



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

Пятьдесят четвертая сессия

Женева, 13–15 октября 2010 года

Пункт 3 предварительной повестки дня

Обмен информацией о мерах, направленных на стимулирование перевозок по внутренним водным путям

Меры, направленные на стимулирование перевозок по внутренним водным путям, которые принимаются речными комиссиями

Записка секретариата

I. Введение

1. В целях содействия деятельности речных комиссий в регионе Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), а также облегчения координации и сотрудничества между комиссиями и Рабочей группой по внутреннему водному транспорту (SC.3) секретариат представляет ниже краткий доклад о работе и задачах, выполненных речными комиссиями, в том виде, в котором они были изложены в ходе их последних пленарных сессий в 2010 году.

2. Настоящий доклад был составлен в тесном сотрудничестве с секретариатами Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР), Дунайской комиссии (ДК), Мозельской комиссии (МК) и Международной комиссии по бассейну реки Сава (КС).

II. Центральная комиссия судоходства по Рейну

3. ЦКСР провела свою последнюю пленарную сессию 2 июня 2010 года. Под руководством делегации Бельгии, которая выполняла функции Председателя, ЦКСР рассмотрела различные вопросы, касающиеся улучшения условий судоходства по Рейну, и в частности экономическую ситуацию в области рейнского судоходства, введение в действие на Рейне автоматической идентификацион-

ной системы (АИС) и руководства по загрузке и разгрузке танкеров (Международное руководство по безопасности для танкеров внутреннего плавания и терминалов (ISGINTT)). В ходе этой пленарной сессии был также принят двухгодичный доклад ЦКСП за 2008/09, в котором излагались результаты, достигнутые по многим направлениям работы, например таким, как охрана и изменение климата, охрана окружающей среды, постоянная адаптация предписаний, регламентирующих судоходство по Рейну, укрепление международного сотрудничества и улучшение связей между ЦКСП со своими партнерами. Соответствующие мероприятия ЦКСП изложены в нижеследующих пунктах.

4. В нормативной области ЦКСП продолжила работу по реорганизации своих правил на основе двухгодичного цикла внесения в них соответствующих изменений и распределения в будущем действующих правил на четыре свода (предписания, касающиеся судов; предписания, касающиеся персонала; правила плавания; перевозка опасных грузов). ЦКСП также продолжила свою работу по согласованию правил на европейском уровне в целях обеспечения более полного соответствия между положениями, действующими на Рейне, и положениями, принятыми в других инстанциях:

а) если говорить о технических предписаниях для судов, то заметным событием в период 2008–2009 годов явилось принятие резолюции, касающейся признания свидетельств Сообщества и распространение на государства, не являющимися членами ЕС, действия механизмов по надзору за применением этих предписаний. Этими предписаниями занимается совместная рабочая группа в составе представителей ЦКСП и ЕС (Совместная рабочая группы (СВГ));

б) что касается правил, регламентирующих перевозку опасных грузов по внутренним водным путям, то в 2009 году ЦКСП решила заменить начиная с 1 января 2011 года правила перевозки опасных грузов по Рейну (ППОГР) Европейским соглашением о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) с учетом некоторых мер по адаптации. Вместе с тем ЦКСП не намерена самоустраняться от участия в работе по этому вопросу, поскольку ее секретариат играет важную роль как в работе секретариата Соглашения ВОПОГ, так и в работе по применению этого Соглашения. Компетентный комитет ЦКСП будет и впредь принимать меры по координации работы государств – членом ЦКСП в этой области;

в) что касается Полицейских правил плавания по Рейну (ПППР), то в течение последних двух лет ЦКСП выполняла работу по пересмотру Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) с целью сделать из них общий документ, который можно было бы применять на всей сети судоходных водных путей. В результате этой работы был подготовлен новый текст ЕПСВВП, который, однако, можно рассматривать лишь в качестве одного из этапов. Эта работа должна быть продолжена в целях дальнейшего приведения в соответствие полицейских правил и последующего определения формы изложения предписаний, которые могли бы применяться компетентными органами на всех судоходных путях.

