

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Семьдесят восьмая сессия**

Женева, 23–26 февраля 2016 года

Пункт 5 g) предварительной повестки дня

**Стратегические вопросы, связанные
с разными видами транспорта****и тематическими направлениями:****Внутренний водный транспорт****Предложение по Стратегии КВТ в области
стимулирования развития внутренних водных путей****Записка секретариата***Резюме*

В настоящей записке содержится краткая информация о начатой Рабочей группой по внутреннему водному транспорту работе по пересмотру и обновлению ее стратегии, с тем чтобы прореагировать на последние изменения и обеспечить большую гибкость в ее функционировании. Будущие направления деятельности предложены отчасти в качестве продолжения традиционной роли SC.3 и отчасти в качестве новых обязательств.

Комитет, возможно, пожелает принять к сведению содержание этой записки и дать указания Рабочей группе для содействия выполнению ее задач.

I. Введение

1. Настоящий документ основан на документе, распространенном секретариатом в рамках его работы над предложением по пересмотру стратегии SC.3, а также круга ведения Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (далее Рабочая группа или SC.3), запланированному на 2016 год.

2. На своей пятьдесят девятой сессии (9–11 ноября 2015 года) SC.3 приступила к обсуждению необходимости пересмотра ее стратегии, с тем чтобы прореагировать на последние изменения в секторе внутреннего водного транспорта и обеспечить большую гибкость в ее функционировании, и просила участников



SC.3 представить замечания к документу от ноября 2015 года. Рабочая группа поручила секретариату подготовить доклад о ходе работы по пересмотру ее стратегии к семьдесят восьмой сессии Комитета в целях завершения разработки этого документа к шестидесятой сессии SC.3 (ECE/TRANS/SC.3/201, пункты 16–18).

3. В настоящем документе, являющемся докладом о ходе работы, воспроизведены разделы со справочной информацией (разделы II–IV), приведена информация о роли ВВТ в контексте ЦУР (раздел V) и изложено резюме рекомендаций относительно новой стратегии (раздел VI) в том виде, в каком они были представлены в документе КОТ от ноября 2015 года для обсуждения и вынесения указаний. Поскольку до завершения подготовки настоящего доклада о ходе работы поступили не все замечания, они не нашли отражения в обновленном варианте документа от ноября 2015 года.

II. Резюме

4. Недооценка роли внутреннего водного транспорта и последствия экономического кризиса в Европе негативно влияют на деятельность SC.3 и ее вспомогательных органов. Для реагирования на последние изменения, в том числе на существующие вызовы, и обеспечения большей гибкости в функционировании SC.3 секретариат попытался проанализировать текущую ситуацию и оказать содействие в проведении консультаций государств-членов и других ключевых заинтересованных сторон, а также в конечном итоге принять решение по новой стратегии SC.3 на ближайший период.

5. Ретроспективный обзор, краткий обзор деятельности SC.3 и ее вспомогательных органов и стратегический анализ сильных и слабых сторон, возможностей и угроз (ССВУ) свидетельствуют о преимуществах, на которых может основываться будущая работа, и обеспечивают тем самым постоянный вклад SC.3 в повышение конкурентоспособности внутреннего водного транспорта (ВВТ) и расширение его потенциального вклада в осуществление недавно принятых Целей устойчивого развития. Будущие направления деятельности предлагаются отчасти в качестве продолжения традиционной роли SC.3 и отчасти в качестве относительно новых обязательств, особенно в областях стратегического диалога и наращивания потенциала. Планируется дальнейшее укрепление сотрудничества и партнерских связей с основными заинтересованными сторонами в секторе ВВТ.

6. Обзор ситуации на ВВТ свидетельствует о наличии общих проблем и вызовов в данном секторе. В частности, речь идет о следующем:

- интеграция ВВТ в интермодальные коридоры и необходимость улучшения мультимодальных связей;
- интеграция планирования с другими секторами и видами транспорта;
- недостаточная стратегическая поддержка ВВТ на глобальном уровне из-за местного характера ВВТ и отсутствия скоординированных мер;
- недостаточная представленность в органах, стимулирующих мультимодальные перевозки, и недостаточное признание роли ВВТ при обсуждении аспектов логистики;
- необходимость унификации правил и норм (включая аспекты безопасности, окружающей среды и технические вопросы) в целях обеспечения бесперебойной координации работы ВВТ при международных перевозках;
- важность долгосрочного инвестирования в инфраструктуру ВВТ;
- технологическое развитие и инновации;

- снижение негативного воздействия на окружающую среду.

7. Национальные стратегии государств – членов ЕЭК ООН на общеевропейском уровне нацелены на интеграцию ВВТ в международную транспортную систему, повышение качества транспортных услуг, развитие инфраструктуры ВВТ, снижение негативного воздействия на окружающую среду, внедрение инноваций и создание благоприятного инвестиционного климата. Кроме того, на общеевропейском уровне отсутствует скоординированная политика в области внутреннего водного транспорта. При этом координация транспортных стратегий на общеевропейском уровне является необходимым условием для обеспечения устойчивости сектора ВВТ.

8. Основные цели SC.3 сводятся к работе с международными конвенциями, касающимися внутреннего водного транспорта, обеспечению форума для обмена опытом и оптимальной практикой в области ВВТ, стимулированию скоординированного развития инфраструктуры внутренних водных путей, выработке стратегических рекомендаций по единому режиму плавания на общеевропейском уровне, укреплению институциональной и нормативной структуры ВВТ. Основные результаты этой деятельности можно обобщить следующим образом:

- резолюции и рекомендации ЕЭК ООН применяются на общеевропейском уровне и интегрированы в национальное законодательство;
- SC.3 осуществила, поддерживает и обновляет ряд важных проектов и документов в секторе ВВТ, включая Белую книгу ЕЭК ООН по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе (Белую книгу), Перечень основных характеристик и параметров сети водных путей категории E (Синюю книгу) и базу данных Синей книги, резолюцию № 24 «Европейские правила судоходства по внутренним водным путям» (ЕПСВВП), резолюцию № 49 «Перечень важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории E», резолюцию № 40 «Международное удостоверение на право управления прогулочным судном», резолюцию № 69 «Руководящие принципы, касающиеся пассажирских судов, приспособленных также для перевозки лиц с ограниченной подвижностью», резолюции, касающиеся речных информационных систем (№ 48, 57, 58, 63, 79 и 80);
- Международное удостоверение на право управления прогулочным судном, выданное в соответствии с резолюцией № 40, признается 20 государствами-членами.

