



Экономический и Социальный Совет

Distr.: General
23 December 2010
Russian
Original: English, French and
Russian

Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях

Тридцать восьмая сессия

Женева, 16–18 февраля 2011 года

Пункт 4 с) предварительной повестки дня

Специальная редакционная сессия по Белой Книге

об эффективном и устойчивом внутреннем водном транспорте в Европе

Глава 3: Институциональный и регулятивный кадр внутреннего судоходства в Европе

Записка секретариата

I. Мандат

1. На пятьдесят четвертой сессии Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3) в целом одобрила проект Белой Книги Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) об эффективном и устойчивом внутреннем водном транспорте в Европе, но отметила, что дополнительные комментарии от делегаций поступят в секретариат до 15 ноября 2010. В связи с этим, SC.3 попросила Рабочую группу по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) организовать дополнительную редакционную сессию в рамках её тридцать восьмой сессии с целью завершить документ к семьдесят третьей сессии Комитета ЕЭК ООН по внутреннему транспорту, которая состоится с 1 по 3 марта 2011 года (ECE/TRANS/SC.3/187, пункт 12).

2. В соответствии с запросом SC.3, Рабочая группа, возможно, пожелает принять во внимание последние редакционные правки к тексту Главы 3 об институциональном и регулятивном кадре внутреннего судоходства в Европе.

II. Институциональный и регулятивный кадр внутреннего судоходства в Европе

3. Согласно анализу *Белой Книги по тенденциям и развитию внутреннего судоходства и его инфраструктуры* 1996 года, в Европе не существует единого рынка внутреннего судоходства. Наоборот, он состоит из различных участков, входящих в различные речные бассейны, и связывающие их каналов. Столь же фрагментарны и различны и правила, регулирующие доступ к рынку, причем в некоторых случаях такие правила вообще не существуют. Они сформировались в результате односторонних, двусторонних и иногда многосторонних действий правительств, а также самих пароходств¹.

4. Как и в 1996 году, на данный момент основу институциональной структуры внутреннего судоходства в регионе ЕЭК ООН составляют несколько международных органов, различающихся по географическому охвату своей деятельности, мандатам и полномочиям. Сложная регулятивная архитектура внутреннего судоходства, сложившаяся в результате этого, часто рассматривается как препятствие на пути развития внутреннего водного транспорта (ВВТ). Целью настоящей главы является предоставить обновленный анализ институциональных и регулятивных аспектов внутреннего судоходства и описать прогресс в их развитии. Ввиду этого, в главе дается обзор европейских учреждений внутреннего судоходства с акцентом на их общих черты и различия в плане мандата и регионального масштаба (раздел А). Также анализируются основные компоненты существующих правил и норм, регулирующих ВВТ, (раздел В) и описываются приоритеты развития ВВТ, определенные в последних стратегических обсуждениях на общеевропейском уровне (раздел С).

A. Институциональная основа европейского внутреннего судоходства

1. Многоуровневая институциональная структура

5. Как и в 1996 году, внутреннее судоходство в Европе настоящий момент регулируется целым рядом межправительственных учреждений и органов, включая комиссии судоходства по отдельным рекам, Европейский союз (ЕС), ЕЭК ООН и общеевропейские конференции на уровне министров.

6. 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.

7. История создания Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР) уходит своими корнями в 1815 год, когда был принят Заключительный акт Венского конгресса, в который были включены некоторые положения, регулирующие судоходство по международным рекам, и в особенности, по Рейну. Майнцская Конвенция, подписанная в 1831 году, стала первым документом, регулирующим навигацию по Рейну. Учрежденная в 1868 году Мангеймская Конвенция о судоходстве по Рейну с добавленными позднее конвенциями и дополнительными протоколами, является действующим

¹ TRANS/SC.3/138, пункт 92.

юридическим документом и по сей день. Членство в ЦКСР со временем претерпевало изменения, и в настоящий момент ее членами являются: Бельгия, Германия, Нидерланды, Франция и Швейцария. 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. Штаб-квартира ЦКСР расположена в Страсбурге (Франция).

