

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

**Руководящие принципы применения
резолуции № 40**
«Международное удостоверение
на право управления прогулочным судном»
Часто задаваемые вопросы



UNECE

Нью-Йорк и Женева, 2018 г.

Photo credit (all photos): @ iStock

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) является одной из пяти региональных комиссий, находящихся в ведении Экономического и Социального Совета (ЭКОСОС). Она была создана в 1947 г. с целью восстановления послевоенной Европы, развития экономической деятельности и укрепления экономических отношений между европейскими странами, а также между Европой и остальными странами мира. Во время холодной войны ЕЭК ООН являлась уникальным форумом для экономического диалога и сотрудничества между Востоком и Западом. Несмотря на сложности этого периода, он был отмечен значительными успехами и достижением консенсуса по множеству соглашений в области согласования и стандартизации.

После окончания холодной войны ЕЭК ООН приобрела не только много новых государств-членов, но и новые функции. С начала 1990-х гг. она сосредоточила свои усилия на анализе переходного процесса, используя свой опыт в области согласования для облегчения процесса интеграции стран Центральной и Восточной Европы в мировой рынок.

ЕЭК ООН - это форум, где представители стран Западной, Центральной и Восточной Европы, Центральной Азии и Северной Америки (всего 56 государств) собираются вместе для выработки инструментов экономического сотрудничества в области экономики, статистики, окружающей среды, транспорта, торговли, устойчивой энергетики, лесоматериалов и жилищного хозяйства. Комиссия определяет региональные рамки для разработки и согласования конвенций, норм и стандартов. Эксперты Комиссии оказывают техническую помощь странам Юго-восточной Европы и Содружества Независимых Государств. Такая помощь заключается в предоставлении консультационных услуг, а также проведении семинаров и рабочих совещаний, в ходе которых страны имеют возможность обмениваться опытом и лучшей практикой.

ТРАНСПОРТ В ЕЭК ООН

Отдел устойчивого транспорта ЕЭК ООН является секретариатом Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) и Комитета экспертов ЭКОСОС по перевозке опасных грузов и Согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции. КВТ и его 17 рабочих групп, а также Комитет ЭКОСОС и его подкомитеты представляют собой межправительственные директивные органы, деятельность которых направлена на улучшение повседневной жизни населения и условий хозяйственной деятельности во всем мире с использованием поддающихся оценке показателей и на основе конкретных действий, которые способствуют повышению безопасности дорожного движения, экологичности, энергоэффективности и конкурентоспособности транспортного сектора.

Комитет ЭКОСОС был создан в 1953 году Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций по просьбе Экономического и Социального Совета в целях разработки рекомендаций по перевозке опасных грузов. В 1999 году его мандат был расширен и стал включать также глобальную (многосекторальную) гармонизацию систем классификации и маркировки химической продукции. В его состав входят эксперты из стран, обладающих необходимыми знаниями и опытом в области международной торговли и перевозки опасных грузов и химических продуктов. Его членский состав ограничен в целях обеспечения сбалансированного географического представительства для всех регионов мира и надлежащего участия развивающихся стран. Хотя Комитет является вспомогательным органом ЭКОСОС, в 1963 году Генеральный секретарь решил, что секретариатское обслуживание будет обеспечиваться Отделом транспорта ЕЭК ООН.

КВТ является уникальным межправительственным форумом, который был создан в 1947 году с целью поддержки восстановления транспортного сообщения в послевоенной Европе. На протяжении многих лет он специализируется на содействии гармонизированному и устойчивому развитию различных видов внутреннего транспорта. Основные результаты этой упорной и непрерывной работы отражены, в частности:

i) в 58 конвенциях ООН и большом количестве технических правил, регулярно обновляемых и обеспечивающих международную правовую основу для устойчивого развития национального и международного автомобильного, железнодорожного, внутреннего водного и интермодального транспорта, а также перевозок опасных грузов, производства и проверки автотранспортных средств; ii) в проектах по созданию Трансьевропейской автомагистрали Север-Юг, Трансьевропейской железнодорожной магистрали и евро-азиатских транспортных связей, способствующих координации инвестиционных программ в области транспортной инфраструктуры с участием многих стран; iii) в системе МДП, представляющей собой решение для упрощения глобальной процедуры таможенного транзита; iv) в инструменте под названием «Будущие системы внутреннего транспорта» (ForFITS), который может содействовать национальным и местным органам власти в мониторинге выбросов двуокси углерода (CO₂) на различных видах внутреннего транспорта, а также в выборе и разработке стратегий по смягчению последствий изменения климата исходя из их эффективности и с учетом местных условий; v) в транспортной статистике — методиках и данных, согласованных на международном уровне; vi) в исследованиях и отчетах, способствующих совершенствованию политики в области транспорта путем рассмотрения актуальных вопросов перевозок на основе передовых методов исследования и анализа.

