



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по внутреннему
водному транспорту****Шестьдесят третья сессия**

Женева, 6–8 ноября 2019 года

Пункт 3 а) предварительной повестки дня

Текущее положение и тенденции в области**внутреннего водного транспорта: пересмотр****Белой книги по эффективному и устойчивому****внутреннему водному транспорту в Европе****Нормативно-правовая основа, изменения и проблемы
в области внутреннего водного транспорта****Записка секретариата****Мандат**

1. Настоящий документ представлен в соответствии с пунктом 5.1 направления деятельности 5 «Внутренний водный транспорт» программы работы на 2018–2019 годы (ECE/TRANS/2018/21/Add.1), принятой Комитетом по внутреннему транспорту на его восьмидесятой сессии (20–23 февраля 2018 года) (ECE/TRANS/274, пункт 123).
2. На своей пятьдесят пятой сессии Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) была проинформирована о текущем пересмотре Белой книги по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе (Белая книга) и просила секретариат направить этот проект – когда он будет доработан – государствам-членам, речным комиссиям и другим заинтересованным сторонам для представления замечаний, а затем представить обновленный документ на шестьдесят третьей сессии SC.3 на предмет его рассмотрения и принятия (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/110, пункты 77–78).
3. В приложении к настоящему документу содержится обзор эволюции институциональной и нормативно-правовой основы с 2011 года, приводятся примеры основных событий и проектов, а также освещаются проблемы, выявленные в области внутреннего водного транспорта в Европе¹.

¹ Подробности и разъяснения, касающиеся сводного варианта Белой книги, содержатся в неофициальном документе SC.3 № 4 (2019 год).



Приложение

Институциональная и нормативно-правовая основа внутреннего судоходства в Европе, изменения и проблемы в области внутреннего водного транспорта

I. Институциональная и нормативно-правовая основа внутреннего судоходства в Европе

1. Институциональная основа внутреннего судоходства: эволюция с 2011 года

Как и в 2011 году, внутреннее судоходство в европейской части региона ЕЭК по-прежнему регулируется целым рядом межправительственных учреждений и органов, включая комиссии судоходства по отдельным рекам, Европейскую экономическую комиссию Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), Европейский союз и четыре речные комиссии: Центральную комиссию судоходства по Рейну (ЦКСР), Дунайскую комиссию (ДК), Мозельскую комиссию (МК) и Международную комиссию по бассейну реки Сава (Комиссия по реке Сава (КС)). Кроме того, в 2015 году Европейской комиссией и ЦКСР совместно было создано новое учреждение в секторе внутреннего водного транспорта (ВВТ): Европейский комитет по разработке стандартов в области внутреннего судоходства (КЕСНИ).

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 58 международных транспортных 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.

Рабочие группы ЕЭК ООН по внутреннему водному транспорту (SC.3) и по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) занимаются рассмотрением многочисленных вопросов, связанных с навигационными нормами, техническими стандартами и правилами безопасности во внутреннем судоходстве. Деятельность Рабочей группы направлена 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. Целью новой стратегии SC.3 до 2021 года является поддержка экономического развития с акцентом на обеспечение экономически приемлемого и равноправного доступа для всех государств-членов, имеющих судоходные внутренние водные пути. Соответствующая деятельность способствует поддержке рентабельности и безопасности предоставляемых услуг, оказывающих минимальное воздействие на окружающую среду и объединенных с другими видами транспорта, а также сосредоточению усилий на развитии качественной инфраструктуры, устойчивой к изменению климата. При этом важно сделать так, чтобы национальные транспортные стратегии поддерживали эти цели и как можно полнее учитывали сравнительные преимущества внутреннего водного транспорта (ВВТ)².

Основными элементами новой стратегии являются следующие:

а) консолидация усилий и обеспечение участия всех государств – членов ЕЭК ООН в решении современных проблем и поддержке реализации тех целей в области устойчивого развития, которые актуальны для данного сектора;

² ЕЭК ООН, Проект предложения по новой стратегии для Рабочей группы по внутреннему водному транспорту на 2016–2021 годы, Женева, стр. 3, 2016 год, <https://www.unecce.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2016/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-2016-03e.pdf>.

- b) поддержка развития системы статистических данных, имеющих отношение к ВВТ, и аналитического потенциала в целях получения необходимых данных для данного сектора;
- c) координация мер по дальнейшей интеграции ВВТ в мультимодальные транспортные цепи;
- d) разработка и поддержание эффективных правовых механизмов, направленных на обеспечение равных и прозрачных условий для всех субъектов;
- e) сотрудничество с новыми субъектами на европейском рынке, а также с организациями из других регионов мира, в рамках которого они могут воспользоваться результатами технического согласования, осуществляемого Рабочей группой;
- f) стимулирование инноваций в секторе ВВТ;
- g) содействие развитию возможностей обеспечения синергического эффекта взаимодействия морского и наземного транспорта, с одной стороны, и водохозяйственной деятельности, с другой стороны;
- h) содействие развитию РИС и других информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) во внутреннем судоходстве во всех государствах – членах ЭК ООН;
- i) развитие партнерских связей и повышение заметности ВВТ.

В Европейском союзе с 2011 года основой транспортной политики является Белая книга «Дорожная карта построения единой европейской транспортной зоны: к конкурентоспособной и ресурсоэффективной транспортной системе», опубликованная Европейской комиссией в 2011 году³. Эта Белая книга содержит 40 конкретных инициатив на предстоящее десятилетие, направленных на создание конкурентоспособной транспортной системы в интересах повышения мобильности, устранения основных барьеров в ключевых областях, стимулирования экономического роста и занятости, а также снижения зависимости от импортной нефти и сокращения к 2050 году выбросов углерода на транспорте на 60%.

В 2016 году Европейская комиссия опубликовала рабочий документ для сотрудников Комиссии по вопросам осуществлению Белой книги, в котором освещался прогресс в деле реализации инициатив, намеченных в рамках десятилетней программы, и отмечались изменения, произошедшие в данном контексте с учетом стратегических целей, достижений и задач.

В информационном документе, посвященном «НАЯДЫ-II» (2013 год), изложена программа Европейского союза по мерам политики в области внутреннего водного транспорта на период 2014–2020 годов⁴. Меры принимаются по следующим шести ключевым направлениям деятельности: i) инфраструктура; ii) инновации; iii) функционирование единого рынка; iv) экологические показатели; v) человеческий фактор; и vi) интеграция в мультимодальные логистические цепочки. Что касается первого ключевого направления – «Инфраструктура», – то здесь важнейшей подвижкой является принятие комплексного подхода к планированию и реализации проектов на внутренних водных путях вдоль коридоров базовой сети ТЕС-Т, введенного на основании Регламента (ЕС) № 1315/2013 Европейского парламента и Совета от 11 декабря 2013 года, а также Регламента (ЕС) № 1316/2013 Европейского парламента и Совета от 11 декабря 2013 года о создании Фонда соединения Европы (ФСЕ)⁵. В опубликованном в 2017 году промежуточном докладе⁶ по «НАЯДАМ-II» о ходе осуществления Программы действий по стимулированию внутреннего судоходства («НАЯДЫ»), нашли отражение прогресс, достигнутый в реализации

³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52011SC0359>.

⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52013DC0623>.

⁵ ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/3.

⁶ https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/inland/promotion/doc/sec_2011_453.pdf.

программы «НАЯДЫ-II» по состоянию на 2017 год, и текущая деятельность по ее осуществлению на период до 2020 года.

В 2017 году Европейская комиссия – на базе исследования «По пути к оцифровке сегмента внутреннего судоходства и созданию цифровых мультимодальных узлов» – выступила с инициативой «Цифровая зона внутренних водных путей» (ЦЗВВП)⁷, ориентированной на будущую цифровизацию сектора ВВТ, в которой был предложен ряд краткосрочных, среднесрочных и долгосрочных структурных элементов. В краткосрочной перспективе акцент делался на осуществлении и расширении РИС, а также стандартизации и практическом внедрении совместных европейских баз данных: Европейской системы управления справочными данными (ERDMS), Европейской базы данных о корпусах судов и, самое последнее, Европейской базы данных о квалификации экипажей. В среднесрочной перспективе основное внимание будет уделяться инициированию совместных государственно-частных инициатив по разработке будущих бортовых инструментов e-IWT, созданию платформы данных для операторов барж и объединению усилий с другими заинтересованными сторонами, а в долгосрочной перспективе – дальнейшей интеграции с другими форматами и использованию ЦЗВВП в качестве платформы для новых приложений. В 2018 году был издан рабочий документ для сотрудников Комиссии по цифровому внутреннему судоходству, в котором обстоятельно и комплексно освещаются существующие инициативы и инструменты в области оцифровки сегмента внутреннего судоходства, а также представлены выводы исследования ЦЗВВП⁸.

По линии Форума по цифровым технологиям в области перевозок и логистики ГД по мобильности и транспорту ЕС⁹ прорабатываются вопросы признания электронных транспортных документов и обмена данными в коридорах. Особое внимание уделяется применению стандартов, а также внедрению и использованию цифровых платформ для электронного контроля перемещения грузов с целью повышения цифровой совместимости в сфере логистики и грузовых перевозок в масштабах всей Европы.

Начиная с 2014 года в рамках обзора рынка, подготавливаемого силами ЦКСР в сотрудничестве с организациями европейского внутреннего судоходства¹⁰, осуществляется непрерывный мониторинг ВВТ в Европейском союзе, на Рейне и на Дунае. Такой обзор рынка способствует дальнейшему стимулированию сектора и предусматривает: анализ спроса на перевозки по внутренним водным путям; анализ предложения на рынке внутреннего водного транспорта; обзор условий судоходства по внутренним водным путям Европы; и макроэкономический анализ сектора.

К числу недавних подвижек относится создание в 2015 году Европейским союзом и Центральной комиссией судоходства по Рейну (ЦКСР) Европейского комитета по разработке стандартов в области внутреннего судоходства (КЕСНИ). Этот комитет был учрежден с целью выработки единых стандартов в области внутреннего судоходства¹¹. Задачей КЕСНИ является обеспечение более четкого и полного согласования в данной сфере за счет внедрения общепризнанного режима технических стандартов, касающихся судов внутреннего плавания и соответствующего оборудования, внедрение информационных технологий, таких как РИС и АИС, а также разработка единых стандартов в области обучения, профессиональной подготовки и сертификации членов экипажа. К основным направлениям работы КЕСНИ относятся: а) согласованные технические стандарты, касающиеся судов внутреннего плавания; б) Европейский стандарт, устанавливающий технические требования для судов внутреннего плавания (ЕС-ТТСВП), которым определяются согласованные технические стандарты, касающиеся судов внутреннего плавания;

⁷ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/studies/2017-10-dina.pdf>.

⁸ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/swd20180427-digital-inland-navigation.pdf>.

⁹ <http://www.dtlf.eu/>.

¹⁰ <https://inland-navigation-market.org>.

¹¹ КЕСНИ, <https://cesni.eu/en/about-cesni>.

с) Европейский стандарт для профессиональных квалификаций во внутреннем судоходстве (ЕС-КВС), введенный в действие в 2018 году. Эта работа осуществляется при поддержке со стороны рабочих групп КЕСНИ по техническим предписаниям для судов (КЕСНИ-ТП), по профессиональным квалификациям плавсостава (КЕСНИ-ПК) и по информационным технологиям во внутреннем судоходстве (КЕСНИ-ИТ)¹².

Посредством ряда специальных директив в рамках Европейского союза 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 Европейского союза к судоходству по Рейну, в отношении которого действуют положения Мангеймской конвенции, предшествующей законодательству ЕС и охватывающей третье государство (Швейцарию)¹³, решаются путем постепенного согласования этих двух режимов и тесного сотрудничества между Европейской комиссией и ЦКСР¹⁴.

В 2018 году ЦКСР наметила к осуществлению на предстоящие пять лет ряд амбициозных целей, которые будут способствовать устойчивому развитию внутреннего судоходства в экологическом, социальном и экономическом плане; речь идет о так называемой концепции «Перспектива 2018», подкрепляющей программу действий Европейской комиссии «НАЯДЫ-II» в ключевых областях¹⁵.

В целях поощрения совместных и основанных на взаимодействии инициатив, а также стимулирования сотрудничества между межправительственными учреждениями и органами в Европе был заключен ряд соглашений: а) в январе 2009 года – Меморандум о взаимопонимании по вопросам сотрудничества между Комиссией по реке Сава и ДК; б) в июле 2015 года – Административная договоренность по рамкам сотрудничества между ДК и Генеральным директоратом по мобильности и транспорту Европейской комиссии; с) в июне 2018 года – Соглашение о сотрудничестве между ДК и МК.

На общеевропейском уровне со времени Бухарестской конференции в сентябре 2006 года никаких общеевропейских конференций¹⁶ министров по внутреннему водному транспорту не проводилось. 18–19 апреля 2018 года во Вроцлаве (Польша) была проведена первая Международная конференция на уровне министров «Внутреннее судоходство объединяет», совместно организованная ЕЭК ООН и Министерством морского хозяйства и внутреннего судоходства Польши. Конференция была нацелена на усиление направленности политики на повышение роли внутреннего водного транспорта и решение проблем устойчивого развития и мобильности на внутреннем водном транспорте. Данная Конференция стала продолжением практики проведения общеевропейских конференций высокого уровня по внутреннему водному транспорту, состоявшихся в 1991, 2001 и 2006 годах.