9. Кроме того, важно отметить, что:

- новые вызовы и тенденции на ВВТ требуют новых методов работы и новых инициатив SC.3;
- некоторые из проектов не осуществлены полностью и требуют дальнейших исследований и/или усилий;
- в работу SC.3 необходимо внедрять новые методы и технологии;
- хотя многие государства-члены входят в состав региональных экономических объединений, только SC.3 географически охватывает весь регион ЕЭК ООН;
- необходимо дальнейшее развитие сотрудничества с ключевыми заинтересованными сторонами.

10. Разработка новой или пересмотренной стратегии в области ВВТ зиждется на четырех основных направлениях нашей деятельности, а именно: нормативная, аналитическая деятельность, наращивание и стратегический диалог.

11. В целом новая стратегия должна гарантировать реагирование на изменяющуюся ситуацию в области ВВТ в Европе, в регионе ЕЭК ООН, а также на глобальном уровне, стимулирование интеграции ВВТ в интермодальные цепочки и содействие устойчивому развитию грузового и пассажирского транспорта. Для достижения этого необходим как минимум определенный уровень координации транспортных стратегий, который можно было бы обеспечить при помощи общеевропейских механизмов стратегического диалога. SC.3 располагает всеми возможностями для достижения этой цели и будет играть в этом одну из ведущих ролей. Кроме того, стимулирование ВВТ представляет собой также один из важных элементов реализации недавно принятых Целей устойчивого развития ООН (ЦУР).

III. Обзор деятельности Рабочей группы по внутреннему водному транспорту и Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях

Историческая справка

Учреждение SC.3

12. В 1956 году на шестнадцатой сессии Комитета по внутреннему транспорту был учрежден подкомитет по внутреннему водному транспорту, задача которого состояла в рассмотрении вопросов, имеющих непосредственное отношение к ВВТ (E/ECE/TRANS/497). Первостепенной задачей этого подкомитета была подготовка трех международных конвенций в области внутреннего судоходства. Впоследствии он был преобразован в рабочую группу, однако сокращение SC.3 было сохранено (неофициальный документ № 16 (2009) КВТ). SC.3 проводит свои очередные сессии раз в год.

Вспомогательные рабочие органы SC.3

13. Начиная с 1956 года в рамках SC.3 было учреждено несколько вспомогательных рабочих органов с конкретными задачами:

- Рабочая группа по речному праву (SC.3/WP.33): 1956–1974 годы, переименованная позднее в Группу экспертов (SC.3/GE.33): функционировала до 1981 года; основная задача – правовые вопросы, в частности разработка проектов конвенций в области внутреннего судоходства;
- Рабочая группа по развитию внутренних водных путей (SC.3/WP.34): 1960–1981 годы; итогом ее работы стало Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП);
- Группа экспертов по унификации технических предписаний, касающихся судов, и судовых документов (SC.3/GE.1): 1960–1988 годы, которая в 1988 году была переименована в Рабочую группу по унификации технических предписаний, касающихся судов, и судовых документов (SC.3/WP.1); деятельность WP.1 распространялась на резолюции № 17, 21, 25 ЕЭК ООН и связанные с ними вопросы;
- Группа экспертов по унификации правил плавания и сигнализации на внутренних водных путях (SC.3/GE.2): 1960–1988 годы, которая в 1988 году была переименована в Рабочую группу по унификации правил плавания и сигнализации на внутренних водных путях (SC.3/WP.2); деятельность SC.3/WP.2 охватывала правила плавания и сигнализацию и привела к

принятию Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП), Сигнализации на внутренних водных путях (СИГВВП) и связанных с ними документов;

- Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) была сформирована на основе слияния WP.1 и WP.2 по решению КВТ; ее первая сессия состоялась в 1991 году и с тех пор проводится дважды в год;
- Специальная группа экспертов по инфраструктуре внутреннего водного транспорта (АС.1), проводившая свои совещания ежегодно (в 1990-х годах).

14. В настоящее время функционирует лишь один вспомогательный орган SC.3, а именно: Рабочая группа SC.3/WP.3, которая проводит совещания дважды в год для обсуждения технических вопросов и подготовки и одобрения проектов документов, подлежащих принятию SC.3. В период с 2000 по 2015 годы функционировал также ряд групп экспертов:

- Группа экспертов-добровольцев по резолюции ЕЭК ООН № 61 «Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания» (приступила к работе в 1997 году);
- Неофициальная группа экспертов по ЕПСВВП (приступила к работе в середине 2000-х годов);
- Международная группа экспертов по взаимному признанию удостоверений судоводителей и согласованию профессиональных требований в области внутреннего судоходства (приступила к работе в 2014 году);
- Группа экспертов-добровольцев по препятствиям законодательного характера (середина 2000-х годов);
- Группа экспертов-добровольцев по устранению «узких мест» (приступила к работе в середине 2000-х годов);
- Группа добровольцев по взаимному признанию удостоверений судоводителей: пересмотр резолюции № 31 «Рекомендации, касающиеся минимальных требований при выдаче удостоверений судоводителей внутреннего плавания с целью их взаимного признания при осуществлении международных перевозок» (2008–2009 годы).

15. Их работа привела к принятию международных конвенций, резолюций ЕЭК ООН и соглашений, имеющих отношение к ВВТ и более подробно охарактеризованных ниже.

