



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по внутреннему водному транспорту****Рабочая группа по унификации технических предписаний
и правил безопасности на внутренних водных путях****Пятьдесят четвертая сессия**

Женева, 13–15 февраля 2019 года

Пункт 7 b) предварительной повестки дня

**Унификация технических предписаний и правил безопасности
на внутренних водных путях: предотвращение загрязнения
внутренних водных путей с судов (пересмотренная резолюция № 21)****Европейские правила сбора, сдачи и приема отходов,
образующихся в судоходстве****Записка секретариата****I. 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), утвержденной 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) приняла решение о пересмотре резолюции № 21 («Предотвращение загрязнения внутренних водных путей с судов») (ECE/TRANS/SC.3/179 и ECE/TRANS/SC.3/150) и включении этого пункта в повестку дня пятьдесят четвертой сессии Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) (ECE/TRANS/SC.3/207, пункты 40–42).
3. SC.3/WP.3, возможно, пожелает принять к сведению информацию о существующих правилах и текущей работе по этому вопросу в Рейнском и Дунайском регионах.



II. Конвенция о сборе, сдаче и приеме отходов, образующихся в судоходстве по Рейну и другим внутренним водным путям

A. Нынешняя ситуация

4. Участниками Конвенции от 9 сентября 1996 года о сборе, сдаче и приеме отходов, образующихся в судоходстве по Рейну и другим внутренним водным путям (КОВВП), вступившей в силу 1 ноября 2009 года, являются шесть Договаривающихся государств (Бельгия, Германия, Люксембург, Нидерланды, Франция и Швейцария). КОВВП устанавливает правила, нацеленные на предотвращение образования отходов, направление отходов в систему специальных приемных станций по всей сети судоходных путей, обеспечение финансирования этих инициатив на международном уровне в соответствии с принципом «загрязнитель платит» и контроль за соблюдением запретов на сброс соответствующего вида отходов в поверхностные воды.

5. С 2009 года в КОВВП были внесены несколько поправок, наиболее важными из которых являются¹:

- поправка к добавлению V в 2009 году в отношении максимальных и измерительных значений для бортовых установок по очистке сточных вод наряду с гармонизацией соответствующих стандартов, применимых на Дунае;
- принятая в 2010 году поправка к приложению 2 (отходы, содержащие масла или жировые смазочные материалы) в отношении финансирования сооружений по приему отходов (статья 6 КОВВП), позволившая облегчить систему электронных платежей, которая действует с 1 января 2011 года;
- поправка к приложению 2 (отходы, связанные с грузом) в 2012 году: некоторые виды транспорта были освобождены от обязательств в отношении свидетельств о разгрузке (статья 6.03); формат свидетельства о разгрузке (добавление IV) был изменен в 2013 году;
- несколько поправок к стандарту разгрузки и добавлению III в 2009 и 2011 годах;
- поправка к статье 9.03 части C (прочие отходы) приложения 2 в 2013 году, предусматривающая, что ответственность за обеспечение соблюдения запрета на сброс бытовых сточных вод пассажирским судном, перевозящим более 50 пассажиров, возлагается на судоводителя; для судов, перевозящих более 50 пассажиров, с бортовыми установками для очистки бытовых стоков, которыми они были оснащены до 1 января 2011 года, был введен переходный режим;
- поправки к статьям 3.03, 7.02 и 7.04, внесенные в 2016 году; и
- поправки к статьям 5.01 и 7.04, внесенные в 2017 году.

6. Система электронных платежей в отношении отходов, содержащих масла и смазочные материалы, которые образуются при эксплуатации судов, вступила в силу 1 января 2011 года. Она поддерживается программным обеспечением ЭПС-КОВВП² для обработки данных по части A, охватывающей флот судов внутреннего плавания в контексте КОВВП. Согласно КОВВП сборы за утилизацию уплачиваются операторами судов национальному учреждению в ходе бункеровки дизельного топлива, а затем переводятся этим учреждением на ЭКО-счет соответствующего оператора судна в системе базы данных. Система управления позволяет национальным учреждениям Договаривающихся государств регулировать операции, затрагивающие держателей счетов и ЭКО-счета, а также связанные с ними ЭКО-карты, станции подачи дизельного топлива, суда и терминалы. Приступить к выдаче новых ЭКО-карт

¹ www.cdni-iwt.org/wp-content/uploads/2015/06/cdni_2014_EN.pdf.

² www.cdni-iwt.org/wp-content/uploads/2018/10/Brochure-SPE_en.pdf.

национальными учреждениями планировалось осенью 2018 года, и к концу 2018 года они заменили бы используемые в настоящее время карты.

