



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

Женева, 6–8 ноября 2019 года

Пункт 3 b) предварительной повестки дня

**Текущее положение и тенденции в области внутреннего
водного транспорта: мероприятия высокого уровня,
имеющие отношение к европейскому внутреннему
водному транспорту****Итоги мероприятий высокого уровня, посвященных
европейскому внутреннему водному транспорту,
принятые в 2018 году****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. Рабочая группа по внутреннему водному транспорту, возможно, пожелает принять к сведению итоги конференций на уровне министров, которые состоялись в 2018 году и были посвящены знаковым датам развития речного судоходства в Европе: а) декларацию министров «150 лет Мангеймского акта – движущей силы динамичного внутреннего водного транспорта», принятую на шестом конгрессе Центральной комиссии по судоходству на Рейне (ЦКСР) (Мангейм (Германия), 17 октября 2018 года), которая была передана секретариатом ЦКСР (приложение I); б) коммюнике Конференции министров по случаю семидесятой годовщины подписания Белградской конвенции (Белград, 29 июня 2018 года), которое было передано секретариатом Дунайской комиссии (приложение II).



Приложение I

Мангеймская декларация «150 лет Мангеймского акта – движущей силы динамичного внутреннего водного транспорта»

**Конгресс Центральной комиссии судоходства по Рейну,
17 октября 2018 года**

Министры внутреннего судоходства Королевства Бельгия, Федеративной Республики Германия, Нидерландов, Французской Республики и Швейцарской Конфедерации встретились в Мангейме 17 октября 2018 года в ознаменование 150-й годовщины подписания пересмотренного Акта о судоходстве по Рейну («Мангеймского акта») и приняли следующую декларацию в отношении «Базельской декларации» от 16 мая 2006 года и Стратегии развития Рейна Центральной комиссии судоходства по Рейну от 2017 года:

1. Мы признаем Мангеймский акт и закрепленные в нем принципы и подчеркиваем основополагающее значение Мангеймского акта для процветания экономики и внутреннего судоходства в бассейне реки Рейн.

Мы подтверждаем центральную роль Мангеймского акта в плодотворном сотрудничестве для обеспечения судоходства по Рейну и по вопросам внутреннего судоходства между прибрежными государствами и Бельгией в рамках Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР) и готовы предоставить ЦКСР соответствующие финансовые ресурсы.

Мы приветствуем ведущую и новаторскую роль ЦКСР в качестве центра передового опыта для Рейна и внутреннего судоходства в Европе и хотели бы развивать этот опыт.

2. Мы поддерживаем конструктивное сотрудничество между ЦКСР и Европейским союзом (ЕС), другими речными комиссиями, Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций, объединениями, признанными ЦКСР, и всеми другими участниками внутреннего судоходства.

Мы приветствуем ценный вклад, который все участники вносят в процесс устойчивого экологического, социального и экономического развития внутреннего судоходства.

3. Мы подчеркиваем центральную роль Европейского комитета по разработке стандартов в области внутреннего судоходства (КЕСНИ) в качестве органа, осуществляющего эффективную инновационную и практическую деятельность, и приветствуем давно назревшее расширение сферы его ведения.

Мы стремимся к достижению прочного партнерства между КЕСНИ и ЕС на основе долгосрочного механизма совместного финансирования.

4. Мы подчеркиваем необходимость принятия современных, достижимых и согласованных норм в области экологии и безопасности на Рейне и во внутреннем судоходстве.

В целях дальнейшего повышения экологической устойчивости внутреннего судоходства мы поручаем ЦКСР разработать дорожную карту, которая позволит:

- сократить к 2035 году выбросы парниковых газов на 35% по сравнению с 2015 годом,
- сократить к 2035 году выбросы загрязнителей по меньшей мере на 35% по сравнению с 2015 годом,
- в значительной мере ликвидировать выбросы парниковых газов и других загрязнителей к 2050 году.

