



---

## **Европейская экономическая комиссия**

### **Комитет по внутреннему транспорту**

#### **Рабочая группа по внутреннему водному транспорту**

##### **Шестьдесят первая сессия**

Женева, 4–6 октября 2017 года

Пункт 4 предварительной повестки дня

**Обмен информацией о мерах,  
направленных на стимулирование  
перевозок по внутренним водным путям**

### **Обновленная концепция надлежащего состояния судоходства на европейских внутренних водных путях**

**Передано «СТС-Нестра Б.В.»\***

## **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 (КВТ) на его семьдесят восьмой сессии 26 февраля 2016 года.

2. Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (далее – SC.3) на своей шестидесятой сессии приняла к сведению информацию об исследовании по вопросу о надлежащем состоянии судоходства (НСС) на внутренних водных путях<sup>1</sup> в соответствии с Регламентом (ЕС) № 1315/2013<sup>2</sup>, который предусматривает, что НСС должно быть обеспечено на внутренних водных путях сети ТЕС-Т к 31 декабря 2030 года, и просила секретариат информировать ее о ходе разработки концепции НСС (ECE/TRANS/SC.3/203, пункты 47–50).

---

\* Настоящий доклад был представлен после установленного предельного срока в связи с необходимостью включения в него самой последней информации.

<sup>1</sup> Подробная информация о концепции НСС была представлена в документе ECE/TRANS/SC.3/2016/6.

<sup>2</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32013R1315&from=EN>.



3. В настоящем документе проанализирован прогресс, достигнутый исследовательским консорциумом<sup>3</sup> в разработке концепции НСС и проекта руководящих принципов по НСС, которые были рассмотрены и одобрены на втором общеевропейском совещании по НСС, состоявшемся в июле 2017 года в Брюсселе. Эта работа еще не завершена, и отраженные в настоящем документе результаты и позиции не являются окончательными. Кроме того, в нем не представлены точки зрения Европейской комиссии (ЕК) и ее государств-членов. Ожидается, что это исследование будет завершено к концу 2017 года. Дополнительную информацию см. по адресу [www.inlandnavigation.eu/what-we-do/good-navigation-status/](http://www.inlandnavigation.eu/what-we-do/good-navigation-status/).

## II. Обновленная концепция надлежащего состояния судоходства

### A. Введение

4. Предполагается, что водные пути международного значения, включенные в трансевропейскую транспортную сеть (ТЕС-Т), которая предусмотрена Регламентом (ЕС) № 1315/2013 Европейского парламента и Совета от 11 декабря 2013 года<sup>4</sup>, станут частью устойчивой транспортной системы, служащей потребностям внутреннего рынка Европейского союза (ЕС). Речь идет о водных путях основной и всеобъемлющей сетей ТЕС-Т. В соответствии со статьей 38 Регламента (ЕС) № 1315/2013 надлежащее состояние судоходства (НСС) на внутренних водных путях должно быть обеспечено к 31 декабря 2030 года (и поддерживаться впоследствии). Водные пути, включенные в ТЕС-Т, указаны на карте (рис. 1).

Рис. 1

**Европейские внутренние водные пути, включенные в ТЕС-Т**



<sup>3</sup> В состав консорциума входят следующие организации: «СТС-Групп Холдинг», «СТС-Нестра Б.В.», «ПЛАНКО», «Вламсе Оверхейд», «Внутреннее судоходство – Европа» и «Виа Донау».

<sup>4</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32013R1315&from=EN>.

5. Концепция НСС предусматривает неукошнительное уважение компетенции национальных органов в соответствии с принципом субсидиарности. Эта концепция призвана обеспечить единый подход для администраций, несущих совместную ответственность за внутренние водные пути международного значения.

6. Концепция НСС не ограничивается коридорами основной сети ТЕС-Т, но имеет более широкую сферу охвата. В частности, она включает внутренние водные пути в Швеции, Финляндии, Литве, Италии, Португалии и Испании, которые не связаны с общей сетью водных путей. Кроме того, несмотря на то, что концепция НСС не имеет юридических последствий, она может служить также полезным стимулом для совершенствования водных путей классов II и III и для государств, не являющихся членами ЕС. Что касается этих государств, то их сотрудничество с ЕЭК ООН, и в частности взаимодействие с SC.3, является весьма актуальным.

7. И наконец, следует отметить, что концепция НСС основана на передовой практике и современных технологиях и в значительной степени является применимой также для внутренних водных путей международного значения в соседних странах ЕС.

## **В. Определения**

8. По итогам аналитических исследований и консультаций с экспертами и заинтересованными сторонами были разработаны следующие определения:

а) надлежащее состояние судоходства (НСС) означает состояние сети внутреннего водного транспорта, при котором для пользователей обеспечивается экономичное, надежное и безопасное судоходство за счет поддержания минимальных параметров водных путей и уровней обслуживания. Кроме того, НСС должно обеспечиваться в контексте более широких задач социально-экономической устойчивости в области водного хозяйства;

б) процесс обеспечения НСС означает циклический процесс установления целевых показателей, оценки развития, планирования, реализации и мониторинга НСС на внутренних водных путях с целью его достижения к 2030 году (см. пункт 31, рис. 3);

в) план достижения НСС означает план мер, направленных на достижение и поддержание НСС на участках водных путей ТЕС-Т в требуемые сроки, который составляется администрацией водных путей государства – члена ЕС на основе результатов мониторинга для оценки национальной сети, должным образом утверждается на национальном уровне и постоянно обновляется на основе выводов и отзывов заинтересованных участников в процессе обеспечения НСС. Этот план охватывает: целевые значения осадки и высоты прохода под мостами в соответствии с минимальными требованиями, описание недостатков и/или узких мест, меры по достижению НСС, должным образом обоснованный запрос на изъятия, если в них есть потребность, и участие пользователей водного пути. Кроме того, в плане должны быть указаны проекты восстановления или модернизации, для реализации которых запрашивается совместное финансирование с участием ЕС.

9. Требования ТЕС-Т конкретным образом применяются к судоходному каналу, под которым подразумевается часть водного пути, на которой поддерживается заданная глубина, ширина и свободная высота под мостами (сечение судоходного канала) для обеспечения непрерывного судоходства.

### С. Характеристика предлагаемых компонентов НСС

10. Предложенная исследовательским консорциумом концепция НСС была разработана на основе обстоятельных консультаций и материалов, представленных экспертами. Она включает «жесткие» и «мягкие» компоненты, как это показано в схеме на рис. 2 ниже.

Рис. 2

#### Основные компоненты процесса обеспечения НСС



11. В процессе обеспечения НСС во внимание принимаются такие внешние факторы, как:

- развитие спроса на транспортные услуги (например, изменение пунктов отправления и назначения грузов, увеличение/уменьшение объемов перевозок и т.д.);
- воздействие изменения климата (изменение уровней воды);
- инновации, которые могут открыть новые возможности для совершенствования судоходства и управления водными путями (например, более прогрессивные методы съемки и мониторинга).

#### «Жесткие» компоненты НСС

12. «Жесткие» компоненты НСС имеют следующие особенности:

- а) они должны непосредственным образом касаться физической инфраструктуры водных путей в качестве прямого результата деятельности и мер в области управления водными путями;

b) они должны представлять собой согласованный комплекс поддающихся измерению количественных показателей (отражающих значение того или иного параметра), применимых ко всей сети водных путей ТЕС-Т и определенных на основе общей методологии, которая делает НСС измеримым и сопоставимым для различных водных путей;

с) они непосредственным образом подпадают под действие Регламента (ЕС) 1315/2013 и/или транснациональных соглашений и правил, в частности Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП).