В. Применение Конвенции Договаривающимися сторонами

7. В Германии КОВВП применяется по отношению ко всем судам, осуществляющим плавание по внутренним водным путям, за исключением прогулочных и морских судов. В соответствии с пунктом 1 статьи 3 КОВВП не разрешается сброс отходов на внутреннем водном пути. Вместе с тем согласно статье 9.01, пункт 3 приложения 2 к КОВВП, для каютных судов и пассажирских судов вместимостью до 50 пассажиров может допускаться исключение в отношении сброса сточных вод на внутреннем водном пути; в случае же каютных судов и пассажирских судов, перевозящих более 50 человек, этого не допускается, если они не оснащены бортовыми установками по очистке.

8. В Нидерландах положения КОВВП включены в национальное законодательство. Существуют три набора законодательных актов, регулирующих эту сферу:

- Водное законодательство («Waterwet»): <http://wetten.overheid.nl/BWBR0025458/2018-07-01>;
- Постановление об отходах с судов, совершающих плавание по Рейну и внутренним водным путям («Scheepsafvalstoffenbesluit Rijn- en binnenvaart»): <http://wetten.overheid.nl/BWBR0012019/2012-03-17>;
- Регламент в отношении отходов с судов, совершающих плавание по Рейну и внутренним водным путям («Scheepsafvalstoffenregeling»): <http://wetten.overheid.nl/BWBR0031351/2016-07-01>.

III. Правила и проекты обработки и удаления отходов в Дунайском регионе

A. Основные положения о плавании по Дунаю

9. В Дунайском регионе применяются Основные положения о плавании по Дунаю (ОППД). Пятый пересмотренный вариант ОППД был приведен в соответствие с пятым пересмотренным вариантом Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) и принят на девяностой сессии Дунайской комиссии, состоявшейся 29 июня 2018 года, с датой вступления в силу 1 июля 2019 года³.

В. Национальные положения в Дунайском регионе⁴

10. В Австрии нынешние правила основываются на главе 10 четвертого пересмотренного варианта Основных положений о плавании по Дунаю (ОППД). К 2019 году предполагается ввести в действие пятый пересмотренный вариант ОППД. Как отмечается в ОППД, применимы также и национальные правила. Термин «сточные воды» включает бытовые стоки, сточные воды из грузовых отсеков и танков и сточные воды из трюмов. Бытовые сточные воды: оборудование судов должно соответствовать директиве 2006/87/ЕС, правилам плавания по Рейну или резолюции № 61. Сброс запрещен, если очищенные сточные воды не соответствуют требованиям этих правил. В отношении других видов сточных вод действуют общие правила по охране водных ресурсов в Австрии («Wasserrechtsgesetz»). В случае большинства видов грузов сброс сточных вод запрещен.

³ ECE/TRANS/SC.3/207, пункт 13.

⁴ В отношении Украины см. документ ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/10.

11. В Румынии правовой основой для регулирования в данной сфере служат:
- Закон № 271/2017, предусматривающий изменения к Постановлению Правительства № 20/2012, касающемуся портовых приемных сооружений для перемещения отходов, образующихся на судах, и грузовых отходов. Этот закон транспонирует директиву 2015/2087 Европейской комиссии (ЕС) от 18 ноября 2015 года о внесении поправок в приложение II к директиве 2000/59/ЕС Европейского парламента и Совета о портовых приемных сооружениях для судовых отходов и остатков грузов;
 - Приказ № 859/2013 Министерства транспорта об утверждении «Правил плавания по Дунаю на участке Румынии в редакции 2013 года»;
 - часть I главы 10 («Предотвращение загрязнения вод судами и удаление судовых отходов») правил в отношении реки Дунай;
 - часть II главы 10 («Предотвращение загрязнения вод судами и удаление судовых отходов») правил судоходства по Дунаю с выходом в море; и
 - Приказ № 636/2010 Министерства транспорта об утверждении основы для регулирования работы портов.
12. В Сербии запрещен сброс стоков с судов на внутренних водных путях. Этот запрет регулируется следующими документами:
- Законом о внутренних водных путях и портах («Официальный вестник Республики Сербия» № 73/10, 121/12, 18/15, 96/15, 92/16, 104/16, 113/17 и 41/18), частью V («Предотвращение загрязнения вод с судов»), статьей 63; и
 - Сводом правил «Предотвращение загрязнения вод в результате внутреннего судоходства» («Официальный вестник Республики Сербия» № 102/17): статьей 4 (трюмные воды), статьей 11 (сточные воды с пассажирских судов), которые вступят в силу с 1 июня 2019 года.
13. В Словакии запрет на сброс сточных вод с судов на внутренних водных путях регулируется в национальном законодательстве пунктами 5 и 6 статьи 19 («Использование водных объектов для судоходства и сплава древесины») Закона № 364/2004 Сб. о водных объектах и о поправках к Закону Национального совета Словакии № 372/1990 Сб. о правонарушениях с внесенными поправками (Закон о водных объектах).