8. 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).

9. Дунайская комиссия (ДК) была учреждена в соответствии со статьей V Белградской конвенции 1948 года о режиме судоходства на Дунае. Однако ещё ранее, в 1856 г., в соответствии со статьей XVI Парижского трактата была создана Европейская Дунайская Комиссия, которая просуществовала с определенными изменениями практически до второй мировой войны. В 2010 году Дунайская Комиссия 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.

10. Международная комиссия по бассейну реки Сава (Комиссия по реке Сава (КС)) была учреждена в 2004 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.

11. 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)"². 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 них³.

12. Посредством ряда специальных директив в рамках ЕС также регулируются основные технические, экономические 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)⁴, решаются путем постепенного согласования этих двух режимов и тесного сотрудничества между ЕС и ЦКСР.

13. На общеевропейском уровне на протяжении последних пятнадцати лет регулярно проводятся общеевропейские конференции министров по внутреннему водному транспорту, на которых принимаются соответствующие декларации о приоритетных направлениях развития внутреннего водного транспорта⁵. 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.

14. 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 поддерживает такие международные конвенции, как Европейское соглашение о важнейших водных путях международного значения от 1996 года (СМВП), Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям от 2000 года (ВОПОГ), а также ряд конвенций, посвященных вопросам международного частного права и ответственности во

² См.: COM(2006) 6 final от 17 января 2006 года.

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

⁴ 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.

⁵ 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: www.unece.org/trans/cd.html.

внутреннем судоходстве⁶. 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. Принятие указанных резолюций государствами – членами ЕЭК ООН отслеживается Рабочей группой на регулярной основе⁷. 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.

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

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

	ЕЭК ООН	ЕС	ЦКСП	ДК	КС	МК
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		
Российская Федерация	x			x		
Румыния	x	x		x		
Сербия	x			x	x	

⁶ Полный перечень конвенций ЕЭК ООН по ВВТ имеется на вебстранице "Правовые документы" по адресу: www.unece.org/trans/main/sc3/sc3_legalinst.html.

⁷ Полный перечень резолюций Комитета по внутреннему транспорту и доклад секретариата об их принятии имеются на сайте: www.unece.org/trans/main/sc3/sc3res.html.

	<i>ЕЭК ООН</i>	<i>ЕС</i>	<i>ЦКСП</i>	<i>ДК</i>	<i>КС</i>	<i>МК</i>
Словакия	x	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				
Швейцария	x		x			

16. На европейском уровне существуют несколько организаций, которые представляют интересы различных сегментов отрасли внутреннего судоходства:

а) Европейский союз барж (ЕСБ), представляющий отрасль судоходства и, в частности, национальные ассоциации владельцев и операторов барж из восьми ведущих судоходных стран Европы.

б) Европейская организация шкиперов (ЕОШ), представляющая индивидуальные интересы частных шкиперов;

с) Европейская федерация внутренних портов;

д) Европейский союз речного и морского транспорта, представляющий интересы судоходства река-море;

е) Международная федерация работников транспорта (МФРТ), занимающаяся вопросам трудовой и социальной сферы;

ф) Внутреннее судоходство Европы, представляющее операторов инфраструктуры и администраторов водных путей.

17. Таким образом, можно принять во внимание, что в 2010, 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. Единственным исключением является Международная комиссия по бассейну реки Сава, учрежденная в 2003 году в качестве временного органа и преобразованная в 2005 году в постоянно действующую организацию.

18. Однако, по мере нескольких этапов расширения ЕС, общее законодательство ЕС распространило свое влияние на большое количество стран с важнейшими водными путями. После последнего расширения ЕС в 2007 году более 37 000 км водных путей в 20 из 27 членов ЕС являются

объектом одного и того же законодательства, за известным исключением зоны Дуная, большая часть которого все еще остается за пределами ЕС.