13. Показатели для «жестких» компонентов НСС касаются физической инфраструктуры водных путей и ее эксплуатации. Эти показатели будут:

a) отражать габариты судоходного канала (т.е. нормы глубины, ширины, высоты прохода под мостами) на реках, каналах и озерах и параметры шлюзов, судоподъемников и мостов и позволят сопоставлять текущие величины с местными целевыми значениями соответствующих параметров, установленными администрацией водного пути. Особое внимание будет уделяться показателю, который характеризует соблюдение минимального целевого значения для ТЕС-Т: осадка 2,5 м и высота прохода под мостами 5,25 м в течение всего года;

b) характеризовать доступность судоходного канала для прохода (например, закрытие, имеющаяся осадка в течение года), а также доступность и пропускную способность шлюзов, судоподъемников и разводных мостов.

14. Минимальный целевой показатель глубины основан на минимальных требованиях, содержащихся в Регламенте (ЕС) 1315/2013, в котором непосредственным образом упоминается осадка судов, т.е. расстояние по вертикали от ватерлинии до самой нижней кромки киля. Эта величина должна гарантировать безопасный проход судна с осадкой не менее 2,5 м по участку сети ТЕС-Т. Местные целевые показатели отражают соответствующую глубину судоходных каналов с учетом надлежащего расстояния безопасности между дном реки, озера или канала и килем судна. В случае скалистого дна предусматривается большее расстояние безопасности по сравнению с глиняными или песчаными руслами. Так, например, для Рейна применимая величина «расстояния между килем и дном» обычно составляет 0–50 см. Кроме того, целевой показатель глубины может быть установлен на более высоком уровне, чем 2,5 м, например, из соображений эффективности транспортных перевозок в случае судов с большей осадкой или для уменьшения сопротивления воды (что позволяет развить более высокую скорость хода и снизить расход топлива).

15. Кроме того, для разработки реалистичных и достижимых общих и местных целевых показателей в соответствии с требованиями Регламента (ЕС) 1315/2013 в отношении габаритов водного пути по вертикали администрациям водных путей будет необходимо принять во внимание изменения уровня воды, а также продольные и поперечные течения в реках и каналах. Колебания уровня воды на водных путях обусловлены различиями в уровнях стока, приливо-отливными явлениями, сезонными колебаниями, ветровыми нагонами, волнами перемещения и т.д. Эти колебания не только влияют на габариты незарегулированных рек и водных путей с измененным режимом (зарегулированных водных путей), но вызывают также изменения в каналах с достаточно стабильным уровнем воды.

16. В случае незарегулированных речных участков целевые значения должны соотноситься с контрольными уровнями воды в целях учета природных и статистических изменений стока, в результате которых целевые габариты не могут быть обеспечены разумными средствами в течение 365 дней в году. В этой связи следует отметить, что в Регламенте (ЕС) № 1315/2013 уже предусматривается «уделение особого внимания рекам со свободным течением, которые близки к своему естественному состоянию, в связи с чем на них могут быть применены конкретные меры». Это могло бы включать также уточнение целевых значений для незарегулированных участков, соотнесенных с контрольными уровнями

ми воды на этих участках. Контрольные уровни воды – высота средней полной воды (СПВ) и средней малой воды (СМВ) – имеют особо важное значение для определения конфигурации водного пути и характеризуют уровни воды, при которых он полностью открыт для судоходства. Уровни воды, которые являются более высокими или низкими по сравнению с контрольными, могут налагать ограничения на высоту прохода под мостами и профиль водного пути (и даже создавать препятствия для судоходства). При определении контрольных уровней воды во внимание следует принимать вероятность, масштабы и продолжительность действия ограничений на тот случай, если уровень воды находится вне диапазона контрольных уровней. Значения СПВ и СМВ устанавливаются администрацией водного пути и указываются в плане управления им.

17. Что касается «жестких» компонентов концепции НСС, то по просьбе государства – члена ЕС Европейская комиссия (ЕК) может предоставить изъятие в отношении минимальных требований ТЕС-Т, если целевые значения осадки и высоты прохода под мостами не могут быть достигнуты по обоснованным причинам.

#### **«Мягкие» компоненты НСС**

18. «Мягкие» компоненты НСС включают относящиеся к этому процессу аспекты управления инфраструктурой (например, техническое обслуживание, ограждение) или движением (например, информация для пользователей), которые способствуют улучшению показателя, связанного с «жесткими» компонентами. Кроме того, «мягкие» компоненты характеризуют набор процессов и функций, которые определяют и влияют на уровень обслуживания на водных путях и объектах вдоль них. Например, совершенствование процессов технического обслуживания позволит обеспечить более оптимальное значение действительной глубины (доступной осадки) судоходного канала на участке водного пути. Еще одним примером является предоставление более точной информации и прогнозов относительно уровней воды, что позволяет судовладельцам увеличивать полезную нагрузку (эффективность перевозок).

19. Кроме того, «мягкие» компоненты факультативно могут охватывать более широкий<sup>5</sup> круг объектов инфраструктуры внутренних водных путей, которые не имеют прямого отношения к навигации (например, объекты вдоль водных путей для чистой бункеровки топливом и удаления отходов, места отдыха, автоподъемники, электроснабжение от береговых сетей и подключение к Интернету). Правовая основа для некоторых из этих элементов также обеспечивается Регламентом (ЕС) № 1315/2013. Кроме того, портовые сооружения, складское оборудование и средства обработки грузов имеют ключевое значение для конкурентоспособности перевозок внутренним водным транспортом. Вместе с тем в статье 15.3 b) Регламента (ЕС) № 1315/2013, в котором вводится концепция НСС для рек, озер и каналов, как это указано в статье 14.1 а)–с), не содержится конкретного упоминания о состоянии сопутствующих объектов инфраструктуры, внутренних портов, соответствующего оборудования, прикладных телематических программ (РИС<sup>6</sup>) или соединений внутренних портов с другими видами транспорта в рамках ТЕС-Т. Таким образом, можно сделать вывод о том, что с юридической точки зрения акцент делается на качестве фарватера для целей судоходства.

20. «Мягкие» компоненты НСС имеют следующие особенности:

а) компоненты, связанные с управлением инфраструктурой и движением, имеют важное значение для НСС, поскольку они влияют на масштабы постановки и достижение целевых показателей для «жестких» компонентов НСС (например, действительная осадка и время ожидания);

<sup>5</sup> Помимо судоходных каналов, шлюзов, судоподъемников и мостов.

<sup>6</sup> Речные информационные службы.

b) отдача от «мягких» компонентов НСС может различаться от региона к региону, например, в зависимости от того, реализуются ли уже процессы управления инфраструктурой или же они будут внедрены в будущем;

с) в отношении этих компонентов действуют конкретные директивы ЕС, а именно:

- Директива 2005/44/ЕС<sup>7</sup>, упомянутая в статье 15.3 с) Регламента (ЕС) 1315/2013;
- Директива 2014/94/EU<sup>8</sup>, упомянутая в статье 39.2 б) Регламента (ЕС) 1315/2013.

21. «Мягкие» компоненты не всегда поддаются количественному измерению на уровне конкретных участков ТЕС-Т. Для некоторых из них мониторинг может осуществляться на основе качественных характеристик процессов, охватывающих несколько участков ТЕС-Т или даже целые коридоры. Примером может служить описание существующих информационных систем, предназначенных для прогнозирования уровня вод на конкретных участках водного пути.

#### **D. Характеристика минимальных стандартов для процесса обеспечения НСС**

22. Концепция НСС включает минимальные стандарты для процесса и методики систематического достижения НСС на участках сети ТЕС-Т. Государства – члены ЕС должны включить процесс обеспечения НСС в свой план управления водными путями.

