



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

Женева, 6–8 ноября 2019 года

Пункт 7 с) предварительной повестки дня

**Унификация технических предписаний и правил
безопасности на внутренних водных путях:****Предотвращение загрязнения внутренних водных
путей с судов (пересмотренная резолюция № 21)****Пересмотр пересмотренной резолюции № 21:
«Предотвращение загрязнения внутренних
водных путей с судов»****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. На своей шестьдесят второй сессии Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3) решила обновить положения резолюции № 21 (ECE/TRANS/SC.3/207, пункты 40–42). Рабочая группа по стандартизации технических предписаний и правил безопасности на внутреннем судоходстве (SC.3/WP.3) на своей пятьдесят пятой сессии в предварительном порядке одобрила проект, подготовленный секретариатом в консультации с Румынией, Дунайской комиссией и Комиссией по реке Сава, и поручила секретариату передать его SC.3 для окончательного принятия (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/110, пункт 64).
3. Пересмотренный текст резолюции и пересмотренное приложение воспроизводятся в приложении к настоящему документу для рассмотрения и принятия SC.3.



Приложение

Предотвращение загрязнения внутренних водных путей с судов

Резолюция № ...

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

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

в соответствии с целью 6 устойчивого развития, предусматривающей обеспечение наличия и рационального использования водных ресурсов и санитарии для всех, целью 9 устойчивого развития, предусматривающей создание стойкой инфраструктуры, содействие всеохватной и устойчивой индустриализации и инновациям, и целью 14 устойчивого развития, предусматривающей сохранение и рациональное использование океанов, морей и морских ресурсов в интересах устойчивого развития,

напоминая об основных целях и стратегических действиях, изложенных в декларации министров «Судоходство по внутренним водным путям во всемирном контексте», принятой на Международной конференции по внутреннему водному транспорту во Вроцлаве, Польша, 18 апреля 2018 года, в частности о снижении риска аварийности и минимизации вредного воздействия на окружающую среду,

в соответствии с резолюцией № 265 Комитета по внутреннему транспорту от 22 февраля 2019 года «Содействие развитию внутреннего водного транспорта»,

в соответствии также со стратегической рекомендацией № 6, содержащейся в Белой книге ЕЭК ООН по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе (ECE/TRANS/SC.3/189), которая призывает оказывать поддержку деятельности по управлению отходами и снижению загрязнения внутренних водных путей судами и по другим вопросам, связанным с окружающей средой,

принимая во внимание текущую работу, направленную на предотвращение загрязнения с судов и внедрение эффективных систем удаления отходов на европейских внутренних водных путях государствами-членами, Европейской комиссией, Европейским комитетом по разработке стандартов в области внутреннего судоходства (КЕСНИ), речными комиссиями и другими ключевыми участниками,

учитывая Конвенцию о сборе, сдаче и приеме отходов, образующихся при судоходстве на Рейне и на других внутренних водных путях (КОВВП), Протокол о предотвращении загрязнения вод в результате судоходства к Рамочному соглашению по бассейну реки Сава (РСБРС), Рекомендации по организации сбора отходов с судов, плавающих по Дунаю,

принимая во внимание главу 10 пятого пересмотренного варианта Европейских правил судоходства по внутренним водным путям, Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ), а также главу 8 и приложения 8 и 9 к приложению ко второму пересмотренному варианту резолюции № 61 «Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания»,

осознавая, что на сегодняшний день условия, существующие в Европе, в разных странах отличаются по плотности портов внутреннего плавания и наличию в них пунктов приема отходов,

признавая роль передовых технологий и оборудования в ходе операций по удалению отходов, образующихся на борту судов, например речных информационных служб, в повышении экологической безопасности судов,

считая, что ВОПОГ, ЕПСВВП и Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего

плавания, представляют собой свод правил, которые играют важную роль в сохранении под контролем загрязнения вод судами внутреннего плавания,

1. *постановляет* заменить текст пересмотренной резолюции № 21 настоящим текстом;
2. *постановляет* заменить текст приложения к пересмотренной резолюции № 21 текстом, содержащимся в приложении к настоящей резолюции;
3. *рекомендует* правительствам при необходимости дополнять свои национальные нормативные положения, руководствуясь при этом общими соображениями о политике в области предотвращения загрязнения и рекомендованными мерами, предусмотренными в приложении к настоящей резолюции;
4. *просит* правительства проинформировать Исполнительного секретаря Европейской экономической комиссии о том, принимают ли они настоящую резолюцию;
5. *просит* Исполнительного секретаря Европейской экономической комиссии периодически включать вопрос о применении настоящей резолюции в повестку дня Рабочей группы по внутреннему водному транспорту и представлять Рабочей группе любые соответствующие предложения о включении в приложение к ней дополнительных положений или поправок.

