



**Европейская экономическая
комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по внутреннему
водному транспорту

Шестьдесят шестая сессия
Женева, 12–14 октября 2022 года
Пункт 3 предварительной повестки дня
Содействие развитию контейнерных перевозок
по внутренним водным путям

**Европейская экономическая
комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по интермодальным
перевозкам и логистике

Шестьдесят пятая сессия
Женева, 19–21 октября 2022 года
Пункт 4 с) предварительной повестки дня
Протокол о комбинированных перевозках
по внутренним водным путям
к Европейскому соглашению о важнейших
линиях международных комбинированных
перевозок и соответствующих объектах:
осуществление Протокола

**Согласование «Европейского соглашения о важнейших
внутренних водных путях международного значения»
и «Протокола о комбинированных перевозках
по внутренним водным путям к Европейскому
соглашению о важнейших линиях международных
комбинированных перевозок и соответствующих
объектах»**

Записка секретариата

I. Мандат

1. Настоящий документ представлен в соответствии с предлагаемым бюджетом по программам на 2022 год, часть V «Региональное сотрудничество в целях развития», раздел 20 «Экономическое развитие в Европе», программа 17 «Экономическое развитие в Европе» (A/76/6 (разд. 20), пункт 20.76).
2. На своей шестьдесят четвертой сессии Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) признала растущее расхождение между:
 - Европейским соглашением о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) и
 - Протоколом о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Европейскому соглашению о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (Протокол к СЛКП).



3. WP.24 поручила секретариату организовать — совместно с секретариатом Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3) — конференцию по данному вопросу, если это возможно, в 2022 году (ECE/TRANS/WP.24/149, пункт 37).

4. На своей шестидесятой сессии Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) поддержала это предложение. Она решила провести на шестьдесят шестой сессии SC.3 совместное совещание SC.3/WP.24 «за круглым столом», посвященное содействию согласованию СМВП и Протокола к СЛКП, а также рабочее совещание на тему «Развитие контейнерных перевозок по внутренним водным путям» (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/120, пункты 38–40).

5. В настоящем документе представлены а) обзор текущего состояния обоих правовых документов, б) существующие расхождения между перечнями водных путей и портов, включенных в оба соглашения, и с) предлагаемые темы для рассмотрения на совещании «за круглым столом».

II. Текущее состояние правовых документов

6. Текущее состояние СМВП и Протокола к СЛКП стало объектом особого внимания участников рабочего совещания на тему «Создание прочной международной нормативно-правовой базы, направленной на повышение эффективности и безопасности внутреннего водного транспорта», состоявшегося 23 июня 2021 года в ходе пятьдесят девятой сессии SC.3/WP.3 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/118, пункты 11 и 12). Среди возможностей укрепления международной нормативно-правовой базы были названы: а) увеличение числа Договаривающихся сторон среди стран с международными водными путями, б) последовательное соблюдение правовых положений на национальном уровне и с) внедрение эффективных инструментов мониторинга осуществления.

7. По состоянию на июль 2022 года насчитывалось:

- 17 подписавших государств и 19 Договаривающихся сторон СМВП;
- 15 подписавших государств и 9 Договаривающихся сторон Протокола к СЛКП.

Таблица 1

Подписавшие государства и Договаривающиеся стороны СМВП и Протокола к СЛКП

	Австрия	Беларусь	Босния и Герцеговина	Болгария	Хорватия	Чехия	Дания	Финляндия	Франция	Германия	Греция	Венгрия	Италия	Литва	Люксембург	Нидерланды	Польша	Португалия	Республика Молдова	Румыния	Российская Федерация	Сербия	Словакия	Швейцария	Украина
СМВП	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Протокол к СЛКП	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

Примечания:

- Договаривающаяся сторона
- Подписавшее государство

8. Поправки к СМВП вступили в силу¹:
- 21 августа 2000 года: протокол о внесении исправлений в первоначальный текст (уведомление депозитария C.N.579.2000.TREATIES-4);
 - 1 июня 2007 года: поправки к Соглашению и приложениям I–III (уведомления депозитария C.N.161.2006.TREATIES-1 и C.N.245.2007.TREATIES-1);
 - 29 ноября 2006 года: поправки к приложениям I–III (уведомления депозитария C.N.163.2006.TREATIES-2, C.N.164.2006.TREATIES-3, C.N.670.2006.TREATIES-4 и C.N.671.2006.TREATIES-4);
 - 31 января 2008 года: поправки к приложениям I и II (уведомления депозитария C.N.946.2006.TREATIES-2 и C.N.1039.2007.TREATIES-1);
 - 15 октября 2009 года: поправки к приложениям I и II (уведомления депозитария C.N.15.2009.TREATIES-1 и C.N.424.2009.TREATIES-2);
 - 15 октября 2013 года: поправки к приложениям I и II (уведомления депозитария C.N.18.2013.TREATIES-XI.D.5 и C.N.434.2013.TREATIES-XI.D.5);
 - 7 ноября 2014 года: поправки к статьям 12, 13 и 14 (уведомления депозитария C.N.533.2013.TREATIES-XI.D.5 и C.N.517.2014.TREATIES-XI.D.5);
 - 6 ноября 2018 года: поправки к приложениям I и II (уведомления депозитария C.N.56.2018.TREATIES-XI.D.5 и C.N.377.2018.TREATIES-XI-D-5).
9. Поправки к Протоколу к СЛКП — его приложениям I и II — вступили в силу 29 декабря 2016 года (уведомления депозитария C.N.100.2016.TREATIES-XI-E-2-а и C.N.713.2016.TREATIES-XI.E.2).

III. Расхождения между двумя правовыми документами

10. В Протоколе к СЛКП перечисляются внутренние водные пути и порты, которые также входят в состав оговоренной в СМВП сети водных путей категории E. В этом отношении изменения, вносимые в те участки сети водных путей категории E, которые упоминаются в Протоколе к СЛКП, но не сопровождаемые изменениями, вносимыми в последний, приводят к расхождениям между двумя документами. Кроме того, следствием обновлений, которые СМВП претерпело с 2007 года, стало появление различий между приложениями I и II обоих документов. Поэтому в 2015 году обеим рабочим группам было предложено рассмотреть все различия, имеющиеся между СМВП и Протоколом к СЛКП (ECE/TRANS/SC.3/2015/3-ECE/TRANS/WP.24/2015/12), которые легли в основу внесения в 2016 году поправок в Протокол к СЛКП.

11. В таблице 2 ниже приводятся расхождения, являющиеся результатом поправок к СМВП, которые вступили в силу 6 ноября 2018 года (см. ECE/TRANS/SC.3/2017/3). Эти расхождения представлены в разделе III документа ECE/TRANS/WP.24/2019/2, который был опубликован в 2019 году. Они были рассмотрены WP.24 на ее шестьдесят второй сессии, в ходе которой Рабочая группа предложила Договаривающимся сторонам Протокола к СЛКП рассмотреть вопрос относительно официального предложения по поправкам в целях согласования на ее будущих сессиях текста СМВП с Протоколом к СЛКП. За время подготовки настоящего документа предложения по поправкам к Протоколу к СЛКП в секретариат не поступали. Существующие расхождения выделены в тексте курсивом. В таблице 2 также предлагаются необходимые согласования.

¹ Сводный вариант СМВП размещен в качестве неофициального документа по адресу <https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2019/sc3/ECE-TRANS-120r4efr.pdf>.