23. Процесс обеспечения НСС в первую очередь ориентирован на «жесткие» компоненты, т.е. физические габариты, составляющие суть основных стандартов судоходности, о которых говорится в пункте 13 а) выше, поскольку они являются прямым результатом мер по управлению водными путями, с одной стороны, и имеют наибольшие экономические последствия для перевозок внутренним водным транспортом, с другой. Кроме того, на тех участках водного пути, которые уже отвечают основным стандартам судоходности в течение более длительного периода, необходимость в полномасштабном процессе обеспечения НСС отсутствует, что позволяет государствам – членам ЕС и администрациям водных путей избежать ненужного и неприемлемого административного бремени. В плане достижения НСС основное внимание будет уделяться участкам водного пути, которые характеризуются сочетанием следующих факторов: незарегулированные водные пути с переменной шириной, глубиной или высотой, участки с ограниченной доступностью шлюзов и участки со значительными ограничениями по ширине, глубине и высоте.

24. Незарегулированные водные пути с переменной шириной, глубиной или высотой:

Эти ограничения или, скорее, их непредсказуемые изменения имеют негативные последствия для надежности и экономической эффективности перевозок внутренним водным транспортом. В частности, в случае ненадлежащего технического обслуживания установленные целевые значения СМВ не будут обеспечены, и глубина водного пути может оказаться недостаточной для осадки судна в течение слишком большого количества дней в году. Как следствие, операторы внутренних водных путей (и их клиенты) вынуждены преодолевать проблемы, связанные со снижением коэффициента использования и повышением или колебаниями транспортных тарифов, вследствие чего привлекательность

<sup>7</sup> Директива Европейского парламента и Совета 2005/44/ЕС от 7 сентября 2005 года по согласованным услугам речных информационных служб (РИС) на внутренних водных путях Сообщества.

<sup>8</sup> Директива 2014/94/EU Европейского парламента и Совета от 22 октября 2014 года о развешивании инфраструктуры для альтернативных видов топлива.

и конкурентоспособность внутреннего водного транспорта может снижаться. В случае ненадлежащего управления водными путями или их обслуживания особое внимание должно уделяться мерам по исправлению положения.

25. Участки с ограниченной доступностью шлюзов:

Ограниченная доступность и пропускная способность шлюзов, как правило, приводят к непредсказуемым задержкам и увеличению сроков ожидания. Это непосредственным образом влияет на экономическую эффективность и надежность перевозок внутренним водным транспортом. Таким образом, увеличивается доля непроизводительных рабочих часов и нарушается своевременность этих перевозок. Меры, связанные с НСС, могут быть направлены на повышение пропускной способности.

26. Участки со значительными ограничениями по ширине, глубине и высоте:

Участки с ограниченным радиусом кривизны, шириной каналов и высотой прохода под мостами (но в целом имеющие стабильные габариты) могут быть узкими местами в некоторых коридорах. Процесс обеспечения НСС должен быть направлен на выявление таких ограничительных узких мест в инфраструктуре и выработку решений для их устранения. Консультации с пользователями являются одним из ключевых механизмов для выявления узких мест в инфраструктуре и рассмотрения возможных решений.

27. Предполагается, что процесс обеспечения НСС будет представлять собой цикл непрерывного совершенствования. Он будет удовлетворять основным параметрам комплексного управления водными путями (ПЛАТИНА, 2016 год):

- *Целевое*: каждое мероприятие по обслуживанию или регулированию водных путей будет увязано с конкретными целями, например с целевыми показателями, уровнями обслуживания и т.д.
- *Стратегическое*: для скоординированного, эффективного и результативного достижения целевых показателей будет применяться конкретная стратегия управления водными путями с целью достижения НСС по крайней мере к 2030 году и его поддержания в период после 2030 года.
- *Многопрофильное*: водные пути служат не только транспортными маршрутами, но используются также в других целях, которые иногда друг другу противоречат.
- *Основанное на широком участии*: с учетом многоцелевого использования водных путей рекомендуется осуществлять управление, основанное на широком участии, с тем чтобы получить представление о других видах использования водных путей и не препятствовать им. Таким образом, все соответствующие заинтересованные стороны должны принимать участие в процессе планирования в целях достижения и поддержания НСС.

28. Кроме того, обсуждения с заинтересованными сторонами и администрациями водных путей показали, что процесс обеспечения НСС должен удовлетворять следующим дополнительным требованиям:

- *Опора на факты*: этот процесс должен быть прозрачным для всех заинтересованных сторон, т.е. соблюдение или несоблюдение целевых значений должно легко отслеживаться с помощью конкретных индикаторов.
- *Минимальная административная нагрузка*: усилия, связанные с процессом НСС и представлением информации, должны быть сведены к минимуму за счет максимально широкого использования имеющихся данных и цифровых источников, возможно, при поддержке Европейской комиссии. Кроме того, следует уделить внимание согласованию имеющихся баз данных (например, базы данных ЕЭК ООН с основными характеристиками и параметрами сети водных путей категории E (базы данных «Синей

книги»), базы данных TENtec (TENtec)<sup>9</sup> и национальных баз данных по водным путям) и путям оптимизации многократных запросов и предоставления аналогичных данных.

- *Процесс обеспечения НСС – это не самоцель*: результатом процесса обеспечения НСС, включая сбор и предоставление данных, должно в конечном счете стать эффективное функционирование системы европейских водных путей в соответствии с положениями Регламента (ЕС) № 1315/2013.

29. Цель предлагаемого процесса обеспечения НСС состоит не в том, чтобы установить или повторно определить целевые габариты для участков водных путей в начале каждого цикла процесса. Существующие национальные и наднациональные нормы и режимы, кратко охарактеризованные в докладе по задаче 2 в рамках исследования для разработки концепции НСС<sup>10</sup>, служат хорошей отправной точкой для циклов совершенствования, призванных обеспечить достижение согласованных целевых показателей. В ходе исследования было установлено, что применительно ко многим водным путям достижение существующих целевых показателей уже является сложной задачей (например, обеспечение достаточной осадки на Дунае, Эльбе и Одере).

30. С другой стороны, предлагаемый процесс обеспечения НСС может служить для администраций водных путей ориентиром в деле определения надлежащих целевых показателей для габаритов судоходных каналов (также для водных путей, не отвечающих требованиям класса IV). Эти меры должны быть частью долгосрочной стратегии или плана по осуществлению циклического процесса для достижения и поддержания НСС, также на основе консультаций с заинтересованными сторонами. Таким образом, процесс обеспечения НСС способствует улучшению и мониторингу судоходности на постоянной основе при поддержке администраций водных путей, обладающих опытом разработки долгосрочных планов и организации деятельности на циклической основе.

