



Европейская экономическая комиссия

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

Шестьдесят шестая сессия

Женева, 12–14 октября 2022 года

Пункт 7 с) предварительной повестки дня

**Унификация технических предписаний и правил безопасности
на внутренних водных путях: предотвращение загрязнения
внутренних водных путей с судов (резолюция № 21,
второй пересмотренный вариант)**

Рекомендации по организации сбора отходов с судов, эксплуатируемых на Дунае

Представлено Дунайской комиссией

Мандат

1. Настоящий документ представлен в соответствии с предлагаемым бюджетом по программам на 2022 год, часть V «Региональное сотрудничество в целях развития», раздел 20 «Экономическое развитие в Европе», программа 17 «Экономическое развитие в Европе» (A/76/6 (разд. 20), пункт 20.76).
2. На своей шестьдесят первой сессии Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях приняла к сведению принятие пересмотренных «Рекомендаций по организации сбора отходов с судов, эксплуатируемых на Дунае» на девяносто седьмой сессии Дунайской комиссии (ДК) 15 июня 2022 года и отметила желательность опубликования данного документа в качестве рабочего документа SC.3 для использования в дальнейшей работе. В приложении к настоящему документу представлен текст рекомендаций, переданный секретариатом ДК. С принятием настоящих Рекомендаций утрачивают силу «Рекомендации по организации сбора отходов с судов, плавающих на Дунае», принятые в 2011 году на семьдесят шестой сессии ДК.

Приложение

Рекомендации по организации сбора отходов с судов, эксплуатируемых на Дунае

Приняты Постановлением Девяносто седьмой сессии Дунайской комиссии от 15 июня 2022 г. (документ ДК/СЕС 97/16)

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Область применения Рекомендаций:

1.1. Настоящие Рекомендации рекомендуются для применения на судоходных участках Дуная и в акватории дунайских портов, не нарушая особых положений, предписываемых, согласно национальному законодательству, компетентными органами (Администрациями) для этих участков и портов, и требуемых в связи с местными условиями.

1.2. На немецкий участок Дуная распространяется действие Конвенции о сборе, сдаче и приёме отходов, образующихся в судоходстве по Рейну (КОВВП-1996).

1.3. Рекомендации касаются всех компетентных органов, занимающихся вопросами судоходства по Дунаю, Администраций дунайских портов, судоводителей и других лиц, участвующих прямо или косвенно в судоходстве по Дунаю.

1.4. Рекомендации предназначены для применения всеми судами, в том числе судами, которые находятся на Дунае временно.

Настоящие Рекомендации считаются выполненными для морских судов и судов смешанного (река-море) плавания, если в отношении их соблюдены соответствующие положения Международной конвенции по предотвращению загрязнения моря с судов (МАРПОЛ 73/78).

1.5. Вновь строящиеся суда, суда, находящиеся на стадии переоборудования и модернизации, строительство или ремонт которых начнётся после вступления в силу настоящих Рекомендаций, в соответствии с положениями настоящих Рекомендаций должны быть оборудованы ёмкостями и средствами для хранения на борту отходов с целью их сбора и последующей сдачи в приёмные сооружения.

На суда, находящиеся в эксплуатации, распространяются требования настоящих Рекомендаций, за исключением пункта 2.30.

1.6. Рекомендации содержат меры проведения контроля и способы международного сотрудничества в целях обеспечения сбора отходов с судов, эксплуатируемых на Дунае.

1.7. Рекомендации предлагаются для имплементации в национальное законодательство государств-членов ДК.

1.8. В Рекомендациях используются следующие термины:

(1). «Отходы, образующиеся на борту» — вещества или предметы, которые определены в подпунктах (2), (3), (4), (13) ниже, от которых их владелец избавляется или от которых он намерен либо обязан избавиться.

(2). «Отходы, образующиеся в результате эксплуатации судна» — отходы, образующиеся на борту при эксплуатации и обслуживании судна; к ним относятся маслосодержащие отходы и прочие отходы от эксплуатации судна.