Приложение к резолюции № ... «Предотвращение загрязнения внутренних водных путей с судов»

I. Общие соображения о политике в области предотвращения загрязнения

A. Основные положения

1. Определения терминов, используемых в настоящем документе, соответствуют тем, которые приведены в главе 10 Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) «Предотвращение загрязнения вод и удаление отходов, образующихся на борту судов».

2. Внутренние водные пути исключительно чувствительны с точки зрения их среды и экологии с учетом различных целей использования вод, в том числе в контексте внутреннего водного транспорта и его многообразного характера. Внутренний водный транспорт является одним из наиболее экологически чистых видов транспорта, однако – даже если роль внутреннего водного транспорта в загрязнении вод и незначительна – дальнейшее улучшение его природоохранных характеристик способствовало бы достижению экологических и природоохранных целей при использовании внутренних водных путей.

3. Допустимые уровни сброса загрязняющих веществ во внутренние воды указаны в правовых документах, которые устанавливают нормы в области охраны окружающей среды и экологии, являются соответствующими региональными или субрегиональными соглашениями или предусмотрены отдельными центральными либо местными органами власти. Эти уровни могут различаться в случае разных стран, водных путей или речных бассейнов. Рекомендуемые минимальные предельные и контрольные значения для бортовых водоочистных сооружений приведены в главе 8В приложения к резолюции № 61, содержащей второй пересмотренный вариант Рекомендаций, касающихся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания, и в добавлении 8 к нему.

4. Морские суда, совершающие плавание по внутренним водным путям, и суда типа «река–море» должны отвечать экологическим и природоохранным требованиям, установленным Международной конвенцией по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ 73/78). Однако в таких отдельных, оправданных с точки зрения целей водопользования случаях, как снабжение населения питьевой водой, администрация речного бассейна может вводить более жесткие требования к предотвращению загрязнения внутренних водных путей по сравнению с требованиями, предъявляемыми к морским судам.

B. Общие принципы

5. Правительства имеют полное право на обеспечение самого высокого, по возможности, уровня природоохранной и экологической безопасности на своих внутренних путях на основе международных договоров и/или национальных правил.

6. При этом правительства могут принимать все необходимые меры для эффективного предотвращения, ограничения и сокращения загрязнения с судов, участвующих в судоходстве; вместе с тем им следует выбирать меры, которые по возможности не препятствуют надлежащему развитию внутреннего судоходства, с должным учетом его интеграции на общеевропейском уровне и тесного взаимодействия между внутренним водным, каботажным, морским и мультимодальным транспортом.

7. Предотвращение загрязнения следует считать приоритетной задачей. Для ее выполнения правительствам настоятельно рекомендуется разработать и внедрить эффективную систему управления отходами на основе мер по предотвращению загрязнения, включая:

- a) регулярный контроль качества вод;
- b) регулярный контроль портовых территорий;
- c) регулярные инспекции для обеспечения выполнения всех предписаний и требований в отношении предотвращения загрязнения с судов;
- d) применение принципа предосторожности и профилактического подхода;
- e) использование передовых технологий и оборудования в ходе операций по удалению отходов, образующихся на борту судов, например речных информационных служб (РИС).

8. Предпочтительным вариантом предотвращения загрязнения внутренних водных путей с судов считается сбор отходов, образующихся на борту, и передача их на берег для переработки. В этих целях там, где это экономически целесообразно и практически осуществимо, должна располагаться сеть стационарных береговых приемных сооружений для сбора отходов и/или передвижных установок (самоходных судов для сбора отходов) необходимой емкости, расположенных на соответствующем расстоянии друг от друга. Перечень приемных сооружений на внутренних водных путях категории E приведен в добавлении к настоящему приложению.

9. Там, где того требуют особые местные условия, правительства, тем не менее, могут по своему усмотрению разрешать использовать на своих внутренних водных путях бортовые устройства по обработке отходов, образующихся на борту.

10. Правительства, разрешающие использовать на своих внутренних водных путях бортовые устройства по обработке отходов, образующихся на борту, должны вместе с тем принимать меры по развитию соответствующей инфраструктуры для сбора, обработки и удаления отходов, образующихся на борту судов, на своих внутренних водных путях международного значения с целью облегчения плавания судов, не оборудованных бортовыми устройствами по обработке отходов, образующихся на борту, или не отвечающих местным требованиям в отношении степени бортовой очистки отходов, образующихся на борту.