5. В отношении правил, касающихся персонала внутреннего водного транспорта, то здесь был также достигнут существенный прогресс в плане согласования. ЦКСП приняла новые правила в области кадров, которые вступят в силу 1 июля 2011 года. Правила для персонала рейнского судоходства (ПРС) включают все действующие рейнские предписания, регламентирующие вопросы персонала внутреннего водного транспорта, которые до сего времени содержались в трех отдельных сводах правил, а именно: Правила выдачи патентов для плавания по Рейну, Правила для персонала, ответственного за обеспечение

безопасности, касающиеся плавания с пассажирами на борту, и глава 23 Правил освидетельствования судов на Рейне. Вместе с тем суть этих правил остается та же, поскольку новый свод правил представляет собой лишь своего рода переформулирование предписаний с целью упростить использование этих нормативных актов, действующих на Рейне. ЦКСР и ее секретариат также участвовали в работе Европейского союза в части анализа квалификации, необходимой в области внутреннего судоходства и условий ее приобретения в рамках проекта "ПЛАТИНА". Кроме того, были признаны действительными для плавания по Рейну национальные удостоверения судоводителей некоторых государств (Бельгии, Венгрии, Германии, Нидерландов, Румынии и Чешской Республики). Этот процесс контроля будет продолжен в целях взаимного признания удостоверений судоводителей на более широкой основе. Аналогичная работа проводилась в период 2008–2009 годов в отношении служебных книжек.

6. ЦКСР также продолжила свою работу по модернизации и упрощению своих правил в таких областях, как технические предписания для судов внутреннего плавания, опасные грузы, полицейские меры и речные информационные службы. Она продолжила предпринимать усилия в целях сокращения административных проблем, определив, в частности, простые и оперативные правила применения оговорки о гарантии, предусмотренной в главе 24 Правил освидетельствования судов на Рейне. В настоящее время проводится работа по изучению возможности ослабления некоторых требований, которые считаются слишком бюрократическими.

7. Что касается охраны окружающей среды и изменения климата, то ЦКСР предложила в ходе своего конгресса, состоявшегося в июне 2009 года на тему "Судоходство на Рейне и изменение климата – вызовы и перспективы", использовать ее в качестве платформы для дискуссий между политиками, научными экспертами, субъектами экономической деятельности и представителями администрации. ЦКСР также участвовала в прениях, посвященных будущим предельным нормам для судовых двигателей, которые состоялись в рамках работы по пересмотру соответствующей директивы Сообщества. Что касается удаления отходов, образующихся в процессе внутреннего судоходства, то период 2008–2009 годов явился конечным этапом на пути к введению в действие 1 ноября 2009 года Конвенции о сборе, сдаче и приеме отходов, образующихся при судоходстве на Рейне и на других водных путях. ЦКСР также взяла на себя обязательство по сокращению содержания серы в тех видах топлива, которые используются в области внутреннего судоходства, и занималась решением проблем загрязнения Рейна химическими продуктами (МТВЕ). Кроме того, ЦКСР приняла целый ряд инициативных мер по охране окружающей среды на уровне инфраструктуры судоходных путей. Помимо этого, ЦКСР участвует в работе рабочих групп Европейской комиссии (ЕК) в целях устранения противоречий между требованиями по охране окружающей среды и потребностями внутреннего судоходства.

8. В экономическом плане, как указывается в докладе ЦКСР, двухгодичный период 2008–2009 годов ознаменовал собой наступление в 2009 году кризиса, последовавшего после еще весьма продуктивного 2008 года. Кроме того, работы по наблюдению за развитием флота, которые были проведены ЦКСР, позволили выявить риск структурных перекосов между предложением и спросом в течение относительно длительного периода времени в результате закладки и поступления на рынок слишком большого числа новых судов. В ходе этого двухгодичного периода ЦКСР также заключила с ЕК второй договор, рассчитанный на три года, в целях разработки соответствующей системы наблюдения за рынком. Благодаря такому объединению ресурсов эту систему удалось еще

больше усовершенствовать и распространить на новые области наблюдения. В частности, работы проводились по таким вопросам, как анализ изменения эксплуатационных издержек, рынок труда в области внутреннего судоходства, тематика маломерных судов и тенденции в области логистики. Аналитическая работа, в том числе на перспективу, проведенная в этом направлении, позволила, в частности, уточнить ситуацию по состоянию на осень 2009 года и составить прогнозы на 2010 год, с тем чтобы дать ЕК и представителям отрасли соответствующие элементы оценки, необходимые для определения потребностей, обусловленных экономической ситуацией, в плане возможной разработки соответствующих нормативных актов и механизмов.

