



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

Пятьдесят четвертая сессия

Женева, 13–15 октября 2010 года

Пункт 4 предварительной повестки дня

**Белая книга по эффективному и устойчивому
внутреннему водному транспорту в Европе**

Институциональная основа внутреннего судоходства и регулятивная архитектура внутреннего судоходства в регионе ЕЭК ООН

Записка секретариата

I. Введение

1. Ниже приводятся проекты глав, посвященных институциональной (глава II) и регулятивной (глава III) основам внутреннего судоходства в регионе Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), которые были подготовлены секретариатом в процессе работы над Белой книгой ЕЭК ООН по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе в соответствии с решением, принятым на пятьдесят третьей сессии Рабочей группы (ECE/TRANS/SC.3/183, пункт 22).

2. На основе настоящей записки и проекта главы I, посвященной нынешнему состоянию европейской сети внутренних водных путей международного значения (ECE/TRANS/SC.3/2010/2), Рабочая группа, возможно, пожелает обсудить рекомендации по вопросам политики, изложенные в проекте заключительной главы IV об общеевропейском видении процесса развития эффективного и устойчивого внутреннего водного транспорта (ECE/TRANS/SC.3/2010/4), и дать секретариату дальнейшие указания относительно завершения подготовки Белой книги.

II. Институциональная основа внутреннего судоходства в регионе ЕЭК ООН

3. Основу институциональной структуры внутреннего судоходства в регионе ЕЭК ООН составляют несколько международных органов, различающихся по географическому охвату своей деятельности, имеющих директивные мандаты и наделенных широкими полномочиями. В настоящем документе представлен краткий обзор этих учреждений с акцентом на их общих чертах и различиях в плане мандата и регионального масштаба деятельности (раздел А). В нем также отражены нынешние дискуссии по вопросам политики, направленных на улучшение координации и расширение сотрудничества между заинтересованными сторонами с целью согласования правил и норм, регулирующих внутренний водный транспорт (ВВТ) на общеевропейском уровне (раздел В).

А. Раздробленность институциональной структуры

4. Внутреннее судоходство в Европе регулируется целым рядом межправительственных учреждений и органов, включая комиссии судоходства по отдельным рекам, Европейский союз (ЕС), ЕЭК ООН и общеевропейские конференции на уровне министров.

5. Основные европейские реки международного значения находятся в ведении специально созданных комиссий судоходства, которым поручена разработка технических и правовых норм для навигации в их соответствующих речных бассейнах. В настоящее время в регионе ЕЭК действуют четыре комиссии речного судоходства.

6. Центральная комиссия судоходства по Рейну (ЦКСР) была учреждена в соответствии с Мангеймской конвенцией 1868 года о судоходстве по Рейну. Сторонами Мангеймской конвенции являются: Бельгия, Германия, Нидерланды, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Франция и Швейцария, хотя 1 января 1994 года Соединенное Королевство прекратило участвовать в работе Комиссии. К основным целям ЦКСР относятся стимулирование развития судоходства по Рейну, а также обеспечение высокого уровня безопасности судоходства и охраны окружающей среды. Решения ЦКСР носят для ее государств-членов юридически обязательный характер. Местом пребывания ЦКСР является Страсбург (Франция).

7. Мозельская комиссия (МК) была учреждена в соответствии с Конвенцией 1956 года о канализации реки Мозель, заключенной между Францией, Люксембургом и Германией. Первое заседание Комиссии состоялось 21 декабря 1962 года – спустя полтора года после завершения проекта. Посредством принятия обязательных к исполнению решений Комиссия регулирует порядок судоходства по Мозелю, в частности в таких аспектах, как правила плавания, выдача квалификационных свидетельств, требования о составе экипажей и взимание сборов. Штаб-квартира Комиссии расположена в Трире (Германия).

8. Дунайская комиссия (ДК) была учреждена в соответствии со статьей V Белградской конвенции 1948 года о режиме судоходства на Дунае. Она насчитывает одиннадцать государств-членов: Австрию, Болгарию, Венгрию, Германию, Республику Молдова, Российскую Федерацию, Румынию, Сербию, Словакию, Украину и Хорватию. Договаривающиеся стороны обязуются содержать свои соответствующие участки в судоходном состоянии, производить необходимые работы, а также не ставить препятствий или помех для судоходства.

ДК принимает решения и выносит рекомендации, которые не носят юридически обязательного характера и подлежат выполнению посредством их инкорпорирования в национальное законодательство ее государств-членов.

9. Международная комиссия по бассейну реки Сава (далее Комиссия по реке Сава (КС)) была учреждена в 2003 году во исполнение Рамочного Соглашения по бассейну реки Сава, заключенного между четырьмя прибрежными странами (Боснией и Герцеговиной, Сербией, Словенией и Хорватией). Целями КС являются установление международного режима судоходства по реке Сава и ее судоходным притокам, обеспечение устойчивого управления водными ресурсами, а также принятие мер по предупреждению или ограничению опасностей. Решения Комиссии по реке Сава в области судоходства носят юридически обязательный характер для ее государств-членов.

10. В государствах – членах ЕС внутреннее судоходство во все большей степени регулируется законодательством ЕС. В 2001 году Европейская комиссия (ЕК) опубликовала Белую книгу "Европейская транспортная политика до 2010 года: время принимать решения", в которой особо подчеркиваются негативное воздействие перегруженности дорожной сети, что обусловлено дисбалансом между различными видами транспорта, и необходимость интеграции сектора транспорта в процесс устойчивого развития. В книге предлагается ряд мер по приданию нового импульса видам транспорта, альтернативным автомобильному, в том числе внутреннему водному транспорту. Политика ЕС в области внутреннего водного транспорта получила дальнейшее развитие в послании ЕК 2006 года "Программа действий и развития в области судоходства и внутреннего водного сообщения в Европе (НАЯДЫ)"¹. Этой программой намечены четыре стратегических направления работы на период 2006–2013 годов: рынок, флот, рабочие места и квалификация, а также репутация, и предусматриваются конкретные действия по каждому из них².

11. Посредством ряда специальных директив в рамках ЕС также регулируются основные технические и правовые вопросы внутреннего судоходства, такие как доступ к рынку и профессии, государственная помощь, конкуренция, ценообразование, технические предписания, применимые к судам внутреннего плавания, и выдача удостоверений судоводителя. Потенциальные неопределенности в отношении применения законодательства ЕС к судоходству по Рейну, в отношении которого действуют положения Мангеймской конвенцией, предшествующей законодательству ЕС и охватывающей третье государство (Швейцарию)³, решаются путем постепенного согласования этих двух режимов и тесного сотрудничества между ЕС и ЦКСР.

12. На общеевропейском уровне на протяжении последних пятнадцати лет регулярно проводятся общеевропейские конференции министров по внутреннему водному транспорту, на которых принимаются соответствующие декларации

¹ См.: COM(2006) 6 final от 17 января 2006 года.