18 апреля 2019 года министрам и главам правительственных делегаций было предложено подписать декларацию министров «Судоходство по внутренним водным путям во всемирном контексте», в которой определены основные цели и действия,

¹² <https://www.cesni.eu/en/activities-2>.

¹³ R. Bieber, F. Maiani, M. Delaloye, Droit Européen des transports, Helbing and Lichtenhahn, Dossiers de droit européen, 2006, «Les transports par voie navigable», paras. 138–143.

¹⁴ ECE/TRANS/SC.3/2017/17.

¹⁵ www.ccr-zkr.org/files/documents/vision/Vision2018_en.pdf.

¹⁶ К числу таких конференций относятся Конференция министров по наиболее актуальным проблемам внутреннего водного транспорта (Будапешт, сентябрь 1991 года); Обще европейская 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.unecce.org/trans/cd.html.

необходимые для отрасли на предстоящие годы, а странам и всем заинтересованным сторонам было предложено разработать планы действий по их осуществлению.

В 2018 году были проведены две конференции на уровне министров, посвященные знаковым датам развития речного судоходства в Европе:

- 29 июня 2018 года в Белграде состоялась конференция министров по случаю 70-й годовщины подписания Конвенции о режиме судоходства на Дунае (Белградской конвенции). Участники приняли коммюнике «Дунайская комиссия – укрепление партнерства в области свободного судоходства по Дунаю»¹⁷. За конференцией последовала 90-я юбилейная сессия ДК;
- 17 октября 2018 года по случаю 150-летнего юбилея Мангеймской декларации состоялся шестой конгресс ЦКСР. Государств – члены ЦКСР приняли Декларацию министров «150 лет Мангеймского акта – движущей силы динамичного внутреннего водного транспорта»¹⁸.

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

Членство в организациях внутреннего судоходства
(только полноправные члены)

	<i>ЕЭК ООН</i>	<i>ЕС</i>	<i>КЕСН И</i>	<i>ЦКС Р</i>	<i>ДК</i>	<i>КС</i>	<i>МК</i>
Австрия	X	X	X		X		
Беларусь	X						
Бельгия	X	X	X	X			
Босния и Герцеговина	X		X			X	
Болгария	X	X	X		X		
Хорватия	X		X		X	X	
Чешская Республика	X	X	X				
Финляндия	X	X	X				
Франция	X	X	X	X			X
Германия	X	X	X	X	X		X
Венгрия	X	X	X		X		
Ирландия	X	X					
Италия	X	X	X				
Литва	X	X	X				
Люксембург	X	X	X				X
Республика Молдова	X				X		
Нидерланды	X	X	X	X			
Польша	X	X	X				
Румыния	X	X	X		X		
Российская Федерация	X				X		
Сербия	X				X	X	
Словакия	X	X	X		X		

¹⁷ http://www.danubecommission.org/uploads/doc/press/2018/DC_90_Session_Belgrade_20180629.pdf.

¹⁸ https://www.ccr-zkr.org/files/documents/dmannheim/Mannheimer_Erklaerung_en.pdf.

	<i>ЕЭК ООН</i>	<i>ЕС</i>	<i>КЕСН И</i>	<i>ЦКС Р</i>	<i>ДК</i>	<i>КС</i>	<i>МК</i>
Словения	X	X	X			X	
Швейцария	X		X	X			
Украина	X				X		
Соединенное Королевство	X	X	X				
Соединенные Штаты Америки	X						

Помимо государств-членов, международных организаций и НПО, наиболее заметными заинтересованными сторонами в области ВВТ в Европе являются следующие организации:

- Европейский союз речного судоходства (ЕСРС), представляющий интересы судоходных компаний и операторов барж;
- Европейская организация судоводителей, представляющая интересы владельцев-операторов из числа судоводителей, которым принадлежит эксплуатируемое ими судно;
- Международная ассоциация, представляющая взаимные интересы в сфере внутреннего плавания и страхования, а также ведения реестра внутренних судов в Европе (ИВР);
- Ассоциация внутреннего судоходства и водных путей Европы (АВСВПЕ), которая содействует развитию мультимодальной транспортной системы «водные пути/суда/порты», выступая форумом междисциплинарной ориентации для обсуждения и проработки научных, технических, правовых и практических вопросов, связанных со строительством, эксплуатацией и использованием внутренних водных путей и портов;
- Европейский союз речного и прибрежного транспорта (ЕСРПТ), представляющий интересы сектора речного и прибрежного транспорта;
- Европейская федерация портов внутреннего судоходства (ЕФПВС), которая пропагандирует роль европейских внутренних портов как интермодальных узлов в транспортно-логистической цепочке;
- Сеть для обменов в рамках образовательных программ в области внутреннего водного транспорта (ЭДИННА), объединяющая учебные заведения, участвующие в обучении и профессиональной подготовке членов экипажей судов внутреннего плавания;
- Европейская ассоциация внутреннего судоходства (ЕАВС), представляющая интересы администраций водных путей;
- АКВАПОЛ – ассоциация европейской водной полиции;
- Международная федерация транспортников (МФТ), объединяющая профсоюзы работников транспортной отрасли;
- Конференция директоров дунайских пароходств/участников Братиславских соглашений (КДП), способствующая налаживанию сотрудничества между судоходными компаниями, осуществляющими международное судоходство по Дунаю;
- Европейская ассоциация лодочного спорта (ЕАЛС), содействующая развитию прогулочного плавания по всей Европе.

2. Нормативно-правовая база в сфере европейского ВВТ

Как указано в Белой книге 2011 года, в сфере европейского ВВТ действуют самые разнообразные нормы, правила и предписания. Ключевыми игроками в этой

области остаются ЕЭК ООН, Европейский союз и речные комиссии, а также различные неправительственные организации (НПО), представляющие заинтересованные стороны данной отрасли.

ЕЭК ООН характеризуется наиболее широким географическим охватом, поскольку все европейские страны, участвующие во внутреннем судоходстве, являются ее членами. Что касается проводимой ЕЭК ООН работы в сфере внутреннего судоходства, то она подготовила и обслуживает такие международные соглашения и конвенции, как: Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП), Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ), 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 Будапештская конвенция 2001 года о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ).