(3). «Отходы, образующиеся в результате эксплуатации судна, содержащие масла или смазочные материалы» — отработанные масла, подсланевые воды и другие отходы, содержащие масла или смазочные материалы, такие как отработанные смазочные материалы, использованные

(воздушные и масляные) фильтры, использованная ветошь (загрязнённые ткани), ёмкости (пустая загрязнённая тара) и упаковки от этих отходов.

(4). «Подсланевые воды» — маслянистая вода со дна трюма машинного отделения, концевых отсеков, коффердамов, межбортовых и междудонных пространств и бортовых отсеков.

(5). «Прочие отходы, образующиеся в результате эксплуатации судна» — бытовые стоки, бытовой мусор, шлам от очистных установок, льяльные воды (*Slops*) и прочие особые отходы.

(6). «Отходы, связанные с грузом» — отходы и стоки, образующиеся на борту судна в результате перевозки груза; к этой категории не относятся остатки груза и остатки от проведённых грузовых операций, которые определены в подпунктах (14) и (17).

(7). «Судно» — судно внутреннего плавания, включая маломерные суда и паромы, а также плавучие средства и морские суда.

(8). «Пассажирское судно» — судно для однодневных экскурсий или каютное судно, построенное и оборудованное для перевозки более 12 пассажиров.

(9). «Морское судно» — судно, которое допущено к мореплаванию или прибрежному плаванию и предназначено преимущественно для этого.

(10). «Приёмное сооружение» — судно или береговое сооружение, имеющие разрешение компетентных органов на сбор отходов, образующихся на борту судов.

(11). «Судоводитель» — лицо, под руководством которого находится судно, имеющее необходимую для этого квалификацию. Считается, что судоводитель обладает необходимой квалификацией, если он имеет действительное удостоверение судоводителя.

(12). «Бункеровочная станция» — установка или судно для передачи жидких продуктов, предназначенных для эксплуатации судов.

(13). «Отработанные масла» — отработанные масла или другие не используемые повторно смазочные материалы для двигателей, зубчатых передач и гидравлических устройств.

(14). «Остатки груза» — жидкий груз, остающийся в грузовых танках или трубопроводах после выгрузки без применения системы зачистки, оговоренной в ВОПОГ*, а также сухой груз, остающийся в трюмах после выгрузки до применения метел, подметающих установок или всасывающих устройств.

(15). «Остаточный груз» — жидкий груз, который не может быть удалён из грузового танка и системы трубопроводов при применении системы зачистки, соответствующей ВОПОГ, а также сухой груз, который не может быть удалён из трюма при использовании метел, подметающей установки или всасывающего устройства.

(16). «Система зачистки (система грузовая для танкеров)» — система, предназначенная для максимально возможной разгрузки грузовых танков и системы трубопроводов до состояния «остаточный груз», не поддающийся зачистке.

(17). «Остатки от перевалки груза» — груз, который попадает на судно за пределами его трюмов во время грузовых операций.

(18). «Выметенный трюм» — трюм, из которого остатки груза были удалены при помощи таких средств зачистки, как метлы или подметающие установки,

* *Примечание секретариата:* Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям.

но без использования всасывающих или промывочных устройств, причём в нём присутствует только «остаточный груз».

(19). «*Зачищенный грузовой танк*» — грузовой танк, из которого остатки груза были удалены при помощи системы зачистки, причём в нём присутствует только «остаточный груз».

(20). «*Грузовой танк, очищенный всасыванием*» — трюм, из которого остатки груза были удалены при помощи всасывающей техники, в нём присутствует значительно меньше «остаточного груза», чем в выметенном трюме.

(21). «*Выгрузка остатков груза*» — удаление остатков груза из трюмов, грузовых танков или системы трубопроводов посредством пригодных для этого средств (например, мётлы, подметающие установки, всасывающая техника, системы зачистки), благодаря чему достигается один из стандартов разгрузки:

- a) «выметенный» или «очищенный всасыванием» для трюма;
- b) «зачищенный» для грузового танка;
- c) удаление остатков от перевалки груза и средств упаковки/крепления груза.

