общеевропейском уровне и оказание поддержки в их реализации (стратегическая рекомендация № 2) заключается в регулярных обновлениях Рекомендаций ЕЭК ООН, касающихся согласованных на европейском уровне технических предписа-

ний, применимых к судам внутреннего плавания (пересмотренная Резолюция № 61) с должным учетом требований, существующих в ЕС, требований речных комиссий и стандартов государств, не являющихся членами ЕС.

19. После утверждения Белой книги Группа экспертов-добровольцев по Резолюции № 61 провела пять совещаний: 6–9 сентября 2011 года в Будапеште (организованы Дунайской комиссией), 23–25 октября 2012 года в Гааге, 4–6 июня 2013 года в Загребе (организованы Международной комиссией по бассейну реки Сава), 26–28 февраля 2014 года и 11–13 мая 2015 года в Женеве (организованы секретариатом ЕЭК ООН).

20. Проекты предложений, подготовленные Группой экспертов-добровольцев, были рассмотрены государствами-участниками и речными комиссиями и утверждены SC.3 в качестве поправок и добавлений к Резолюции № 61. Первый пересмотренный вариант Резолюции № 61 был утвержден в 2010 году на пятьдесят четвертой сессии SC.3 и опубликован в 2011 году в качестве документа ECE/TRANS/SC.3/172/Rev.1. Последующие поправки включают:

- поправку № 1, 2011 год (ECE/TRANS/SC.3/172/Rev.1/Amend.1): пересмотр терминов и определений, используемых в Резолюции (раздел 1–2); новую главу 20b, касающуюся специальных положений, применимых к судам типа «река–море»; поправки к главам 1, 6, к добавлению II;
- поправку № 2, 2012 год (ECE/TRANS/SC.3/172/Rev.1/Amend.2): новый раздел 7-3A «Требования, касающиеся бортовых компьютеров» к главе 7 «Рулевая рубка»; новая глава 17 «Особые положения, применяемые к плавучим средствам», новая глава 18 «Особые положения, применяемые к судам для проведения работ»; новый раздел 20B-8 «Особые положения, применяемые к судам, входящим в толкаемые составы типа "река–море"»;
- новую серию поправок, утвержденных SC.3 в 2014 году (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2014/6–ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2014/8): пересмотр главы 4 «Расстояние безопасности, надводный борт и марки осадок»; новая глава 15A «Специальные требования к пассажирским парусным судам»; новая глава 22A «Особые положения, применяемые к судам, длина которых превышает 110 метров» и поправки к разделам 2–7.3, 10–1.4, 11–4 и к приложению 3.

21. Следующее предложение по поправкам, в том числе предложение, касающееся нового раздела 8B-4 и проекта добавлений 8 и 9 (ECE/TRANS/SC.3/2015/8), предложение по поправкам к главе 23 и к добавлению 2, а также предложение, касающееся новой главы 24 (ECE/TRANS/SC.3/2015/9), представлены для дальнейшего рассмотрения на пятьдесят девятой сессии SC.3.

22. Подготовка сводного варианта Резолюции № 61 запланирована на двухгодичный период 2016–2017 годов.

С. Стратегическая рекомендация № 3

23. SC.3 совместно с международной группой экспертов, ЕС и речными комиссиями обслуживает и обновляет следующие резолюции по вопросам, связанным с РИС:

- Резолюцию № 48 «Рекомендация, касающаяся системы отображений электронных карт и информации для внутреннего судоходства (СОЭНКИ ВС)»;
- Резолюцию № 57 «Руководящие принципы и рекомендации для речных информационных служб»;

- Резолюцию № 58 «Руководство и критерии для служб движения судов на внутренних водных путях»;
- Резолюцию № 63 «Международные стандарты для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях (VTT)»;
- Резолюцию № 79 «Международные стандарты для систем электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве»;
- Резолюцию № 80 «Международные стандарты, касающиеся извещений судоводителям»;
- Резолюцию № 35 «Стандартный словарь-разговорник ЕЭК ООН для радиосвязи во внутреннем судоходстве».