С. Проект ВАНДА (WANDA)

14. Проект ВАНДА (обработка и удаление отходов, образующихся во внутреннем судоходстве по Дунаю)⁵ – это транснациональный проект, финансирующийся программой Европейского союза по транснациональному сотрудничеству в Юго-Восточной Европе (2009–2012 годы) в целях согласованной разработки и реализации превентивных мер для обеспечения устойчивого, экологически безопасного и скоординированного на транснациональном уровне подхода к управлению судовыми отходами на Дунае посредством:
- развития национальных концепций обработки и удаления судовых отходов;
 - осуществления экспериментальных мероприятий по сбору, обработке и удалению судовых отходов на Нижнем и Верхнем Дунае;
 - разработки модели финансирования этих конкретных видов деятельности на основе принципа «загрязнитель платит».

⁵ Презентация WANDA была сделана на сорок первой сессии SC.3/WP.3.

D. Проект КО-ВАНДА (CO-WANDA)

15. Проект КО-ВАНДА⁶, транснациональный проект, финансировавшийся программой Европейского союза по транснациональному сотрудничеству в Юго-Восточной Европе в 2012–2014 годах, основывался на результатах реализации проекта ВАНДА. Центральное внимание было уделено первоначальной деятельности в контексте имеющего обязательную силу договора (Международной конвенции по судовым отходам), нацеленной на выработку четких руководящих принципов обработки и удаления судовых отходов на Дунае. Мероприятия в рамках проекта включали:

- продвижение имеющихся систем обработки и удаления судовых отходов; общие стратегии предотвращения образования отходов, грузовых отходов и отходов с пассажирских судов;
- проведение практических испытаний и экспериментальных мероприятий на Дунае с охватом участков Верхнего, Среднего и Нижнего Дуная: испытание разработанной в рамках ВАНДА модели финансирования в контексте судовых отходов, содержащих масла или смазочные материалы; подготовку карт отходов для судов; интеграцию речных информационных служб в том, что касается предоставления услуг по удалению отходов, и обеспечение связи систем финансирования морских портов Дуная с системой внутренних водных путей Дуная;
- разработку Международной конвенции по судовым отходам на Дунае, предусматривающей внедрение системы финансирования с использованием графических символов для оплаты судами связанных с отходами услуг во всех странах, на основании экспериментальных тестов в Австрии, Болгарии, Венгрии, Румынии, Словакии и Хорватии.

16. Для участия в экспериментальной программе создания электронной системы графических символов, которая позволила судам бесплатно удалять свои судовые отходы, содержащие масла или смазочные материалы, в заранее обозначенных пунктах сбора отходов, было зарегистрировано около 188 судов. В ходе осуществления экспериментальной программы в период с июля 2013 года по июнь 2014 года с судов было удалено 549 м³ трюмных вод, 35 м³ отработанных масел и 2,6 т твердых отходов, содержащих масла или смазочные материалы.

E. Проект КОДЕНАВ (CODENAV)

17. Проект КОДЕНАВ (система сбора судовых отходов и их обработки в морских портах Дуная) (2010–2014 годы) нацелен на повышение качества услуг по сбору и обработке судовых отходов и эффективности реагирования в случае загрязнения на основе приобретения соответствующих судов, установок и оборудования, а также деятельности в рамках инфраструктуры, что необходимо для сбора и обработки отходов с речных судов, проходящих через порты Браила, Галац и Тульчеа.

IV. Последующие шаги

18. 31 октября 2018 года в Вене состоялось совместное совещание Договаривающихся сторон КОВВП и ДК⁷. Основное внимание на нем было уделено КОВВП и возможному обновлению Рекомендаций Дунайской комиссии в целях разработки обязательного механизма регулирования для повышения эффективности обработки и удаления отходов и содействия охране окружающей среды. В ходе дискуссии был произведен подробный обзор нынешнего положения в области приема

⁶ www.danube-navigation.eu/projects/co-wanda-convention-for-waste-management-for-inland-navigation-on-the-danube.

⁷ www.cdni-iwt.org/wp-content/uploads/2018/08/cpcpp18_01en.pdf.

и удаления отходов, образующихся при судоходстве на внутренних водных путях, как в рамках КОВВП, так и на Дунае. Для обеспечения трансграничного внутреннего судоходства в Европе в соответствии с максимально согласованными руководящими принципами обе стороны выступили за максимально возможную гармонизацию правовых положений и обсудили вопрос о возможном сотрудничестве. ДК продолжит усилия по приведению в соответствие своих рекомендаций по обработке грузовых отходов с требованиями КОВВП; вместе с тем было отмечено, что отвечать требованиям в отношении экологически безопасного удаления отходов в конечном счете будет лишь обязательный механизм регулирования.