## **Е. Характеристика минимальных стандартов для процесса обеспечения НСС**

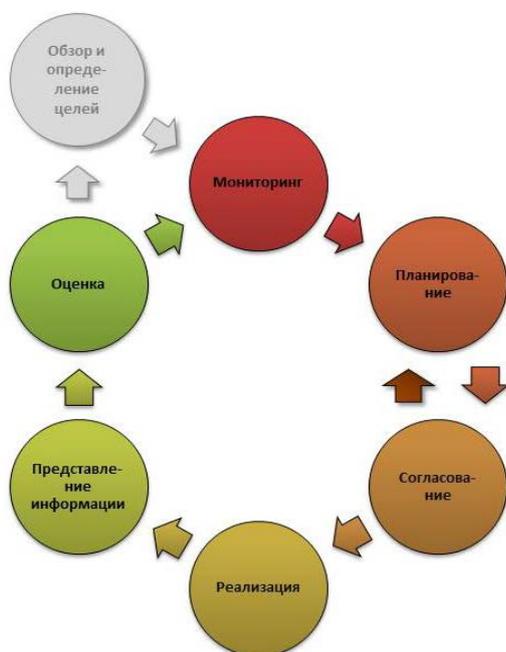
31. На основе различных образцов передовой практики для каждого из этих шагов (выявленных в ходе консультаций с заинтересованными сторонами и аналитических исследований, которые будут представлены в докладе по задаче 7 «Руководящие принципы НСС») были определены основные элементы минимального процесса обеспечения НСС, который структурно включает в себя шесть этапов, показанных на рис. 3. Поскольку некоторые из предлагаемых этапов уже являются частью обычной практики в некоторых странах, они смогут легко найти поддержку среди заинтересованных сторон в этих странах, в частности на уровне администраций водных путей. План развития НСС должен содержать ссылки на эти образцы оптимальной практики, имеющиеся документы и планы управления водными путями. Главное достоинство данной характеристики процесса состоит в том, что впервые все этапы процесса объединены в единый цикл, подкрепляемый образцами оптимальной практики и элементами передовых процессов, выявленных в различных странах Европы в ходе вышеупомянутого исследования. Таким образом, процесс обеспечения НСС, как правило, реализуется в виде годовых циклов. Поскольку речь идет о циклическом процессе, то в принципе он может начинаться с любого этапа (т.е. необязательно с этапа мониторинга). Но в любом случае в качестве отправной точки необ-

<sup>9</sup> [http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/index_en.htm).

<sup>10</sup> Доклад по задаче 2 «Подходы к концепции надлежащего состояния судоходства на европейских внутренних водных путях» был доработан и представлен ЕС в декабре 2016 года. См. доклад по адресу [www.inlandnavigation.eu/what-we-do/good-navigation-status/](http://www.inlandnavigation.eu/what-we-do/good-navigation-status/).

ходимы обзор и оценка существующего положения. Цели и характеристики могут быть пересмотрены на их основе (см. серый круг на рис. 3).

Рис. 3  
Основные этапы процесса обеспечения НСС



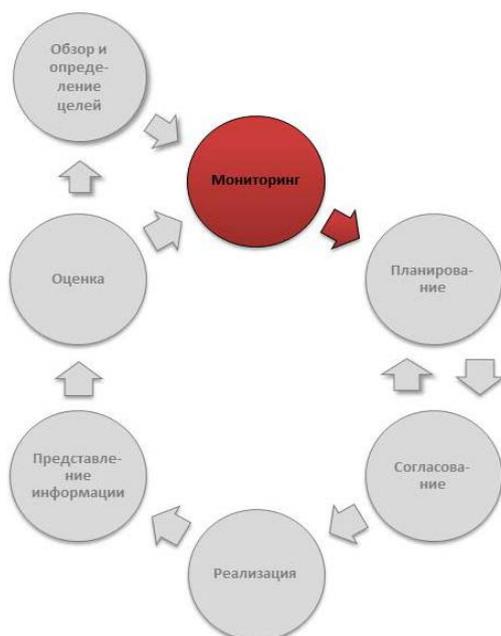
#### Этап 0: Обзор и определение целей

32. Поскольку определение или установление новых целевых габаритов для участка водного пути не является ключевой целью в начале каждого цикла предлагаемого процесса обеспечения НСС, то обзор и указание целевых значений включены не по общему правилу, а в качестве факультативного начального шага (если таковой необходим). Стратегические ведомственные принципы и показатели, связанные с обслуживанием фарватера, как правило, уже применяются на практике и могут быть выделены из соответствующих управленческих и хозяйственных процессов, реализуемых администрацией водного пути (как это кратко обозначено в докладе по задаче 2 в рамках разработки концепции НСС). Консультации с заинтересованными сторонами будут начаты только в том случае, если целевые показатели в сфере общего управления водными путями являются недостаточными для обеспечения НСС к 2030 году или если в результате проведения мероприятий по оценке (этап 6) будет установлено, что эти показатели надлежит пересмотреть или уточнить. Итогом этой деятельности может стать изменение местных целевых показателей для достижения и поддержания НСС.

33. Пересмотр целевых показателей в сфере управления водными путями может также выявить потребность в реализации таких более масштабных проектов, как проведение подготовительных исследований и строительство новых шлюзовых камер, строительство параллельных каналов, увеличение высоты мостов, устранение крутых изгибов, расширение/углубление каналов и т.д.

34. В случае незарегулированных речных участков такой пересмотр может также включать в себя последующую доработку целевых показателей, которые связаны с контрольными уровнями воды.

### Этап 1: Мониторинг и анализ состояния водного пути



35. Поскольку процесс обеспечения НСС опирается на факты, то деятельность по оценке и мониторингу является одним из ключевых этапов этого процесса.

#### Этап 1а: Сбор данных

36. На первом этапе процесса обеспечения НСС проводится сбор актуальных данных о «жестких» компонентах, т.е. о физическом состоянии фарватера, и в качестве варианта/по желанию этот этап может охватывать также водные пути более низких классов и водные пути стран, не являющихся членами ЕС:

- фарватеры: анализ ситуаций, когда водные пути закрыты для судоходства, и нынешнее состояние судоходных каналов (глубина/ширина) на основе гидрографических обследований русла. Он включает: а) мониторинг гидрологической структуры, а также ограждения и судоходной обстановки фарватера в целях выявления критических участков судоходного канала (ограничения по глубине, ширине или радиусу кривизны) и б) анализ доступности фарватера (например, мониторинг случаев закрытия из-за ледовой обстановки, наводнений, аварий, специальных мероприятий и т.д.). Рекомендуется по возможности использовать цифровой интерфейс между данными, извлекаемыми из извещений судоводителям (ИС), и базой данных TENtec;
- шлюзы: мониторинг закрытий и времени ожидания у шлюзов, а также доступность шлюзов, возможно с использованием данных электронных систем управления шлюзованием; в данном случае в качестве источника информации рекомендуется использовать ИС. Кроме того, позиционные данные АИС могут использоваться для получения информации о времени ожидания и времени в пути; однако для этого может потребоваться юридическое обоснование на национальном уровне и согласие судовладельцев;
- высота прохода под мостами: мониторинг закрытия мостов и высоты прохода под мостами либо при помощи систем измерения вертикального расстояния или путем расчетов, привязанных к контрольной шкале.

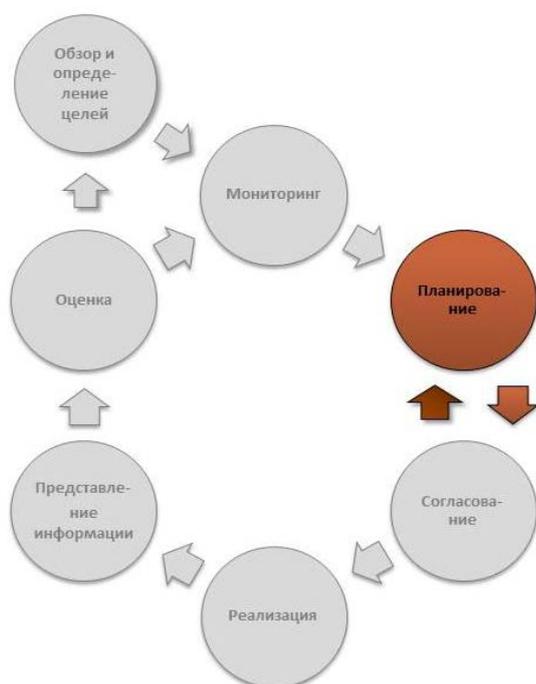
37. Для успешного применения форматы и секционирование данных TENtec должны быть максимально согласованы со структурой данных, используемой различными администрациями водных путей. Это позволяет избежать дублирования усилий по сбору данных. Для обеспечения взаимосвязи между ежедневными сообщениями ИС для конкретных участков и объектов и сводными годовыми данными TENtec потребуются сценарии. Можно рассмотреть вопрос о распространении сферы использования такого инструмента мониторинга на добровольной основе также на государства, не являющиеся членами ЕС, и водные пути более низких классов.