Основные цели и круг ведения SC.3

16. Основной долгосрочной целью деятельности SC.3 является установление единого правового режима на внутренних водных путях государств-членов. Она включает ряд дополнительных задач, а именно: обмен информацией и подготовку отчетов о текущей ситуации в секторе, развитие сети водных путей и портов категории E, разработку и внедрение единых правил плавания, унификацию технических требований к судам внутреннего плавания, содействие развитию речных информационных служб (РИС) и стандартизацию РИС (в сотрудничестве с международными группами экспертов по РИС), работу по признанию удостоверений судоводителей, выданных государствами – членами ЕЭК ООН, на европейских внутренних водных путях, внедрение единых стандартов обучения, а также содействие прогулочному судоходству и развитие сети водных путей категории E для прогулочного судоходства, внедрение и повышение эффективности междуна-

родных правовых документов, включая обслуживание международных конвенций. Эти задачи должным образом отражены и подробно охарактеризованы в круге ведения Рабочей группы, в планах и программах работы.

17. В соответствии со своим кругом ведения, принятым SC.3 14 октября 2011 года и одобренным КВТ 1 марта 2012 года, SC.3 осуществляет следующие функции:

- a) организует общеевропейский стратегический диалог по проблемам ВВТ;
- b) стимулирует скоординированное развитие инфраструктуры внутренних водных путей;
- c) рассматривает требования относительно безопасности и эксплуатационных предписаний во внутреннем судоходстве;
- d) принимает другие меры с целью облегчения использования ВВТ в соответствии с рекомендациями, изложенными в Белой книге ЕЭК ООН по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе;
- e) предпринимает усилия по гармонизации правовой основы международных перевозок на ВВТ;
- f) осуществляет другие действия, которые связаны с региональным и международным сотрудничеством либо которые просит предпринять Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН.

Стратегические документы

18. Задачи и виды деятельности SC.3 были рассмотрены в Белой книге по тенденциям и развитию внутреннего судоходства и его инфраструктуры от 1996 года (TRANS/SC.3/138) и в Белой книге по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе от 2011 года (ECE/TRANS/SC.3/189) (далее Белая книга).

Результаты деятельности SC.3 и SC.3/WP.3

19. Основные результаты работы SC.3 нашли отражения в:

- 58 международных транспортных конвенциях и соглашениях, 12 из которых обслуживаются секретариатом SC.3;
- 83 резолюциях, принятых SC.3, включая основные документы, их пересмотры и поправки к ним. Резолюции ЕЭК ООН применяются большинством государств-членов¹, ссылки на них содержатся в документах Европейского союза, речных комиссий, международных групп экспертов по РИС; речь идет, например, о резолюции № 24 (ЕПСВВП), резолюции № 40, резолюции № 69, резолюциях по РИС (№ 48, 57, 58, 63, 79 и 80);
- признании Международного удостоверения на право управления прогулочным судном (МУС), выданного государствами-членами в соответствии с резолюцией № 40.

20. Анализ деятельности SC.3 и SC.3/WP.3 произведен за 2002–2015 годы. В этот период SC.3 провела 14 пленарных сессий и 1 специальную сессию, посвященную главным образом принятию резолюции № 61. За отчетный период SC.3/WP.3 провела 22 сессии (по две сессии в год, за исключением 2005 и

¹ Текущая информация о применении резолюций ЕЭК ООН опубликована в документе ECE/TRANS/SC.3/2015/14.

2006 годов, когда сессии проводились один раз в год). До проведения пятьдесят восьмой сессии SC.3 приняла 83 резолюции.

Рис. 1

Динамика ратификации конвенций, обслуживаемых секретариатом SC.3



21. Общее число международных конвенций по внутреннему судоходству, обслуживаемых секретариатом SC.3, показано на рис. 1. Здесь учтено ВОПОГ, хотя его обслуживает Рабочая группа WP.15/AC.2 ЕЭК ООН (Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ); здесь учтена также Конвенция КПГВ, так как ЕЭК ООН была одним из организаторов Дипломатической конференции, на которой она была подписана, и секретариат оказывает содействие в ее осуществлении. Данные позаимствованы из документа ECE/TRANS/SC.3/2014/11. Диаграмму можно разделить на следующие три сегмента:

- 1960–1975 годы: начало совместной работы с рядом сторон по проектам конвенций, призванных заменить три конвенции 1930 года, а именно: Конвенцию о регистрации судов внутреннего плавания, о вещных правах на эти суда и прочих смежных вопросах, Конвенцию об унификации некоторых правил относительно ответственности, вытекающей из столкновений судов внутреннего плавания, и Конвенцию об административных мерах, могущих определить право судов внутреннего плавания на флаг, подписанные на Конференции по унификации речного права (Женева, 1930 год), но так и не ратифицированные;
- 1975–2000 годы: начало совместной работы с рядом сторон по новому пакету конвенций; учреждение SC.3/WP.3;
- начиная с 2000 года: период активной работы в данном секторе; политические изменения, присоединение новых европейских государств к Европейскому союзу и реорганизация существовавших государств привели к заключению новых соглашений, конвенций и к учреждению Международной комиссии по бассейну реки Сава в 2005 году.

22. Деятельность, в которой возможны улучшения:

- отсутствие новых проектов;
- недостаточное число ответов от государств-членов на вопросники к сессиям;
- минимальное взаимодействие с другими рабочими группами ЕЭК ООН;

- лишь небольшое число других международных организаций постоянно и эффективно участвуют в деятельности обеих рабочих групп.