9. В течение 2008 года ЦКСР учитывала в своей работе меры, принятые в целях улучшения условий судоходства. В этой области следует отметить многочисленные мероприятия: обновление таблиц высоты прохода под мостами; подготовка доклада о местах отстоя судов; разработка и введение в действие международной системы предупреждения и связи в случае серьезных аварий; совещание за круглым столом, организованное совместно с Международной комиссией по защите Рейна (МКЗР) по надлежащим видам практики в вопросах гидроморфологических изменений; совещание по использованию и наличию шлюзов в верховьях Рейна; мониторинг применения рамочной директивы ЕС в области водных ресурсов с учетом аспектов, которые могут касаться внутреннего судоходства; подготовка доклада о состоянии и анализе ограничений в области внутреннего судоходства, обусловленных различными событиями (праздника, аварии и т.д.), и обновление минимальных требований и рекомендаций в отношении технической концепции инженерных сооружений на Рейне.

10. В юридической области в течение периода 2008–2009 годов работа проводилась главным образом по двум темам: пересмотр Страсбургской конвенции об ограничении ответственности на внутреннем водном транспорте 1988 года (КООВВТ) и проект аттестации судоводителя. Что касается пересмотра КООВВТ, то в этой связи было проведено несколько совещаний в порядке подготовки к созыву дипломатической конференции с участием различных государств со статусом наблюдателя. В результате этой работы данную дипломатическую конференцию планируется провести в 2011 году. Несколько совещаний было также посвящено разработке системы аттестации плавсостава в целях облегчения трансграничной деятельности граждан государств, не являющихся членами ЕС, которые работают на внутреннем судоходстве.

11. Что касается речных информационных служб (РИС), то после устранения многочисленных трудностей были окончательно введены в действие с 1 января 2010 года предписания по электронной передаче сообщений, предусмотренной резолюцией 2007–II–20. Было подготовлено и издано в сентябре 2009 года Руководство по обнаружению и отслеживанию судов внутреннего плавания. Была также проведена работа по обновлению существующих руководств для системы визуализации электронных карт и информации на внутреннем судоходстве (ECDIS – внутреннее судоходство), предупреждений, передаваемых судоводителям, и электронных сообщений на внутреннем судоходстве. В течение периода 2008–2009 годов проводилась активная работа по уточнению Руководства по надлежащим методам обработки нефтепродуктов и химических продуктов на сооружениях "судно–берег" (ISGINTT).

12. Что касается международного сотрудничества, то ЦКСР продолжала поддерживать интенсивные контакты с ЕК в целях поиска более эффективных способов сотрудничества. Такое межучрежденческое сотрудничество было налажено в вопросах наблюдения за рынком и мониторинга технических предписа-

ний для судов (вместе с группой СВГ). В настоящее время продолжается обсуждение по вопросу о продлении и распространении этого сотрудничества на новые области. ЦКСР также стремится внести свой вклад в реализацию инициатив ЕЭК ООН. Она приняла активное участие в работе по пересмотру ЕПСВВП. ЦКСР также заключила административное соглашение с МК, предоставив ей статус организации-наблюдателя. ЦКСР продолжила систему традиционных обменов с ДК. Что касается обработки отходов, то ЦКСР оказала поддержку в осуществлении проекта в области организации сбора и утилизации отходов от внутреннего судоходства на Дунае (WANDA), который осуществляется под руководством компании "Виа-донау" и имеет целью создать сеть приема отходов вдоль Дуная. ЦКСР также поддерживала и укрепляла свое сотрудничество с МКЗР, Всемирной ассоциацией инфраструктуры водного транспорта (ПМАКС), платформой "ПЛАТИНА" и Люксембургом, которому она предоставила статус государства-наблюдателя. Поддерживались также тесные контакты с целым рядом других государств, не являющихся членами, в рамках процесса признания удостоверений судоводителей, выдаваемых этими государствами (Венгрия, Чешская Республика, Румыния и Словакия).

II. Дунайская комиссия

13. Последняя (семьдесят четвертая) сессия ДК состоялась 8–9 июня 2010 года.

