



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.3/2000/8/Add.1
9 August 2000

Original: RUSSIAN

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту
(Сорок четвертая сессия, 17-19 октября 2000 года,
пункт 5 повестки дня)

**ОБМЕН ИНФОРМАЦИЕЙ О МЕРАХ, НАПРАВЛЕННЫХ НА
СТИМУЛИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗОК ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ**

Добавление 1

Представлено правительством Украины

1. Делегация Украины поддерживает идею принятия Комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК ООН резолюции о содействии развитию внутреннего водного транспорта, проект который изложен в документе TRANS\SC.3\1999\14.
2. Вместе с тем, представляется целесообразным внести в проект резолюции следующие изменения:
3. Неотъемлемой частью Венской декларации, принятой на Региональной конференции по транспорту и окружающей среде в ноябре 1997 г., является приложение к этой декларации – Программа совместных действий. Поэтому в преамбуле резолюции при ссылке на Венскую декларацию должны быть указаны два документа в следующей уточненной редакции (концовка фразы) : « ... (Вена, 12-14 ноября 1997 года, документы ECE\RCTE\CONF.\2\FINAL и ECE\RCTE\CONF.3\FINAL) ».
4. Учитывая особое значение сотрудничества Дунайской Комиссии и заинтересованных европейских стран в рамках программы TINA в целях создания и развития Панъевропейского транспортного коридора YII (р. Дунай), в преамбуле резолюции необходимо будет указать тот документ, который, возможно, будет принят по данной проблеме к моменту рассмотрения резолюции на очередной сессии Комитета по внутреннему транспорту. Наиболее вероятно, что это будет подготовленный при участии Секретариата TINA Меморандум о понимании развития Панъевропейского транспортного коридора YII (р. Дунай), который подлежит подписанию министрами транспорта придунайских и других заинтересованных стран.
5. Необходимо уточнить формулировку той части преамбулы резолюции, которая начинается со слов «сознавая при этом серьезные трудности ...».
6. Логически более последовательной и более точной представляется следующее начало фразы: *«сознавая при этом серьезные трудности, с которыми сталкиваются операторы внутреннего судоходства в ходе международных перевозок из-за различий в инфраструктуре и технических параметрах водных путей, правовом и административном регулировании и организации перевозок, и тот факт, что на сети внутренних водных путей категории E ...»* (далее по тексту).
7. В пункте 1 раздела резолюции, начинающегося со слова «предлагает», фразу «привести к созданию единого режима судоходства в части технических требований безопасности на всей сети» необходимо заменить на следующую очевидно более правильную формулировку: *«привести к унификации технических требований и требований безопасности судоходства на всей сети»*.
8. Известно, что корректировка приложения к Пересмотренной резолюции № 17 и ЕПСВВП уже на протяжении длительного времени занимает значительное место в деятельности Рабочей группы SC.3\WP.3. Пересмотр и совершенствование указанных двух документов, по крайней мере, в видимой перспективе представляются процессом непрерывным. Поэтому начало пункта 1 («ускорить ее деятельность по пересмотру Рекомендаций ...») не соответствует реальной ситуации. Речь скорее должна идти о

совершенствовании системы пересмотра рассматриваемых документов, на что украинская делегация уже обращала внимание на сессиях Рабочей группы SC.3\WP.3.

9. В связи с этим предлагается следующее начало пункта 1 : *«рассмотреть возможность совершенствования ее деятельности по пересмотру Рекомендаций ...»*.
10. Украинская сторона поддерживает высказанное на 43-ей сессии Рабочей группы SC.3 мнение представителя Нидерландов о том, что в разделе резолюции, начинающегося со слов *«предлагает Рабочей группе»*, пункт 2 является лишним, ибо SC.3 не должна контролировать самоочевидный процесс осуществления Соглашения СМВП правительствами стран, участвующих в этом соглашении.
11. «Синяя книга» содержит перечень всех узких мест и недостающих звеньев, которые правительства европейских стран сочли необходимым обозначить. Поэтому непонятен пункт 3 раздела резолюции, начинающейся со слов *«предлагает Рабочей группе»*.
12. Если речь идет о простой выборке перечня узких мест и недостающих звеньев из текста «Синей книги», то такая работа представляется ненужной.
13. Смысл имеет только анализ этого перечня для оценки его соответствия задаче создания Единой сети европейских внутренних водных путей, что и следовало бы отразить в проекте резолюции. Поэтому предлагается следующая вставка в середину текста пункта 3 : *« ... с тем, чтобы оценить его соответствие задаче создания Единой сети европейских внутренних водных путей и привлечь внимание правительств ...»*.
14. Концовку пункта 4 рассматриваемого раздела резолюции представляется возможным изложить в редакции : *« ... для всех операторов внутреннего судоходства из государств, на которые распространяется договоренность»*, если только в словах «являющихся выходцами» не заложен иной смысл (какой?).
15. В разделе резолюции, начинающемся со слов *«просит правительства – члены»*, пункт 1 носит слишком обязательный характер по отношению к правительствам. Представляется более приемлемой формулировка : *«чи государства еще не стали сторонами Соглашения СМВП, а также Протокола о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Соглашению СЛКП, рассмотреть возможность присоединения к указанным Соглашению СМВП и Протоколу»*.
16. Поскольку принятие мер, направленных на осуществление положений Соглашения СМВП, является для государств, участвующих в этом соглашении, само собой разумеющейся обязанностью, пункт 2 рассматриваемого раздела резолюции представляется лишним – в этом вопросе можно согласиться с позицией делегации Нидерландов на 43-й сессии Рабочей группы SC.3 (документ TRANS\SC.3\151, пункт 18).
17. К моменту принятия рассматриваемой резолюции на сессии Комитета по внутреннему транспорту может отпасть необходимость включения в резолюцию пункта 3 относительно восстановления судоходства на югославском участке Дуная либо может возникнуть

потребность в уточнении формулировки в зависимости от реальной ситуации на момент принятия резолюции.

18. Судовладельцы часто испытывают трудности, связанные не только с прохождением пограничного, но и других видов контроля (фитосанитарный и проч.) в международном судоходстве на внутренних водных путях. Поэтому в пункте 4 рассматриваемого раздела резолюции предлагает следующее уточнение : « ... *проведение пограничного и иного контроля ...* ».

19. По смыслу последнего предложения проекта резолюции Рабочая группа SC.3 наделяется функциями надзора (контроля) за осуществлением резолюции. Об отношении к такой трактовке функций SC.3 уже сказано выше (см. пункт 6). Поэтому предлагается следующая формулировка последнего предложения резолюции : « *предлагает Рабочей группе по внутреннему водному транспорту информировать Комитет по внутреннему транспорту о ходе выполнения резолюции* ».

20. Можно при этом определить периодичность представления информации Комитету по внутреннему транспорту – ежегодно, один раз в 2 года и т.д. Это предлагается согласовать на 44-й сессии Рабочей группы SC.3.