19. Пересмотр Белградской конвенции, начатый в 1993 году с целью отразить изменения в политической и экономической жизни Дуная, и уже отмеченный в Белой Книге 1996 года, мог бы иметь серьезное влияние на эффективную гармонизацию режимов судоходства на Дунае. Одной из поправок, находящихся на рассмотрении, является придание решениям этой речной комиссии обязательную юридическую силу. Этот подход был применен к другим речным комиссиям. Однако консультации по пересмотренному тексту конвенции еще не завершены.

2. Будущее европейских институтов внутреннего судоходства.

20. Многоуровневая институциональная структура внутреннего судоходства в регионе ЕЭК ООН и различие правовых режимов внутреннего судоходства являлось предметом многочисленных исследований, программных документов и деклараций министров⁸. Хотя некоторые исследования и программные документы призывают к существенному изменению институционального контекста, т.е. к созданию нового европейского учреждения, отвечающего за развитие ВВТ⁹, 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 существу¹⁰. 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 предложений, направленных на модернизацию и укрепление организационной основы для внутреннего водного транспорта в Европе"¹¹.

21. В подготовленном в 2004 году докладе Группы по европейской структуре внутреннего судоходства (ЕСВС) (далее доклад ЕСВС) был выявлен ряд

⁸ 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.

⁹ 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.

¹⁰ 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: www.internationaltransportforum.org/europe/ecmt/pubpdf/06WatPaneurop.pdf.

¹¹ 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.

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, объединяющую под своей эгидой существующие институты и включающую в себя 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.

22. 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 Европе¹². В докладе об оценке такого воздействия рекомендуется усилить или реорганизовать сотрудничество между ЕК и речными комиссиями в качестве наилучшего способа решения проблем развития ВВТ.

23. 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 судоходства¹³. 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. Такой практический подход был предложен большинством экспертов, включая разработчиков *«Перечня существующих препятствий законодательного характера, мешающих созданию гармонизированного и конкурентоспособного общеевропейского рынка внутреннего водного транспорта, и предложения по их преодолению»* ЕЭК ООН 2005 (далее Перечень существующих препятствий законодательного характера, 2005).

24. В следующем разделе, посвященном европейской регулятивной архитектуре внутреннего судоходства, рассматривается содержание

¹² Группа по ЕСВС, доклад "Новая институциональная основа для европейского внутреннего судоходства", пункт 37; Перечень существующих препятствий законодательного характера, пункты 6–9.

¹³ "Is the Legal Framework of European Inland Navigation Suitably Adapted?", J.M. Woehrling, pp.36–41.

существующих правовых режимов, применимых на уровне ЕС, ЕЭК ООН и речных комиссий, а также анализируется вопрос о том, насколько они согласованы друг с другом.

В. Регулятивный кадр внутреннего судоходства в Европе

25. 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.

26. Существующее распространение и юридическая сила европейских режимов регулирования внутреннего судоходства варьируется в зависимости от мандата и законодательной функции каждой организации. Представленная таблица в Приложении содержит различные виды режимов, применяемых в ЕС, ЕЭК и речных комиссиях, а также подчеркивает наличие юридически обязательных инструментов. Ниже дан обзор таких наиболее важных особенностей данных регулятивных режимов, как стандарты и параметры европейских внутренних водных сетей, доступ к рынку, технические требования и требования к обеспечению безопасности на внутреннем водном транспорте, аспекты гражданского и публичного права при организации работы внутреннего водного транспорта, а также степень влияния на окружающую среду.

1. Стандарты и параметры европейского внутреннего судоходства

27. Важнейшим международным юридическим инструментом, который определяет рамки сети европейских водных путей международного значения остается Соглашение СМВП. Оно 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.

28. Речные комиссии представляют информацию о состоянии своих конкретных речных бассейнов, тогда как директивы ЕС обычно определяют географические районы, на которые распространяются их предписания.

2. Доступ к рынку

29. 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. Согласно недавним

исследованиям, по-прежнему сохраняются серьезные ограничения в плане доступа к водным путям некоторых стран – членов ЕЭК ООН¹⁴.