КВТ уделяет также особое внимание интеллектуальным транспортным системам, устойчивой городской мобильности и городской логистике, а также повышению устойчивости транспортных сетей и услуг в условиях адаптации к изменению климата и с учетом задач в сфере безопасности.

Кроме того, отделы устойчивого транспорта и окружающей среды ЕЭК ООН вместе с Европейским региональным бюро Всемирной организации здравоохранения (ЕРБ/ВОЗ) совместно обслуживают Общеевропейскую программу по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ).

С 2015 года Отдел устойчивого транспорта ЕЭК ООН оказывает секретариатские услуги Специальному посланнику Генерального секретаря по безопасности дорожного движения г-ну Жану Тодту.

ПРЕДИСЛОВИЕ

Деятельность Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3) в рамках КВТ нацелена на развитие общеевропейской сети внутренних водных путей международного значения с инфраструктурой и услугами, характеризующимися устойчивостью и эффективностью, в качестве неотъемлемой части сетей и рынков внутреннего транспорта. Среди задач SC.3 — содействие развитию прогулочного судоходства и водного туризма путем разработки и обновления резолюций ЕЭК ООН, устанавливающих образцы международно признанных удостоверений на право управления прогулочным судном, Европейскую сеть прогулочного судоходства по внутренним водным путям (AGNP), а также поддержания базы данных образцов удостоверений, выдаваемых государствами-членами ЕЭК ООН и сбора информации о национальных нормативных актах в области прогулочного судоходства.

Резолюции ЕЭК ООН в области прогулочного судоходства включают:

- резолюцию № 13, «Международное удостоверение (международная карточка) для прогулочных судов» (TRANS/SC.3/118);
- резолюцию № 14, «Международное удостоверение (международная карточка) на право управления прогулочным судном» (TRANS/SC.3/96);
- резолюцию № 40, «Международное удостоверение на право управления прогулочным судном» (ECE/TRANS/SC.3/147/Rev.4 и Amend.1);
- резолюцию № 41, «Малые суда, используемые исключительно для прогулочного судоходства» (TRANS/SC.3/148), и
- резолюцию № 52, «Европейская сеть прогулочного судоходства по внутренним водным путям» (ECE/TRANS/SC.3/164/Rev.1).

Международное удостоверение на право управления прогулочным судном (МУС), выдаваемое в соответствии с резолюцией № 40, признано более чем 25 странами-членами ООН как в регионе ЕЭК ООН, так и за его пределами. В ответ на возрастающее количество запросов по поводу резолюции № 40, признания МУС и связанных с этим вопросов в 2017 году создана Неофициальная рабочая группа по прогулочному судоходству.

Секретариат ЕЭК ООН и Европейская ассоциация лодочного спорта (ЕАЛС) разработали «Руководящие принципы применения резолюции № 40» на основе часто задаваемых вопросов от администраций и судоводителей прогулочных судов. Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) одобрила руководящие принципы на своей сорок четвертой сессии в 2011 году для облегчения понимания этой резолюции судоводителями прогулочных судов. Позднее Руководящие принципы были переработаны и приняты SC.3 на ее шестьдесят первой сессии в 2017 году.

Для дальнейшей информации следует направлять запросы по электронной почте SC.3@unece.org, SC.3@un.org.



Сокращения

ЕАЛС	Европейская ассоциация лодочного спорта
ЕПСВВП	Европейские правила судоходств по внутренним водным путям
ЕЭК ООН	Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций
КВТ	Комитет по внутреннему транспорту
МУС	Международное удостоверение на право управления прогулочным судном (обычно называемое Международным удостоверением судоводителя)
ЭКОСОС	Экономический и Социальный Совет
AGNP	Европейская сеть прогулочного судоходства по внутренним водным путям
SC.3	Рабочая группа по внутреннему водному транспорту
SC.3/WP.3	Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях



Полезные интернет-ссылки

Веб-страница SC.3

www.unece.org/trans/main/sc3/sc3.html

Резолюции ЕЭК ООН

www.unece.org/trans/main/sc3/sc3res.html

ЕПСВВП (пересмотр 5), версия онлайн

<https://wiki.unece.org/display/TransportSustainableCEVNIv5RU>

Веб-страница Неофициальной рабочей группы по прогулочному судоходству

www.unece.org/trans/main/sc3/sc3_ig/group_recreational_navigation.html

База данных МУС

www.unece.org/trans/main/sc3/icc_resolution_40.html

Веб-сайт ЕАЛС

<http://www.eba.eu.com/>



А. Что такое МУС?