Обслуживание международных конвенций, касающихся внутреннего водного транспорта

23. С момента учреждения SC.3 на данное направление приходилась значительная часть ее деятельности. К международным конвенциям, касающимся ВВТ, относятся:

- Конвенция об унификации некоторых правил относительно ответственности, вытекающей из столкновения судов внутреннего плавания, 1960 года: 13 Договаривающихся сторон;
- Конвенция о регистрации судов внутреннего плавания 1965 года: 9 Договаривающихся сторон;
- Конвенция об обмере судов внутреннего плавания 1966 года: 16 Договаривающихся сторон;
- Конвенция об ограничении ответственности собственников судов внутреннего плавания (КОСС) 1973 года: пока не вступила в силу;
- Протокол к Конвенции об ограничении ответственности собственников судов внутреннего плавания (КОСС) 1978 года: пока не вступил в силу;
- Конвенция о договоре международной перевозки пассажиров и багажа по внутренним водным путям (КППВ) 1976 года: пока не вступила в силу;
- Протокол к Конвенции о договоре международной перевозки пассажиров и багажа по внутренним водным путям (КППВ) 1978 года: пока не вступил в силу;
- Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) 1996 года: 18 Договаривающихся сторон;
- Протокол о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Европейскому соглашению о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) 1997 года: 9 Договаривающихся сторон;
- Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) 2000 года; ВОПОГ относится к ведению Совместного совещания экспертов ЕЭК ООН/ЦКСР по Правилам, прилагаемым к ВОПОГ (Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ), и Административного комитета ВОПОГ, а секретариатское обслуживание обеспечивается секретариатом Рабочей группы по перевозкам опасных грузов (WP.15); число Договаривающихся сторон – 18;
- Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ) 2001 года: 15 Договаривающихся сторон;

24. В настоящее время Соглашение ВОПОГ, которое обслуживается Рабочей группой WP.15/AC.2 ЕЭК ООН (Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ) совместно с секретариатом Центральной комиссии судоходства по Рейну, является наиболее успешным международным соглашением в секторе ВВТ и оптимальным примером эффективной стратегии, так как директива 2008/68/ЕС Европейского парламента и Совета от 24 сентября 2008 года по перевозке опасных грузов на внутреннем транспорте распространяет сферу применения этих правил на внутренние перевозки в рамках Европейского союза и Европейского экономического пространства. Число Договаривающихся сторон постоянно увеличивается;

вместе с тем, поскольку сфера его применения ограничена государствами – членами ЕЭК ООН, на территории которых находятся внутренние водные пути, и не охватывает государства, формирующие каботажный маршрут, входящий в сеть внутренних водных путей международного значения в соответствии с СМВП, значительного увеличения числа Договаривающихся сторон в ближайшие годы не ожидается.

Текущая деятельность

25. SC.3 на регулярной основе отслеживает статус международных конвенций и соглашений, касающихся внутреннего судоходства, в качестве постоянного пункта повестки дня своих сессий и более общей темы «Гармонизация общеевропейской правовой основы для внутреннего судоходства».

26. Недавно SC.3 и SC.3/WP.3 рассматривали проект резолюции ЕЭК ООН на основе общеевропейских правил, касающихся общей аварии во внутреннем судоходстве. Работа по этому проекту приостановилась с 2012 года, но ее можно было бы возобновить.

Оценка

27. В рамках независимого обзора деятельности ЕЭК ООН Управление служб внутреннего надзора Организации Объединенных Наций (УСВН) решило подготовить два тематических исследования о направлениях деятельности Отдела устойчивого транспорта ЕЭК ООН. В качестве одного из направлений был выбран внутренний водный транспорт. В настоящее время проводится оценка и ожидается, что ее результаты будут получены в марте 2016 года.

IV. SC.3 и достижение Целей устойчивого развития (Глобальных целей)

28. Деятельность SC.3 как один из элементов в деятельности ЕЭК ООН по обеспечению устойчивого развития в целом и устойчивого развития транспорта в частности способствует достижению перечисленных ниже ЦУР. В приведенной ниже таблице 1 отражены виды текущей и будущей деятельности SC.3 и SC.3/WP.3, направленной на достижение ЦУР, а также взаимосвязь ЦУР и Стратегических рекомендаций Белой книги ЕЭК ООН по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе.

Таблица 1
ЦУР и SC.3

<i>ЦУР</i>	<i>Стратегические рекомендации</i>	<i>Направления деятельности SC.3 и SC.3/WP.3</i>
4, 8, 9, № 5 10		Выработка рекомендаций по единым стандартам обучения и профессиональной подготовки членов экипажей судов внутреннего плавания, единого общеевропейского подхода к оценке их знаний и опыта, создание условий для признания их дипломов на общеевропейском уровне; обновление рекомендаций ЕЭК ООН по условиям работы членов экипажей; внедрение новых технологий в процесс обучения и проверки знаний; разработка рекомендаций по обучению и профессиональной подготовке экипажей,

ЦУР	Стратегические рекомендации	Направления деятельности SC.3 и SC.3/WP.3
		<p>работающих на судах нового типа. Большинство из этих вопросов включено в повестку дня Международной группы экспертов по взаимному признанию удостоверений судоводителей и согласованию профессиональных требований во внутреннем судоходстве (МЭГ)</p>
7, 9	№ 1, № 2, № 3	<p>Технические требования к судам: разработка требований к судам новых типов (использующим СПГ, солнечную энергию, комбинированные источники энергии), внедрение инновационных технологий в секторе, поддержка новых планов развития инфраструктуры с учетом судов новых типов; содействие развитию судоходства «река–море» на основе обновления рекомендаций ЕЭК ООН по судам такого типа, включая прибрежные маршруты в СМВП; содействие дальнейшему развитию РИС</p>
9, 11	№ 2, № 3, № 7	<p>Разработка рекомендаций ЕЭК ООН для малых и прогулочных судов, судов портового и рейдового плавания, для внутригородского и пригородного сообщения, пассажирских судов для однодневных экскурсий, обновление требований по предотвращению загрязнения окружающей среды с судов внутреннего плавания; участие государств-членов в проектах ForFITS и обмен их опытом на сессиях SC.3 и SC.3/WP.3; непрерывный мониторинг осуществления ЕПСВВП государствами-членами</p>
8, 9, 10, 11	№ 1, № 2, № 4, № 7	<p>Реализация планов, предложенных в рамках Соглашения СМВП в целях дальнейшего развития транспортных коридоров. Дальнейшая интеграция внутреннего водного транспорта в безопасные интермодальные цепочки для обеспечения современных и равноценных возможностей для всех государств – членов ЕЭК ООН</p>
13, 14	№ 6	<p>Непрерывная разработка и обновление положений, направленных на предотвращение загрязнения окружающей среды с судов, включая сбор и очистку нефтесодержащих вод, перевозку и погрузку–разгрузку опасных грузов на судах и в портах внутреннего плавания, предотвращение загрязнения вод хозяйственно-бытовыми сточными водами и мусором с судов, предотвращение загрязнения воздуха выбросами из двигателей, шумом, электромагнитным излучением и т.д.; рассмотрение вопроса об изменении климата и его влиянии на внутренний водный транспорт как одного из будущих направлений деятельности SC.3</p>