В сфере внутреннего судоходства ЕЭК ООН подготовила и обслуживает такие международные конвенции, как: Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП), Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ), а также ряд международных конвенций, касающихся ВВТ. Важнейшими из них являются следующие: Конвенция об унификации некоторых правил относительно ответственности, вытекающей из столкновения судов внутреннего плавания, Конвенции о регистрации судов внутреннего плавания и принятая в 1966 году Конвенция об обмене судов внутреннего плавания¹⁹. Будапештской конвенцией о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ), разработанной совместно ЕЭК ООН, ЦКСР и ДК, устанавливаются общеевропейские правила перевозки грузов по внутренним водным путям.

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 посредством резолюций. Рабочая группа на регулярной основе проверяет принятие и осуществление указанных резолюций государствами – членами ЕЭК ООН²⁰.

К числу важнейших резолюций ЕЭК ООН относятся следующие:

а) резолюции, касающиеся статуса и параметров европейской сети внутренних водных путей: резолюция № 30 «Классификация европейских внутренних водных путей»; резолюция № 49 «Перечень важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории E», пересмотр 2;

б) резолюции, устанавливающие правила и сигналы, регулирующие судоходство по внутренним водным путям: резолюция № 24 «Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)», пересмотр 5; резолюция № 90 «Европейские правила сигнализации на внутренних водных путях (СИГВВП)»;

в) резолюции, устанавливающие технические предписания, применимые к судам внутреннего плавания: резолюция № 15 «Баржи морских судов»; резолюция № 61 «Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания», пересмотр 2, и резолюция № 69 «Руководящие принципы, касающиеся пассажирских судов, приспособленных также для перевозки лиц с ограниченной подвижностью»;

¹⁹ С полным перечнем конвенций ЕЭК ООН по ВВТ можно ознакомиться на веб-странице «Правовые документы» по адресу www.unece.org/trans/main/sc3/sc3_legalinst.html.

²⁰ С полным перечнем резолюций ЕЭК ООН по внутреннему водному транспорту и докладом секретариата об их принятии можно ознакомиться по адресу www.unece.org/trans/main/sc3/sc3res.html.

d) резолюция № 31 «Рекомендации о минимальных требованиях, касающихся выдачи удостоверений на право управления судами внутреннего плавания в целях их взаимного признания для международных перевозок»;

e) резолюции, касающиеся РИС: резолюция № 48 «Рекомендация, касающаяся системы отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства (СОЭНКИ ВС)»; резолюция № 57 «Руководящие принципы и рекомендации для речных информационных служб»; резолюция № 58 «Руководство и критерии для служб движения судов на внутренних водных путях»; резолюция № 63 «Международный стандарт для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях (VTT)»; резолюция № 79 «Международный стандарт для систем электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве» и резолюция № 80 «Международный стандарт для извещений судоводителям»;

f) резолюция № 21 «Предотвращение загрязнения внутренних водных путей с судов»;

g) резолюции, способствующие развитию прогулочного судоходства, важнейшими из которых являются: резолюция № 40 «Международное удостоверение на право управления прогулочным судном» и резолюция № 52 «Европейская сеть прогулочного судоходства по внутренним водным путям».

27 сентября 2012 года на созванной ЦКСР Дипломатической конференции была заключена новая Страсбургская конвенция 2012 года об ограничении ответственности во внутреннем водном судоходстве (КОВС 2012). Цель пересмотра состояла в повышении юридической защищенности международного речного транспорта и обеспечении адекватной компенсации сторонам, которым причинен определенный ущерб. КОВС 2012 распространила сферу применения ограничений ответственности в области ВВТ на другие крупные водные пути, включая Дунай, Эльбу, Одер и Саву, а также расширила пределы ответственности, повысив тем самым уровень защиты пассажиров, перевозимых ВВТ. 1 июля 2019 года КОВС 2012 вступила в силу в Венгрии, Германии, Люксембурге, Нидерландах и Сербии. Бельгия и Франция объявили о ратификации, намечаемой в краткосрочной перспективе, после чего эти страны также начнут применять Конвенцию. В то же время Конвенция КОВС 1988 года, действовавшая в Германии, Люксембурге, Нидерландах и Швейцарии, прекратила свое действие.

Обновленная нормативно-правовая база Европейского союза в сфере ВВТ включает Директиву (ЕС) 2016/1629 Европейского парламента и Совета от 14 сентября 2016 года, устанавливающую технические требования к судам внутреннего плавания²¹, Регламент (ЕС) 2016/1628 Европейского парламента и Совета от 14 сентября 2016 года о требованиях, касающихся предельных значений выбросов загрязняющих газообразных веществ и взвешенных частиц и официального утверждения типа двигателей внутреннего сгорания, предназначенных для внедорожной подвижной техники²², и Директиву (ЕС) 2017/2397 Европейского парламента и Совета от 12 декабря 2017 года о признании профессиональной квалификации во внутреннем судоходстве²³, которые подкрепляются следующими стандартами КЕСНИ: а) Европейский стандарт, устанавливающий технические требования для судов внутреннего плавания (ЕС-ТТСВП), которым определяются согласованные технические стандарты, касающихся судов внутреннего плавания; и б) принятый в 2018 году Европейский стандарт для профессиональных квалификаций во внутреннем судоходстве (ЕС-КВС).

1 ноября 2009 года вступила в силу Конвенция о сборе, сдаче и приеме отходов, образующихся при судоходстве на Рейну и на других внутренних водных путях (КОВВП)²⁴. В бассейнах рек Дунай и Сава действуют следующие правила: а) глава 10 Основных положений о плавании по Дунаю (ОППД) и Рекомендация ДК по

²¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32016L1629>.

²² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32016R1628>.

²³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32017L2397>.

²⁴ www.cdni-iwt.org/wp-content/uploads/2015/06/cdni_2014_EN.pdf.

управлению отходами с судов, плавающих по Дунаю, которая вступит в силу до конца 2019 года, и б) действующий с декабря 2017 года Протокол о предотвращении загрязнения вод, вызванного навигацией, к Рамочному соглашению по бассейну реки Сава.

К числу правил судоходства, установленных речными комиссиями, относятся: а) ЦКСР – Полицейские правила плавания по Рейну; б) ДК – Основные положения о плавании по Дунаю (ОППД); в) МК – Полицейские правила плавания по Мозелю; и Комиссией по реке Сава – Правила судоходства в бассейне реки Сава, которые применяются к судоходству по реке Сава и ее притокам. ОППД и Правила судоходства в бассейне реки Сава полностью соответствуют пятому пересмотренному изданию ЕПСВВП. В настоящее время ЦКСР и МК ведут работу по согласованию своих нормативных режимов со стандартами КЕСНИ.