² Это послание было распространено Рабочей группой внутреннему водному транспорту в качестве документа ECE/TRANS/SC.3/2006/5.

³ R. Bieber, F. Maiani, M. Delaloye, *Droit Européen des transports*, Helbing & Lichtenhahn, Dossiers de droit européen, 2006, «Les transports par voie navigable», pp.138–143.

о приоритетных направлениях развития внутреннего водного транспорта⁴. В самой последней декларации, принятой в Бухаресте в сентябре 2006 года, рассматривается широкий круг вопросов, касающихся гармонизации и интеграции нормативно-правовой базы, скоординированного развития внутреннего водного транспорта, развития инфраструктуры и охраны окружающей среды.

13. ЕЭК ООН занимается рассмотрением общеевропейских вопросов внутреннего судоходства как на техническом, так и политическом уровнях. Будучи признанным центром международных соглашений в области наземного транспорта, ЕЭК ООН координирует осуществление свыше 50 международных конвенций, которые закладывают правовую основу и обеспечивают технические правила для целей развития международных автомобильных, железнодорожных и интермодальных перевозок, внутреннего судоходства, а также в сфере перевозки опасных грузов и конструкции автотранспортных средств. Что касается внутреннего судоходства, то ЕЭК ООН подготовила и обслуживает такие международные конвенции, как Европейское соглашение 1996 года о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП), Европейское соглашение 2000 года о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ), а также ряд конвенций, посвященных вопросам международного частного права и ответственности во внутреннем судоходстве⁵. Рабочая группа ЕЭК ООН по внутреннему водному транспорту (SC.3) занимается рассмотрением широкого круга вопросов, связанных с техническими стандартами и правилами безопасности во внутреннем судоходстве, и обеспечивает согласованное применение таких стандартов и правил с помощью международных резолюций. Рабочая группа на регулярной основе проверяет принятие указанных резолюций государствами – членами ЕЭК ООН⁶. Многие резолюции ЕЭК ООН, в частности резолюция № 24 "Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)" и резолюция № 31 "Рекомендации о минимальных требованиях, касающихся выдачи удостоверений на право управления судами внутреннего плавания в целях их взаимного признания для международных перевозок", были приняты и осуществляются большим числом стран.

14. В нижеследующей таблице приводится обзор членства в вышеупомянутых международных организациях и органах.

⁴ К числу этих конференций относятся Конференция министров по наиболее актуальным проблемам перевозок по европейским внутренним водным путям (Будапешт, сентябрь 1991 года); Общеевропейская конференция на тему "Укрепление общеевропейского сотрудничества по обеспечению свободного и развитого судоходства по внутренним водным путям" (Роттердам, 5–6 сентября 2001 года) и Бухарестская конференция на тему "Внутреннее судоходство – ключевой элемент будущей общеевропейской транспортной системы" (Бухарест, 13–14 сентября 2006 года). С самыми последними декларациями министров можно ознакомиться на сайте: <http://www.unece.org/trans/cd.html>.

⁵ Полный перечень конвенций ЕЭК ООН по ВВТ имеется на вебстранице "Правовые документы" по адресу: <http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc3_legalinst.html>.

⁶ Полный перечень резолюций Комитета по внутреннему транспорту и доклад секретариата об их принятии имеются на сайте: <http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc3res.html>.

Таблица 1: Членство в организациях внутреннего судоходства
(Только полноправные члены)

	<i>ЕЭК ООН</i>	<i>ЕС</i>	<i>ЦКСП</i>	<i>ДК</i>	<i>КС</i>	<i>МК</i>
Австрия	x	x		x		
Беларусь	x					
Бельгия	x	x	x			
Болгария	x	x		x		
Босния и Герцеговина	x				x	
Венгрия	x	x		x		
Германия	x	x	x	x		x
Ирландия	x	x				
Италия	x	x				
Литва	x	x				
Люксембург	x	x				x
Нидерланды	x	x	x			
Польша	x	x				
Республика Молдова	x	x		x		
Российская Федерация	x			x		
Румыния	x	x		x		
Сербия	x	x		x	x	
Словакия	x	x				
Словения	x	x			x	
Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии	x	x				
Соединенные Штаты	x					
Украина	x			x		
Финляндия	x	x				
Франция	x	x	x			x
Хорватия	x			x	x	
Чешская Республика	x	x		x		
Швейцария	x		x			

15. В настоящее время, помимо национальных правил, действуют шесть международно-правовых режимов, регулирующих внутреннее судоходство в Европе: законодательство ЕС, режимы применительно к четырем отдельным рекам (Рейну, Дунаю, Саве и Мозелю) и режим ЕЭК ООН. Почти все эти режимы и соответствующие межправительственные учреждения уже существовали на момент опубликования в 1996 году первой Белой книги ЕЭК ООН по вопросам

внутреннего судоходства. Единственным исключением является Международная комиссия по бассейну реки Сава, учрежденная в 2002 году в качестве временного органа и преобразованная в 2005 году в постоянно действующую организацию.

16. Раздробленность институциональной структуры в регионе ЕЭК ООН и различие правовых режимов внутреннего судоходства диктуют необходимость постоянных и весьма значительных усилий со стороны всех заинтересованных правительственных ведомств, направленных на координацию политики и мер регулирования, а также налаживание тесного взаимного сотрудничества в целях дальнейшего согласования все еще разрозненных правил и правовых режимов.

17. В следующем разделе приводится краткая информация о некоторых характерных особенностях последних дискуссий по вопросам политики в отношении будущего различных европейских режимов внутреннего судоходства и их учреждений.

В. Будущее европейских институциональных структур внутреннего судоходства

18. В последние годы вопрос институциональной основы внутреннего судоходства в регионе ЕЭК ООН являлся предметом многочисленных исследований, программных документов и деклараций министров⁷. Хотя некоторые исследования и программные документы призывают к существенному изменению институционального контекста, т.е. к созданию нового европейского учреждения, отвечающего за развитие ВВТ⁸, другие выдержаны в духе продолжения гармонизации технических правил и правовых норм для европейского внутреннего судоходства или же следования по пути "тихой революции", которая пройдет в рамках существующей институциональной структуры в целях обеспечения единообразия по существу⁹. Режим внутреннего судоходства в регионе ЕЭК ООН остается важной темой политических дискуссий, и не далее как в 2008 году ЕК запросила проведение исследования по "оценке воздействия

⁷ Группа по европейской структуре внутреннего судоходства (ЕСВС), доклад "Новая институциональная основа для европейского внутреннего судоходства" (октябрь 2004 года); Исследование "Перспективы развития внутреннего судоходства в расширенной Европе" (PINE) (сентябрь 2004 года); ЕЭК ООН "Перечень существующих препятствий законодательного характера, мешающих созданию гармонизированного и конкурентоспособного рынка внутреннего водного транспорта, предложения по их преодолению", ECE/TRANS/SC.3/2005/1, январь 2005 года; Мнение Европейского экономического и социального комитета относительно институциональной основы для развития внутреннего водного транспорта в Европе (апрель 2006 года) и Декларация министров государств-членов Центральной комиссии судоходства по Рейну, Базель, май 2006 года.