30. 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.

31. 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-членов ЦКСР или ЕС. В настоящее время это касается двадцати восьми государств (27 стран-членов ЕС и Швейцарии) и затрагивает каботажные операции. Суды, не относящиеся к рейнскому судоходству, могут осуществлять такие перевозки лишь на условиях, предписанных ЦКСР. ЦКСР еще ни разу не предписывала таких условий на общих основаниях, так как на сегодняшний день был подан только один индивидуальный запрос. 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.

32. 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). Тот же принцип действует и на реке Сава.

33. 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)¹⁵.

34. Ситуация с правилами, регулирующими доступ к рынку, со времени анализа, представленного в 1996 году в первой Белой книге ЕЭК ООН и в «Перечне существующих препятствий правового характера 2005 года», мало изменилась, однако значительное изменение произошло в сфере распространения законодательства ЕС. Последние две волны расширения Европейского Союза привели к включению внутренних водных путей Болгарии, Венгрии, Польши, Румынии, Словакии и Чешской Республики в систему рынка ЕС.

¹⁴ Группа по ЕСВС, доклад "Новая институциональная основа для европейского внутреннего судоходства", пункт 37; Перечень существующих препятствий законодательного характера, пункты 6–9.

¹⁵ Более подробно доступ к внутренним водным путям этих стран описан в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2009/13.

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

35. 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 прогулочного судоходства. 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.

36. 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 действующих 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.

37. 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"¹⁶. Этот вывод был подтвержден ЕЭК ООН в 2005 году в "Перечне существующих препятствий законодательного характера"¹⁷. 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 идентичным¹⁸. 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.

¹⁶ TRANS/SC.3/138, пункт 72.

¹⁷ *Перечень существующих препятствий законодательного характера ЕЭК ООН 2005 года*, пункты 11–15.

¹⁸ Соответствующие рекомендации ДК изначально разрабатывались на основе положений резолюции № 61 ЕЭК ООН.

38. 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 Союза, 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.

39. 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 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.

40. 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 исследования¹⁹ 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

¹⁹ 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).

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. Недавно Европейский союз начал работу над пересмотром Директивы ЕС 96/50/ЕС о согласовании условий получения национальных удостоверений судоводителей на перевозку грузов и пассажиров по внутренним водным путям в рамках Сообщества с целью разработать единый сертификат судоводителя, действительный на всей территории ЕС.

41. 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), подписанном в Женеве 26 мая 2000 года под эгидой ЕЭК ООН и ЦКСР. Этим соглашением, которое вступило в силу 28 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 февраль 2011 года договаривающимися сторонами ВОПОГ являются четырнадцать государств.

42. 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.

43. С целью облегчить обмен информацией о внутренних судах (единый идентификационный номер, имя, длина, ширина судна, одиночная или двойная обшивка и т.д.) на базе международных требований к техническим предписаниям и электронной отчетности в 2010 году проектом ЕС PLATINA был разработан пробный проект базы данных по номеру/корпусу судов

внутреннего плавания. Целью проекта является предоставление пилотных услуг «ранним» пользователям и постепенная связь с дополнительными органами власти в сфере сертификации судов и речными информационными сервисами.

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, такими как Директива ЕС 2006/87/ЕС.

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. Все данные конвенции были описаны в Белой Книге от 1996 года и их содержание кратко представлено в следующих параграфах.

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.

50. Страсбургская конвенция об ограничении ответственности во внутреннем судоходстве (КОВС) - это единственная европейская конвенция, которая вступила в силу. Она была подписана в 1988 году и вступила в силу 1 сентября 1997 года. КОВС устанавливает систему ограничения ответственности собственника судна фиксированной суммой в случае нанесения ущерба во время плавания. Собственники судов и спасатели могут ограничить свою ответственность, каким бы ни было для нее основание, если не доказано наличие преднамеренной ошибки с их стороны за счет фонда, создаваемого в суде или другом компетентном национальном органе, размер которого определяется в соответствии с положениями КОВС. Общие пределы, предусмотренные КОВС, устанавливают верхние предельные значения возмещения всех убытков, возникающих в результате одного и того же события, причинившего ущерб, независимо от основания для выплаты соответствующего возмещения. Однако, в настоящий момент только четыре государства являются членами КОВС: Люксембург, Нидерланды, Швейцария и Германия.

