



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.3/2002/8
5 August 2002

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту
(Сорок шестая сессия, 22-24 октября 2002 года,
пункт 7 с) повестки дня)

**ТРЕБОВАНИЯ В ОТНОШЕНИИ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ
ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ**

Передано правительством Венгрии

Примечание: На своей сорок пятой сессии Рабочая группа решила пересмотреть резолюцию № 21 о предотвращении загрязнения вод судами внутреннего плавания (TRANS/SC.3/131) на основе предложения, которое будет подготовлено делегацией Венгрии. Предложение Венгрии о пересмотре резолюции приводится ниже.

Предлагается следующий пересмотренный текст резолюции № 21:

"ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВОД СУДАМИ ВНУТРЕННЕГО ПЛАВАНИЯ

Резолюция № 21, пересмотренный вариант

(принята Рабочей группой по внутреннему водному транспорту...)

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту,

напоминая основные цели и мероприятия, сформулированные в Декларации, принятой Общеευропейской конференцией по внутреннему водному транспорту, состоявшейся 5-6 сентября 2001 года в Роттердаме (TRANS/SC.3/2001/10),

принимая во внимание усилия, прилагаемые отдельными правительствами, Европейским союзом и соответствующими межправительственными организациями по обеспечению того, чтобы внутреннее судоходство было и впредь, по возможности, безопасным для окружающей среды,

полагая, что, даже если роль внутреннего водного транспорта в загрязнении вод относительно невелика, дальнейшее улучшение его природоохранных характеристик будет способствовать выполнению природоохранных и экологических задач, связанных с сохранением внутренних водных путей,

принимая во внимание Конвенцию о сборе, хранении и удалении отходов, образующихся при судоходстве на Рейне и на других внутренних водных путях,

с удовлетворением отмечая, что недавние изменения во внутреннем судоходстве выявляют тенденцию к его интеграции на общеευропейском уровне, а также к более тесному взаимодействию между перевозками по внутренним водным путям и морскими перевозками,

считая, что Рекомендации, касающиеся технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (приложение к резолюции № 17, пересмотренный вариант, TRANS/SC.3/104, с внесенными в него поправками), Европейские правила плавания по внутренним водным путям (TRANS/SC.3.115/Rev.2) и Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) представляют собой свод правил, играющих положительную роль в борьбе с загрязнением вод судами внутреннего плавания,

сознавая, что сегодня условия, существующие в странах Европы, не одинаковы в том, что касается загруженности портов внутреннего судоходства и их приемных сооружений для сбора отходов,

рекомендует правительствам и речным комиссиям включить в их правила необходимые дополнения, руководствуясь общими соображениями политики в области предотвращения загрязнения и рекомендованными мерами, прилагаемыми к настоящей резолюции,

просит правительства и речные комиссии сообщить Исполнительному секретарю Европейской экономической комиссии о том, принимают ли они настоящую резолюцию,

просит Исполнительного секретаря Европейской экономической комиссии периодически включать в повестку дня Рабочей группы по внутреннему водному транспорту вопрос о применении настоящей резолюции и представлять Рабочей группе любые целесообразные предложения с целью дополнения или внесения поправок в ее приложения.

Приложение I

ОБЩИЕ СООБРАЖЕНИЯ ПО ПОЛИТИКЕ В ОБЛАСТИ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ

Базовые условия

1. Внутренние водные пути исключительно чувствительны с точки зрения их среды и экологии, учитывая многообразный характер использования вод.
2. Допустимые уровни сброса загрязняющих веществ во внутренние воды изложены в правовых документах по вопросам охраны окружающей среды и экологии, а также в соответствующих региональных или субрегиональных соглашениях и предусмотрены отдельными центральными или местными органами власти. Эти уровни для каждого водного пути или речного бассейна могут быть различны.
3. Морские суда, заходящие во внутренние водные пути, должны отвечать природоохранным и экологическим требованиям, предусмотренным в Конвенции МАРПОЛ, которые могут отличаться от требований, предъявляемых в отношении данных внутренних водных путей.

Общие принципы

4. Правительства имеют полное право на обеспечение самого высокого, по возможности, уровня природоохранной и экологической безопасности на своих внутренних путях, основанной на международных договорах и/или национальных правилах.
5. При этом правительствам следует, однако, выбирать меры, которые, по возможности, не препятствуют соответствующему развитию внутреннего судоходства, с должным уважением относясь к его интеграции на общеевропейском уровне и к тесному взаимодействию между перевозками по внутренним водным путям и морскими перевозками.
6. Предотвращение загрязнения должно считаться приоритетной задачей.