ЦУР	Стратегические рекомендации	Направления деятельности SC.3 и SC.3/WP.3
16, 17	№ 7	Непрерывные усилия по установлению единого правового режима, анализ существующих препятствий законодательного характера и предложения по согласованию институциональной и нормативно-правовой основы на общеевропейском уровне; продолжение консультаций с ЕС, речными комиссиями, государствами-членами, другими заинтересованными сторонами в этой области, мониторинг международных конвенций, касающихся внутреннего водного транспорта, содействие их осуществлению в регионе ЕЭК и за его пределами; продолжение работы по повышению статуса рекомендаций ЕЭК ООН (ЕПСВВП, резолюции № 61 и т.д.)
17	Все стратегические рекомендации	Выполнение функций всеобъемлющего и представительного форума для обмена опытом и оптимальной практикой и вынесение рекомендаций по решению проблем развития внутреннего водного транспорта; проведение и стимулирование исследований о положении дел и тенденциях во внутреннем судоходстве в целях ознакомления правительств с основной новейшей информацией и данными о внутреннем водном транспорте; продолжение работы над стратегическими документами (белыми книгами, перечнями препятствий и т.д.) в области ВВТ с целью информирования широкой общественности о преимуществах перевозок по внутренним водным путям и о проблемах их развития; организация международной конференции по проблемам внутреннего водного транспорта и обеспечение последующей деятельности в ее контексте для привлечения других стран, речных комиссий, других заинтересованных сторон к сотрудничеству по вопросам внутреннего водного транспорта

V. Анализ ССВУ в контексте деятельности SC.3 и SC.3/WP.3

29. Анализ ССВУ в контексте деятельности SC.3 и SC.3/WP.3 представлен в таблице 2 ниже.

Таблица 2
Анализ ССВУ

СИЛЬНЫЕ СТОРОНЫ	СЛАБЫЕ СТОРОНЫ
S1 Доступ к информации: данные о текущей ситуации в секторе, регулярно представляемые государствами-членами	W1 Ограниченные ресурсы для собственных проектов: отсутствие возможности привлечь специалистов извне

<i>СИЛЬНЫЕ СТОРОНЫ</i>	<i>СЛАБЫЕ СТОРОНЫ</i>
<p>S2 Богатая история и опыт: использование оптимальной практики и эффективного опыта предыдущей деятельности</p> <p>S3 Международные конвенции, обслуживаемые ЕЭК ООН</p> <p>S4 Стратегические партнеры: вклад ЕС речных комиссий</p> <p>S5 Разнообразие государств-членов: источник оптимальной практики, согласование требований для разработки эффективных стандартов и рекомендаций</p>	<p>W2 Относительно небольшое число государств-членов, постоянно участвующих в сессиях</p> <p>W3 Минимальное сотрудничество с другими рабочими группами ЕЭК ООН: некоторые элементы работы могут дублироваться, отсутствует возможность для использования опыта и знаний и для достижения синергии</p> <p>W4 Ограниченное участие секретариата ЕЭК ООН в международных мероприятиях: сессиях речных комиссий, совещаниях групп экспертов, международных форумах и конференциях из-за нехватки финансирования и сотрудников</p> <p>W5 Отсутствие основы для постоянного сотрудничества с ЕС: это является причиной дублирования работы, отсутствия согласованной позиции по некоторым аспектам деятельности SC.3, «зависания» пунктов повестки дня</p>
<i>ВОЗМОЖНОСТИ</i>	<i>УГРОЗЫ</i>
<p>O1 ЕАТС: анализ компонента ВВТ, обмен опытом между государствами-членами, возможное расширение охвата правовых документов ЕЭК ООН на государства-члены, участвующие в проекте ЕАТС</p> <p>O2 Управление информационными ресурсами по всем аспектам ВВТ на основе информации, полученной от государств-членов и речных комиссий</p> <p>O3 Более эффективное использование потенциала государств-членов</p> <p>O4 Деятельность по созданию единого рыночного пространства между ЕС и ЕАЭС</p> <p>O5 Разработка подробного плана реализации ЦУР и пересмотр программы работы</p> <p>O6 Запланированная международная конференция с участием всех государств, имеющих судоходные водные пути</p> <p>O7 Внедрение базы данных о корпусах судов на общеевропейском уровне</p> <p>O8 Внедрение ИТ для публикаций ЕЭК ООН</p>	<p>T1 Дублирование работы, которое может привести к уменьшению значимости документов ЕЭК ООН</p> <p>T2 Отсутствие интереса у государств-членов к вопросам, относящимся к местным и региональным задачам</p> <p>T3 Возможная конкуренция с другими органами и объединениями в секторе ВВТ</p>

VI. Вопросы для обсуждения в целях пересмотра и разработки стратегии деятельности в области ВВТ

30. Обзор предыдущей деятельности SC.3 подтверждает, что:
- она способствовала развитию внутреннего водного транспорта на общеевропейском уровне и в некоторых случаях в Центральной Азии и Северной Америке;
 - она сыграла объединяющую и интегрирующую роль для различных речных бассейнов;
 - она способствовала развитию общеевропейской нормативно-правовой и институциональной системы внутреннего судоходства;
 - с момента ее учреждения она достигла ощутимых результатов.
31. Вместе с тем этот обзор показал, что произошедшие за последнее время изменения требуют оценки роли Рабочей группы. Возможно, необходимо более структурированное и согласованное разделение труда между различными заинтересованными сторонами во внутреннем судоходстве для управления ограниченными ресурсами и обеспечения эффекта синергии от межучрежденческого сотрудничества. Кроме того, хорошо известно о стремлении ЕЭК ООН стать центром общеевропейской базы данных о корпусах судов при условии обеспечения внебюджетного финансирования. Необходимо прояснить ожидания правительств и других заинтересованных сторон в отношении будущей роли SC.3. Возможно, новые направления деятельности SC.3 потребуют полного пересмотра методов ее функционирования и плана работы. Среднесрочные и долгосрочные изменения потребуют тщательного анализа и обстоятельного обсуждения.
32. Вместе с тем с учетом своего круга ведения SC.3 в ближайшие годы может продолжать работу по тем направлениям, которые либо уже прорабатываются, но требуют большего внимания, либо являются новыми, но уже планировались в течение некоторого времени.
33. В приведенной ниже таблице представлены рекомендации в отношении новой стратегии.