51. Таким образом, 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 уровне²⁰.

52. 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, принятая 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 февраль 2011 года Конвенция насчитывает пятнадцать Договаривающихся сторон.

53. Более того, в настоящее время ЦКСР ведет работу над пересмотром конвенции КОВС, с целью распространить предусматриваемый режим ответственности - с учетом надлежащих поправок - на страны, не являющиеся членами ЦКСР и пересмотреть предельные уровни ответственности в рамках КОВС. Окончание процесса пересмотра ожидается к концу 2011 года.

²⁰ Перечень существующих препятствий законодательного характера ЕЭК ООН 2005 года, пункт 66; Исследование ЕСВС, пункт 46.

5. Экологические аспекты внутреннего судоходства

54. 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.

55. 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.

56. 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, регулиующую 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 ЕПСВВП». В июне 2009 страны-члены Комиссии по реке Сава подписали 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 судов²¹.

57. 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. Необходимо отметить, что важнейшие инфраструктурные проекты последнего времени, такие как канал Сена-Север Европы, были реализованы посредством консультаций с местными органами власти и экологическими ассоциациями, и цели инфраструктурного развития были успешно согласованы с учетом вопросов экологии и местного развития.

58. 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

²¹ Международная комиссия по бассейну реки (International Sava River Basin Commission, Sava NewsFlash, No. 3, май 2009, стр. 11).

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 развития²².

59. 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.

60. 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. На основании общего заявления трех речных комиссий и при поддержке проекта ЕС PLATINA, было разработано Руководство по надлежащей практике в области планирования устойчивого развития водных путей. Руководство предоставляет общую справочную информацию об организации и реализации сбалансированного и интегрированного процесса планирования. В руководстве подчеркивается, что вовлечение всех заинтересованных лиц (включая защитников окружающей среды) и целей в сфере защиты окружающей среды на раннем этапе проекта, а также обширная коммуникационная стратегия являются залогом успешного процесса планирования. Руководство предлагает пять общих этапов подготовки, выполнения и поддержки интегрированного подхода для проектов в сфере внутренних водных путей. Разработчики проекта могут использовать данные этапы для подготовки "дорожной карты" всего процесса планирования проектов ВВТ. Хотя интегрированное планирование и реализация являются новыми методами, в Европе уже накопился богатый опыт и практические примеры в области реализации подобных проектов, ряд которых описан в Руководстве. Также в документе описываются государственные программы и законодательная база в области ВВТ, современные концепции управления ВВТ, и новые управленческие задачи администрации водных путей в свете директив ЕС по защите окружающей среды.

С. Дальнейшее развитие регулятивной основы внутреннего судоходства

61. 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 транспорта²³.

62. Как явствует из всего вышеизложенного, со времени опубликования Белой книги ЕЭК ООН в этой области был достигнут существенный прогресс.

²² Более подробную информацию см. в докладе ЕКМТ, "Внутренние водные пути и охрана окружающей среды" (ECMT Report, Inland Waterways and Environmental Protection, Paris, 2006).

²³ ECE/TRANS/SC.3/138, стр. 16–17.

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.

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

64. В 2005 году в *Перечне существующих препятствий законодательного характера*, был особо выделен ряд препятствий правового характера, в том числе:

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

65. Итогом самой последней Общевропейской 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:

- a) сохранение достигнутой гармонизации технических требований к судам внутреннего плавания, которой удалось добиться за счет обеспечения равноценности норм, действующих в различных организациях;
- b) облегчение свободного передвижения членов экипажа в общеевропейском масштабе и взаимное признание удостоверений судоводителя;
- c) рационализация требований к специфическим знаниям и опыту, необходимым для плавания по определенным участкам рек;

d) согласование должностных инструкций и создание европейской сети с целью облегчения обменов в рамках национальных образовательных программ и профессиональной подготовки;

e) 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;

f) дальнейшее углубление сотрудничества и активизация обмена информацией между национальными властями с целью облегчения процедуры освидетельствования судов и избежания двойных проверок.