24. В интересах повышения безопасности и стимулирования общеевропейского согласования ЕЭК ООН проводит работу в этой сфере в сотрудничестве с такими соответствующими международными организациями, как Международная ассоциация по судоходству (ПМАКС), ЕС и Центральная комиссия судоходства по Рейну (ЦКСР). Это отражено в директиве 2005/44/ЕС. В частности, ссылки на резолюции № 30 «Классификация европейских внутренних водных путей», № 35 «Стандартный словарь-разговорник ЕЭК для радиосвязи во внутреннем судоходстве» и № 58 «Руководство и критерии для служб движения судов на внутренних водных путях» ЕЭК ООН содержатся в документах ЕС по РИС (директива 2005/44/ЕС, регламент № 415/2007 Комиссии и т.д.), а пересмотренная Резолюция № 48 «Рекомендация, касающаяся систем отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства (СОЭНКИ ВС)» легла в основу регламента № 909/2013 ЕС, касающегося СОЭНКИ ВС.

25. За период 2011–2015 годов SC.3 утвердила следующие поправки к этим резолюциям:

- пересмотр Резолюции № 48 «Рекомендация, касающаяся системы отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства (СОЭНКИ ВС)» с техническими добавлениями (2012 год – второй пересмотр, 2015 год – третий пересмотр);
- пересмотр Резолюции № 63 «Международный стандарт для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях (VTT)» (2014 год);
- пересмотр Резолюции № 57 (2014 год) «Руководящие принципы и рекомендации для речных информационных служб», поправка № 1 к пересмотренной Резолюции № 57 (документы ECE/TRANS/SC.3/2014/10 и ECE/TRANS/SC.3/2015/10) (2015 год);
- новые резолюции: № 79 «Международные стандарты для систем электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве» и № 80 «Международные стандарты, касающиеся извещений судоводителя» на основе Резолюции № 60 «Международные стандарты, касающиеся извещений судоводителя и электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве» (2014 год).

26. В 2015 году SC.3/WP.3 на своей сорок седьмой сессии высказалась за дальнейшую разработку технического решения для потенциального использования средств навигации (AtoN) на базе АИС для внутреннего судоходства на внутренних водных путях и предложила государствам – членам ЕЭК ООН и речным комиссиям изложить свои мнения по этому вопросу.

27. Сотрудничество между ЕЭК ООН и ЕС в рамках разработки европейской базы данных о корпусах судов включено в число постоянных пунктов в повестку дня. В 2011 году SC.3 на своей пятьдесят пятой сессии утвердила справочную записку о будущем сотрудничестве в этой сфере и напомнила, что решение о том, чтобы ЕЭК ООН занялась такой новой деятельностью, должно быть принято КВТ (ECE/TRANS/SC.3/191, пункт 14). На своей семьдесят четвертой сессии КВТ поручил секретариату продолжить консультации со всеми заинтересованными сторонами, в частности с Европейской комиссией, в целях дальнейшего изучения вопроса о том, каким образом ЕЭК ООН может оказать содействие в создании и использовании европейской базы данных о корпусах судов, которая могла бы включать все европейские суда внутреннего плавания (ECE/TRANS/224, пункт 53). На сороковой сессии SC.3/WP.3 и на пятьдесят шестой и пятьдесят седьмой сессиях SC.3 делегация ЕС сообщила о ходе реализации пилотного проекта этой базы данных. С тех пор никакой новой информации по данному проекту не поступало, однако на совещании представителей ЕС и секретариата ЕЭК ООН в июле 2015 года консультации были продолжены.

D. Стратегическая рекомендация № 4

28. SC.3 добилась успехов в реализации стратегической рекомендации № 4 посредством активизации сотрудничества с Рабочей группой ЕЭК ООН по интермодальным перевозкам и логистике и налаживанию сотрудничества с Рабочей группой по тенденциям и экономике транспорта. Осуществление стратегической рекомендации № 4 (рассмотрение вопроса о задачах на рынке труда на общеевропейском уровне) в 2014 году проводилось в рамках работы Международной группы экспертов по взаимному признанию удостоверений судоводителей и согласованию профессиональных требований во внутреннем судоходстве.