Таблица 3
Рекомендации в отношении новой стратегии

<i>Деятельность</i>	<i>Содержание</i>
Направление деятельности 1. Продолжение работы в рамках общеевропейского стратегического диалога по вопросам, касающимся внутреннего водного транспорта (ВВТ) (области стратегического диалога, анализа и наращивания потенциала)	<p>1.1 Продолжение работы в соответствии со стратегическими рекомендациями Белой книги по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе:</p> <p>а) подготовка доклада о ходе осуществления рекомендаций Белой книги (к семьдесят восьмой сессии КВТ);</p> <p>обзор представлен в документе ECE/TRANS/SC.3/2015/1 и был утвержден SC.3 на ее пятьдесят девятой сессии;</p> <p>б) определение тех целей, которые пока не достигнуты, и включение их в обновленную программу работы на следующий двухгодичный период;</p>

Деятельность	Содержание
Осуществляемая деятельность	<p>на основе подпункта а) выше – регулярное обновление программы работы SC.3 и критериев двухгодичной оценки;</p> <p>с) подготовка проектов новых стратегических рекомендаций для нового издания Белой книги на основе анализа осуществления рекомендаций двух изданий Белой книги и замечаний, поступивших от государств-членов, речных комиссий и других заинтересованных сторон.</p> <p>Следующее издание Белой книги надлежит распространить в 2022–2023 годах. Вместе с тем обновленные варианты нынешней Белой книги могли бы быть распространены в 2016 году наряду с аналитическим обзором ВВТ в регионе ЕЭК ООН, проведенным совместно с речными комиссиями.</p> <p>1.2 Представление информации по вопросам ВВТ:</p> <p>а) регулярный сбор информации от государств-членов и речных комиссий по всем вопросам, касающимся ВВТ и имеющим важное значение для заинтересованных сторон.</p> <p>1.3 Организация в рамках сессий SC.3 рабочих совещаний по важным вопросам, включая проекты развития инфраструктуры, новые тенденции и достижения в секторе ВВТ.</p>
<p>Направление деятельности 2.</p> <p>Стимулирование скоординированного развития инфраструктуры внутренних водных путей (области регулирования и наращивания потенциала)</p> <p>Осуществляемая деятельность</p>	<p>2.1 Обслуживание Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП):</p> <p>а) продолжение мониторинга осуществления СМВП и рассмотрение возможных поправок к нему;</p> <p>б) направление предложений государствам-членам и другим заинтересованным сторонам по организации инфраструктурных проектов и участию в них и представление результатов их исследовательской работы на сессиях SC.3 и SC.3/WP.3;</p> <p>с) продолжение работы по включению в СМВП новых каботажных маршрутов и портов в сотрудничестве с Рабочей группой по интермодальным перевозкам и логистике (далее – WP.24) и Рабочей группой по тенденциям и экономике транспорта (далее – WP.5).</p> <p>Обсуждение конкретных каботажных маршрутов, подлежащих включению в СМВП, могло бы быть проведено SC.3 и SC.3/WP.3 параллельно с обсуждением концепции новых типов судов «река–море», которые были предложены ПМАКС в 1999 году.</p> <p>2.2 Техническое обслуживание внутренних водных путей: информирование государств-членов о прогрессе, достигнутом ЕС на основе программы НАЯДЫ-II:</p>

Деятельность	Содержание
	<p>a) направление Группе экспертов ЕС по техническому обслуживанию внутренних водных путей приглашения принять участие в одной из сессий SC.3;</p>
	<p>b) организация рабочего совещания для обмена оптимальной практикой в этой сфере.</p>
	<p>2.3 Продолжение регулярного пересмотра Синей книги и резолюции № 49.</p>
	<p>Следующий пересмотр Синей книги запланирован на 2016 год. В целях облегчения будущей работы SC.3 могла бы продолжить мониторинг инфраструктурных проектов, а секретариат мог бы обратиться к соответствующим организациям для информирования SC.3 и SC.3/WP.3 о текущих проектах и достижениях.</p>
<p>Направление деятельности З. Рассмотрение требований относительно безопасности и эксплуатационных предписаний во внутреннем судоходстве (области регулирования и наращивания потенциала) Осуществляемая деятельность</p>	<p>3.1 Унификация технических требований к судам:</p> <p>a) продолжение работы по обновлению существующих резолюций ЕЭК ООН: резолюции № 61, резолюции № 69 и, в частности:</p> <ul style="list-style-type: none"> • переиздание резолюции № 61 с надлежащим учетом поправок, одобренных SC.3; <p>продолжение работы, направленной на возможное введение требований к новым типам судов, мер по повышению экологичности флота, инновационных технологий, норм современного оборудования, включая оборудование РИС;</p> <p>продолжение работы по формулированию требований к судам типа «река–море»;</p> <p>предложение государствам-членам о пересмотре приложения I к резолюции № 61 «Классификация внутренних водных путей» с учетом текущей ситуации, реализации инфраструктурных проектов и т.д.;</p> <p>b) сбор информации и обсуждение возможности разработки рекомендаций ЕЭК ООН по модернизации и обновлению речного флота; возможное проведение рабочего совещания по этому вопросу;</p> <p>c) проведение рабочих совещаний и направление государствам-членам и представителям данной отрасли приглашений для обсуждения работы по НИОКР и нововведений в секторе ВВТ;</p> <p>d) обмен оптимальной практикой, например предложение ЕС осветить на сессиях SC.3 результаты инновационной политики в рамках программы НАЯДЫ-II.</p> <p>3.2 Продолжение работы над правилами судоходства:</p> <p>a) продолжение работы по ЕПСВВП:</p> <p>сбор информации и обновление документа о ходе осуществления ЕПСВВП;</p>