3. Примеры текущих международных проектов, связанных с ВВТ, в регионе ЕЭК

- Генеральный план по восстановлению и поддержанию фарватера Дуная и его судоходных притоков и проект «Судоходный Дунай»: проект «Судоходный Дунай», осуществляемый при финансовом участии Фонда соединения Европы (ФСЕ), нацелен на реализацию «Генерального плана по восстановлению и поддержанию фарватера Дуная и его судоходных притоков», который в свою очередь является частью Плана работ по базовой сети ТЕС-Т в Рейнско-Дунайском коридоре. Этим Генеральным планом, который разрабатывался в тесном сотрудничестве со всеми придунайскими государствами, предусматривается ряд согласованных инициатив, направленных на устранение узких мест в инфраструктуре вдоль Рейнско-Дунайского коридора. Координатором проекта выступает Австрийская администрация водных путей «Виадонау».
- Проект «РИС КОМЕКС» (Реализация систем управления коридорами при помощи РИС – речных информационных служб): этот осуществляемый под руководством Австрийской администрации водных путей «Виадонау» и финансируемый по линии Фонда соединения Европы (ФСЕ) проект ориентирован на определение, внедрение и эксплуатацию в коридорах надежных РИС. Реализация проекта началась в 2016 году и будет завершена в 2020 году. Целью «РИС КОМЕКС» является превращение речных информационных служб из инструмента управления безопасностью в комплексную систему, которой отводится также роль координатора в рамках всей логистической цепочки.
- Проект «ПРОМИНЕНТ» (Стимулирование инноваций в секторе внутреннего водного транспорта): финансируемый по линии программы «Горизонт-2020» проект, ориентированный на удовлетворение ключевых потребностей в области развития технологий и устранение препятствий на пути инноваций и экологизации в европейском секторе судоходства по внутренним водным путям. Проект направлен на снижение энергопотребления флотом ВВТ и уменьшение его «углеродного следа». В проекте приняли участие 17 партнеров из Рейнского и Дунайского регионов. Его реализация была начата в 2015 году и завершилась в 2018 году. Общий бюджет проекта «ПРОМИНЕНТ» составил 6,25 млн евро.
- Среди проектов, реализуемых в рамках Стратегии Европейского союза для Дунайского региона (СЕСДР), можно назвать, например: а) «Инновационное дунайское судно»²⁵; б) «ПРОМИНЕНТ» (Стимулирование инноваций в секторе внутреннего водного транспорта)²⁶; и в) Дунайская транснациональная программа («ИНТЕРРЕГ»): «ЗА ЧИСТЫЙ ДУНАЙ» (Комплексные транснациональные стратегии и практические решения для создания экологически безопасной системы внутреннего водного транспорта в

²⁵ www.danube-navigation.eu/uploads/files/Conferences/2014-01-30_IDV_full_report.pdf.

²⁶ <http://www.prominent-iwt.eu>.

Дунайском регионе)²⁷ и «ГРЕНДЕЛ» (экологичный и эффективный дунайский флот)²⁸.

- «ЭММА»: проект, направленный на повышение мобильности грузопотоков и совершенствование логистики в регионе Балтийского моря за счет укрепления внутреннего водного транспорта и перевозок «река–море» и содействия развитию новых услуг в области международного судоходства. Это – транснациональный проект с акцентом на дальнейшее развитие логистики внутренних водных путей и прибрежного транспорта в регионе Балтийского моря²⁹. Срок реализации проекта охватывает период с 2016 по 2019 годы. Основной целью проекта «ЭММА» является обеспечение более полной интеграции внутреннего водного транспорта и перевозок «река–море» в логистическую цепочку региона Балтийского моря и, следовательно, более эффективное использование огромного – однако не задействованного в полной мере – потенциала данного сектора в регионе.
- «#IWTS 2.0»: инновационный проект, направленный на более эффективное использование водных путей в Европе³⁰. Если в случае проекта «ЭММА» акцент делается на регионе Балтийского моря, то проект «#IWTS 2.0» ориентирован на регион Северного моря. В рамках данного проекта, срок реализации которого охватывает период с 2017 по 2021 годы, применительно к задаче более активного задействования недоиспользуемого потенциала водных путей намечаются три различных подхода:
 - минимальная адаптация менее крупных водных путей, с тем чтобы сделать их пригодными для того или иного данного стандартного судна КЕМТО;
 - разработка новых или адаптация уже существующих судов с целью предоставления им доступа к конкретным водным путям, адаптацию которых провести непросто;
 - общее повышение уровня осведомленности о возможностях использования ВВТ в рамках наземных перевозок, т. е. о скрытом потенциале данного вида транспорта.

II. Изменения и проблемы в области ВВТ в Европе

В настоящее время европейский сектор ВВТ сталкивается с многочисленными проблемами. Продолжающееся изменение климата диктует необходимость в более экологичной отрасли, характеризующейся меньшим – если не нулевым – объемом выбросов парниковых газов и надлежащей утилизацией своих отходов. Наблюдается также все более острая нехватка наличных кадров, причем в условиях старения нынешних работников отрасли. Кроме того, до сих пор не существует единого стандарта обучения и профессиональной подготовки будущих экипажей судов внутреннего плавания, хотя в настоящее время для государств – членов ЕС и ведется разработка соответствующего инструмента.

Движительные комплексы и обеспечение экологичности/устойчивость к изменению климата

1. Модернизация и экологизация флота

Многие суда, эксплуатируемые сегодня на европейских водных путях, были построены более 30 лет назад. Так, средний год постройки плавающих в Рейнском

²⁷ www.interreg-danube.eu/approved-projects/green-danube.

²⁸ www.interreg-danube.eu/approved-projects/grendel.

²⁹ <http://project-emma.eu>.

³⁰ <https://northsearegion.eu/iwts20>.

бассейне сухогрузных судов – 1965 год, а танкеров – 1979 год³¹. Нередко судно столь почтенного возраста ходит с двигателем, установленным еще при его первоначальной постройке. Практически весь флот оснащен дизелями внутреннего сгорания и дизельными электрогенераторами для обеспечения электроэнергии на борту. Улучшения экологических характеристик судов можно добиться за счет использования альтернативных двигательных комплексов, альтернативных видов топлива и последующей обработки выбросов из двигателей.

Степень готовности данного сектора отрасли к активному инвестированию в новые и усовершенствованные системы энергоснабжения можно оценить как довольно низкую, поскольку большинство судовладельцев не пойдут на замену двигателя, пока он еще функционирует. Даже если силовая установка нуждается в замене, найти подходящую замену может оказаться непросто, поскольку производители двигателей только начинают поставлять двигатели, отвечающие требованиям новых европейских правил в отношении внедорожной подвижной техники (ВПТ) (требования этапа V Регламента (ЕС) 2016/1628).