⁸ Группа по ЕСВС, доклад "Новая институциональная основа для европейского внутреннего судоходства"; Мнение Европейского экономического и социального комитета относительно институциональной основы для развития внутреннего водного транспорта в Европе.

⁹ J.M. Woehrling, CCNR Secretary General, "Is the Legal Framework of European Inland Navigation Suitably Adapted?", *Strengthening Inland Waterway Transport: Pan-European Co-Operation*, ECMT, 2006, pp.36-41, имеется на сайте: <<http://www.internationaltransportforum.org/europe/ecmt/pubpdf/06WatPaneurop.pdf>>.

предложений, направленных на модернизацию и укрепление организационной основы для внутреннего водного транспорта в Европе"¹⁰.

19. В подготовленном в 2004 году докладе Группы по европейской структуре внутреннего судоходства (ЕСВС) (далее доклад ЕСВС) был выявлен ряд трудностей в деле реализации полного потенциала внутреннего судоходства и утверждалось, что существующая институциональная основа является недостаточно надежной и прочной, чтобы привлечь должное внимание на политическом уровне к проблемам внутреннего судоходства либо обеспечить мобилизацию всех ресурсов, необходимых для развития данного сектора. В докладе ЕСВС предлагалось создать новую европейскую организацию для внутреннего судоходства, которая объединяла бы соответствующие политические, административные и финансовые компоненты и в которую входили бы также страны, не являющиеся членами ЕС. В 2006 году в своем мнении относительно институциональной основы для развития внутреннего водного транспорта в Европе (2006/С 185/18) Европейский экономический и социальный комитет поддержал идею создания общеевропейской организации внутреннего судоходства, в которой все европейские страны и заинтересованные организации, в том числе ЕС, будут сотрудничать в рамках единой структуры.

20. В 2006 году в своем послании относительно начала реализации программы "НАЯДЫ" ЕК наметила меры по стимулированию процесса модернизации организационной структуры внутреннего водного транспорта. Однако в своем первом докладе о ходе осуществления данной программы (СОМ(2007) 770 final, Брюссель, 5 декабря 2007 года) ЕК заявила, что в нынешних условиях в организационном плане предпочтительнее опираться на существующие институциональные структуры. Этот вывод был сделан на основе проводимой ЕК оценки воздействия, согласно которой изменения в организационной структуре не будут существенным образом способствовать устранению препятствий, стоящих на пути развития внутреннего водного транспорта в Европе¹¹. В докладе об оценке такого воздействия рекомендуется усилить или реорганизовать сотрудничество между ЕК и речными комиссиями в качестве наилучшего способа решения проблем развития ВВТ.

21. Дальнейшее согласование действующих международных норм и правил в области внутреннего водного транспорта в конечном итоге позволило бы преодолеть существующую раздробленность институциональной структуры в секторе внутреннего судоходства¹². Однако для этого требуется ввести в действие необходимые процедуры и механизмы, а также наладить их эффективное функционирование, с тем чтобы (без учета специфических и локальных исключений) пересмотренные, обновленные и новые правила и положения в области внутреннего судоходства получили как можно более широкое общее признание и обеспечили модель для реализации на субрегиональном и национальном уровнях.

¹⁰ ЕС, "Report on the impact assessment of proposals aiming to modernize and reinforce the organizational framework for inland waterway transport in Europe" (October 2008).

См. на сайте:

<http://ec.europa.eu/transport/inland/studies/doc/2008_ia_modernise_inland_waterway.pdf>.

¹¹ ЕС, "Report on the impact assessment of proposals aiming to modernize and reinforce the organizational framework for inland waterway transport in Europe".

¹² "Is the Legal Framework of European Inland Navigation Suitably Adapted?", J.M. Woehrling, pp.36–41.

22. В следующем разделе, посвященном европейской регулятивной архитектуре внутреннего судоходства, рассматривается содержание существующих правовых режимов, применимых на уровне ЕС, ЕЭК ООН и речных комиссий, и анализируется вопрос о том, насколько они согласуются друг с другом.

III. Регулятивная основа внутреннего судоходства

23. Будучи направленными на регулирование основных аспектов внутреннего судоходства, соответствующие режимы ЕС, ЕЭК ООН и речных комиссий охватывают большое число одинаковых областей. Поэтому в рамках регулятивной основы внутреннего судоходства затрагивается широкий круг вопросов, таких как характеристики и параметры внутренних водных путей, доступ к внутренним водным путям, технические предписания и правила безопасности, применимые к внутреннему водному транспорту, аспекты гражданского и публичного права, связанные с перевозками ВВТ, а также экологические аспекты внутреннего судоходства.

24. В настоящей главе содержится краткое описание этих ключевых элементов регулятивной основы внутреннего судоходства (раздел А) и освещаются приоритетные направления ее дальнейшего развития с уделением особого внимания проблемам, с которыми приходится сталкиваться в ходе этого процесса (раздел В).

А. Содержание европейских режимов внутреннего судоходства

25. Точный регулятивный охват и правовая составляющая европейских режимов внутреннего судоходства варьируются в зависимости от первоначального мандата и юридического статуса каждой организации. В таблице, приведенной в приложении, содержится краткая информация о правовых режимах, применимых на уровне ЕС, ЕЭК ООН и речных комиссий, и выделены юридически обязательные документы, если таковые имеются. Ниже представлен обзор наиболее важных компонентов этих режимов, таких как характеристики и параметры европейских внутренних водных путей, доступ к рынку, технические предписания и правила безопасности, применимые к внутреннему водному транспорту, аспекты гражданского и публичного права, связанные с перевозками ВВТ, а также экологические аспекты.

1. Характеристики и параметры европейских внутренних водных путей

26. Основным международно-правовым документом, в котором определяется сеть европейских внутренних водных путей международного значения, является Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП), совершенное в Женеве 19 января 1996 года. Присоединяясь к СМВП, правительства принимают на себя обязательство в отношении развития и строительства сети своих внутренних водных путей и портов международного значения в соответствии с единообразными техническими и эксплуатационными характеристиками, указанными в приложении к Соглашению. В приложениях к Соглашению также перечисляются существующие внутренние водные пути и порты международного значения, соответствующие этим характеристикам. Соглашение СМВП вступило в силу 26 июля 1999 года, и по состоянию на июль 2010 года его Сторонами являются шестнадцать государств. Кроме того, в Протоколе о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Европейскому соглашению о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) устанавли-

ваются единообразные требования, которым должны соответствовать объекты инфраструктуры и перевозки, осуществляемые в комбинированном сообщении с использованием внутренних водных путей. Этот Протокол вступил в силу 29 октября 2009 года, и по состоянию на июль 2010 года он насчитывает девять Договаривающихся Сторон. В нем определены примерно 14 700 км водных путей категории E и терминалы, которые имеют важное значение для регулярных международных интермодальных перевозок и как минимум соответствуют внутренним водным путям класса Vb.6.