29. На пятьдесят пятой сессии SC.3 в 2011 году отмечалось, что в свете стратегических рекомендаций № 1 и № 4 было бы целесообразно рассмотреть вопрос о совместной работе/консультациях/общей группе экспертов с Рабочей группой по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24). В контексте Белой книги и продолжающегося пересмотра Синей книги SC.3/WP.3 провела специальное обсуждение вопроса о стратегическом развитии инфраструктуры внутренних водных путей на своей тридцать девятой сессии в 2011 году.

30. В 2013 году на своей пятьдесят седьмой сессии SC.3 вновь подтвердила свое намерение сотрудничать с другими рабочими группами, поддерживать инициативы, направленные на повышение роли внутреннего водного транспорта в безопасных интермодальных транспортных цепях (ECE/TRANS/SC.3/195, пункт 15). SC.3/WP.3 на своей сорок первой сессии просила Рабочую группу по интермодальным перевозкам и логистике пересмотреть приложения I и II к Протоколу к СЛКП в соответствии с пересмотренным вариантом приложений к СМВП (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/82, пункт 12). На своей сорок седьмой сессии SC.3/WP.3 рассмотрела подготовленное секретариатом предложение, которое будет представлено для рассмотрения одновременно на пятьдесят девятой сессии SC.3 и на пятьдесят восьмой сессии Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике в ноябре 2015 года, в результате чего могут быть внесены поправки в Протокол к СЛКП.

31. Стимулирование SC.3 развития судоходства в прибрежных водах предполагает включение новых прибрежных маршрутов и портов в СМВП, а также технических требований к судам, способным осуществлять такое плавание. В этой сфере были достигнуты следующие результаты:

- требования к судам типа «река–море» были включены в Резолюцию № 61 «Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания» в качестве новой главы 20B (см. пункт 20 выше), включая классификацию прибрежных вод по зонам RS 2.0, 3.0, 3.5, 4.5 и 6.0;
- секретариат предлагает провести консультации с Рабочей группой по тенденциям и экономике транспорта и с Рабочей группой по интермодальным перевозкам и логистике в целях подготовки подробного предложения о включении маршрутов «река–море» и портов в СМВП и получения предложений от государств-участников, речных комиссий и других заинтересованных сторон, участвующих в судоходстве в прибрежных водах. На пятьдесят девятой сессии SC.3 в ходе консультаций с Рабочей группой по тенденциям и экономике транспорта было подготовлено предложение для дальнейшего обсуждения (ECE/TRANS/SC.3/2015/2).

32. Вопрос о безопасности внутреннего водного транспорта постоянно является неотъемлемой частью повестки дня SC.3. Предложение, касающееся положений в области безопасности и представленное в качестве проекта приложения IV к СМВП, обсуждалось SC.3 на ее сорок девятой сессии, а затем было рассмотрено SC.3/WP.3 на ее сорок второй сессии. SC.3/WP.3 пришла к выводу, что проблема безопасности на европейских внутренних водных путях актуальна, но высказала свои опасения по поводу трудностей с осуществлением в случае включения в СМВП конкретных положений в том виде, в каком они были предложены. По поручению SC.3/WP.3 секретариат подготовил общий текст для возможного включения в основную часть СМВП. После обсуждения SC.3 решила отложить принятие решения по включению положений в области безопасности в СМВП до тех пор, пока в результате оценки риска не будет продемонстрировано, что риски инцидентов в системе безопасности выше, чем они воспринимаются в настоящее время (ECE/TRANS/SC.3/2013/195, пункт 13).

Е. Стратегическая рекомендация № 5

33. Признавая необходимость решения проблем на рынке труда, продолжения работы по согласованию требований, касающихся выдачи удостоверений судоводителям и членам экипажей, а также согласования на общеевропейском уровне стандартов образования и профессиональной подготовки, государства-участники поддержали идею учреждения Международной группы экспертов по взаимному признанию удостоверений судоводителей и согласованию профессиональных требований во внутреннем судоходстве (МГЭ). Эта группа была учреждена SC.3 в 2014 году. Круг ведения этой МГЭ включает:

- обеспечение форума для обмена информацией об удостоверениях судоводителей для целей перевозки грузов и пассажиров по внутренним водным путям и о профессиональных требованиях во внутреннем судоходстве, действующих в регионе ЕЭК ООН;
- анализ существующих национальных, региональных и международных документов в этой области и подготовка предложений в целях дальнейшего согласования, взаимного признания и совершенствования профессиональных требований во внутреннем судоходстве на общеевропейском уровне на основе существующих резолюций SC.3;
- ведение перечня участков водных путей, требующих знаний на местном уровне;

- разработка согласованных предписаний, касающихся минимального состава экипажа для различных типов судов на внутренних водных путях;
- описание квалификации, требуемой от членов экипажа, с учетом новых поколений судов внутреннего плавания и оборудования.

34. Государства-участники, речные комиссии и другие заинтересованные стороны в ходе сессий SC.3 и SC.3/WP.3 отслеживают прогресс в сфере обучения, профессиональной подготовки и профессиональной квалификации. Были внесены предложения, касающиеся уточнения таблиц в Стандартах подготовки и дипломирования персонала во внутреннем судоходстве (СПДВС) на основе опыта стран, не являющихся членами ЕС, совместного опыта в сфере профессиональной подготовки, опыта согласования профессиональных стандартов, современных подходов и тенденций в развитии образовательного процесса (например, использование имитаторов).

35. Государства-участники и речные комиссии приняли участие в подготовке исследования Международной организации труда (МОТ), касающегося условий труда и жизни на судах внутреннего плавания в европейском регионе (рабочий документ № 297 МОТ). SC.3 использует эти материалы в качестве источника информации для МГЭ. Кроме того, правительства, речные комиссии и другие заинтересованные стороны провели обсуждение по теме «Повышение привлекательности профессии членов экипажа, занятых во внутреннем судоходстве» на пятьдесят восьмой сессии SC.3 в 2014 году.

36. Положения, касающиеся требований к минимальному составу экипажа и профессиональной подготовке, были включены в качестве главы 23 в Резолюцию № 61 «Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания». Проводится пересмотр главы 23 на основе предложения, представленного Дунайской комиссией (неофициальный документ № 5 (2013 года) SC.3/WP.3), предложения Группы экспертов-добровольцев по Резолюции № 61 (ECE/TRANS/SC.3/2015/9, приложение I) и предложения секретариата по главе 23 к сорок шестой сессии SC.3/WP.3 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2015/2).

37. Существенный прогресс в процессе признания удостоверений судоводителей был достигнут в сфере прогулочного плавания, в контексте которой Резолюция ЕЭК ООН № 40 «Международное удостоверение на право управления прогулочным судном» признана государствами-участниками, применяющими эту Резолюцию. За пределами региона ЕЭК ООН она была признана Южной Африкой. Эта резолюция была пересмотрена и вновь опубликована в 2011 году (первый пересмотр), 2012 году (второй пересмотр), 2013 году (третий пересмотр) и в 2014 году (текущий, четвертый пересмотр) (ECE/TRANS/SC.3/147/Rev.4).

38. В целях облегчения понимания этой резолюции теми, кто имеет право управлять прогулочным судном, на сорок четвертой сессии SC.3/WP.3 было одобрено руководство по применению Резолюции № 40, которое утверждено SC.3 и размещено на веб-сайте ЕЭК ООН. Признавая важность Резолюции № 40 для прогулочного плавания в Европе и за ее пределами, SC.3 на своей сороковой сессии в 2012 году инициировала дискуссию о возможности изменения ее статуса в качестве документа, имеющего обязательную юридическую силу.

39. Ниже перечислены другие резолюции ЕЭК ООН, касающиеся выдачи и признания удостоверений на право управления прогулочным судном и развития прогулочного плавания в регионе ЕЭК ООН:

- Резолюция № 13 «Международное удостоверение (международная карточка) для прогулочных судов» (TRANS/SC.3/118 и TRANS/SC.3/131);

- Резолюция № 14 «Международное удостоверение (международная карточка) на право управления прогулочным судном» (TRANS/SC.3/96 и TRANS/SC.3/131);
- Резолюция № 41 «Малые суда, используемые исключительно для прогулочного судоходства» (TRANS/SC.3/148); и
- Резолюция № 52 «Европейская сеть прогулочного судоходства по внутренним водным путям» (ECE/TRANS/SC.3/164/Rev.1), пересмотренная SC.3 на ее пятьдесят шестой сессии в 2012 году.