14. Доклад Генерального директора о выполнении плана работы ДК за период с 29 мая 2009 года до семьдесят четвертой сессии в мае 2010 года содержит информацию о различных видах деятельности ДК, которые представляют особый интерес для SC.3.

15. Что касается вопросов навигационной политики, то ДК приняла на своей семьдесят четвертой сессии целый ряд предложений ДК, адресованных ЕК в связи с разработкой Стратегии Европейского союза для дунайского региона. Эти предложения включают, в частности, разделы, касающиеся развития рынка, инфраструктуры, флота и охраны окружающей среды, документа "Основные направления и рекомендации в области судоходной политики на Дунае" и План взаимодействия ДК с ЕК в вопросах концепции "Стратегии Европейского союза для Дунайского региона". Своим решением ДК/СЕС 74/21 ДК также предоставила всесторонние полномочия Председателю ДК по подписанию от имени ДК "Меморандума о взаимопонимании, касающегося сотрудничества между ДК и Организацией Черноморского экономического сотрудничества".

16. Что касается вопросов судоходства:

а) ДК принимала активное участие в работе по согласованию правил плавания по европейским внутренним водным путям, итогом которой явился пересмотр ЕПСВВП в 2009 году. ДК будет и впредь участвовать в работе неофициальной группы ЕЭК ООН, цель которой – предусмотреть возможность быстрого реагирования на новые возможные изменения европейских правил судоходства;

б) ДК создала редакционную группу по актуализации Основных положений о плавании по Дунаю (ОППД) в соответствии с четвертым пересмотренным вариантом ЕПСВВП. Рабочая группа по техническим вопросам ДК одобрила в апреле 2010 года содержание и форму глав 1–10 нового варианта ОППД, которые были разработаны редакционной группой. Для проверки окон-

чательного текста проекта глав 1–10, а также проектов приложений к ОППД в сентябре 2010 года состоится второе совещание редакционной группы;

с) на основании своего постановления ДК/СЕС 73/18 ДК одобрила проект "Правил речного надзора на Дунае";

d) на основании своего постановления ДК/СЕС 73/18 ДК одобрила проект "Километровника реки Дунай";

e) на основании своего постановления ДК/СЕС 72/9 ДК одобрила проект "Обзорной карты реки Дунай", которая затем была издана в 2009 году;

f) на основании своего постановления ДК/СЕС 73/9 ДК приняла решение по совершенствованию работы в отношении речных информационных служб;

g) на основании своего постановления ДК/СЕС 73/18 ДК одобрила "Стандарт качества, касающийся цифрового сбора данных для проведения съемки русла реки Дунай";

h) ДК также рассмотрела на своей семьдесят четвертой сессии проект "Рекомендаций по организации профессионального обучения речников" и проект "Рекомендации в отношении удостоверений судоводителя транспортного средства внутреннего плавания по Дунаю".

17. Что касается технических вопросов, включая вопросы радиосвязи:

a) на основании своего постановления ДК/СЕС 73/18 ДК одобрила новый текст "Рекомендаций, касающихся технических предписаний для судов внутреннего плавания", включив в него добавление 2 "Образец свидетельства для судов внутреннего плавания". Сессия поручила рабочей группе по техническим вопросам завершить раздел 2–7 "Единый идентификационный номер" с учетом соответствующих правил Международной морской организации;

b) на основании своего постановления ДК/СЕС 74/14 ДК одобрила новый вариант "Образца служебной книжки" в качестве добавления 5 к "Рекомендациям, касающимся технических предписаний для судов внутреннего плавания";

c) на основании своего постановления ДК/СЕС 74/15 ДК одобрила "Инструкции ДК по выдаче членам экипажа судов внутреннего плавания служебной книжки речника и ее использованию";

d) на основании своего постановления ДК/СЕС 74/19 ДК одобрила документ "Терминология и определения, применяемые ДК при сборе и обработке статистических данных".

18. Рабочая группа по техническим вопросам ДК в настоящее время рассматривает целый ряд вопросов, касающихся эксплуатации и экологии Дуная, в частности:

a) осуществление Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) и поправок к Правилам ВОПОГ;

b) актуализация документа "Перечень вопросов и матрицы для приема экзамена у экспертов" в рамках ЕЭК ООН;

c) участие придунайских стран в реализации проекта WANDA, имеющего целью создать сеть пунктов приемки отходов вдоль Дуная;

d) вопрос влияния внутреннего судоходства на изменение климата и загрязнение воздуха.