<i>Деятельность</i>	<i>Содержание</i>
	мониторинг осуществления пятого пересмотренного издания ЕПСВВП;
	поиск партнеров для подготовки текста ЕПСВВП на немецком языке; предложение о сотрудничестве по этому вопросу с Центральной комиссией судоходства по Рейну и Дунайской комиссией;
	b) продолжение работы над сигнализацией на водных путях:
	обновление Сигнализации на внутренних водных путях (СИГВВП);
	рассмотрение необходимости обновления Инструкции по сигнальным знакам, регулирующим судоходство по водным путям;
	создание базы данных о сигнализации на ВВТ, используемой странами ЕЭК ООН;
	c) проведение рабочего совещания по вопросу об активизации деятельности в области обеспечения безопасности во внутреннем судоходстве.
	3.3 Продолжение работы над положениями, нацеленными на решение экологических проблем и снижение «углеродного следа»:
	a) повышение экологичности флота и, при необходимости, обмен опытом с ЕС и речными комиссиями в этой области;
	b) обновление либо введение новых положений по усилению защитных мер против загрязнения вод с судов, включая все виды загрязнения, а также шум и другие виды загрязнения окружающей среды;
	c) начало диалога по воздействию изменения климата на ВВТ.
	3.4 Начало обсуждения перспектив использования электронного формата судовых документов.
	3.5 Продолжение обсуждения вопроса о европейской базе данных о корпусах судов в целях ее применения на общеевропейском уровне.
	3.6 Продолжение работы по опубликованию карт европейских внутренних водных путей и возможная разработка интерактивных карт.
	3.7 Создание видеофильма о ЕПСВВП, свидетельствующего о важности этого документа и его значении для безопасности судоходства.

<i>Деятельность</i>	<i>Содержание</i>
<p>Направление деятельности 4. Гармонизация правовой базы международного ВВТ (области регулирования и наращивания потенциала) Осуществляемая деятельность</p>	<p>4.1 Содействие осуществлению действующих конвенций ЕЭК ООН, касающихся внутреннего судоходства, и оценке соответствующих правовых документов для принятия решения об обновлении тех из них, которые уже устарели:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) проведение анализа осуществления действующих конвенций Договаривающимися сторонами; b) сбор информации о применении положений этих конвенций на национальном уровне; c) продолжение работы над конвенциями, которые пока не вступили в силу. <p>Возможным результатом этой работы могло бы стать повышение эффективности международных конвенций в качестве рабочих инструментов и увеличение числа Договаривающихся сторон.</p> <p>4.2 Продолжение работы по устранению препятствий законодательного характера в секторе ВВТ.</p> <p>SC.3 могла бы вновь рассмотреть выводы Группы экспертов по препятствиям законодательного характера, с тем чтобы:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) уточнить эти выводы; b) вынести предложения по очередному пересмотру Белой книги по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе. <p>4.3 Продолжение работы по проекту общеевропейских правил, касающихся общей аварии.</p> <p>4.4 Укрепление сотрудничества с Венгрией и речными комиссиями в целях содействия осуществлению Будапештской конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ).</p>
<p>Направление деятельности 5. Внутренний водный транспорт и безопасность (области стратегического диалога и регулирования) Осуществляемая деятельность</p>	<p>5.1 Продолжение обсуждения положений, касающихся обеспечения безопасности и нацеленных на повышение безопасности внутреннего водного транспорта в соответствии с решением КВТ (ECE/TRANS/208, пункт 91).</p> <p>5.2 Обмен соответствующей оптимальной практикой в контексте других видов транспорта.</p>
<p>Направление деятельности 6. Признание свидетельств и образовательные стандарты во внутреннем судоходстве</p>	<p>6.1 Содействие работе по вынесению рекомендаций в отношении единых принципов обучения для экипажей: достижение целей, поставленных перед Международной группой экспертов по взаимному признанию удостоверений судоводителей и согласованию профессиональных требований во внутреннем судоходстве.</p>

Деятельность	Содержание
<p>Рассмотрение вопроса о задачах на рынке труда (области наращивания потенциала и регулирования)</p> <p>Осуществляемая деятельность</p>	<p>6.2 Обмен опытом применения новых технологий в процессе обучения и профессиональной подготовки.</p> <p>6.3 Обмен опытом между государствами-членами и речными комиссиями в рамках данного сектора.</p>
<p>Направление деятельности 7.</p> <p>Международная конференция высокого уровня по вопросам внутреннего судоходства</p> <p>Единовременное мероприятие с возможной последующей деятельностью</p>	<p>7.1 Организация международной конференции по вопросам ВВТ в 2016 году или в 2017 году.</p> <p>В Белой книге ЕЭК ООН по ВВТ предусматривается организация международной конференции высокого уровня с участием всех стран, имеющих судоходные внутренние водные пути.</p> <p>В свете Повестки дня до 2030 года и утвержденных ЦУР эта запланированная глобальная конференция может быть нацелена на повышение осведомленности о важности внутреннего судоходства на глобальном уровне. Поэтому основной темой международной конференции высокого уровня могли бы стать задачи и вызовы в секторе ВВТ с точки зрения достижения ЦУР. Они могли бы включать, в частности, такие вопросы, представляющие общий интерес и освещающие проблемы глобального характера, как:</p> <ul style="list-style-type: none"> • возможные пути укрепления позиций ВВТ на глобальном уровне; • необходимость унификации стандартов (включая положения по безопасности и охране, защите окружающей среды и техническим вопросам) в целях бесперебойной координации функционирования ВВТ в разных странах; • развитие технологий и инновации; • изменение климата и его последствия для ВВТ. <p>Одним из возможных итогов этой конференции мог бы стать план действий на основе решений и выводов, согласованных ее участниками.</p> <p>7.2 Подготовка плана последующих действий по итогам конференции и нового плана работы для SC.3 и SC.3/WP.3.</p> <p>7.3 Рассмотрение оптимальных способов согласования работы SC.3 с задачами по реализации Целей устойчивого развития.</p> <p>7.4 Популяризация последних результатов работы других международных органов и учреждений, имеющих отношение к SC.3, и направление им приглашений принять участие в сессиях SC.3.</p>