*Этап 1b: Анализ данных и выявление узких мест с целью обеспечения НСС*

38. На основе анализа собранных данных будут определены критически важные участки водного пути для конкретного года. Речь может идти об участках водного пути, которые неожиданно закрываются на длительный период, например в случае выхода из строя шлюзов или несоблюдения целевых габаритов судоходных каналов. В идеале такая оценка могла бы осуществляться с помощью TENtec. Критические участки могут обозначаться на картах. Вместе с тем для этого потребуются высококачественные данные и надлежащий уровень предоставления информации по параметрам TENtec.

39. Фактическое местонахождение мелководных зон, которые не отвечают минимальным стандартам (которые определяются на этапе 0), может меняться из года в год и от недели к неделе, особенно на незарегулированных участках. По этой причине следует проводить регулярные обследования русла с учетом динамичного характера конкретных участков. Шлюзы и мосты, с которыми связаны самые серьезные ограничения, будут определяться посредством систематизированного анализа данных (например, наиболее продолжительное среднее время ожидания, наиболее продолжительное пребывание в нерабочем состоянии, самые серьезные ограничения с точки зрения минимальных расстояний). Помимо измерений, выполняемых официальными органами (например, операторами водных путей, РИС и шлюзов), на регулярной основе будет осуществляться сбор отзывов пользователей транспортной инфраструктуры в целях совместного выявления и подтверждения важнейших узких мест, что должно послужить отправной точкой для планов устранения или компенсации узких мест в рамках планов достижения НСС.

**Этап 2: Планирование мер**



40. Этап 1 завершается подготовкой перечня узких мест или критических участков сети водных путей. В нем должны быть учтены существующие планы улучшения условий судоходства. На основе этих результатов мониторинга и анализа необходимо будет определить и запланировать коррективные и/или превентивные действия и меры, которые будут представлены в планах управления водными путями или планах достижения НСС, составляемых государствами – членами ЕС. В случае международных водных путей эта деятельность должна осуществляться в тесном сотрудничестве с такими международными координационными механизмами, как речные комиссии. Эти планы будут включать в себя ссылки на планы и программы, уже существующие на региональном/национальном уровнях, а также на уровне речных комиссий, и в них будут определены дополнительные действия/меры (в случае необходимости). В планах достижения НСС основное внимание должно уделяться, в частности, следующим аспектам:

- недостаткам сети в плане соответствия целевым показателям, которые требуют адаптационных мер (например, работы по восстановлению или модернизации) или изъятия, в случае если минимальные стандарты не могут быть соблюдены;
- мерам по достижению НСС, для реализации которых запрашивается совместное финансирование по линии таких европейских программ, как Фонд соединения Европы (ФСЕ)<sup>11</sup>.

41. Возможные меры могут включать в себя следующее:

a) меры по управлению транспортными потоками:

- совершенствование ограждения и обстановки фарватера с учетом интенсивности движения и имеющихся габаритов фарватера;
- более интенсивное использование периодов эксплуатации шлюзов и мостов;

b) меры по обслуживанию инфраструктуры:

- дноуглубительные работы на судоходном канале (например, удаление наносов в глубоком фарватере, выемка грунта по всей ширине фарватера);
- профилактическое обслуживание шлюзовых ворот и камер;

c) инженерные работы на объектах инфраструктуры:

- адаптация гидротехнических сооружений (например, буны или струенаправляющие стенки);
- модернизация или строительство мостов и шлюзов/дамб;
- модернизация каналов (например, расширение/углубление) или строительство новых каналов.

*Этап 2а: Концептуальный проект мер*

42. Необходимо будет определить и запланировать коррективные и/или превентивные меры для дальнейшего обсуждения с заинтересованными сторонами (этап 3) и их реализации (этап 4). В проекте мер по обслуживанию фарватера указывают место, сроки, характер и объем (м<sup>3</sup>) наносов, которые необходимо удалить, а также место их обратного сброса в реку. Аналогичным образом определяют мероприятия по обслуживанию шлюзов.

<sup>11</sup> Регламент (ЕС) № 1316/2013 Европейского парламента и Совета от 11 декабря 2013 года, которым был учрежден Фонд соединения Европы (ФСЕ).

43. Для повышения доступности судоходных каналов администрации водных путей могут выбирать между различными возможными вариантами, которые отличаются по уровню затрат, отдаче в плане повышения доступности, срокам реализации, времени сохранения эффекта, сопутствующим расходам, последствиям для окружающей среды, а также для других видов использования этих каналов и соответствующих заинтересованных сторон. В случае конкретного участка для выбора оптимальной меры все возможные варианты следует сравнить с нынешним состоянием («нулевой вариант»), а также друг с другом. Эту информацию предоставляют заинтересованным сторонам и, таким образом, обеспечивается учет социально-экономической отдачи, финансовых аспектов и социальной приемлемости проектов в соответствии с национальными процедурами. Это делается в целях налаживания транспарентного и комплексного процесса планирования, включающего обратную связь и итерацию между этапами 2 («Планирование мер») и 3 («Согласование мер»). Круг заинтересованных сторон, которые будут принимать официальное участие (и которым должен быть предоставлен статус участника процедуры утверждения) на этапе планирования, будет определяться в зависимости от национальных положений и охвата проекта (например, органы судоходства, собственники земельных участков, администрации национальных парков). Планы, которые изначально разрабатывались в интересах сектора перевозок, корректируют в целях получения кумулятивной отдачи и достижения компромиссов.

44. Наглядным и важным примером в этой связи является тесное взаимодействие, которое должно быть налажено с соответствующими органами в контексте экологических требований и интересов, вытекающих из рамочной директивы ЕС по воде (РДВ)<sup>12</sup> и цели достижения благоприятной экологической обстановки на европейских водах.

#### *Этап 2b: Сроки и планирование бюджета*

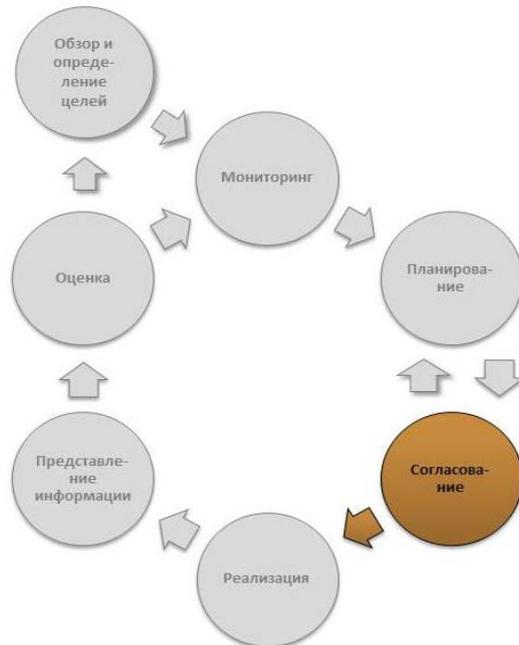
45. Этап планирования включает в себя также составление предварительного графика. Сроки, необходимые для получения разрешений и выполнения процедур утверждения, обычно можно наметить на основе имеющегося опыта. В частности, в случае незарегулированных участков планирование сроков выполнения работ в значительной степени зависит от фактического стока, но в любом случае должно осуществляться на основе временных рядов и статистических значений (например, ожидаемый маловодный период) с учетом экологических аспектов (защита нерестилищ во время нереста, сезон миграции птиц и т.д.). Кроме того, работы на шлюзе (особенно профилактическое обслуживание) должны планироваться на период низкой судоходной активности. Для сведения к минимуму помех движению следует провести консультации с представителями транспортного сектора и заблаговременно уведомить пользователей водного пути. Важно, чтобы представители транспортного сектора также активно использовали эти возможности для того, чтобы представлять свои замечания по поводу планирования.