27. Соглашение СМВП относится к ведению Рабочей группы ЕЭК ООН по внутреннему водному транспорту, и оно дополняется справочным документом ("Синей книгой"), в котором приводится подробная информация о технических характеристиках европейских внутренних водных путей и портов международного значения (водные пути и порты категории E), предусмотренных в Соглашении СМВП. С целью оказания странам помощи в деле ориентирования их инфраструктурных проектов на дальнейшее развитие комплексной сети внутреннего судоходства в "Синей книге" также содержится перечень важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории E.

28. СМВП не только помогает странам отслеживать и координировать усилия по развитию сети внутренних водных путей, но также выступает в качестве своего рода "справочного пособия" для других соглашений по вопросам внутреннего судоходства. Например, в Европейском соглашении о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) оговаривается, что только те страны, на чьей территории находятся водные пути, входящие в сеть СМВП, могут стать Договаривающимися сторонами Соглашения.

29. Речные комиссии представляют информацию о состоянии своих конкретных речных бассейнов; техническими же директивами ЕС обычно охватываются географические районы, на которые распространяются их предписания.

2. Доступ к рынку

30. Хотя свобода судоходства по международным внутренним водным путям была провозглашена в таких основополагающих международных документах, как Заключительный акт Венского конгресса 1815 года, не существует международно-правового документа, предусматривающего свободный доступ ко всем внутренним водным путям в регионе ЕЭК ООН. На сегодняшний день по-прежнему сохраняются серьезные ограничения в плане доступа к Рейну, Дунаю и водным путям некоторых стран – членов ЕЭК ООН, таких как Казахстан, Российская Федерация и Украина¹³.

31. Правилами (ЕЕС) 3921/91 и (ЕС) 1356/96 четко оговаривается, что правом на перевозки как в пределах государств – членов ЕС, не являющихся страной учреждения оператора (каботаж), так и между странами-членами обладают операторы внутреннего судоходства, способные доказать наличие своей "реальной связи" со страной – членом ЕС. Эти два правила не затрагивают право на перевозки судами из стран, не являющихся членами ЕС, которые относятся к числу Договаривающихся сторон Мангеймского акта и Белградской конвенции.

¹³ Группа по ЕСВС, доклад "Новая институциональная основа для европейского внутреннего судоходства", пункт 37; ЕЭК ООН "Перечень существующих препятствий законодательного характера, мешающих созданию гармонизированного и конкурентоспособного общеевропейского рынка внутреннего водного транспорта, и предложения по их преодолению" (далее "Перечень существующих препятствий правового характера 2005 года ЕЭК ООН"), стр. 6–9.

32. Пункт 1 статьи 4 Мангеймского акта (с поправками, внесенными на основании Дополнительного протокола № 2) резервирует право на перевозку между двумя пунктами, расположенными на Рейне и его притоках, за судами, относящимися к рейнскому судоходству, т.е. имеющими "реальную связь" с одним из государств – членом ЦКСР или ЕС. Суда, не относящиеся к рейнскому судоходству, могут осуществлять такие перевозки лишь на условиях, предписанных ЦКСР. До настоящего времени ЦКСР еще ни разу не предписывала таких условий. Статьей 4 Мангеймского акта далее предусматривается, что условия перевозок грузов и пассажиров судами, не относящимися к рейнскому судоходству, между каким-либо пунктом на Рейне или его притоках и пунктом на территории третьего государства должны быть оговорены в соглашениях, заключенных между таким третьим государством и соответствующим прирейнским государством.

33. Провозглашая принцип свободы судоходства для судов всех государств применительно ко всем международным перевозкам по Дунаю с пересечением границ, Белградская конвенция исключает суда, несущие иностранные флаги, из национальных перевозок (каботаж). Кроме того, некоторые Стороны Конвенции не считают, что "свобода судоходства" предполагает свободу осуществления перевозочных операций.

34. Наконец, национальные водные пути ряда стран – нечленов ЕС по-прежнему закрыты для международного судоходства (Казахстан, Российская Федерация) либо открыты для такого судоходства исключительно на основе двусторонних соглашений (Украина).

35. Хотя в плане правил, регулирующих доступ к рынку, со времени анализа, представленного в 1996 году в первой Белой книге ЕЭК ООН, ситуация мало изменилась, значительные изменения произошли в практической сфере, поскольку последние две волны расширения Европейского Союза привели к охвату рынком ЕС внутренних водных путей Болгарии, Венгрии, Польши, Румынии, Словакии и Чешской Республики.

3. *Технические предписания и правила безопасности, применимые к внутреннему водному транспорту*

36. Технические предписания и правила безопасности, применимые к внутреннему водному транспорту, распространяются, среди прочего, на правила плавания, требования в отношении постройки судов внутреннего плавания (технические предписания), требования в отношении выдачи удостоверений судоводителей, правила перевозки опасных грузов, правила в отношении речных информационных служб и прогулочное судоходство. По большинству этих аспектов ЕС, ЕЭК ООН и речными комиссиями приняты конкретные документы, перечисленные в приложении. Несмотря на различие организационных источников существующих правил и рекомендаций, эти документы в значительной степени согласуются по сути.

37. Что касается правил внутреннего судоходства, то основные единообразные правила, применимые к движению по внутренним водным путям (опознавательные знаки судов, визуальная сигнализация судов, звуковая сигнализация и радиотелефонная связь, сигнализация и судоходная обстановка водного пути, правила плавания, правила стоянки, требования о сигналах и предоставлении данных, а также предотвращение загрязнения вод и удаление отходов), закреплены в резолюциях ЕЭК ООН "Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)" и "Сигнализация на внутренних водных путях (СИГВВП)". Первые издания ЕПСВВП и СИГВВП, принятые в 1962 и 1957 годах, соответственно, в значительной степени опирались на положения дейст-

вующих на Рейне Полицейских правил и использовались в качестве базы для разработки в рамках ДК "Основных положений о плавании по Дунаю". Содержание данных резолюций эволюционирует по мере развития правил речных комиссий, что обеспечивает высокую степень согласованности между этими документами. Последний значительный пересмотр ЕПСВВП, основанный на сравнительном анализе правил ЦКСР, ДК, МК и Комиссии по реке Сава, состоялся в 2008–2009 годах.