(22). «*Замывка*» — удаление остатков груза из трюма посредством использования водяного пара или воды.

(23). «*Замытый трюм или грузовой танк*» — трюм или грузовой танк, который после замывки пригоден для любого вида груза.

(24). «*Промывочная вода*» — вода, которая появляется при замывке трюма или грузового танка. К ней относят также балластную воду и дождевую воду, которая может находиться в этих трюмах или грузовых танках.

(25). «*Бытовые стоки*» — стоки из камбузов, столовых, умывальников, душевых и из прачечных, а также фекальные стоки.

(26). «*Бытовой мусор*» — органические и неорганические бытовые и пищевые отходы, за исключением отходов, образующихся в ходе эксплуатации судна.

(27). «*Шлам от очистных установок*» — отходы, образующиеся на борту судна в ходе эксплуатации судовой очистной установки.

(28). «*Льяльные воды (Slops)*» — смеси остатков груза с промывочными водами, ржавчиной или грязью, которые поддаются или не поддаются откачке.

(29). «*Прочие особые отходы*» — отходы, образующиеся в ходе эксплуатации судна, кроме отходов, содержащих масла или смазочные материалы, бытовых стоков, бытового мусора, шлама от очистных установок и льяльных вод.

(30). «*Судно смешанного (река–море) плавания*» — судно, которое по своим техническим характеристикам пригодно и в установленном порядке допущено к эксплуатации в целях судоходства в морских районах и по внутренним водным путям.

(31). «*Грузоотправитель*» — лицо, с которым, от чьего имени или в чью пользу был заключён договор на перевозку груза с перевозчиком или другим участником, кем, от чьего имени или в чью пользу он был фактически доставлен получателю в соответствии с договором на транспортную перевозку.

(32). «*Грузоперевозчик*» — лицо, ответственное за перевозку грузов напрямую или через третьих лиц.

(33). «*Грузополучатель*» — лицо, указанное в транспортном документе, которое должно получить груз или контейнеры.

(34). «*Оператор судна*» — физическое или юридическое лицо, которое выполняет текущие задачи в связи с эксплуатацией судна; его может заменять владелец (собственник) судна.

(35). «Перевозки однородных грузов» — перевозки, при которых в трюмах или грузовых танках судна, согласно документам, непрерывно перевозится один и тот же груз, либо другой груз, для перевозки которого не требуется предварительная очистка трюмов или грузовых танков.

(36). «Перевозки совместимых грузов» — перевозки, при которых в трюмах или грузовых танках судна, согласно документам, раз за разом перевозится груз, для перевозки которого не требуется предварительная замывка трюмов или грузовых танков.

(37). «Судно с каютами» — пассажирское судно с каютами для ночёвки пассажиров.

(38). «Отработанные смазочные материалы» — собранные смазочные материалы, стекающие из масленок, подшипников и смазочных установок, и прочие не используемые повторно смазочные материалы.

2. ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ СБОРА ОТХОДОВ С СУДОВ, ЭКСПЛУАТИРУЕМЫХ НА ДУНАЕ

2.1. Запрещается выбрасывать, выливать или сливать с судов в Дунай предметы, вещества и продукты, которые могут создать препятствия, опасность для судоходства или загрязнение воды.

2.2. Государства-члены ДК создают или поручают создать достаточно разветвлённую сеть приёмных пунктов на Дунае для сбора отходов с судов в соответствии с настоящими Рекомендациями. Они позаботятся о том, чтобы на приёмных пунктах выполнялись обязанности принимать судовые отходы в соответствии с внутригосударственными Правилами.

2.3. Судоводители, а также другие лица, указанные в настоящих Рекомендациях, должны соблюдать местные правила, устанавливаемые компетентными органами (Администрациями) для соответствующих участков Дуная, акваторий портов, и относящиеся к сбору отходов с судов.