19. Что касается экономических и статистических вопросов, то на основе статистических данных стран – членов ДК, публикаций международных организаций, прессы и Интернета секретариат ДК подготовил "Доклад об экономическом положении дунайского судоходства в 2007 году" и "Информацию о грузопотоках на Рейне, Майне, каналу Майн–Дунай, на Дунае и на канале Дунай – Черное море в 2007 году". Работа по подготовке "Доклада об экономическом положении дунайского судоходства в 2008 году" на основе статистических данных стран-членов, за исключением Румынии, подходит к концу.

III. Мозельская комиссия

20. Последняя сессия МК состоялась 8 июня 2010 года под руководством делегации Люксембурга, исполнявшей функции Председателя. В соответствии с мандатом МК сессия была посвящена деятельности МК, цель которой состоит в продвижении интересов международного судоходства по Мозелю на участке между Кобленцем и Тионвилем и по поддержанию отдачи от него на максимально возможном уровне.

21. Так, в 2009 году МК внесла поправки в Полицейские правила плавания по Мозелю (ПППМ) в целях их адаптации к новой ситуации и новым аспектам внутреннего судоходства, а также создать лучшие условия речного транспорта. Одно из наиболее существенных изменений заключается в предоставлении судам длиной до 135 м разрешения осуществлять судоходство по Мозелю начиная с 1 января 2010 года без получения специального разрешения. Кроме того, в ПППМ были внесены изменения в целях обеспечения более полного согласования с положениями, действующими на Рейне (в частности, что касается ссылок на европейские стандарты и положения, применимые к радиолокационным установкам), уточнения текста некоторых положений (в отношении встречного плавания и обгона на ограниченных участках и сигналов, которые должны выставляться в момент расхождения судов при встречном плавании или обгоне) и включения новых указательных щитов и обозначений портов приписки новых государств – членов Европейского союза (ЕС). К тому же, поскольку начиная с 2011 года правила перевозки опасных грузов по Рейну будут заменены Европейским соглашением о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям, МК решила применять ВОПОГ с 1 января 2011 года на Мозеле.

22. Опираясь на свой опыт в области регулирования внутреннего судоходства, МК в сотрудничестве с ЦКСР внесла существенный вклад в пересмотр ЕПСВВП. Эксперты ЦКСР и МК провели несколько совещаний в целях сравнения своих позиций и выработки общего мнения по поводу поправок, предложенных Рабочей группой по унификацию технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях ЕЭК ООН. Существенная часть общих предложений ЦКСР и МК была принята Рабочей группой ЕЭК ООН и в настоящее время включена в четвертый пересмотренный вариант ЕПСВВП, одобренный на пятьдесят третьей сессии SC.3 в ноябре 2009 года. В 2010–2011 годах компетентные комитеты ЦКСР и МК снова объединят свои усилия в целях принятия решения по последствиям пересмотра ЕПСВВП для полицейских правил, применяемых на Рейне и Мозеле. С учетом того, что цель ЕПСВВП состоит в согласовании действующих различных полицейских правил на внутренних водных путях, необходимо будет провести в этой связи соответ-

ствующий анализ данного вопроса, по итогам которого можно было бы адаптировать ПППМ и ПППР в соответствии с нумерацией и правилами ЕПСВВП.

23. На основании своего мандата МК также установила периоды закрытия шлюзов (периоды профилактической работы) в 2009 году, с тем чтобы дать компетентным национальным администрациям возможность проверить состояние и, в случае необходимости, произвести ремонт шлюзов на Мозеле, которые работают в круглосуточном режиме для пропуска судов. Периоды закрытия уже установлены до 2019 года. С ними можно ознакомиться на вебсайте МК или по запросу, направленному в секретариат МК.

24. С целью обеспечить безопасность судоходства секретариат МК собирает также уведомления судоходных служб Германии, Франции и Люксембурга в адрес представителей речного судоходства на Мозеле и передает их соответствующим инстанциям Мозельской комиссии, которые не являются авторами первоначальных уведомлений. С апреля 2010 года эти уведомления размещаются на французском и немецком языках на вебсайте МК. На основе этих сообщений секретариат составляет список перерывов в судоходстве, которые были обусловлены ремонтом, происшествиями и т.п. и которые имели место в течение периодов профилактической работы, официально установленных МК.