38. В случае требований в отношении постройки судов внутреннего плавания (технические предписания, применимые к судам внутреннего плавания) наличие нескольких правовых режимов имеет более серьезные последствия. Как отмечалось в Белой книге 1996 года, "существование в Европе различных сводов правил о технических предписаниях, применимых к судам внутреннего плавания, вместе с различными национальными законодательствами в этой области, пока что мешало усилиям, направленным на взаимное признание по всей Европе национальных судовых удостоверений без дополнительного освидетельствования иностранных судов"¹⁴. Этот вывод был подтвержден ЕЭК ООН в 2005 году в "Перечне существующих препятствий законодательного характера, мешающих созданию гармонизированного и конкурентоспособного общеевропейского рынка внутреннего водного транспорта"¹⁵. Действительно, как явствует из приложения к документу, все органы, регулирующие внутреннее судоходство, имеют свои собственные документы по техническим предписаниям, даже если содержание некоторых из них является более или менее идентичным¹⁶. Кроме того, статьей 22 Мангеймской конвенции до недавнего времени требовалось, что на каждое судно, проходящее по Рейну, было получено свидетельство, выданное одним из государств-членов ЦКСР.

39. С 1996 года ситуация претерпела значительные изменения. Постепенное согласование технических предписаний ЕС (директива 2006/87/ЕС, содержащая технические требования к судам внутреннего плавания) с требованиями ЦКСР, а также принятие Дополнительного протокола № 7 к Мангеймскому акту, наделяющего ЦКСР полномочиями признавать судовые свидетельства, выданные странами – членами ЕС и третьими странами, обеспечило условия к тому, что в мае 2008 года ЦКСР официально признала эквивалентность требований ЕС и применяемых ЦКСР Правил освидетельствования судов. Таким образом, судовое свидетельство Европейского сообщества, выданное в соответствии с директивой 2006/87/ЕС, отныне действует на большинстве внутренних водных путей ЕС, включая Рейн. С расширением рамок ЕС расширился и географический охват этой системы, в которую входит большинство европейских стран, заинтересованных во внутреннем судоходстве.

40. Что же касается государств, не являющихся членами ЕС (к ним относятся и ряд придунайских стран), то вопрос остается проблематичным. Признание судовых свидетельств государств, не входящих в Европейский союз, требует принятия со стороны ЕС дополнительных мер в соответствии со статьей 18 директивы 2006/87/ЕС. Такое признание производится в каждом конкретном случае, поскольку не имеется никакого международного или регионального

¹⁴ ЕЭК ООН, *Белая книга по тенденциям и развитию внутреннего судоходства и его инфраструктуры*, 1996 год, TRANS/SC.3/138 (далее *Белая книга ЕЭК ООН 1996 года*), пункт 72.

¹⁵ *Перечень существующих препятствий правового характера ЕЭК ООН 2005 года*, стр. 11–15.

¹⁶ Соответствующие рекомендации ДК изначально разрабатывались на основе положений резолюции № 61 ЕЭК ООН.

юридически обязательного документа, регулирующего технические предписания для судов внутреннего плавания стран – нечленов ЕС. Резолюция № 61 ЕЭК ООН "Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания", устанавливает общеевропейские стандарты в этой области, и именно на ней основываются требования ДК. Резолюцией предусматривается механизм признания свидетельств, выданных вне рамок ЕС, при условии обеспечения максимально возможной степени эквивалентности между резолюцией и директивой ЕС. Однако на сегодняшний день этот механизм задействуется явно не в полной мере.

41. Если говорить о признании удостоверений судоводителей, то складывается сравнительно схожая ситуация, поскольку каждым режимом внутреннего судоходства предусматриваются соответствующие конкретные положения, а до недавнего времени для плавания по Рейну требовался специальный патент судоводителя. Тем не менее проведенный в 2009 году пересмотр резолюции № 31 ЕЭК ООН "Минимальные требования, касающиеся выдачи удостоверений на право управления судами внутреннего плавания в целях их взаимного признания для международных перевозок", и тематические экспертные исследования¹⁷ подтвердили факт сближения существующих требований ЕС, ЕЭК ООН и речных комиссий в отношении минимального возраста, профессионального опыта, профессиональных знаний, а также физической и психической пригодности кандидатов. Кроме того, в 2003 году ЦКСР приступила к признанию удостоверений судоводителей, выданных странами, не являющимися членами ЦКСР, как это предусмотрено в Дополнительном протоколе № 7 к Пересмотренной конвенции о судоходстве по Рейну. Такое признание производится в каждом конкретном случае и зависит от выполнения ряда условий, в частности от наличия дополнительного свидетельства о знании конкретного участка и медицинских справок для лиц старше 50 лет. Однако в настоящее время удостоверения судоводителя ЕС единого образца не существует. Кроме того, применительно к тем водным путям, где требуются специальные знания местных навигационных условий (как в рамках ЕС, так и за его пределами), необходимо согласовать относительно простые и недорогостоящие способы приобретения кандидатами на получение удостоверений судоводителей соответствующих знаний и доказательства ими факта наличия у них таких знаний.

42. Что касается перевозки опасных грузов по внутренним водным путям, то в Белой книге ЕЭК ООН 1996 года отмечалось отсутствие общеевропейской конвенции или иного документа обязательного характера и содержалась ссылка на различные документы ЕЭК ООН, ЦКСР и ДК. За минувшее время правила перевозки опасных грузов по внутренним водным путям были кодифицированы в Европейском соглашении о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ), совершенном в Женеве 26 мая 2000 года под эгидой ЕЭК ООН и ЦКСР. Этим соглашением, которое вступило в силу 29 февраля 2008 года, предусматриваются согласованные правовые рамки применительно к основным аспектам перевозки опасных грузов, включая положения, касающиеся опасных веществ и изделий, положения, касающиеся их перевозки в упаковках и навалом на борту судов внутреннего плавания или танкерами, а также положения, касающиеся строительства и эксплуатации таких судов. По состоянию на июль 2010 года Договаривающимися сторонами ВОПОГ являются четырнадцать государств.

¹⁷ ЕК, ГД ТРЭН, *Окончательный доклад об исследовании и оценке воздействия в связи с "Предложением о правовом документе для согласования удостоверений судоводителей на внутреннем водном транспорте"* (2009 год).

43. Еще одним новшеством с 1996 года стало появление норм и правил для речных информационных служб (РИС), под которыми понимаются гармонизированные информационные службы, содействующие управлению движением судов и перевозками в сфере внутреннего судоходства, в том числе во взаимосвязи с другими видами транспорта. Учитывая разнообразие имеющихся технологических решений (радиосвязь на ОВЧ, мобильные системы передачи данных, ГНСС, Интернет и т.д.), основной упор в случае РИС делается на предоставлении услуг, призванных облегчить обмен информацией между участниками внутреннего судоходства; здесь можно назвать, в частности, службы информации о фарватере, службы информации о движении судов, управление движением судов, сообщения для целей предотвращения аварийных ситуаций, информацию для транспортной логистики и информацию для правоохранительных целей. Согласованные на международном уровне стандарты применительно к общей архитектуре РИС и конкретные механизмы РИС, такие как Система отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства (СОЭНКИ ВС), электронные судовые сообщения, электронная передача данных для судоводителей и автоматические идентификационные системы (АИС) для внутреннего судоходства, разработанные и координируемые международными группами экспертов, составляют основу ныне действующих документов ЕС, ЕЭК ООН и речных комиссий в этой области.