7. Там, где это экономически целесообразно и практически осуществимо, наиболее предпочтительным вариантом должны считаться сбор, обработка и удаление судовых отходов на берегу. Для этого на соответствующем расстоянии друг от друга должны располагаться береговые и плавучие приемные устройства необходимой емкости.
8. Там, где того требуют особые местные условия, правительства тем не менее должны по своему усмотрению разрешать использовать на своих внутренних водных путях бортовые устройства по обработке отходов.
9. Правительства, разрешающие использовать на своих внутренних водных путях бортовые устройства по обработке отходов, должны принимать соответствующие меры по развитию береговой инфраструктуры для сбора, обработки и удаления судовых отходов на своих внутренних водных путях международного значения с целью облегчения навигации судов, не оборудованных бортовыми устройствами по обработке отходов или не отвечающих местным требованиям в отношении степени бортовой очистки отходов.
10. Суда, участвующие в международном судоходстве, должны быть оборудованы соответствующими техническими средствами для сбора и хранения отходов на борту, а также для их сдачи в приемные устройства.
11. Правительства, не разрешающие использовать бортовые устройства по обработке отходов на своих внутренних водных путях, не должны запрещать судам, оборудованным такими устройствами, ходить по своим внутренним водным путям международного значения. Для исключения возможности эксплуатации бортовых устройств по обработке отходов на внутренних водных путях могут приниматься специальные технические меры, например опечатывание самих устройств или их сливных отверстий.
12. Должен применяться принцип "платит загрязнитель". В принципе эксплуатационные расходы береговых сооружений по сбору, обработке и удалению судовых отходов должны в конечном итоге погашаться за счет внутреннего судоходства. Тем не менее плата за сброс отходов в приемные сооружения не должна быть прямой, с тем чтобы судно не могло экономить на удалении отходов за счет их сброса во внутренние водные пути. Для этого необходимо рассмотреть и внедрить такие финансовые системы, как покрытие расходов на сбор и удаление отходов на берегу за счет дополнительных налогов на топливо и/или портовых сборов.

Приложение II

РЕКОМЕНДАЦИИ ПО БОРЬБЕ С ЗАГРЯЗНЕНИЕМ ВОД СУДАМИ ВНУТРЕННЕГО ПЛАВАНИЯ

МЕРЫ, КОТОРЫЕ СЛЕДУЕТ ПРИНИМАТЬ ПРИ ПЕРЕГРУЗКЕ НЕФТИ ИЛИ ДРУГИХ ОПАСНЫХ ВЕЩЕСТВ

1. Поощрять и совершенствовать стандартизацию технических средств, с тем чтобы избежать или свести к минимуму всякую опасность утечки при погрузке, разгрузке и перегрузке нефтепродуктов и других опасных грузов.
2. Сооружать причалы таким образом, чтобы нефть и другие опасные вещества, разлитые на причале, не могли стекать в воду (отвод этих веществ в сточную систему, оборудованную очистительной установкой или другими устройствами).
3. Оборудовать погрузочно-разгрузочные сооружения устройствами для сбора нефти или других опасных веществ, пролившихся между судном и причалом (жесткие шарнирные патрубки для перегрузки, вертикальные "фартуки", размещаемые между причалом и судном во время операций по перегрузке, или другие устройства).
4. Предусматривать плавающие боновые ограждения или другие соответствующие сооружения с целью ограничения распространения пролитой нефти в затомах или водных путях.

МЕРЫ, КОТОРЫЕ СЛЕДУЕТ ПРИНИМАТЬ, И ОПТИМАЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ И МАТЕРИАЛЫ, КОТОРЫЕ СЛЕДУЕТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ КОМПЕТЕНТНЫМ ОРГАНАМ В СЛУЧАЕ ЗНАЧИТЕЛЬНЫХ АВАРИЙНЫХ РАЗЛИВОВ НЕФТЕПРОДУКТОВ И ДРУГИХ ОПАСНЫХ ВЕЩЕСТВ

5. Составлять и координировать в национальном масштабе и с прибрежными государствами оперативно-технические планы с целью предупреждения опасности разлива и, в случае если такой разлив произойдет, ограничения и уменьшения возможного ущерба. Эти планы должны разрабатываться с учетом конкретных условий страны, а также с учетом конкретных характеристик водных путей. Эти планы, в частности, должны включать:
 - a) создание системы связи и оповещения;

- b) назначение компетентных органов для проведения планов в жизнь;
- c) список имеющегося оборудования с указанием его размещения, порядка и способов его доставки к месту использования;
- d) подготовку персонала и проведение учений в зависимости от используемого оборудования.

МЕРЫ, ПРОТИВ СБРОСА ОСТАТКОВ МАСЕЛ, НЕФТЕПРОДУКТОВ И СМЕСЕЙ НЕФТЕПРОДУКТОВ С ВОДОЙ, ВКЛЮЧАЯ ПРОМЫВОЧНУЮ ВОДУ

- 6. Запретить сброс этих продуктов в водные пути.
- 7. За исключением случаев, когда установленные на борту сепараторы соответствуют унифицированным нормам, предписывать наличие оборудования и емкостей для хранения этих продуктов на борту с целью их сбора.
- 8. С этой целью предусмотреть, в частности, в портах соответствующие сооружения для приема этих продуктов с судов, а также специальные суда-сборщики.
- 9. Вводить контрольный журнал сдачи отработавших масел и жидкого топлива.