В настоящее время предметом широкого обсуждения в секторе ВВТ являются альтернативные двигательные комплексы, в которых – причем в качестве отраслевого стандарта – уже используется дизельное топливо с низким содержанием серы, что позволяет существенно снизить уровень выбросов оксидов серы. Наиболее распространенными альтернативами для дизельного топлива являются сжиженный природный газ (СПГ), синтетическое жидкое топливо (СЖТ) и водород. Переход в будущем на такие комплексы во многом будет зависеть от их надежности, доступности, долговечности и, что весьма немаловажно, от их цены. В конце концов, какой-либо единой замены дизельному двигателю может и не быть. Весьма вероятно, что нам доведется стать свидетелями появления комбинированных систем различных конфигураций, каждая из которых подходит для определенной цели. Даже дизельному двигателю довольно долгое время может находиться свое применение.

2. Создание устойчивой инфраструктуры ВВТ

Последние годы наглядно свидетельствуют о влиянии изменения климата на уровень воды, отмечаемый на ряде важнейших водных путей Европы, таких как Рейн и Дунай. Затяжные маловодные периоды препятствуют судоходству до такой степени, что суда приходится отправлять в рейс с загрузкой, далеко не соответствующей их полной грузоподъемности. С другой стороны, также регулярно случаются паводки и даже наводнения. Это не только наносит ущерб самой инфраструктуре и прилегающим сооружениям, но и застопоривает водное движение до тех пор, пока уровень воды снова не снизится до безопасного уровня.

Наличие устойчивой и поддерживаемой в надлежащем техническом состоянии инфраструктуры водных путей имеет решающее значение для сектора ВВТ. Бесперебойное же функционирование водных путей и безупречное состояние соответствующей инфраструктуры имеют первостепенное значение для экологичного, безопасного и эффективного судоходства. Некоторые страны ЕЭК уже приступили к реализации инициатив, направленных на санацию и ренатурализацию рек, с тем чтобы обеспечить большие площади под разлив воды в периоды паводков. На Вроцлавской международной конференции на уровне министров министры участвующих стран согласились с тем, что при планировании инфраструктуры надлежит учитывать последствия изменения климата, ну, а, для того чтобы справиться с последствиями изменения климата, вносимые в инфраструктуру, должны охватывать более долгосрочную перспективу.

³¹ ЦКСР, Годовой отчет за 2017 год, «Внутреннее судоходство в Европе. Обзор рынка», стр. 94 текста на английском языке.

3. Управление отходами

Другим важным фактором повышения экологичности ВВТ является надлежащее удаление связанных с внутренним судоходством отходов. В процессе эксплуатации судов образуются, как правило, три вида отходов: маслосодержащие отходы машинных отделений; остатки груза, остающиеся в трюме после разгрузки; бытовые отходы и сточные воды. Обработка каждого из этих видов отходов требует особого подхода, и операторы судов нуждаются в надежном механизме, обеспечивающем возможность безопасной и надежной утилизации таких веществ. В настоящее время в секторе европейского ВВТ существуют два механизма, регулирующих порядок сбора и утилизации отходов и остатков. Для государств Рейнского бассейна – это действующая с 1996 года Конвенция о сборе, сдаче и приеме отходов, образующихся при судоходстве на Рейне и на других внутренних водных путях (КОВВП). Что касается стран Дунайского региона, то в рамках проекта конвенции об организации сбора и утилизации отходов от внутреннего судоходства на Дунае (КО-ВАНДА)³² был разработан концептуальный подход к Международной конвенции по судовым отходам на Дунае (МКСОД), которая пока еще не вступила в силу. Крайне важное значение для сектора имеет обеспечение надлежащего доступа к объектам удаления и утилизации отходов на всей протяженности сети водных путей. В данной связи наиболее насущным является вопрос доступа к местам сброса сточных вод для пассажирских судов, которым не разрешается откачивать такие воды за борт.

4. «Умное» и автономное судоходство, внедрение цифровых технологий

Вот уже несколько лет в центре внимания отрасли находится вопрос об автоматизированном и автономном плавании судов. Данное новшество весьма востребовано судоходными компаниями как потому, что оно сулит потенциальные выгоды в плане навигационной безопасности и надежности, так и в связи с тем, что автоматизированные суда – в зависимости от того, относятся ли они к полуавтоматическому или полностью автоматизированному типу, – требуют меньше членов экипажа либо могут вообще обходиться без экипажа. Учитывая же растущую нехватку плавсостава, судоходные компании проявляют к этому моменту повышенное внимание.

В настоящее время разрабатываются и проходят испытание различные системы, в частности уже поступающие на рынок полуавтономные системы содействия управлению, обеспечивающие экипажу возможность осуществлять навигацию по промежуточным маршрутным ориентирам вдоль намеченного пути следования судна. При этом судно будет придерживаться заданных ориентиров, но не «воспринимать» окружающую судоходную обстановку, например интенсивное движение судов или изменение положения песчаных отмелей. Поэтому экипаж не должен оставлять рулевую рубку. Следующим шагом в деле эволюции (полу)автономного судоходства является дистанционное управление судном с береговой станции. В сочетании с автоматизированными швартовными сооружениями такие суда допускают возможность плавания без человека на борту. Последним этапом эволюции станет полностью автономная система, которой в настоящее время еще не находится реального применения, однако эксперименты с небольшими кораблями-дронами для использования на внутренних водных путях уже ведутся.

Степень автоматизации, которая может обернуться реальностью в обозримом будущем, в значительной мере будет зависеть не только от технических возможностей, но также от политических соображений и страховых требований. Пока еще не решен вопрос о том, кто будет нести всю полноту ответственности за действия полностью автономных судов, применительно к которым понадобятся иные нормы и правила управления безопасностью и ее оценки, нежели в случае судов с экипажем на борту. Еще одним нерешенным вопросом является защищенная передача данных, которая необходима не только для эксплуатации автономных судов, но и для повышения функциональности системы РИС или внедрения электронных транспортных

³² www.danube-navigation.eu/projects/co-wanda-convention-for-waste-management-for-inlandnavigation-on-the-danube.

документов. Тем не менее компетентные органы Фламандского региона Бельгии и Нидерландов в настоящее время разрешают проводить натурные испытания автономных судов для оценки их воздействия, а также взаимодействия с другими судами внутреннего плавания.