44. В последнее десятилетие все более актуальное значение – особенно в плане регионального развития – приобретает другой связанный с внутренним судоходством вопрос, а именно прогулочное судоходство. До сих пор он регулировался в основном либо на национальном уровне либо в рамках резолюций ЕЭК ООН, как, например, резолюция № 52 "Европейская сеть прогулочного судоходства по внутренним водным путям" и резолюция № 40 "Международное удостоверение на право управления прогулочным судном", хотя некоторые аспекты прогулочного судоходства охватываются правилами плавания и техническими предписаниями для судов внутреннего плавания.

4. *Аспекты гражданского и публичного права, связанные с перевозками внутренним водным транспортом*

45. Для облегчения международных перевозок внутренним водным транспортом и сведения к минимуму рисков перевозчиков под эгидой ЕЭК ООН был разработан ряд международных конвенций по аспектам гражданского и публичного права, связанным с перевозками внутренним водным транспортом.

46. Конвенция 1960 года об унификации некоторых правил относительно ответственности, вытекающей из столкновения судов внутреннего плавания, регулирует компенсацию за ущерб, причиненный в результате столкновения между судами внутреннего плавания, либо судам, либо физическим лицам или объектам на борту во время нахождения в водах одной из Договаривающихся сторон. Она также регулирует компенсацию за любой ущерб, причиненный судном внутреннего плавания в водах одной из Договаривающихся сторон либо другим судам внутреннего судоходства, либо физическим лицам или объектам на борту таких других судов, из-за выполнения или невыполнения маневра или невыполнения правил, причем даже если столкновения не произошло. Она вступила в силу в 1966 году, и участниками этой Конвенции являются десять европейских стран.

47. В Конвенции 1965 года о регистрации судов внутреннего плавания установлены условия регистрации судов внутреннего плавания, передачи того или иного судна из регистра одной Договаривающейся стороны в регистр другой Договаривающейся стороны и об аннулировании регистрации. К этой

Конвенции прилагаются два протокола: Протокол № 1 о вещных правах на суда внутреннего плавания и Протокол № 2 о наложении на суда внутреннего плавания ареста для обеспечения гражданского иска и о принудительном исполнении. Конвенция вступила в силу в 1982 году и была ратифицирована шестью европейскими странами.

48. Конвенция 1966 года об обмере судов внутреннего плавания предусматривает процедуру обмера судов внутреннего плавания, а также категорию удостоверений, которые должны выдаваться занимающимися обмером ведомствами, на которые возложены эти функции на территории каждой Договаривающейся стороны. Обмер судна предназначен для определения его максимального допустимого водоизмещения и, при необходимости, водоизмещений в соответствии с различными ватерлиниями. Обмер судов, предназначенных для перевозки грузов, может также иметь целью расчет веса груза по осадке судна. Конвенция вступила в силу в 1975 году, и ее Договаривающимися сторонами являются двенадцать европейских стран.

49. Несколько конвенций, в том числе Конвенция 1973 года об ограничении ответственности собственников судов внутреннего плавания (КОСС), Конвенция 1976 года о договоре международной перевозки пассажиров и багажа по внутренним водным путям (КППВ) и Конвенция 1959 года о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КДГВ), так и не были приняты либо не вступили в силу ввиду недостаточного числа ратификаций. Не далее как в 2005 году эксперты сочли, что нормы гражданского законодательства, применимые к перевозкам внутренним водным транспортом (договорное право, правила ответственности), являются в основном национальными по характеру и не гармонизированы на международном уровне¹⁸.

50. Наиболее ощутимый прогресс в данной области был достигнут со вступлением в силу Будапештской конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ). Эта Конвенция, разработанная под эгидой ЕЭК ООН, ЦКСР и ДК, принята 3 октября 2000 года и сданная на хранение правительству Венгерской Республики, вступила в силу 1 апреля 2005 года. КПГВ устанавливает единообразные правила, касающиеся договора перевозки грузов по внутренним водным путям, в таких аспектах, как права и обязанности сторон договора, транспортные документы, право распоряжения грузом, ответственность перевозчика, претензионный срок, а также пределы свободы заключения и определения условий договора. По состоянию на июль 2010 года Конвенция насчитывает четырнадцать Договаривающихся сторон.

51. Кроме того, в настоящее время ЦКСР ведет работу над дополнительным протоколом к Страсбургской конвенции 1988 года об ограничении ответственности во внутреннем судоходстве (КОВС), имеющим целью распространить предусматриваемый КОВС режим ответственности – с учетом надлежащих поправок – на страны, не являющиеся членами ЦКСР.

5. *Экологические аспекты внутреннего судоходства*

52. Хотя общепризнано, что ВВТ является наиболее экологически чистым по сравнению с другими видами транспорта, потребности в плане развития внутреннего судоходства наталкиваются на все более упорное противодействие, что обусловлено обеспокоенностью по поводу сохранения природного состояния рек и связанных с ними экосистем.

¹⁸ Перечень существующих препятствий правового характера ЕЭК ООН 2005 года, пункт 66; Исследование ЕСВС, пункт 46.

53. В большинстве случаев, за исключением реки Сава, решение задач, связанных с защитой экологии важнейших речных бассейнов в Европе, возложено на специальные комиссии по охране рек, такие как Международная комиссия по охране реки Дунай (МКОРД) и Международная комиссия по защите Рейна, которые не занимаются конкретно вопросом обслуживания навигационных нужд. Однако сами речные судоходные комиссии (ЦКСР, ДК и Комиссия по реке Сава) уделяют все более пристальное внимание основным экологическим аспектам внутреннего судоходства, в частности предотвращению загрязнения вод судами внутреннего плавания, управлению отходами и влиянию развития инфраструктуры ВВТ на окружающую среду.

54. Проблемы предотвращения загрязнения вод и управления отходами затрагиваются в нескольких документах ЕЭК ООН и речных комиссий, включая специальные резолюции, соответствующие положения технических предписаний, применимых к судам, и правила плавания. ЦКСР ввела общий запрет на сброс в Рейн загрязняющих веществ и разработала специальную конвенцию, регулирующую вопросы удаления отходов (Конвенция 1996 года о сборе, сдаче и приеме отходов, образующихся при судоходстве на Рейне и на других внутренних водных путях). В 2007 году ДК приняла рекомендации по организации сбора отходов с судов, плавающих по Дунаю, запрещающие сброс загрязняющих веществ в Дунай. Аналогичный запрет содержится в главе 10 "Предотвращение загрязнения вод и удаление отходов, образующихся на борту судов" Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (резолюция № 24 ЕЭК ООН). В мае 2009 года по линии Комиссии по реке Сава был подготовлен для подписания специальный протокол к Рамочному соглашению по бассейну реки Сава о предотвращении загрязнения вод, обусловленного судоходством, которым предусматривается создание в портах, расположенных на реке Сава, сети приемных станций для отходов, образующихся на борту судов¹⁹.