40. На своей сорок первой сессии в 2012 году SC.3/WP.3 отметила прогресс, достигнутый Российской Федерацией в области открытия внутренних водных путей для прогулочного плавания.

Е. Стратегическая рекомендация № 6

41. В контексте решения задач по охране окружающей среды и снижению «углеродного следа» внутреннего водного транспорта SC.3 пересмотрела и обновила соответствующие положения Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП). Одобренный в 2014 году пятый пересмотренный вариант ЕПСВВП включает пересмотр главы 10 «Предотвращение загрязнения вод и удаление отходов, образующихся на борту судов» и новое приложение 11 «Контрольный перечень мер по технике безопасности при заправке топливом».

42. Кроме того, эксперты SC.3 и государства-участники внесли свой вклад в актуальные исследования ЕЭК ООН, например в разработку дискуссионного документа ЕЭК ООН «Выбросы из дизельных двигателей: мифы и реалии», которая была завершена в 2014 году.

43. Группа экспертов-добровольцев по Резолюции № 61 подготовила на основе главы 14а директивы 2006/87/ЕС и представила на пятьдесят девятой сессии SC.3 новый текст раздела 8-4В «Требования к установкам для очистки бытовых стоков» Резолюции № 61 «Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания» (ECE/TRANS/SC.3/2015/8) (см. пункт 21 выше). Это предложение включает стандарты очистки для бортовых установок по очистке канализационных стоков, описание процедур испытаний и выдачи свидетельств об официальном утверждении типа этого оборудования.

44. Выводы и рекомендации SC.3 имели важное значение в создании модели, озаглавленной «Для будущих систем внутреннего транспорта» (ForFITS). Этот инструмент моделирования помогает пользователям в выборе наиболее подходящего и эффективного метода снижения выбросов CO₂ на транспорте. Модель прогнозирует транспортную деятельность, расход энергии и выбросы CO₂ при различных сценариях и при разных мерах регулирования. Она может применяться как на местном, так и на региональном уровне, хотя лучше всего подходит для национального применения. В рамках этой модели возможен анализ широкого спектра таких политических мер, как переход от частных транспортных средств к общественному транспорту, введение схем топливного налогообложения, регулирование маршрутных сборов, внедрение субсидирования для экологически более чистых транспортных средств и внедрение различных видов биотоплива, общественного транспорта и личных судов в контексте пассажирской мобильности, а также судоходства по внутренним водным путям, морских перевозок на короткие расстояния и морских грузовых перевозок.

Г. Стратегическая рекомендация № 7

45. Интенсивная деятельность по пересмотру Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) проводилась с 2007 по 2014 год Группой экспертов по ЕПСВВП совместно с государствами-членами и всеми речными комиссиями. В 2013 году SC.3 утвердила пакет предложений по поправкам к ЕПСВВП.

46. Пятое издание этих Правил было утверждено на пятьдесят восьмой сессии SC.3. Оно повысило прозрачность и согласованность правил судоходства по внутренним водным путям в регионе ЕЭК ООН и укрепило институциональные и нормативные рамки на общеевропейском уровне. В этом новом издании ЕПСВВП был учтен передовой опыт разработки действующих правил судоходства, применяемых речными комиссиями и государствами – членами ЕЭК ООН. В частности, в пересмотренном варианте обновлены статьи, касающиеся малых судов, сигнализации, правил плавания, радиотелефонной связи, автоматических идентификационных систем во внутреннем судоходстве (АИС) и предотвращения загрязнения вод.