5. Обучение и профессиональная подготовка

В предстоящие годы обучение и профессиональная подготовка экипажей судов ВВТ станет одной из наиболее насущных проблем отрасли, среди прочего, по причине отсутствия цельной системы обучения и профессиональной подготовки будущих членов экипажей судов внутреннего плавания. В связи с обучением и профессиональной подготовкой будущего плавсостава ВВТ возникает масса серьезных трудностей, в частности обусловленных тем обстоятельством, что некоторые члены экипажа не проходят однородную подготовку. В лучшем случае они могли получить двойное образование, состоящее из практической и теоретической подготовки, в обычном учебном заведении. Другие же специалисты – до трудоустройства в секторе ВВТ – прошли лишь теоретическую подготовку. Кроме того, многие работники вообще не получают никакого формального образования.

Кроме того, необходимо оценить нынешнее содержание программ профессиональной подготовки и образовательных программ в свете продолжающейся цифровизации сектора. Можно с уверенностью предположить, что эксплуатация (полу)автономных судов потребует иного, более ориентированного на цифровые технологии, набора навыков, чем эксплуатация обычного судна.

Несмотря на существующую в настоящее время систему взаимного признания свидетельств, на европейском уровне не налажен единый образовательный процесс, равно как отсутствует единый стандарт в отношении способа получения и оценки профессиональной квалификации.

В 2008 году основные заинтересованные стороны сектора ВВТ приступили и с тех пор ведут совместную работу по созданию более согласованного и новаторского режима получения профессиональной квалификации во внутреннем судоходстве. Одним из непосредственных результатов этих усилий стало создание Сети для обмена в рамках образовательных программ в области внутреннего водного транспорта (ЭДИННА), представляющей собой образовательную сеть, объединяющую европейские учебные заведения (навигационные школы, институты по подготовке кадров) внутреннего водного транспорта. Она была образована в 2009 году в ответ на все более настоятельные призывы Генерального директората по мобильности и транспорту Европейской комиссии к модернизации действующего режима сертификации и обучения (предусмотренного директивами 96/50/ЕС и 91/672/ЕЕС от 1995 и 1991 годов соответственно), которым регламентировались вопросы, касающиеся только профессиональной квалификации судоводителей, но не другого плавсостава судов ВВТ, например палубных матросов. Теперь же действует новая директива 2017/2397/EU, официально принятая в 2017 году, которой впервые вводится взаимно признаваемый режим применительно к подготовке плавсостава ВВТ на водных путях ЕС. Она устанавливает профессиональные квалификации и компетенции во внутреннем судоходстве на базе таблиц квалификационных требований, а также квалификационные и сертификационные стандарты для управленческого и оперативного звеньев, призванные гарантировать высокий и сопоставимый уровень квалификации и, следовательно, повысить безопасность и привлекательность работы на всех европейских водных путях, равно как стимулировать трудовую мобильность.

Другой актуальной проблемой с точки зрения как профессиональной подготовки и обучения, так и навигационной безопасности является отсутствие единого языка общения при плавании на судах внутреннего плавания. В качестве возможного решения данной проблемы в рамках проекта «ИНТЕРРЕГ» и на основе «Стандартных коммуникационных фраз» ЭДИННА – упрощенного глоссария фраз на базовом английском языке, которые очень напоминают «Морской разговорник» ИМО, – было разработано онлайн-приложение «SINCP», доступное для скачивания. В качестве средства общения был выбран английский язык, поскольку большинство

учащихся средних школ изучают его в школе и он является самым популярным в мире вторым языком.

6. Условия труда и заработная плата

Средний возраст членов экипажа судов ВВТ превышает 50 лет, а для судоводителей он еще больше. Возникает ситуация, при которой на смену все большему числу работников, занятых на ВВТ и собирающихся оставить службу по возрасту, невозможно подобрать замену из числа новых специалистов по причине их нехватки. Европейские учебные заведения сообщают о сокращении числа новых студентов.

В настоящее время рынок труда в секторе европейского ВВТ характеризуется большим количеством вакансий и недостаточным притоком свежих кадров. Отмечается дефицит укомплектованных экипажей, даже хотя их труд – по крайней мере в Западной Европе – сравнительно неплохо оплачивается³³ (по сравнению с заработной платой в каботажном судоходстве) и им предоставляется фиксированное свободное время, тогда как большинство экипажей обычно отрабатывают двух- или четырехнедельную смену, после чего по несколько недель простаивают. На сегодня рынок труда в секторе ВВТ характеризуется высокой напряженностью скорее всего потому, что данный сектор пока еще занимает небольшой сегмент и не очень широко известен общественности. Кроме того, за ним закрепились репутация «брутального» и жесткого сегмента. Наконец, речь идет о технической профессии, которая пользуется не слишком большой популярностью среди многих молодых людей, задумывающихся о выборе карьеры.

На протяжении последних десятилетий условия труда в секторе европейского ВВТ носили переменчивый характер и до сих пор претерпевают изменения. Если в прошлом на этом рынке труда отмечалось преобладание относительно низкоквалифицированной рабочей силы, то наметившаяся ныне тенденция к автоматизации и модернизации флота диктует необходимость во все большем количестве работников самой разной квалификации. Кроме того, весьма мала численность работающих как на оперативном, так и управленческом уровнях женщин-специалистов. То же самое касается и числа учеников/стажеров, начинающих карьеру. В 2009 году женщины составляли менее 10% работников, занятых на ВВТ³⁴. В настоящее время их доля возрастает, однако работа в секторе ВВТ по-прежнему остается преимущественно мужской профессией.

III. Декларация министров, принятая во Вроцлаве (Польша) 18 апреля 2018 года

18–19 апреля во Вроцлаве (Польша) состоялась Международная конференция на уровне министров «Внутреннее судоходство объединяет». Данное мероприятие было организовано совместно Министерством морского хозяйства и внутреннего судоходства Польши и ЕЭК ООН в качестве первой конференции высокого уровня по внутреннему судоходству, проведенной на глобальном уровне. В ней приняли также участие высокопоставленные представители из таких не относящихся к ЕЭК ООН регионов, как Азия и Африка.

Начиная с 1991 года, организуемые ЕЭК ООН конференции на уровне министров по ВВТ играют ключевую роль в координации развития европейских водных путей. Они также послужили отправной точкой для формирования мультимодальной сети общеевропейских транспортных коридоров. Наконец, на них были намечены планы действий по повышению роли внутреннего водного транспорта в европейской структуре смешанных перевозок.

³³ Например, размер месячного оклада капитана голландского судна ВВТ составляет в среднем от 2 500 до 3 500 евро, а старшего палубного матроса или рулевого – от 1 800 до 2 500 евро, и зависит от уровня квалификации, стажа и типа судна.

³⁴ ЦКСР, «Marktbeobachtung 1/2009», p.44, www.ccr-zkr.org/files/documents/om/om09I_de.pdf.