55. Вопрос о влиянии развития инфраструктуры является гораздо более сложным, и его актуальность во многом зависит от нынешнего состояния инфраструктуры на конкретных водных артериях, причем более напряженная ситуация складывается на тех водных путях, где по-прежнему требуется проведение работ по улучшению судоходных условий, таких как Дунай и Сава, в отличие от Рейна, где большинство крупных инфраструктурных проектов были завершены еще в прошлых веках.

56. В ЕЭК ООН и ЕС вопросы, связанные с оценкой экологического воздействия проектов в области судоходства, регулируются в рамках таких документов, как Конвенция об оценке воздействия на окружающую среду в трансграничном контексте, директивы ЕС об оценке экологического воздействия (85/337/ЕЕС) и о стратегической экологической оценке (2001/42/ЕС), а также директива 2000/60/ЕС об установлении рамок действий Сообщества в отношении водохозяйственной политики. Этими документами устанавливаются такие принципы, как проведение консультаций с общественностью и межправительственных консультаций на раннем этапе планирования проектов в области инфраструктуры и стратегическое планирование управления речными бассейнами и их развития²⁰.

¹⁹ Международная комиссия по бассейну реки (International Sava River Basin Commission, Sava NewsFlash, No. 3, May 2009, p. 11).

²⁰ Более подробную информацию см. в докладе ЕКМТ, "Внутренние водные пути и охрана окружающей среды" (ECMT Report, Inland Waterways and Environmental Protection, Paris, 2006).

57. Комиссией по реке Сава в сотрудничестве с ДК и Международной комиссией по охране реки Дунай было разработано и принято в 2009 году Совместное заявление о руководящих принципах развития внутреннего судоходства и экологической защиты Дунайского бассейна. В настоящее время эти комиссии работают над практическим руководством по надлежащей практике в области планирования устойчивого развития водных путей.

58. Улучшение экологических показателей внутреннего водного транспорта также является частью программы ЕС "НАЯДЫ", в рамках которой намечается разработать ориентировочный план развития, нацеленный на усовершенствование и техническое обслуживание внутренних водных путей и портов. При выполнении этой задачи будут учитываться экологические и иные требования в контексте текущего диалога между международными комиссиями по судоходству и защите Рейна и Дуная.

59. Однако в настоящее время ни одним международно-правовым документом не предусматривается практический механизм сглаживания (возможной) коллизии между экологическими требованиями и навигационными потребностями на общеевропейском уровне.

В. Дальнейшее развитие регулятивной основы внутреннего судоходства

60. В Белой книге ЕЭК ООН 1996 года были проанализированы различные правовые режимы внутреннего судоходства, а также существующие технические предписания и правила безопасности, и подчеркивалась необходимость унификации режимов судоходства для обеспечения конкурентоспособности внутреннего водного транспорта²¹.

61. Как явствует из всего вышеизложенного, со времени опубликования Белой книги ЕЭК ООН в этой области был достигнут существенный прогресс. Говоря о регулятивной основе внутреннего судоходства, к числу наиболее значительных изменений относится, пожалуй, появление поистине общеевропейских юридически обязательных норм в таких сферах, как идентификация сети внутренних водных путей международного значения (Соглашение СМВП), перевозка опасных грузов (Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям) и единообразные правила, касающиеся договоров перевозки грузов по внутренним водным путям (Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям). Эти международные конвенции стали результатом совместной работы ЕЭК ООН и речных комиссий и открыты для участия всех государств – членов ЕЭК ООН. Кроме того, как указывалось выше, в тех областях, где общеевропейского унифицированного правового документа не имеется (например, технические предписания и правила безопасности, применимые к ВВТ), согласование произошло на уровне "существа" и в плане взаимного признания механизмов.

62. Однако как экспертами, так и представителями директивных органов неизменно подчеркивается необходимость дальнейшего развития регулятивной основы внутреннего судоходства.

63. В 2005 году в документе *"Перечень существующих препятствий законодательного характера, мешающих созданию гармонизированного и конкурентоспособного рынка внутреннего водного транспорта, и предложения по их преодолению"* ЕЭК ООН особо выделила ряд препятствий правового характера, в том числе:

²¹ Белая книга ЕЭК ООН 1996 года, стр. 22–25.

- ограничения на право перевозки иностранными судами;
- ограничения в доступе к внутренним водным путям и портам и на их использование;
- различия в технических требованиях к судам (судовые свидетельства);
- различия в требованиях, касающихся выдачи удостоверений судоводителя, численности и состава экипажа, а также времени его работы и отдыха;
- ограничения свободы ценообразования и заключения договоров;
- ограничения свободы перемещения рабочей силы, занятой в секторе внутреннего судоходства;
- ограничения на право учреждения предприятий.

64. Итогом самой последней Общеευропейской конференции министров по внутреннему водному транспорту, состоявшейся в Бухаресте в сентябре 2006 года, стало принятие Декларации министров, в которой намечены следующие приоритетные направления деятельности по укреплению регулятивной основы внутреннего судоходства в Европе:

- сохранение достигнутой гармонизации технических требований к судам внутреннего плавания, которой удалось добиться за счет обеспечения равноценности норм, действующих в различных организациях;
- облегчение свободного передвижения членов экипажа в общеевропейском масштабе и взаимное признание удостоверений судоводителя;
- рационализация требований к специфическим знаниям и опыту, необходимым для плавания по определенным участкам рек;
- согласование должностных инструкций и создание европейской сети с целью облегчения обменов в рамках национальных образовательных программ и профессиональной подготовки;
- поддержание текущего процесса гармонизации гражданского права в целях облегчения полного использования внутреннего водного транспорта в Европе на базе Будапештской конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям и Страсбургской конвенции об ограничении ответственности во внутреннем судоходстве;
- дальнейшее углубление сотрудничества и активизация обмена информацией между национальными властями с целью облегчения процедуры освидетельствования судов и избежания двойных проверок.

65. Поскольку выявленные в Бухарестской декларации министров аспекты регулируются в рамках действующих режимов внутреннего судоходства, Декларация призывает главным образом к усовершенствованию/гармонизации или поддержанию уже существующих правовых режимов. Определенные в Декларации приоритетные направления деятельности были одобрены Комитетом ЕЭК ООН по внутреннему транспорту на его шестьдесят девятой сессии в феврале 2007 года²².

66. Вышеупомянутая программа ЕС "НАЯДЫ" направлена на усовершенствование административной и регулятивной основы внутреннего судоходства

²² Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН, *Резолюция № 258, содержащая план действий по реализации решений Общеевропейской конференции по внутреннему водному транспорту*, 2007 год (ECE/TRANS/192, приложение II).