25. В порядке осуществления своей компетенции по установлению тарифов на перевозки по Мозелю МК провела непосредственное сопоставление между средними показателями оплаты в разбивке по классам грузов при перевозке по Некару, Майну и каналу Майн–Дунай с показателями, применяемыми на Мозеле, в целях выяснения необходимости изменения тарифных ставок на перевозки по Мозелю. С учетом результатов этого сопоставления и существующего экономического положения МК решила не менять в 2009 и 2010 годах тарифы на перевозки по Мозелю.

26. Что касается судоходных характеристик Мозеля, то в этой связи было достигнуто административное соглашение, регулирующее вопросы, связанные с техническим обслуживанием, модернизацией и эксплуатацией мола и правобережной стенки в секторе плотины Апаш, которое явилось дополнением к решению, принятому МК в 2008 году. Использование этого мола и стенки, которые расположены в приграничной зоне Франции, Германии и Люксембурга, определяется в рамках этого административного соглашения, а не на основании решения МК. Это сделано по соображениям государственного суверенитета и особого географического положения, в котором находится этот мол и стенка по отношению к остальной части этого инженерного сооружения.

27. Секретариат МК также собирает данные о перевозках по Мозелю, которые предоставляются на национальном уровне администрациями трех примозельских государств. Самая последняя информация содержится в ежегодном докладе МК и отражает негативные последствия экономического кризиса и неблагоприятные климатические условия в 2009 году для грузовых перевозок. Вместе с тем в докладе отмечается факт незначительного улучшения, которое стало проявляться в последнем квартале 2009 года. Следует отметить, что это улучшение продолжилось и в первые месяцы 2010 года.

28. В области международного сотрудничества МК подписала в сентябре 2008 года соглашение о сотрудничестве с ЦКСР, на основании которого оба учреждения представили друг другу на взаимной основе статус наблюдателя. Фактически МК уже принимает участие в целом ряде видов деятельности ЦКСР, в частности в указанном выше пересмотре ЕПСВВП, подготовке публикаций о наблюдении за рынком внутреннего судоходства ЕС и в работе над но-

вым документом по речному транспорту, который позволит урегулировать вопросы, связанные с передвижением плавсостава, осуществляющего судоходство по Рейну. МК также принимала участие в мероприятиях, организованных ЦКСР по природоохранной тематике, таких как состоявшийся в июне 2009 года конгресс на тему "Судоходство на Рейне и изменение климата: вызовы и перспективы" и международный коллоквиум на тему "Вид экологического транспорта: экологически чистое судоходство". В 2009 году МК также подписала соглашение о сотрудничестве с международными комиссиями по охране Мозеля и Саара (МКОМС).

29. МК также представлена в соответствующих программах ЕС. Она, в частности, входит в состав руководящего комитета проекта "ПЛАТИНА", роль которого состоит в анализе и представлении заключений по проектным предложениям, представляемым в рамках программы действий "НАЯДЫ" в порядке поощрения внутреннего судоходства в Европе. МК предусматривает расширить в 2010–2011 годах свое участие в этом проекте.

30. Все документы, идет ли речь о профилактических работах, измененном варианте ПППМ или тарифах на перевозки по Мозелю, размещены на вебсайте МК под рубрикой "Publications: Documents de référence" ("Публикации: справочные документы"). Ежегодный доклад секретариата, содержащий информацию о деятельности МК и данные о перевозках по Мозелю в 2009 году и в первом квартале 2010 года, также размещен на ее вебстранице.

IV. Международная комиссия по бассейну реки Сава

31. Общие задачи КС определяются в приложении I к международному рамочному соглашению по бассейну реки Сава (FASRB).

32. Последний доклад о деятельности за период с 1 апреля 2009 года по 31 марта 2009 года отражает активизацию деятельности КС и прогресс, достигнутый по основным направлениям ее работы, в частности:

- учреждение международного режима судоходства по реке Сава и ее судоходным притокам;
- создание системы устойчивого управления водными ресурсами; и
- предупреждение и ограничение наводнений, засухи, оледенения и аварий и их негативных последствий.