2.4. Судоводители должны сообщать ближайшим компетентным органам (Администрациям) о любом связанном с авариями сбросе вредных веществ наиболее быстрым и доступным в момент инцидента способом, с записью в Вахтенном журнале судна.

Сообщение о сбросе вредных веществ должно содержать следующую информацию:

- a) Тип, название или обозначение, порт приписки или место регистрации и официальный идентификационный номер судна (см. статью 2.01 ОППД**), с которого поступает сообщение;
- b) Местонахождение происшедшего загрязнения;
- c) Название судна, с которого произошёл сброс;
- d) Характер загрязнения (сплошное поле, полосы, пятна);
- e) Концентрация загрязнения на поверхности воды;
- f) Состояние загрязнения (твёрдое, жидкое, газообразное);
- g) Площадь загрязнения.

По усмотрению судоводителя каждое сообщение дополняется любыми другими сведениями, относящимися к инциденту.

** *Примечание секретариата:* Основные положения о плавании по Дунаю.

2.5. Судоводитель несёт ответственность за соблюдение настоящих Рекомендаций. Судовладелец или лицо, обладающее правом распоряжения судном, должен обеспечить соблюдение настоящих Рекомендаций и надлежащий контроль за этим.

2.6. В отношении вопросов, связанных со сбором отходов с судов, эксплуатируемых на Дунае, с точки зрения здравоохранения, ветеринарных и фитосанитарных аспектов, необходимо руководствоваться Правилами санитарного надзора на Дунае и Правилами ветеринарного и фитосанитарного надзора на Дунае.

ЧАСТЬ А.

ОТХОДЫ ОТ ЭКСПЛУАТАЦИИ СУДОВ, СОДЕРЖАЩИЕ МАСЛА И СМАЗОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ

2.7. Запрещается сбрасывать или сливать с судов в Дунай отходы от эксплуатации судов, содержащие масла и смазочные материалы.

Вышеуказанный запрет не действует в отношении сброса сепарированной воды судами-сборщиками и судами, которые сертифицированы компетентными органами и на которых максимальное остаточное содержание масел в сепарированной воде без ее предварительного разбавления соответствует национальным предписаниям, но в любом случае составляет меньше 5 мг/л.

2.8. На судне должна быть предусмотрена возможность сбора и хранения подсланевых вод, образующихся в результате его эксплуатации. Подсланевое пространство машинного отделения считается предназначенным для хранения подсланевых вод.

Подсланевые воды необходимо сдавать на сертифицированные приёмные пункты.

2.9. Для сбора отработанного масла машинные отделения оснащаются одним или несколькими специальными резервуарами, ёмкость которых не менее чем в полтора раза превышает количество отработанного масла.

В отношении судов, эксплуатируемых исключительно на коротких расстояниях, орган по освидетельствованию может допускать отступления от предписаний этого пункта.

2.10. Каждое судно с машинным отделением или моторным отсеком, за исключением малых судов, в соответствии со статьёй 10.06 ОППД должно иметь на борту Журнал учёта отработанных масел (Приложение 1). Журнал заполняется во всех случаях, когда на судне производится сдача отходов, содержащих масла или смазочные материалы. После получения нового журнала предыдущий Журнал учёта отработанных масел должен храниться на борту по крайней мере в течение шести месяцев с даты последней записи.

2.11. Отходы от эксплуатации судов, содержащие масла и смазочные материалы, должны сдаваться, с получением подтверждения, на приёмные пункты через определенные периоды времени, зависящие от состояния и характера эксплуатации судна. Подтверждение оформляется путем отметки приёмного пункта в Журнале учёта отработанных масел.

2.12. Организация сбора и обработки отходов на борту должна соответствовать отдельным положениям Основных положений о плавании по Дунаю (ОППД).

2.13. На судах использование не по назначению сборных цистерн и систем перекачки, сбора и сдачи отходов от эксплуатации, содержащих масла, не допускается.