66. 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 года²⁴.

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

68. Важнейшее значение для успешного выполнения задач, необходимых для развития внутреннего судоходства по всей сети европейских внутренних водных путей, имеет синергетическое взаимодействие между институциональными структурами внутреннего судоходства. В этом смысле налицо несомненная потребность в общеевропейском видении процесса развития эффективного и устойчивого внутреннего водного транспорта.

²⁴ 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).

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. Общие положения						
1.1 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	Подробные параметры классификации внутренних водных путей на реке Сава (Решение 26/06 с поправками, внесенными Решением 13/09)	Не имеется
1.2 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	Рамочное Соглашение по бассейну реки Сава	Конвенция о канализации реки Мозель
2. Технические предписания и правила безопасности						
2.1 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

<i>Регламентационный охват</i>	<i>ЕЭК ООН</i>	<i>ЕС</i>	<i>ЦКСР</i>	<i>ДК</i>	<i>КС</i>	<i>МК</i>
2.2 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>	Полицейские правила плавания по Мозелю
2.3 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)	Полицейские правила плавания по Мозелю
2.4 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 веществ по Саве (Решение 12/10)	Правила перевозки опасных грузов

<i>Регламентационный охват</i>	<i>ЕЭК ООН</i>	<i>ЕС</i>	<i>ЦКСП</i>	<i>ДК</i>	<i>КС</i>	<i>МК</i>
2.5 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>		Стандарт обнаружению и отслеживанию судов (Решение 03/09), Стандарт СОЭНКИ для внутреннего судоходства (Решение 04/09)	
2.6 Прогулочное судоходство	<i>Резолюция № 40 – Международное удостоверение на право управления прогулочным судном</i>					
3. Аспекты гражданского и публичного права, связанные с перевозками внутренним водным транспортом						
3.1 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)		
3.2 Ограничение ответственности во внутреннем судоходстве			Страсбургская конвенция 1988 года об ограничении ответственности во внутреннем судоходстве (КОВС)			
3.3 Правила относительно ответственности,	Конвенция об унификации некоторых правил					

<i>Регламентационный охват</i>	<i>ЕЭК ООН</i>	<i>ЕС</i>	<i>ЦКСП</i>	<i>ДК</i>	<i>КС</i>	<i>МК</i>
вытекающей из столкновения судов внутреннего плавания	относительно ответственности, вытекающей из столкновения судов внутреннего плавания, от 15 марта 1960 года					
3.4 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			
3.5 Обмер судов внутреннего плавания	Конвенция об обмере судов внутреннего плавания					
4. Экологические аспекты внутреннего судоходства						
4.1 Загрязнение вод судами внутреннего плавания	<i>Резолюция № 21 – Предотвращение загрязнения вод судами внутреннего плавания</i>		Полицейские правила плавания по Рейну (статья 1–17)	<i>Рекомендации относительно организации сбора отходов с судов, плавающих по Дунаю (CD/SES 72/8, 2009)</i>	<i>Протокол о предотвращении и загрязнения вод, обусловленного судоходством (еще не вступил в силу)</i>	
4.2 Управление отходами	<i>Резолюция № 24 – Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (глава 10 "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 72/8, 2009)</i>	<i>Протокол о предотвращении и загрязнения вод, обусловленного судоходством (еще не вступил в силу)</i>	

<i>Регламентационный охват</i>	<i>ЕЭК ООН</i>	<i>ЕС</i>	<i>ЦКСП</i>	<i>ДК</i>	<i>КС</i>	<i>МК</i>
4.3 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				