33. Поскольку создание международного режима судоходства представляет особый интерес для SC.3, подробная информация по этому направлению работы КС изложена в нижеследующих пунктах. Информация по другим направлениям работы содержится в ежегодном докладе КС за период с 1 апреля 2009 года по 31 марта 2010 года.

34. Что касается судоходства, то работа КС была сосредоточена преимущественно на модернизации и развитии системы судоходства по реке Сава. В то же время Комиссия продолжала свою работу по применению своих регламентов, касающихся правил судоходства, технических предписаний для судов и перевозки опасных грузов.

35. Что касается безопасности судоходства, то КС сосредоточила свою деятельность на унификации правил плавания на европейском уровне и на приведении правил плавания в бассейне реки Сава, принятых на основании решения № 3007, в соответствие с современными требованиями. В результате работы по

унификации правил судоходства на европейском уровне, которая была проделана представителями ЕЭК ООН, ЦКСР, ДК и правительством Австрии, был принят новый текст ЕПСВВП. Следует отметить, что в новый вариант ЕПСВВП были включены некоторые элементы правил судоходства в бассейне реки Сава. Кроме того, постоянная группа экспертов КС работает над поправками к правилам судоходства и специальной главой, посвященной конкретным правилам в секторе Белграда и верхнего течения Савы, которые были разработаны в сотрудничестве с представителями портов Белграда и Сисака. Эти поправки к правилам должны вступить в силу в течение 2010 года. Помимо других документов, разработанных в целях обеспечения безопасности судоходства, можно отметить справочник по радиотелефонной службе в бассейне реки Сава, правила определения портов и зимних отстойников, электронные карты судоходства, справочник судоводителя и альбом мостов на реке Сава.

36. Что касается технических стандартов, то секретариат разработал проекты технических предписаний для судов, плавающих по реке Сава, а также правила применения Соглашения ВОПОГ. В настоящее время эти проекты переводятся на официальные языки КС, после чего они будут представлены на рассмотрение правительств. Применение этих правил имеет исключительно важное значение в связи с весьма большим средним сроком службы судов, плавающих по реке Сава, и расширением перевозок опасных грузов.

37. Что касается предотвращения загрязнения вод в результате внутреннего судоходства, то по этому вопросу в 2009 года был подписан специальный протокол сторонами Рамочного соглашения по бассейну реки Сава (FASRB). Комиссия по реке Сава также приняла участие в реализации проекта WANDA по обработке отходов внутреннего судоходства на Дунае.

38. В области инфраструктуры судоходных путей КС разработала и приняла план установки знаков судоходной обстановки на реке Сава и ее судоходных притоках и опубликовала доклад о его применении государствами-членами. Кроме того, в течение периода с апреля 2009 года по март 2010 года Босния и Герцеговина, Хорватия и Сербия произвели впервые за 20 лет полную установку знаков судоходной обстановки на реке Сава – первый шаг на пути к модернизации и улучшению условий судоходства на этой реке. Регулярные работы по техническому обслуживанию предусмотрены, но пока еще не проводятся, за исключением некоторых срочных работ на тех участках, которые чаще всего подвергаются критике. После завершения работы над исследованием практической осуществимости восстановительных работ КС продолжила разработку детальных планов и необходимой документации, приняв соответствующие решения по категориям будущих судоходных путей и планы действий с соответствующим графиком осуществления.

39. Что касается речных информационных служб (РИС), то КС приняла решение № 1209 о разработке проекта подробных технических предписаний и прототипа создания системы РИС на реке Сава, которое было начато в сентябре 2009 года.

40. КС также принимала участие в целом ряде мероприятий и исследований, направленных на развитие внутреннего судоходства, например таких, как модернизация и развитие судоходства на реке Сава, инициатива, касающаяся принципов развития внутреннего судоходства и защиты окружающей среды в бассейне реки Дунай, рамочный план и атлас развития водного туризма и участие в работе сети национальных администраций, регулирующих судоходство по Дунаю (НЕВАДА).

41. Все эти мероприятия уже оказали положительное воздействие на развитие судоходства по реке Сава и на перевозку опасных грузов в бассейне. В качестве примера можно привести открытие сектора Брод/Босански-Брод – первый крейсерский маршрут до Жупаньи – и модернизацию внутренних портов в Сербии.