46. Ключевыми факторами успеха в процессе координации технического обслуживания шлюзов является эффективное взаимодействие всех заинтересованных сторон и обмен информацией с транспортным сектором. Представители отрасли должны иметь возможность вносить предложения об оптимизации планирования закрытий шлюзов, а также совершенствовании инфраструктуры внутреннего водного транспорта в целом. После рассмотрения графика он становится обязательным для администраций водных путей, в частности для руководства и операторов шлюзов, и заблаговременно доводится до сведения пользователей транспортных услуг. Аналогичные процессы консультаций и обмена информацией с представителями транспортной отрасли должны быть налажены

<sup>12</sup> Директива 2000/60/ЕС Европейского парламента и Совета, устанавливающая рамки деятельности Сообщества в области водной политики.

при реализации строительных работ (например, строительство мостов), которые могут создавать препятствия для судоходства.

### Этап 3: Согласование мер



47. Как уже отмечалось, между этапом 2 («Планирование») и этапом 3 («Согласование мер») существует тесная взаимосвязь. Взаимодействие с заинтересованными сторонами и принятие ими предлагаемых мер является ключом успеха в процессе обеспечения НСС. Кроме того, в случае международных водных путей администрациям водных путей следует учитывать мнения заинтересованных сторон от всех прибрежных государств на различных уровнях и в разных областях специализации.

*Этап 3а: Разработка мер с участием заинтересованных сторон (национальные пользовательские форумы)*

48. В интересах выработки взаимоприемлемых решений участие заинтересованных сторон и групп имеет особо важное значение в случае критических участков водного пути, на которых цели водопользования не согласуются друг с другом (например, охрана окружающей среды, защита от наводнений, рекреационное водопользование) либо обеспечение НСС вызывает наибольшие разногласия. Успешным примером взаимодействия с заинтересованными сторонами является регулярный, периодический и основанный на фактах обмен информацией (обычно один или два раза в год). Заинтересованные стороны получают информацию о следующих аспектах плана достижения НСС:

- нынешнее состояние водных путей и меры, реализованные в предыдущий период;
- нынешние результаты мониторинга (текущее состояние водного пути);
- меры, предлагаемые в настоящее время, и ожидаемая отдача от них;
- планируемые сроки осуществления мер.

49. Таким образом, материалы и отзывы заинтересованных сторон могут использоваться для адаптации предлагаемых мер (обратная связь с этапом 2) или их приоритизации; это будет отражено в обновлениях к плану достижения НСС. Установление приоритетности мер в области транспортной инфраструктуры по сути предполагает их ранжирование, например, с точки зрения самого негативного воздействия на пользователей инфраструктуры, наихудшего

состояния по сравнению с целевым уровнем обслуживания или наиболее значительных финансовых потерь в результате сбоя. Так, например, в случае обслуживания фарватера на незарегулированных речных участках приоритетное внимание, как правило, будет уделяться мелководным зонам с наименьшей судоходной глубиной фарватера при низком уровне воды. Могут применяться такие дополнительные критерии, как ширина оставшегося фарватера достаточной глубины и/или темпы наноса в критически важных узких местах.

50. Главная задача состоит в учете всех соответствующих интересов (целей судоходной отрасли, охраны окружающей среды, рыбного хозяйства и т.д.) при разработке мер, с тем чтобы избежать препятствий на более позднем этапе и значительно сократить затраты на возможные компенсационные меры. Таким образом, комплексное планирование должно предусматривать:

- участие соответствующих заинтересованных сторон на этапе предварительной проработки меры (шаг 2);
- определение комплексных целей проекта, которые включают в себя цели внутреннего судоходства, экологического права, а также иные виды использования участка реки, в частности охрану окружающей среды, защиту от наводнений и рыбный промысел;
- реализацию процесса комплексного планирования для включения целей, связанных с судоходством и охраной окружающей среды, в конкретные проектные меры, с выгодой для обеих сторон;
- судоходно-экологический мониторинг на всех этапах (до, в течение и после проектных работ), что создает возможности для адаптивного применения мер в случае необходимости.

*Этап 3b: Координирование предлагаемых мер с другими администрациями водных путей (на уровне коридора)*

51. В случае международных водных коридоров наднациональная координация мер в области управления водными путями имеет чрезвычайно важное значение и должна быть включена в этот процесс. Координация мер по управлению водными путями на уровне коридора будет способствовать:

- обеспечению непрерывности судоходства и единого уровня обслуживания для всего водного пути;
- предотвращению продолжительных нарушений судоходства на трансграничных участках;
- обмену информацией об оптимальной практике между администрациями водных путей (например, об эффективных путях достижения целевых показателей с минимальными затратами для государственных бюджетов).

52. Существующие форумы по вопросам коридоров, макрорегиональные руководящие группы или координационные группы речных комиссий могут использоваться в качестве платформы для многосторонней координации деятельности по управлению водными путями на уровне коридоров.

*Этап 3c: Получение официального утверждения и разрешений на национальном уровне (если это применимо)*

53. Будут проводиться ежегодные брифинги по техническому обслуживанию в целях достижения консенсуса с органами по вопросам навигации в отношении необходимых мер и приоритизации мероприятий по управлению фарватером.

54. Для мер по поддержанию фарватера в некоторых случаях необходимы официальные уведомления или лицензии компетентных национальных органов в связи с требованиями:

- применимого законодательства ЕС;

- водного законодательства;
- экологического права (включая оценку воздействия для районов «Натура 2000»)<sup>13</sup>;
- судоходного права;
- законов о национальных парках (в некоторых регионах) и других применимых законов.

55. В ходе получения предусмотренных законом разрешений на реализацию мер в сфере управления водными путями (обычно это итеративный процесс переговоров и слушаний) компетентные органы принимают во внимание интересы пользователей и аспекты водопользования. Эти органы, как правило, привлекают официальных экспертов для оценки различных последствий водохозяйственных мер на другие виды использования водных путей (например, рыболовство, охрана окружающей среды, досуг, использование в качестве природоохраненных зон, снабжение питьевой водой, гидроэнергетика).