Мы указываем на необходимость новых финансовых инструментов для достижения этих экологических целей и поручаем ЦКСР возглавить эту работу.

5. Мы призываем ЦКСР активно продолжать внедрение цифровых технологий, автоматизации и других современных технологий, тем самым способствуя повышению конкурентоспособности, безопасности и устойчивости внутреннего судоходства.

6. Мы хотели бы усилить роль внутреннего судоходства в качестве экономически значимого вида транспорта с высоким потенциалом для развития и инноваций.

В этой связи мы поручаем ЦКСР:

- совместно с государствами-участниками обеспечить более быструю и эффективную обработку грузов, доставляемых судами внутреннего плавания, в морских портах,
- ускорить интеграцию внутреннего судоходства в цифровую и мультимодальную логистические цепочки,
- работать над улучшением координации между национальными программами развития и представлять прозрачную информацию об этих программах.

7. Мы осознаем важность наличия хорошо подготовленного судового персонала, а также проблему, которая связана с необходимостью обеспечить в ближайшем будущем замену все возрастающему числу сотрудников, покидающих работу в силу возраста.

Мы поручаем ЦКСР:

- разработать современные и гибкие регламенты работы экипажей, которые учитывают также социальные вопросы и быстро меняющиеся условия труда на борту и на берегу в результате внедрения новых технологий,
- прилагать еще более активные усилия для повышения привлекательности карьеры во внутреннем судоходстве, например путем проведения целенаправленных рекламных кампаний.

8. Мы поручаем ЦКСР представить доклад о прогрессе в достижении этих целей в 2023 году.

Настоящая Совместная декларация подписана в Мангейме 17 октября 2018 года в пяти экземплярах на немецком, английском, французском и голландском языках, причем тексты на всех языках имеют равную силу.

Приложение II

Коммюнике Конференции министров по случаю семидесятой годовщины подписания Белградской конвенции

Дунайская комиссия – укрепление партнерства в области свободного судоходства по Дунаю

Белград, Республика Сербия, 29 июня 2018 года

29 июня 2018 года в Белграде, во Дворце Сербии, состоялась конференция министров по случаю 70-й годовщины подписания Конвенции о режиме судоходства на Дунае, чаще известной как Белградская конвенция. После этой конференции состоялось юбилейное, девяностое, совещание Дунайской комиссии. 28 июня 2018 года, в преддверии конференции министров, Республика Сербия, как принимающая сторона всего мероприятия, организовала и открыла выставку под названием «70 лет Белградской конвенции» во Дворце Сербии.

Дунайская конференция в Белграде, в которой приняли участие 163 представителя государственных делегаций, а также 83 аккредитованных журналиста, начала свою работу 30 июля 1948 года. В ходе Конференции были достигнуты существенные договоренности по новому режиму судоходства по Дунаю. Белградская конвенция восстановила свободу судоходства. Применение этой конвенции способствовало улучшению экономических и культурных связей, а также укреплению доверия между расположенными по Дунаю странами. Новая конвенция, впервые в истории судоходства на Дунае, устанавливала единый режим судоходства с общими правилами движения, а также предусматривала единый регулирующий орган для всего Дуная. Первая статья Белградской конвенции гарантирует свободу судоходства по Дунаю и отсутствие дискриминации в части портовых сборов для торговых судов и товаров всех государств «на основе равенства в отношении портовых и навигационных сборов и условий торгового судоходства». Белградская конвенция была принята 18 августа 1948 года, на последней сессии Конференции, и вступила в силу 11 мая 1949 года.