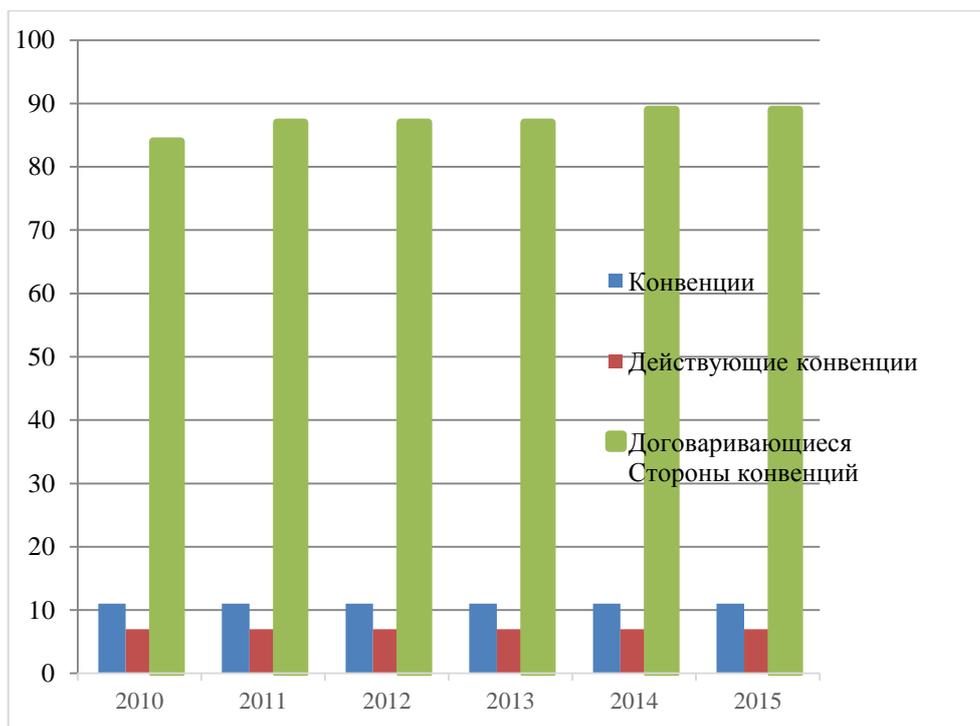
47. Пятое издание ЕПСВВП размещено на веб-сайте ЕЭК ООН и может быть бесплатно загружено в формате PDF по адресу www.unecce.org/trans/main/sc3/sc3res.html и/или просмотрено в сети по адресу <http://tiny.cc/23ipzx>.

48. SC.3 продолжает вести мониторинг осуществления ЕПСВВП. В 2015 году для рассмотрения на пятьдесят девятой сессии SC.3 на основе представленной правительствами информации был подготовлен документ о ходе осуществления ЕПСВВП, а также предложение по обновлению вопросника, касающегося его осуществления (ECE/TRANS/SC.3/2015/7).

49. SC.3 регулярно отслеживает статус международных конвенций и соглашений по вопросам внутреннего плавания и осуществления резолюций SC.3, а секретариат обновляет документы о ходе осуществления. Обновленная информация опубликована в документах ECE/TRANS/SC.3/2015/13 и ECE/TRANS/SC.3/2015/14 соответственно. На рис. 2 охарактеризован статус международных конвенций за период 2011–2015 годов.

Рис. 2

Число международных конвенций по вопросам внутреннего плавания и участвующих в них Договаривающихся сторон



50. Особое внимание государства-участники уделили применению Конвенции об обмене судами внутреннего плавания в ходе сорок третьей сессии SC.3/WP.3 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2013/13) и Конвенции о регистрации судов внутреннего плавания, которая будет обсуждаться на пятьдесят девятой сессии SC.3 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2015/15).

51. В 2013 году SC.3/WP.3 поддержала предложение Сербии о подготовке резолюции ЕЭК ООН об Общеввропейских правилах, касающихся общей аварии.

Н. Международная конференция по проблемам внутреннего водного транспорта

52. В тесном сотрудничестве с государствами-участниками, речными комиссиями и другими заинтересованными сторонами SC.3 начала подготовку и организацию международной конференции высокого уровня для всех стран мира, заинтересованных во внутреннем судоходстве, которая в соответствии с просьбой КВТ пройдет в 2016 году (ECE/TRANS/236, пункт 31). Последующая деятельность по итогам этой конференции и реализация задач повестки дня на период после 2015 года станут продолжением работы SC.3 и SC.3/WP.3 по дальнейшему осуществлению стратегических рекомендаций Белой книги.