Таблица 2
Расхождения между СМВП и Протоколом к СЛКП

СМВП		Протокол к СЛКП	
E 80-08	Река Драва до порта Неметин	C-E 80-08	Драва (от устья до Осиека) Необходимое согласование: вместо «Осиека» вставить «порта Неметин».
E 80-09	Дунай — Килийское гирло	C-E 80-09	Дунай — Килийский рукав Необходимое согласование: вместо «Kilia arm» вставить «Kiliiske Mouth» (только на английском языке) и «Bras de Kiliiske» (только на французском языке).
P 40-09	Днепр (Днепр, 393,0 км)	C-P 40-09	Днепропетровск (Днепр, 393,0 км) Необходимое согласование: заменить «Днепропетровск» на «Днепр».
P 50-02	Подпорожье (Волго-Балтийский водный путь, 1054,0 км) ³	C-P 50-02	Санкт-Петербург, речной порт (река Нева, 1385,0 км) ^{2/}
P 50-03	Череповец (Волго-Балтийский водный путь, 540,0 км) ³	C-P 50-03	Подпорожье (Волго-Балтийский водный путь, 1054,0 км) ^{2/}
P 50-04	Ярославль (Волга, 520,0 км) ³	C-P 50-04	Череповец (Волго-Балтийский водный путь, 540,0 км) ^{2/}
P 50-05	Нижний Новгород (Волга, 905,0 км) ³	C-P 50-05	Ярославль (Волга, 520,0 км) ^{2/}
P 50-06	Казань (Волга, 1311,0 км) ³	C-P 50-06	Нижний Новгород (Волга, 905,0 км) ^{2/}
P 50-07	Ульяновск (Волга, 1528,0 км) ³	C-P 50-07	Казань (Волга, 1311,0 км) ^{2/}
P 50-08	Самара (Волга, 1738,0 км) ³	C-P 50-08	Ульяновск (Волга, 1528,0 км) ^{2/}
P 50-09	Саратов (Волга, 2165,0 км) ³	C-P 50-09	Самара (Волга, 1738,0 км) ^{2/}
P 50-10	Волгоград (Волга, 2551,0 км) ³	C-P 50-10	Саратов (Волга, 2165,0 км) ^{2/}
P 50-11	Астрахань, морской порт (Волга, 3051,0 км)	C-P 50-11	Волгоград (Волга, 2551,0 км) ^{2/}
		C-P 50-12	Астрахань, морской порт (Волга, 3051,0 км) ^{2/}
			Необходимое согласование: исключить C-P 50-02 «Санкт-Петербург, речной порт (река Нева, 1385,0 км)» и изменить нумерацию «C-P 50-03 — C-P 50-12» на «C-P 50-02 — C-P 50-11».
			Примечание: Были использованы измененные описания для портов C-P 50-03 и C-P 50-06 — C-P 50-12.
P 50-02-02	Москва, Южный порт (канал им. Москвы, 0,0 км, река Москва, 151,0 км от ее впадения в реку Ока) ³	C-P 50-02-02	Москва, Западный порт (канал им. Москвы, 32,0 км) ^{2/}
		C-P 50-02-03	Москва, Южный порт (канал им. Москвы, 0,0 км, река Москва, 151,0 км от ее впадения в реку Ока)
			Необходимое согласование: исключить «C-P 50-02-02» и изменить нумерацию «C-P 50-02-03» на «C-P 50-02-02».
P 80-09-02	Килия (Дунай — Килийское гирло, 47,0 км)	C-P 80-09-02	Килия (Дунай — Килийский рукав, 47,0 км) Необходимое согласование: вместо «Kilia arm» вставить «Kiliiske Mouth» (только на английском языке) и «Bras de Kiliiske» (только на французском языке).

<i>СМВП</i>	<i>Протокол к СЛКП</i>
Р 80–09–03 Усть-Дунайск (Дунай — <i>Килийское гирло</i> , 1,0 км) ⁴	С-Р 80-09-03 Усть-Дунайск (Дунай — <i>Килийский рукав</i> , 1,0 км) Необходимое согласование: вместо «Kilia arm» вставить «Kiliiske Mouth» (только на английском языке) и «Bras de Kiliiske» (только на французском языке) и добавить сноску.
³ Расстояние от Московского Южного порта.	^{2/} Расстояние от Южного порта Москвы.
⁴ Навигация в акватории гавани запрещена.	