1. Международное удостоверение на право управления прогулочным судном, выдаваемое в соответствии с резолюцией № 40, служит доказательством компетентности его владельца в области управления прогулочным судном в международно признаваемом формате, которое может предъявляться по запросу должностным лицам в зарубежных странах.
2. SC.3 первоначально разработала международное удостоверение на право управления прогулочным судном для облегчения прогулочного судоходства на Рейне и Дунае.
3. Каждая из стран, по которым протекают эти реки, предъявляла свои требования в отношении доказательства компетентности, что создавало трудности для судоводителей при пересечении границ при плавании по ним.
4. Первоначальное соглашение, резолюция № 14 ЕЭК ООН, было заменено его усовершенствованным вариантом, резолюцией № 40, регулирующей в настоящее время аспекты, связанные с МУС, устанавливающей лица, которым может выдаваться МУС, требования к программе обучения и формат удостоверения.



5. Область применения МУС в течение ряда лет расширилась, включив прибрежные воды и внутренние водные пути в целом, в дополнение к рекам, для судоходства по которым оно было изначально предназначено.

В. В чем заключается принципиальное значение МУС?

6. Стандарты, установленные в резолюции № 40, общепризнаны в качестве обеспечивающих обоснованный и надлежащий уровень компетентности для управления прогулочным судном в дневное время с точки зрения безопасности судоходства и экипажа, а также охраны окружающей среды. Некоторые из стран, пока не принявших резолюцию № 40, тем не менее с готовностью признают МУС, а иногда и требуют его предъявления у прибывающих судоводителей прогулочных судов в качестве доказательства их компетентности.
7. По этой причине всем государствам-членам ЕЭК ООН настоятельно рекомендуется принять резолюцию № 40.



C. Отменяет ли МУС необходимость иметь национальное удостоверение?

8. Судно, в какой бы точке мира оно ни находилось, должно соответствовать правилам государства флага (страны регистрации). МУС скорее дополняет, а не заменяет любое требование, которое может предусматриваться государством флага.



D. Каковы преимущества МУС по сравнению с национальным удостоверением?

9. От официальных лиц иностранных государств едва ли можно ожидать понимания того, что именно позволяют или не позволяют делать судоводителю удостоверения, выдаваемые каждой отдельной страной, и каков у судоводителя уровень компетентности.
10. МУС указывает властям иностранного государства, что компетентность его владельца в области управления прогулочным судном была оценена в соответствии с резо-

люцией № 40 и был продемонстрирован необходимый уровень компетентности для управления прогулочным судном указанного типа в районе, указанном в МУС.

11. Если требуется доказательство компетентности, то судоводителям прогулочных судов, посещающим другую европейскую страну, зачастую достаточно иметь МУС. Страны, принявшие резолюцию № 40, должны автоматически признавать МУС; кроме того, оно с большой вероятностью будет также признаваться и во многих других странах, которые официально не приняли резолюцию № 40.

Е. Дает ли МУС право взять напрокат прогулочное судно?

12. Нет, МУС может быть полезным при аренде прогулочного судна, однако компании по аренде судов не обязаны принимать МУС в качестве доказательства компетенции лиц, желающих взять напрокат предоставляемые ими прогулочные суда.



F. Необходимо ли иметь МУС?

13. Одни страны требуют наличие МУС, в то время как в других странах МУС может не требоваться вообще. Требования также могут различаться в пределах одной страны в отношении прибрежных вод и внутренних водных путей.

G. Можно ли использовать МУС за пределами Европы?

14. МУС не служит всемирным подтверждением квалификации. Даже в рамках Европы действительность МУС определяется страной его выдачи и страной посещения. В других частях света оно может признаваться доказательством компетентности по решению конкретной страны.



H. Каково определение прибрежных вод в резолюции № 40?

15. В резолюции № 40 не содержится определения прибрежных вод. В ней говорится о прибрежных водах и внутренних водах и подразумевается, что эти два понятия являются взаимоисключающими.

16. МУС никогда не предназначалось для замены национальных удостоверений, а также для использования в территориальных и внутренних водах государства флага судна. МУС предназначено для облегчения перемещения прогулочных судов во внутренних и территориальных водах стран, не являющихся государствами флага судна. В соответствии с Конвенцией Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года, за пределами внутренних и территориальных вод (максимум 12 морских миль от исходной линии прибрежного государства) юрисдикцию имеет государство флага.



I. Любая ли страна может применять резолюцию № 40?

17. Независимо от того, что указано в пункте 14, ответ – «Да». Резолюция № 40 применяется во всемирном масштабе и поэтому открыта для применения всеми государствами-членами Организации Объединенных Наций. Например, резолюцию № 40 приняла и применяет Южная Африка.