Первыми в ряду таких мероприятий стали Общеευропейская конференция министров, посвященная наиболее актуальным проблемам внутреннего водного транспорта, проведенная 11 сентября 1991 года в Будапеште, и вторая Общеевропейская конференция по внутреннему водному транспорту, состоявшаяся 5–6 сентября 2001 года в Роттердаме (Нидерланды). За ними последовала Общеевропейская конференция по внутреннему водному транспорту в Бухаресте (13–14 сентября 2006 года). Одним из основных итогов этой встречи стало последующее принятие 8 февраля 2007 года Комитетом по внутреннему транспорту (КВТ), высшим директивным органом ЕЭК ООН, резолюции № 258 «Содействие дальнейшему развитию внутреннего водного транспорта»³⁵. Ну и 22 февраля 2017 года, после десятилетнего перерыва, в ходе восьмидесятой сессии КВТ состоялась Международная конференция высокого уровня по внутреннему водному транспорту в Женеве.

На Вроцлавской конференции особый акцент был сделан на основных областях, имеющих отношение к эффективному и устойчивому транспорту, где имеются перспективы снижения перегруженности дорог при одновременном улучшении показателей в плане энергопотребления и уровня выбросов в расчете на тонно-километр.

На Конференции были рассмотрены ключевые аспекты развития сектора внутреннего водного транспорта, включая следующие³⁶:

- скоординированное развитие внутренних водных путей на национальном и региональном уровнях;
- внутренний водный транспорт в глобальном масштабе;
- крупные международные проекты инвестирования во внутренние водные пути;
- занятость в сфере внутреннего судоходства и обучение в этой области;
- сокращение выбросов углерода («углеродного следа») во внутреннем судоходстве и активизация действий в ответ на изменение климата;
- законодательная база для внутреннего водного транспорта и правовые документы ООН.

Принятая на Конференции Декларация была подписана 14 странами, а позднее к ней присоединились еще четыре страны³⁷. Подписавшие ее министры признали важность внутреннего судоходства для европейской экономики и его позитивное влияние на устойчивость.

В европейском масштабе внутренний водный транспорт рассматривается как важная составная часть тщательно сбалансированной логистической цепочки. ВВТ отвечает самым высоким стандартам в плане экономичности, энергоэффективности, надежности и общей безопасности. Для него характерны практически полное отсутствие перегруженности и весьма низкие уровни выбросов в расчете на тонно-километр. Кроме того, министры особо подчеркнули позитивную роль ВВТ в борьбе с изменением климата.

Министры предложили создать и поддерживать нормативно-правовую базу, направленную на повышение эффективности внутреннего водного транспорта. Этого целесообразнее всего добиваться по линии двусторонних и многосторонних договоров и соглашений в контексте поддержания стратегического диалога, а также обмена

³⁵ ЕЭК ООН, 2018 год, Международная конференция на уровне министров «Внутреннее судоходство объединяет», www.unece.org/trans/areas-of-work/inland-water-transport/meetings/inland-water-transport/meeting/2018/international-ministerial-conference-connecting-by-inland-navigation/doc.html.

³⁶ www.unece.org/info/media/news/transport/2018/international-ministerial-conference-to-focus-on-how-to-unlock-potential-of-connecting-by-inland-navigation/doc.html.

³⁷ Декларация министров, принятая на Международной конференции на уровне министров по внутреннему водному транспорту Вроцлав, 18 апреля 2018 года, www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2018/sc3/Ministerial-declaration_e.pdf.

передовой практикой в области ВВТ. Они далее предложили тем странам, которые не имеют достаточной нормативной базы, согласиться на использование международных конвенций Организации Объединенных Наций, касающихся данного сектора.

Министры подчеркнули высокую конкурентоспособность ВВТ с точки зрения безопасности, эффективности и надежности, равно как его колоссальный потенциал в рамках комплексной логистической цепочки, что позволяет уменьшить долю автомобильного транспорта при перевозке больших объемов грузов на дальние расстояния. И, с тем чтобы в полной мере воспользоваться преимуществами ВВТ, ключевое значение приобретает мультимодальность, способная снизить перегруженность, уровень выбросов и энергопотребление. Для достижения своей пиковой эффективности внутреннее судоходство в значительной степени зависит от надежной и доступной инфраструктуры. Поэтому предпосылкой успеха мультимодальных перевозок является скоординированное развитие и поддержание в работоспособном состоянии инфраструктуры водных путей, доказавшей в масштабах всей Европы свою устойчивость к изменению климата.

Министры также признали важность модернизации европейского флота ВВТ для безопасности и эффективности судоходства и охраны окружающей среды. Министры призвали участников отрасли инвестировать в новые технологии, способствующие повышению уровня навигационной безопасности, например альтернативные движительные комплексы, и снижению масштабов экологического воздействия («экологического следа») флота, такие как РИС и автоматизация. Переоборудования существующего флота может оказаться недостаточно для достижения желаемого уровня модернизации. При необходимости должны быть разработаны новые типы судов.

Наконец, министры призвали к повышению привлекательности сектора как вида транспорта, а также для плавсостава судов ВВТ. В логистических цепочках внутреннему судоходству – ввиду присущих ему географических ограничений и довольно слабого знакомства с ним со стороны лиц, принимающих решения в области логистики, – все еще отводится незначительная роль. Для обеспечения такой информированности и получения широкого признания в качестве жизнеспособного звена транспортной цепочки ВВТ должен восприниматься как безопасный, надежный и доступный вид транспорта. Создание же такой репутации зависит от самой отрасли. Вместе с тем различным видам транспорта должны быть обеспечены равные условия игры, и в этом направлении странам и рекомендуется действовать.

Для повышения привлекательности сектора как рынка труда надлежит обеспечить современный уровень образования и профессиональной подготовки, отвечающих самым высоким стандартам, с тем чтобы молодые люди рассматривали работу на европейских реках в качестве реальной возможности для карьеры. Необходимо также способствовать облегчению мобильности работников сферы ВВТ путем более широкого признания свидетельств профессиональной квалификации.

По состоянию на ноябрь 2018 года Декларацию министров подписали следующие страны: Австрия, Беларусь, Бельгия, Болгария, Германия, Китай, Люксембург, Нидерланды, Польша, Португалия, Российская Федерация, Румыния, Словакия, Таиланд, Украина, Хорватия, Чешская Республика и Швейцария.

22 февраля 2019 года КВТ на своей восьмидесятой первой сессии принял резолюцию № 265 «Содействие развитию внутреннего водного транспорта» в поддержку Декларации министров, принятой во Вроцлаве (ECE/TRANS/288, приложение III).