МЕРЫ ПРОТИВ СБРОСА ХИМИЧЕСКИХ ПРОДУКТОВ

- 10. Запретить сброс этих продуктов в водные пути, независимо от того, являются ли они остатками груза или содержатся в промывочных водах.
- 11. Предписать хранение этих продуктов на борту с целью их сдачи на берег в местах, определенных компетентным органом.
- 12. Предусмотреть возможность введения контрольного журнала сдачи этих продуктов.

МЕРЫ ПРОТИВ СБРОСА МУСОРА

- 13. Запретить сброс мусора в водные пути.
- 14. Предписать хранение мусора на борту с целью его выгрузки в портах или в других соответствующих местах для его последующего удаления.

КОНТРОЛЬ И САНКЦИИ

15. Эффективно контролировать применение разработанных правил, имеющих целью предупредить загрязнение всей сети внутренних водных путей.

16. Санкции за нарушение этих правил должны быть достаточно строгими для пресечения нарушений.

Приложение III

ТЕХНИЧЕСКИЕ ПРЕДПИСАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ОБОРУДОВАНИЯ СУДОВ ВНУТРЕННЕГО ПЛАВАНИЯ СРЕДСТВАМИ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВОД

1. Сфера применения
 - 1.1 Положения настоящего текста предназначены для применения к вновь строящимся судам и судам, находящимся в стадии переоборудования и модернизации, и содержат основные требования к техническим средствам предупреждения загрязнения вод нефтепродуктами, нефтесодержащими смесями и мусором.
2. Определения
 - 2.1 "Нефтепродукт" означает нефть в любом виде, включая сырую нефть, мазут, отстой, нефтяные остатки и очищенные продукты.
 - 2.2 "Нефтесодержащая смесь" означает смесь, содержащую нефтепродукты.
 - 2.3 "Мусор" означает все виды пищевых, бытовых и эксплуатационных отходов, которые образуются в процессе нормальной эксплуатации судна и подлежат постоянному или периодическому удалению.
 - 2.4 "Приемные устройства" означают береговые и плавучие устройства для приема с судов любых видов загрязнителей с целью передачи для очистки, утилизации и т.д.
3. Предотвращение загрязнения нефтесодержащими смесями
 - 3.1 Для предотвращения загрязнения нефтесодержащими смесями в случае отсутствия на борту судна сепаратора для очистки загрязненной нефтесодержащими смесями воды, официально утвержденного администрацией, необходимо предусмотреть сбор и хранение всех нефтесодержащих смесей на борту судна с целью их последующей сдачи в приемные устройства.

Когда судно оборудовано сепаратором, то достаточно иметь устройства для сбора и хранения отходов очистки.

- 3.2 Объем цистерн или других устройств (открытых емкостей, находящихся в машинном отделении) для сбора нефтесодержащих смесей на судне должен быть достаточным для хранения всех упомянутых выше смесей в период нахождения в зоне, где выгрузка в приемные устройства невозможна.
- 3.3 Если используются цистерны, то они должны быть оборудованы:
- горловиной для доступа внутрь для очистки;
 - вентиляционной трубой;
 - автоматическим датчиком уровня или другими указательными устройствами.
- 3.4 Если используются цистерны, то для сдачи нефтесодержащих вод в приемные устройства должен быть предусмотрен специальный трубопровод, ведущий на открытую палубу.
- 3.5 Сдаточный трубопровод должен быть выведен, как правило, на оба борта судна. В обоснованных случаях трубопровод может быть выведен только на один борт. Выводные патрубки трубопровода должны быть расположены на открытых участках палубы в местах, удобных для присоединения приемного рукава, снабжены отличительными табличками и оборудованы стандартными соединительными устройствами. В нормальных условиях эксплуатации выводные патрубки должны быть герметично закрыты.
- 3.6 С согласия компетентных органов удаление нефтесодержащих смесей из цистерн в приемные устройства может производиться либо имеющимися или устанавливаемыми на борту внешними средствами.
4. Предотвращение загрязнения мусором
- 4.1 Грузовые и пассажирские суда, кроме судов, которые совершают рейсы незначительной продолжительности и имеют возможность регулярной сдачи мусора, оборудуются устройствами для сбора и хранения мусора.
- 4.2 Устройства для сбора и хранения мусора могут быть либо съемными, либо встроенными в корпус судна. Они должны быть оснащены приспособлениями для открывания и закрывания крышек наружных разгрузочных отверстий.

- 4.3 Съёмные устройства для сбора и хранения мусора должны выполняться либо в виде контейнеров, либо в виде баков с пластиковым мешком внутри.
- 4.4 Конструкция устройств для сбора мусора и их расположение на судах должны обеспечивать сдачу мусора с судна таким образом, чтобы исключалась возможность выпадения мусора и загрязнения борта судна.
- 4.5 Устройства для сбора мусора должны иметь крышки, обеспечивающие плотное закрытие приемных отверстий.
- 4.6 Общая емкость устройств должна быть рассчитана на количество мусора, накапливающегося в течение периода, когда судно находится в зоне, где сдача его в приемные устройства невозможна.
- 4.7 По усмотрению администрации суда могут оборудоваться мусоросжигательными печами.