11. Суда, участвующие в международном судоходстве, должны быть оборудованы соответствующими техническими средствами для сбора и хранения отходов, образующихся на борту, а также для их сдачи в приемные сооружения.

12. Правительства, не разрешающие использовать на своих внутренних водных путях бортовые устройства по обработке отходов, образующихся на борту, не должны запрещать судам, оборудованным такими устройствами, плавать по своим внутренним водным путям международного значения. Для исключения возможности эксплуатации на внутренних водных путях бортовых устройств по обработке отходов, образующихся на борту, могут приниматься специальные технические меры, например опечатывание самих устройств или их сливных отверстий.

13. Должен применяться принцип «платит загрязнитель». В принципе эксплуатационные расходы береговых приемных сооружений по сбору, обработке и удалению судовых отходов должны в конечном итоге погашаться за счет внутреннего судоходства. Тем не менее необходимо стремиться обеспечить, чтобы плата за сброс отходов, образующихся на борту, в приемные сооружения не была прямой, с тем чтобы судно не могло экономить на удалении отходов, образующихся на борту, за счет их сброса во внутренние водные пути. В этих целях правительства могут вводить любые формы оплаты расходов по сбору и переработке отходов, образующихся на борту судов. В частности, предлагается рассмотреть и внедрить такие финансовые системы, как покрытие расходов на сбор и переработку образующихся на борту отходов на берегу за счет дополнительных налогов на топливо и/или портовых сборов.

II. Рекомендации по борьбе с загрязнением внутренних водных путей

A. Меры, которые следует принимать во время операций бункеровки и при перегрузке нефтепродуктов или других опасных веществ

14. При погрузке, разгрузке и перегрузке нефтепродуктов и других опасных веществ, в том числе опасных для окружающей среды, надлежит принимать следующие меры:

a) 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. При этом рекомендуется соблюдать соответствующие положения правил, содержащихся в части 5 Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ);

b) 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);

c) 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);

d) предусматривать плавающие боновые ограждения или другие соответствующие сооружения с целью ограничения распространения пролитой нефти в затонах или водных путях.

15. Меры, принимаемые при бункеровке судов, должны соответствовать тем, что предусмотрены в главе 10 ЕПСВВП.

B. Меры, которые следует принимать в случае значительных аварийных разливов нефтепродуктов или других опасных веществ

16. Следует разрабатывать, принимать и координировать в национальном масштабе и с прибрежными государствами надлежащие меры по ликвидации разливов, включая оперативно-технические планы с целью предупреждения опасности разлива, направленные на ограничение и уменьшение возможного ущерба, в том случае, если такой разлив произойдет. Эти планы должны разрабатываться с учетом конкретных условий страны и 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.

C. Меры против сброса отходов, образующихся на борту судов

17. Меры против сброса отходов, образующихся на борту судов, должны соответствовать тем, что предусмотрены в главе 10 ЕПСВВП.

D. Меры по предотвращению опасности загрязнения при перевозке опасных грузов

18. Конструкция судов, перевозящих опасные грузы, а также меры по предотвращению или минимизации опасности загрязнения окружающей среды из-за

утечки перевозимых грузов должны отвечать соответствующим предписаниям, содержащимся в правилах, которые изложены в частях 7–9 ВОПОГ.

III. Предписания по оборудованию судов и портов средствами для предотвращения загрязнения вод

A. Требования к судам внутреннего плавания

19. Технические предписания по оборудованию судов средствами для предотвращения загрязнения вод должны быть не ниже тех, которые предусмотрены в главе 8В приложения к резолюции № 61, содержащей Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания.

20. Требования к конструкции и оборудованию судов, перевозящих опасные грузы, должны соответствовать тем, что указаны в правилах, приложенных к ВОПОГ.

21. Вновь построенные суда и суда, на которых должен быть начат процесс реконструкции и модернизации, оснащаются емкостями и средствами для хранения отходов в целях их сбора и доставки в приемные сооружения. Все другие суда надлежащим образом оснащаются емкостями и средствами для хранения отходов в целях их сбора и доставки в приемные сооружения в сроки, установленные соответствующей страной.

B. Требования к портовым сооружениям и другим приемным станциям

22. Приемные сооружения портов, открытых для международного судоходства, должны быть оснащены фланцами на трубопроводе для приема трюмных вод и бытовых стоков в соответствии с признанными европейскими стандартами, а также контейнерами для приема отработанных масел, отработанных смазочных веществ и хозяйственного мусора.