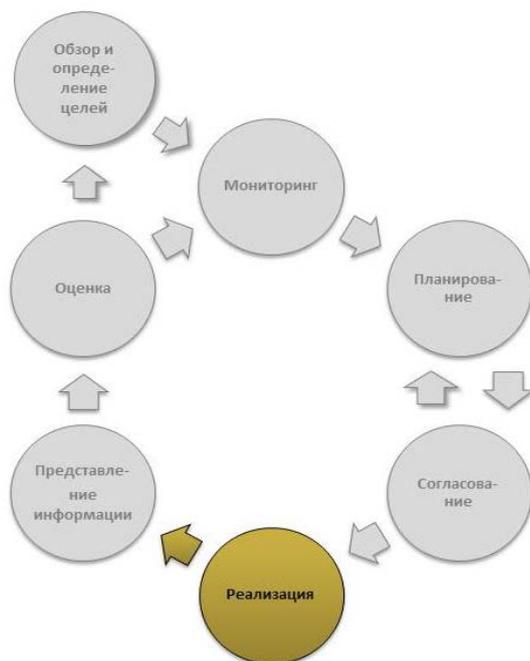
56. В принципе разрешения национальных органов власти запрашиваются для каждой отдельно взятой водохозяйственной меры физического характера, но предпочтение, как правило, отдается долгосрочным или среднесрочным разрешениям. Надлежащее уведомление всегда включает в себя некоторые нормативные требования в отношении того, каким образом будет осуществляться соответствующее техническое обслуживание (например, указание конкретных месяцев, в течение которых дноуглубительные работы не допускаются, поскольку они нарушают целостность флоры и фауны, конкретных уровней воды выше/ниже которых проведение таких работ запрещено, или ограничений в отношении объемов выбранного грунта для одновременного сброса в реку). В некоторых случаях компетентные органы выдают долгосрочные и среднесрочные уведомления, которые могут касаться физических мер, осуществляемых на протяжении нескольких лет, на основе конкретных нормативных требований в отношении утвержденных работ по техническому обслуживанию. В этом случае разрешения для отдельно взятых мер не требуются.

57. Достижение равновесия между необходимостью реализации физических мер в интересах судоходства и надлежащей защитой окружающей среды может быть сопряжено с трудностями. Однако во многих случаях меры по обеспечению НСС могут быть разработаны таким образом, чтобы минимизировать воздействие на важные функции водных путей или даже восстановить экологическое равновесие. Смягчающие меры могут включать восстановление берегов рек путем удаления каменной наброски, создания участков со стоячей водой и гравийных/песчаных структур, восстановление связи между рукавами и т.д.

58. Вышеперечисленные процессы являются достаточными для текущих работ по обслуживанию. Однако в случае крупных проектов структурной модернизации водных путей необходимы более комплексные оценки. Затраты на реализуемые меры и выгоды от них рассматриваются на нейтральной основе и в широком социально-экономическом контексте с использованием компетентного подхода, ориентированного на поиск оптимальных показателей для соответствующих параметров и услуг в целях обеспечения качества судоходства при одновременном учете транспортного потенциала коридора.

<sup>13</sup> Координированная сеть охраняемых районов в государствах – членах ЕС.  
С дополнительной информацией можно ознакомиться по адресу [http://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/index_en.htm).

#### Этап 4: Реализация мер



##### *Этап 4a: Осуществление согласованных мер или их передача на внешний подряд*

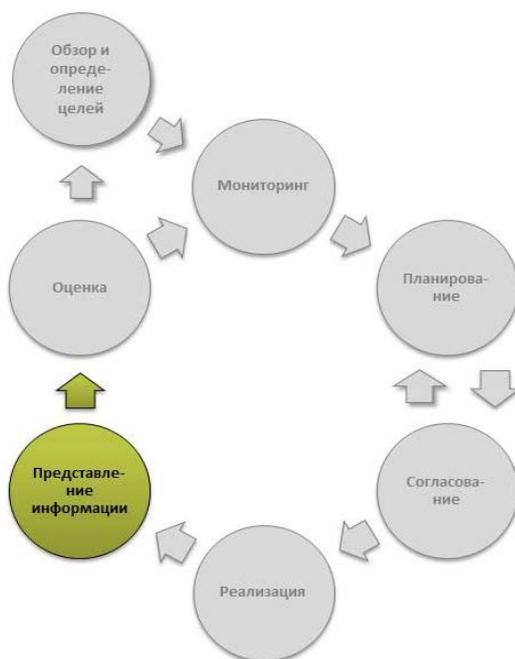
59. В большинстве государств – членов ЕС строительство и техническое обслуживание осуществляются частными подрядчиками на основе рамочных соглашений, охватывающих период продолжительностью в несколько лет.

60. Чаще всего техническое обслуживание связано с выемкой грунта в целях достижения требуемой глубины и ширины судоходного канала. В этом состоит одно из ключевых требований НСС, особенно в случае динамичных незарегулированных участков. В докладе по задаче 7 «Руководящие принципы НСС» были представлены конкретные примеры передовой практики в этой области.

##### *Этап 4b: Информирование заинтересованных сторон в режиме реального времени*

61. В дополнение к данным, предоставляемым заранее и впоследствии, некоторые заинтересованные стороны получают информацию также в режиме реального времени. Подходящим инструментом в этой связи являются ИС, обеспечиваемые РИС; этот стандартный формат данных может использоваться для услуг по активному оповещению (услуги типа «пулл» (размещение объявлений в Интернете)) и пассивному оповещению (услуги типа «пуш» (например, распространение уведомлений по электронной почте)). Помимо РИС, для получения сведений о состоянии и возможности использования водных путей используются онлайн-овые и мобильные информационные услуги. В этом случае информационные сервисы, охватывающие весь коридор, являются более предпочтительными по сравнению с национальными службами.

## Этап 5: Предоставление информации о результатах



### *Этап 5а: Документирование результатов деятельности по управлению фарватером*

62. Результаты осуществления мер по управлению фарватером должны надлежащим образом документироваться и представляться соответствующим сторонам. Деятельность подрядчиков, если таковые используются, является объектом мониторинга и контроля; для этого анализируются отчеты, составляемые производителем работ, а также окончательные гидрографические обзоры участков выемки и сброса грунта. Кроме того, собирают информацию, необходимую для мониторинга показателей деятельности. Эти данные обрабатывают не только на национальном уровне; сведения по ключевым показателям эффективности направляют также в базу данных TENtec для обеспечения наличия актуальной сводной информации о состоянии судоходства на различных европейских водных путях.

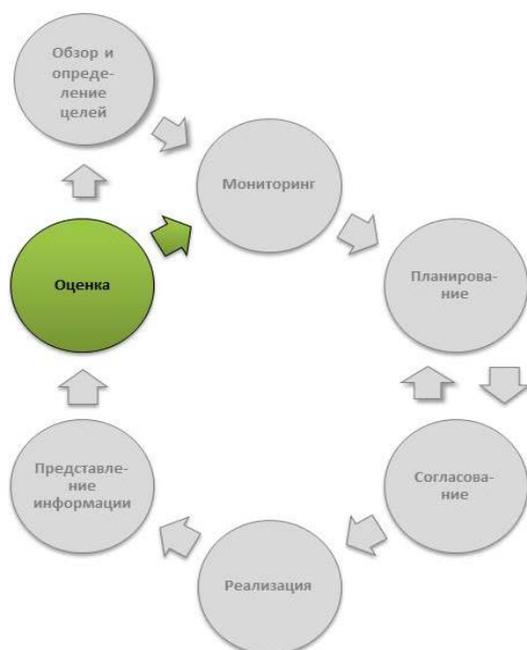
### *Этап 5b: Последующее информирование заинтересованных сторон*

63. Национальные и местные администрации водных путей обязаны информировать пользователей о проблемах, которые могут влиять на безопасность и возможность эксплуатации водных путей. Вид информации и средства ее передачи должны отвечать требованиям различных групп пользователей: судоводителей, служб логистики, администраций водных путей, предприятий по производству дноуглубительных работ и т.д. Наличие в распоряжении пользователей водного пути и других заинтересованных сторон постоянно обновляемой и отвечающей потребностям целевых групп информации о состоянии фарватера имеет ключевое значение для процесса обеспечения НСС. Эта информация должна быть точной, актуальной и легко доступной. При наилучшем сценарии она должна размещаться на единой онлайн-платформе для данного транспортного коридора. В любом случае трансграничный и общекоридорный подход к организации информации имеет решающее значение.