18. Для применения резолюции № 40 государство должно уведомить Исполнительного секретаря ЕЭК ООН о том, что оно признает резолюцию № 40, предоставить информацию о назначенных органах, ответственных за применение МУС, указать источники, в которых можно ознакомиться с законодательством, регулирующим прогулочное судоходство, указать выдаваемый тип МУС и предоставить образец удостоверения.



Ж. Где можно ознакомиться с информацией о том, какие страны применяют резолюцию № 40, и другой практической информацией относительно ее применения?

19. С 2010 года информация о странах, принявших резолюцию № 40, а также перечень компетентных органов, санкционирующих выдачу МУС, и уполномоченных органов, выдающих МУС, содержится в приложении IV к резолюции № 40. Эта информация регулярно обновляется SC.3. Актуализированное издание резолюции находится на веб-сайте: www.unece.org/trans/main/sc3/sc3res.html.

К. Могут ли органы одной страны-члена ЕЭК ООН выдавать МУС гражданину другой страны-члена ЕЭК ООН?

20. Для выдачи МУС правительства должны вначале обеспечить выполнение резолюции № 40. После этого они могут назначить компетентные и уполномоченные органы, которые могут выдавать удостоверение от их имени. Правительствам применяющих резолюцию стран рекомендуется выдавать это удостоверение собственным гражданам (резидентам) либо гражданам любой североамериканской страны или страны, не являющейся членом ЕЭК ООН. Вместе с тем, резолюция № 40 устанавливает разрешительный, а не ограничительный режим, и, таким образом, правительства применяющих резолюцию стран могут, если они того пожелают, выдавать МУС гражданам (резидентам) стран, не применяющих резолюцию № 40.



21. Заявители должны быть владельцами национального удостоверения, выданного правительством применяющей резолюцию страны, либо должны сдать экзамен, предусмотренный правительством этой страны в соответствии с требованиями, указанными в приложении I к резолюции № 40. Правительства не обязаны признавать национальное удостоверение, выданное правительством другой страны, как основу для выдачи МУС.

L. Может ли гражданин страны, которая не приняла резолюцию № 40, получить МУС?

22. Гражданам и резидентам:
- любой североамериканской страны; или
 - любой страны, не являющейся членом ЕЭК ООН; или
 - любой страны, не применяющей резолюцию № 40,
- МУС может быть выдано правительством одной из стран, применяющих резолюцию № 40 (см. пункт 20), или органом, уполномоченным на выдачу МУС этим правительством, при условии, что это правительство намерено выдавать МУС указанным лицам или этому уполномоченному органу предоставлено право на эти действия его правительством, применяющим данную резолюцию (в соответствующих случаях).
23. Для получения МУС этим лицам следует (в соответствующих случаях):
- получить национальную квалификацию правительства, применяющего данную резолюцию, и затем представить документ, свидетельствующий об этой квалификации, правительству, применяющему данную резолюцию, или назначенному им органу, уполномоченному на выдачу МУС, для получения МУС (пункт 1 части I приложения I к резолюции № 40); или
 - сдать экзамен, определенный правительством, применяющим данную резолюцию, или назначенным им органом, уполномоченным на выдачу МУС (пункт 2 части приложения I к резолюции № 40).

Заявитель должен следовать процедурам и соответствовать критериям выдачи МУС, предусмотренным правительством, применяющим данную резолюцию, его компетентным органом и назначенным органом, уполномоченным на выдачу МУС.

М. Может ли гражданин страны, которая не приняла резолюцию № 40, преобразовать свое национальное удостоверение в МУС?

24. Национальное удостоверение, выданное страной, которая не приняла резолюцию № 40, не может быть преобразовано в МУС.



Н. Может ли страна выдавать МУС для внутренних водных путей, если она не применяет Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) и не имеет собственного экзамена на знание ЕПСВВП?

25. В соответствии с пунктом 3.1 резолюции № 40 в целях получения МУС для внутренних водных путей заявитель

должен продемонстрировать достаточные знания ЕПСВВП. Резолюция не устанавливает, каким образом правительство оценивает достаточность уровня знаний. Страна, в которой не предусматривается выдача национальных свидетельств, подтверждающих знания ЕПСВВП заявителем, тем не менее может выдавать МУС для внутренних водных путей, если она устанавливает, что знания ЕПСВВП у заявителя являются достаточными. Это может быть достигнуто одним из следующих способов:

- разработкой собственного экзамена на знание ЕПСВВП для целей выдачи МУС;
 - признания результатов экзамена на знание ЕПСВВП, проведенного в другой стране.
-