12. Кроме того, с учетом изменений, произошедших с 1997 года, может потребоваться обновление перечня стран в приложении I к Протоколу к СЛКП.

13. Протокол к СЛКП, будучи составной частью соглашений Организации Объединенных Наций, касающихся инфраструктуры, нуждается в обновлениях, призванных отразить существующие реалии, включая планы развития сети. Кроме того, поскольку Протокол тесно увязан с СМВП (см. пункт 10 выше), изменения, вносимые в СМВП, но не отраженные в Протоколе к СЛКП, делают последний неточным, что способно подорвать цель, ради которой он был разработан. Ввиду имеющихся расхождений механизм, используемый в рамках СМВП для мониторинга развития сети СМВП, уже не может служить для данной цели в случае Протокола к СЛКП. Поэтому — в целях исправления сложившейся ситуации — любая из Договаривающихся сторон Протокола к СЛКП, согласно статье 14 Протокола, должна представить WP.24 соответствующее предложение по поправкам.

IV. Темы для обсуждения на совещании «за круглым столом»

14. При разработке Протокола к СЛКП страны Европейской экономической комиссии (ЕЭК) преследовали цель содействовать облегчению растущего объема международных грузовых перевозок и в то же время желали уменьшить неблагоприятные последствия таких перевозок для окружающей среды. На момент принятия Протокола к СЛКП страны ЕЭК были убеждены, что комбинированные перевозки по внутренним водным путям и по отдельным прибрежным маршрутам будут играть важную роль, в частности, на некоторых европейских транспортных коридорах.

15. Однако спустя более 20 лет Протокол к СЛКП насчитывает лишь девять Договаривающихся сторон. Поэтому представляется, что потенциал этого документа по-настоящему не был задействован.

16. Принимая во внимание растущую потребность в:

а) уменьшении негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье человека, а также

б) обеспечении устойчивого развития транспорта, например путем перехода на более энергоэффективные виды транспорта,

надлежит эффективным образом задействовать весь потенциал Протокола к СЛКП.

17. С учетом вышеизложенного организуется совещание «за круглым столом», преследующее следующие цели:

- изучить пути использования Протокола к СЛКП для содействия перераспределению комбинированных перевозок с автомобильного в пользу внутреннего водного транспорта;

- обеспечить скоординированное развитие водных путей за счет увеличения объема комбинированных перевозок, равно как подчеркнуть роль водных путей в стимулировании интермодальных перевозок и значимость Протокола к СЛКП для развития внутреннего водного и интермодального транспорта;
- обеспечить согласование СМВП и Протокола к СЛКП;
- содействовать присоединению к обоим документам.

18. В ходе совещания «за круглым столом» участники, возможно, пожелают обсудить следующие темы:

- потенциальные возможности комбинированных перевозок по внутренним водным путям;
- существующие препятствия, мешающие странам присоединиться к Протоколу к СЛКП, и пути их преодоления;
- препятствия на пути эффективного соблюдения правовых положений на национальном уровне;
- передовая практика и извлеченные уроки;
- совместное администрирование обоих документов со стороны их Договаривающихся сторон и/или по линии рабочих групп SC.3 и WP.24, когда это уместно;
- эффективное использование инструментов мониторинга.

19. Обе рабочие группы, возможно, пожелают рассмотреть следующие шаги и, в частности, а) одобрить проект резолюции Комитета по внутреннему транспорту «Содействие развитию контейнерных перевозок по внутренним водным путям»² и б) принять и продвигать «дорожную карту» по ратификации, принятию, утверждению Протокола к СЛКП и присоединению к нему³.

² См. ECE/TRANS/SC.3/2022/2–ECE/TRANS/WP.24/15.

³ См. ECE/TRANS/SC.3/2022/3–ECE/TRANS/WP.24/16.