64. Ориентированное на пользователя обслуживание фарватера предполагает применение передовых методов передачи соответствующей информации пользователям и получения необходимой информации от них. Речь идет не только о наиболее эффективном оповещении, но также о проведении консультаций и вовлечении пользователей в процесс обслуживания. Крайне важно, чтобы сторо-

ны, принимающие стратегические решения, а также администрации водных путей были готовы учитывать в этом процессе ожидания клиентов.

### Этап 6: Оценка мер



#### Этап 6а: Ретроспективная оценка отдачи

65. Оценка означает анализ эффективности мер, принятых в целях обеспечения НСС; например, результаты мер по поддержанию фарватера (т.е. дноуглубительных работ или изменения расположения судоходного канала) оценивают в плане их эффективности с точки зрения достижения целевых показателей по осадке. Оценка ширины/глубины основывается на мониторинге гидроморфологических изменений русла реки и экологических последствий. Для оценки мер, связанных с пропускной способностью шлюза и высотой прохода под мостами, за истекший период могут использоваться в основном такие автоматизированные источники данных, как ИС и другие инструменты РИС.

66. Необходимой предпосылкой для любой оценки результативности мер по обслуживанию фарватера является достаточное число гидрографических обследований русла реки и, в частности, ее незарегулированных участков. Только систематическая оценка батиметрических обследований русла реки в сочетании с подробным анализом факторов, влияющих на динамику русла, позволяет выполнить оценку и оптимизацию мер по поддержанию фарватера.

67. Интересным нововведением, которое может в будущем быть включено в процесс оценки, является сбор данных эхолотов на коммерческих судах, который в настоящее время находится на стадии разработки и испытания в рамках проектов «ПРОМИНЕНТ»<sup>14</sup> и «КоВадем»<sup>15</sup>. Такие данные и инструменты могут использоваться в транспортной отрасли для выявления узких мест с недостаточной глубиной участка и уведомления администраций водных путей. Такое

<sup>14</sup> Проект, направленный на удовлетворение ключевых потребностей в области развития технологий и устранения препятствий на пути инноваций и экологизации в европейском секторе судоходства по внутренним водным путям, финансируемый ЕС в рамках программы «Горизонт 2020». Более подробную информацию см. по адресу [www.prominent-iwt.eu/](http://www.prominent-iwt.eu/).

<sup>15</sup> «КоВадем» – это инициатива институтов «МАРИН» и «Делтарес», а также компаний «Аутена Марин» и «Бюро Телематика Бинненварт» по сбору информации о судоходной обстановке на реках в режиме реального времени. Более подробную информацию см. на веб-сайте [www.covadem.org/](http://www.covadem.org/).

непосредственное участие пользователей должно способствовать повышению надежности водных путей и может стать эффективным инструментом для улучшения качества технического обслуживания.

68. Сбор сведений по другим показателям, относящимся к «жестким» факторам, в частности данных о времени ожидания у шлюзов, высоте прохода под мостами и т.д., отчасти может осуществляться также с помощью электронных средств, например электронных журналов шлюза на основе АИС, при поддержке пользователей (судоводителей), которые готовы анонимно предоставлять свои данные АИС для таких целей.

*Этап 6b: Проведение регулярных обследований для оценки удовлетворенности пользователей и извлечение выводов*

69. В целях повышения уровня удовлетворенности клиентов администрации водных путей используют такие исследовательские инструменты, как контрольные перечни и консультации с пользователями транспортной системы, в частности в целях мониторинга состояния «мягких» компонентов НСС. Анонимные опросы пользователей могут применяться для оценки результатов деятельности в том, что касается текущего технического обслуживания, предоставления информации и т.д.

70. Результаты и опыт реализации процесса обеспечения НСС должны быть обобщены и отражены в планах достижения НСС в качестве подготовительного материала для администраций водных путей и заинтересованных сторон.

## **Г. Организационный подход для процесса обеспечения НСС**

71. Для практической реализации этого процесса необходим комплекс организационных мер, обеспечивающих надлежащую координацию на национальном и международном уровнях и на уровне ЕС в интересах бесперебойного функционирования сети водных путей ТЕС-Т в целом. В этой связи во избежание дополнительной рабочей нагрузки, которая не приносит добавочной пользы, могут использоваться уже существующие процессы обеспечения НСС и трансграничной координации, и поэтому при необходимости следует рассмотреть вопрос об изменении методов работы на основе более активного сотрудничества на различных уровнях. В предварительном порядке организационные рамки для практического осуществления процесса обеспечения НСС будут охватывать 4 уровня: национальный уровень (уровень 1), уровень связанных между собой международных водных путей (уровень 2), европейский уровень (уровень 3) и общеевропейский уровень (уровень 4). Их можно кратко охарактеризовать следующим образом.

### **а) Национальный уровень (уровень 1)**

72. Национальный орган, отвечающий за процесс обеспечения НСС в каждом из заинтересованных государств – членов ЕС (министерство транспорта или национальные администрации водных путей):

- содействует определению и реализации мер по усовершенствованию инфраструктуры, техническому обслуживанию, управлению движением в контексте процесса обеспечения НСС и других мер, связанных с «жесткими» и «мягкими» компонентами НСС;
- выявляет участки, где целевые показатели для «жестких» компонентов НСС не могут быть достигнуты по физическим или эксплуатационным причинам и готовит соответствующие запросы об изъятиях;
- определяет планы управления водными путями, включающие элементы процесса обеспечения НСС и/или план достижения НСС, если это необходимо;

- проводит консультации с заинтересованными сторонами по поводу уровня качества обслуживания на различных участках водного пути и обеспечивает обмен информацией.

**b) Связанные между собой международные водные пути (уровень 2)**

73. Орган, отвечающий за координацию процесса обеспечения НСС:

- служит платформой для мониторинга эффективного достижения НСС и координации трансграничных мер;
- предлагает меры, адаптированные для соответствующего международного водного пути;
- предоставляет техническую консультативную помощь национальным властям, проводит исследования речного бассейна в контексте НСС и т.д.

**c) Европейский уровень (уровень 3)**

74. ЕС:

- ведет базу данных с обновленной информацией о состоянии судоходства на каждом участке водного пути ТЕС-Т (TENtec), которая может использоваться в качестве основы для мониторинга и оценки сети в контексте обеспечения НСС; обеспечивает рамки для сотрудничества с национальными органами, судоходными компаниями и речными комиссиями, в том числе с использованием мониторинговых исследований и оценок состояния сети;
- рассматривает в рамках сотрудничества предложения от государств – членов ЕС, касающиеся предоставления изъятий;
- поддерживает сотрудничество в целях обновления и доработки руководящих принципов НСС и – со временем – оценки достигнутого прогресса.

75. В рабочих планах по коридорам ТЕС-Т определяются работы, которые нужно произвести на объектах инфраструктуры внутренних водных путей в целях достижения и поддержания НСС. Предполагается, что финансовые ресурсы для реализации этих мер будут поступать из ФСЕ и/или региональных фондов.

**d) Общеевропейский уровень (уровень 4)**

76. В целях поддержки процесса обеспечения НСС ЕЭК ООН может рассмотреть возможность согласования планов достижения НСС и TENtec с СМВП и «Синей книгой» во избежание дублирования усилий. В частности, координация и согласование стандартов судоходности между государствами – членами ЕС и соседними странами может стать одной из тем для рассмотрения в рамках ЕЭК ООН. Бесперебойные перевозки по всей Европе также предполагают необходимость сотрудничества с государствами, не являющимися членами ЕС.