Если принять во внимание сложность исторических обстоятельств, которые сопровождали подписание Конвенции о режиме судоходства на Дунае и создание Дунайской комиссии (ДК), а также тот факт, что Конвенция остается в силе и действует до сих пор, то становится очевидным масштаб изменений, которые произошли на Дунае благодаря Белградской конференции 1948 года. Преимущество режима свободного судоходства тянется с далеких времен – 1815, 1856 и 1921 годов, а принцип «Дунай – река сотрудничества» лег в основу семи десятилетий существования Дунайской комиссии и действия Белградской конвенции. Именно поэтому 1948 год, представляющий собой поворотный пункт для судоходства по Дунаю в новейшей истории, помещен на герб ДК рядом с символикой речного судоходства.

Сегодня Дунайская комиссия насчитывает 11 стран-членов: Федеративная Республика Германия, Австрийская Республика, Республика Болгария, Республика Хорватия, Венгрия, Республика Молдова, Румыния, Российская Федерация, Республика Сербия, Словацкая Республика и Украина. В начале XXI-го века ДК приступила к тесному сотрудничеству с государствами-наблюдателями, которых к настоящему времени насчитывается десять. Начиная с 2001 года этот статус был предоставлен Турецкой Республике, Французской Республике, Королевству Нидерландов, Чешской Республике, Греческой Республике, Королевству Бельгия, бывшей югославской Республике Македония, Грузии, Республике Кипр и Черногории. Кроме того, в заседаниях ДК принимают участие представители важных

международных организаций: Европейской комиссии (ЕК), Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР), Международной комиссии по охране реки Дунай (МКОРД), Международной комиссии по бассейну реки Сава (МКБРС), Мозельской комиссии и Организации черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС).

Современные тенденции в странах Европы привели к необходимости актуализировать отдельные статьи Белградской конвенции и привести их в соответствие с новыми условиями в транспортном секторе.

На шестидесятой сессии ДК в 2002 году с согласия государств-членов была возобновлена работа подготовительного комитета дипломатической конференции в свете пересмотра Конвенции о режиме судоходства на Дунае в соответствии с новыми геополитическими реалиями, но по-прежнему на основе принципов недискриминации и взаимной выгоды договаривающихся сторон, уважения суверенных прав и экономических интересов государств. Этот процесс пересмотра продолжается.

Ввиду новых политических, экономических и экологических задач государства – члены ДК и все соответствующие заинтересованные стороны стремятся коллективно повышать безопасность и надежность путем совершенствования общих правил судоходства по Дунаю. Следует сообща подойти к процессу перераспределения перевозок по видам транспорта и отвести особое место внутренним водным путям. Дальнейшее развитие ДК, 70-й юбилей которой отмечается сегодня, в 2018 году, в Белграде, следует рассматривать в свете новых идей и в контексте меняющихся политических обстоятельств.

Учитывая всеобщее стремление превратить Дунай в единое транспортное, культурное и природное пространство, активное участие ДК в реализации проектов по улучшению условий судоходства по Дунаю при соблюдении всех требований в плане охраны окружающей среды является императивом для дальнейшего развития стран Дунайского бассейна. В этом смысле ДК, которая традиционно играет весомую роль в области судоходства и в плане укрепления сотрудничества с другими организациями, содействует продвижению водного транспорта в качестве безопасного, экологически чистого и экономически эффективного вида транспорта. Государства – члены ДК поощряют мультимодальность и сбалансированное развитие всех видов транспорта, поскольку европейские внутренние водные пути международного значения должны быть полностью интегрированы в Европейскую транспортную сеть.

Все заинтересованные стороны оказывают поддержку необходимым инвестициям в развитие речной инфраструктуры (за исключением строительства, реконструкции, модификации или частичного либо полного сноса любых построенных объектов инфраструктуры, которые могут привести к неоправданному негативному воздействию на окружающую среду), включая водные пути, порты, модернизацию флота, переход на цифровые технологии и организацию подготовки, совершенствование административных процедур и внедрение и использование интеллектуальных транспортных систем, которые обеспечивают экологические преимущества внутреннего водного транспорта и устойчивость к изменению климата, тем самым сохраняя Дунай в качестве одной из фундаментальных основ общего европейского дома.