Деятельность	Содержание
<p>Направление деятельности 8.</p> <p>Обзор связанных с внутренним водным транспортом аспектов деятельности других вспомогательных органов КВТ</p> <p>Относительно новый вид деятельности</p>	<p>8.1 Укрепление сотрудничества с другими рабочими группами ЕЭК ООН, особенно с WP.5, WP.24, WP.30.</p> <p>8.2 Укрепление сотрудничества и согласование общей деятельности в рамках проекта по евро-азиатским транспортным связям (EATC).</p> <p>8.3 Укрепление сотрудничества с ЕАЭС.</p> <p>8.4 Уделение особого внимания разработке статистических методов, относящихся к мониторингу достижения ЦУР, а также сотрудничества с WP.6.</p>
<p>Направление деятельности 9.</p> <p>Содействие развитию речных информационных служб (РИС) и других информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) во внутреннем судоходстве (область регулирования)</p> <p>Предлагается выделить вопросы, связанные с РИС, в отдельном пункте в соответствии со Стратегической рекомендацией № 3 Белой книги</p>	<p>9.1 Продолжение сотрудничества с международными группами экспертов по следующим вопросам:</p> <ul style="list-style-type: none"> а) обновление резолюций № 48, 57, 58, 63, 79 и 80 ЕЭК ООН; б) обновление приложений к резолюциям № 48 и 80; в) сбор информации от государств-членов об осуществлении этих резолюций и о внедрении инноваций в этой области. <p>9.2 Инициирование прямого диалога с такими другими соответствующими организациями, как Комитет РСВВП, ПМАКС.</p> <p>9.3 Продолжение сотрудничества с ЕС и Центральной комиссией судоходства по Рейну по вопросам гармонизации и своевременного обновления документов по РИС, находящихся в их ведении, а также документов, находящихся в ведении ЕЭК ООН.</p>
<p>Направление деятельности 10.</p> <p>Укрепление сотрудничества по конкретным темам с ЕС, речными комиссиями и другими заинтересованными сторонами (область стратегического диалога)</p> <p>Осуществляемая деятельность</p>	<p>10.1 Сотрудничество с ЕС:</p> <ul style="list-style-type: none"> а) продолжение диалога с Генеральным директором по мобильности и транспорту по вопросам, представляющим общий интерес; б) регулярное участие в совещаниях ЕС по вопросам ВВТ; в) создание эффективного механизма консультаций между SC.3/WP.3 и ЕС в процессе разработки и пересмотра технических стандартов и норм. <p>10.2 Укрепление сотрудничества с речными комиссиями:</p> <ul style="list-style-type: none"> а) участие в сессиях Центральной комиссии судоходства по Рейну и Дунайской комиссии; б) продолжение сотрудничества и поиск возможных новых направлений деятельности, представляющих общий интерес.

Деятельность	Содержание
	<p>10.3 Налаживание и продолжение сотрудничества с межправительственными и неправительственными организациями по координации стратегии ВВТ и деятельности.</p> <p>10.4 Обсуждение возможности прямых контактов с классификационными обществами, которые разрабатывают и обновляют правила и предписания, касающиеся судов внутреннего судоходства и судов типа «река–море».</p> <p>10.5 Возможное расширение сотрудничества с классификационными обществами.</p>
<p>Направление деятельности 11. Прогулочное судоходство (области регулирования и наращивания потенциала) Осуществляемая деятельность</p>	<p>11.1 Содействие признанию Международного удостоверения на право управления прогулочным судном (МУС):</p> <ul style="list-style-type: none"> а) сбор информации по условиям допуска судоводителей прогулочных судов, имеющих действующее МУС, национальными администрациями; б) дополнение Руководства разъяснениями для судоводителей прогулочных судов; в) обсуждение возможности обновления МУС с использованием информации о судах новых типов, включенных в резолюцию № 52. <p>11.2 Регулярное обновление карты европейских внутренних водных путей, открытых для прогулочного судоходства.</p> <p>11.3 Содействие развитию прогулочного судоходства в Европе, возможно, посредством разработки карты с указанием мест, представляющих интерес для туристов (совместно с ЮНЕСКО, международными и культурными центрами).</p>
<p>Направление деятельности 12. Подготовительная работа в связи с 60-летием SC.3 Осуществляемая деятельность</p>	<p>12.1 Подготовка обзора основных результатов работы и достижений SC.3 к ее шестидесятой сессии.</p> <p>12.2 Повышение популярности SC.3.</p>
<p>Направление деятельности 13. Смягчение последствий изменения климата и адаптация (стратегический диалог и анализ) Новое направление деятельности</p>	<p>13.1 Деятельность в сотрудничестве с WP.5 и Группой экспертов по вопросам адаптации к изменению климата:</p> <ul style="list-style-type: none"> • обзор «горячих точек», т.е. наиболее уязвимых участков сети СМВП в контексте адаптации к изменению климата; • исследование возможностей применения инструмента ForFITS ООН для стратегий по смягчению последствий изменения климата во внутреннем судоходстве.

VII. Руководящие указания Комитета по внутреннему транспорту и последующие шаги

34. Представленная в настоящем документе информация является первым шагом на пути к подготовке обновленной стратегии для ВВТ. Для конкретизации и обеспечения функционирования данной стратегии Комитет, возможно, пожелает рассмотреть и обсудить содержание настоящего документа и дать указания относительно будущей стратегии SC.3 в целях завершения разработки будущей стратегии на следующей сессии SC.3 в ноябре 2016 года и ее возможного утверждения на сессии КВТ в феврале 2017 года.