за счет, среди прочего, выявления препятствий в существующем и новом европейском и национальном законодательстве, а также согласования требований в отношении состава экипажей, судовых свидетельств и удостоверений судоводителей, документации для интермодальных перевозок, ответственности в ходе интермодальных перевозок и интермодальных грузовых единиц.

67. Важнейшее значение для успешного выполнения задач, необходимых для развития внутреннего судоходства по всей сети европейских внутренних водных путей, имеет синергическое взаимодействие между институциональными структурами внутреннего судоходства. В этом смысле наличие несомненной потребности в общеевропейском видении процесса развития эффективного и устойчивого внутреннего водного транспорта.

Приложение

Содержание европейских режимов внутреннего судоходства

Примечание: документы, не имеющие юридически обязательного характера, выделены курсивом. "Не имеется" указывает на отсутствие рекомендаций или правил.

<i>Регламентационный охват</i>	<i>ЕЭК ООН</i>	<i>ЕС</i>	<i>ЦКСП</i>	<i>ДК</i>	<i>КС</i>	<i>МК</i>
1. Характеристики и параметры европейских внутренних водных путей	Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП), совершено в Женеве 19 января 1996 года	Не имеется	Не имеется	Не имеется	Не имеется	Не имеется
2. Доступ к рынку	Не имеется	Правила ЕС (ЕЕС) 3921/91 и (ЕС) 1356/96	Мангеймский акт (с поправками, внесенными на основании Дополнительного протокола № 2)	Белградская конвенция		
3. Технические предписания и правила безопасности						
3.1 Правила плавания	<i>Резолюция № 24 – Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)</i>	Не имеется	Полицейские правила плавания по Рейну	<i>Основные положения о плавании по Дунаю</i>	Правила плавания по бассейну реки Сава (Решение 30/07)	Полицейские правила плавания по Мозелю
3.2 Технические предписания, применимые к судам внутреннего плавания	<i>Резолюция № 61 – Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания</i>	Директива 2006/87/ЕС, содержащая технические требования к судам внутреннего плавания	Правила освидетельствования судов на Рейне	<i>Рекомендации, касающиеся технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания</i>	<i>Технические правила, применимые к судам в бассейне реки Сава</i>	Не имеется

20	Регламентационный охват	ЕЭК ООН	ЕС	ЦКСР	ДК	КС	МК
3.3	Минимальные требования в отношении выдачи удостоверений судоводителей	<i>Резолюция № 31 – Рекомендации о минимальных требованиях, касающихся выдачи удостоверений на право управления судами внутреннего плавания в целях их взаимного признания для международных перевозок</i>	Директива 96/50 ЕС Совета о согласовании условий получения национальных удостоверений судоводителей на перевозку грузов и пассажиров по внутренним водным путям в рамках Сообщества (1996 год)	Правила выдачи патентов (дипломов) Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР)	<i>Рекомендации Дунайской комиссии (ДК), касающиеся требований при выдаче удостоверений судоводителей судов внутреннего плавания по Дунаю (1995 год).</i>	Правила, касающиеся минимальных требований в отношении выдачи удостоверений судоводителей для судоходства в бассейне реки Сава (Решение 32/07)	Не имеется
3.4	Требования в отношении перевозки опасных грузов	Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям, заключенное в Женеве 26 мая 2000 года	Директива 2008/68/ЕС Европейского парламента и Совета от 24 сентября 2008 года о международной перевозке опасных грузов	Правила перевозки опасных веществ по Рейну	<i>Правила перевозки опасных веществ по Дунаю</i>		Правила перевозки опасных грузов
3.5	Речные информационные службы	<i>Резолюция № 57 – Руководящие принципы и рекомендации для речных информационных служб</i>	Директива 2005/44/ЕС о согласованных услугах речных информационных служб (РИС) на внутренних водных путях в странах Сообщества	<i>ПРОТОКОЛ 22, Руководящие принципы и рекомендации для речных информационных служб (2001–II–19)</i>			
3.6	Проголочное судоходство	<i>Резолюция № 40 – Международное удостоверение на право управления проголочным судном</i>					

<i>Регламентационный охват</i>	<i>ЕЭК ООН</i>	<i>ЕС</i>	<i>ЦКСП</i>	<i>ДК</i>	<i>КС</i>	<i>МК</i>
4. Аспекты гражданского и публичного права, связанные с перевозками внутренним водным транспортом						
4.1 Договор перевозки грузов	Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ)		Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ)	Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ)		
4.2 Ограничение ответственности во внутреннем судоходстве			Страсбургская конвенция 1988 года об ограничении ответственности во внутреннем судоходстве (КОВС)			
4.2 Правила относительно ответственности, вытекающей из столкновения судов внутреннего плавания	Конвенция об унификации некоторых правил относительно ответственности, вытекающей из столкновения судов внутреннего плавания, от 15 марта 1960 года					
4.3 Регистрация судов внутреннего плавания	Конвенция о регистрации судов внутреннего плавания от 25 января 1965 года	Директива 2006/87/ЕС, содержащая технические требования к судам внутреннего плавания		Полицейские правила плавания по Рейну		
4.4 Обмер судов внутреннего плавания	Конвенция об обмере судов внутреннего плавания					

22	Регламентационный охват	ЕЭК ООН	ЕС	ЦКСП	ДК	КС	МК
5. Экологические аспекты внутреннего судоходства							
5.1	Загрязнение вод судами внутреннего плавания	<i>Резолюция № 21 – Предотвращение загрязнения вод судами внутреннего плавания</i>		Полицейские правила плавания по Рейну (статья 1–17)	<i>Рекомендация относительно предотвращения загрязнения, обусловленного судоходством</i>	<i>Протокол о предотвращении загрязнения вод, обусловленного судоходством (еще не вступил в силу)</i>	
5.2	Управление отходами	<i>Резолюция № 24 – Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (глава 9 "Предотвращение загрязнения вод и удаление отходов, образующихся на борту судов")</i>		Конвенции 1996 года о сборе, хранении и удалении отходов, образующихся при судоходстве на Рейне и на других внутренних водных путях	<i>Рекомендации относительно организации сбора отходов с судов, плавающих по Дунаю (CD/SES 68/10)</i>	<i>Протокол о предотвращении загрязнения вод, обусловленного судоходством (еще не вступил в силу)</i>	
5.3	Влияние развития инфраструктуры ВВТ на окружающую среду	Конвенции об оценке воздействия на окружающую среду в трансграничном контексте (Конвенция Эспо)	Директива 85/337/ЕЕС об оценке экологического воздействия; Директива 2001/42/ЕС о стратегической экологической оценке (СЭО); Директива 2000/60/ЕС об установлении рамок действий Сообщества в отношении водохозяйственной политики				