2.14. Запорная арматура систем непосредственного сброса за борт отходов от эксплуатации судов, содержащих масла, должна иметь конструкцию, предусматривающую возможность ее опломбирования в закрытом положении. Если изменение рабочего положения клапана может осуществляться не только местным ручным приводом, но и дистанционно, то пломбирование должно производиться в двух местах: непосредственно на местном приводе и на посту дистанционного управления.

Пломбирование запорной арматуры могут выполнять только ответственные лица, которые назначены приказом должностного лица на судне.

Требования не распространяются на суда, которые не имеют собственных средств откачки отходов от эксплуатации судов, содержащих масла.

Факты пломбирования запорной арматуры трубопроводов должны отмечаться в Журнале пломбирования запорной арматуры и в Вахтенном журнале.

Записи в Вахтенном журнале должны содержать следующую информацию:

- a) дату и время пломбирования;
- b) место нахождения судна в момент пломбирования;
- c) рабочее положение арматуры (открыто/закрыто);
- d) отличительный знак пломбы;
- e) должность и фамилия ответственного лица, производившего пломбирование.

2.15. Для морских судов и судов смешанного (река-море) плавания, эксплуатируемых на Дунае, блокировка запорной арматуры, опломбированной в закрытом положении, должна рассматриваться, как эквивалент пломбировки запорной арматуры системы сбора подсланевых вод, через которые такие воды могут быть откачены с судна. Система замера, регистрации и управления сбросом нефти, соответствующая МАРПОЛ 73/78, считается эквивалентной блокировке запорной арматуры, опломбированной в закрытом положении. Наличие системы замера, регистрации и управления сбросом нефти должно быть подтверждено Международным свидетельством о предотвращении загрязнения нефтью в соответствии с МАРПОЛ 73/78.

2.16. Компетентные органы могут проверить правильность записей в Журнале учёта отработанных масел и снимать с него копии.

ЧАСТЬ В. ОТХОДЫ ИЗ ГРУЗОВЫХ ТАНКОВ

2.17. Государства-члены ДК должны создать или поручить создать инфраструктурные и другие предпосылки для сдачи и приёма остатков груза, остатков от перевалки груза, остаточного груза и промывочной воды.

2.18. Настоящая Часть В не применяется к погрузке и разгрузке судов смешанного (река-море) плавания и морских судов:

- a) в морских портах на судоходных путях, имеющих морской характер;
- b) во внутренних портах, которые подпадают под действие Европейской директивы 2019/883/ЕС (государства-члены ЕС до 28 июня 2021 года ввели в действие правовые и административные предписания, которые требуются, чтобы соблюдать указанную Директиву).

2.19. Запрещается сбрасывать или сливать с судов в водный путь фрагменты груза или отходы из грузовых отсеков. Указанный запрет не действует в отношении промывочной воды с остаточным грузом в том случае, если для этого груза сброс в водный путь специально разрешён согласно Приложению 2, и положения этого Приложения были соблюдены.

2.20. Если произошла утечка веществ, для которых в Приложении 2 предписывается исключительно их сдача для специальной обработки, или возникла угроза такой утечки, судоводитель обязан незамедлительно проинформировать об этом ближайший компетентный орган. При этом он должен как можно точнее указать место происшествия, а также количество и вид вещества.

2.21. Свидетельство о разгрузке:

2.21.1. Каждое судно, разгруженное в государстве-члене, которое имплементировало настоящие Рекомендации, должно иметь на борту действительное Свидетельство о разгрузке, которое должно быть выдано согласно образцу, содержащемуся в Приложении 3.

Это свидетельство о разгрузке должно храниться на борту судна не менее шести месяцев после его выдачи. Для судов, не имеющих собственного экипажа, свидетельство о разгрузке может также храниться грузоперевозчиком в ином месте, чем на борту.

2.21.2. При выгрузке остатков груза, а также при сдаче и приёме отходов из грузовых отсеков следует применять стандарты разгрузки и правила сдачи/приёма из Приложения 2.

2.21.3. После загрузки судно может продолжить свой рейс только после того, как судоводитель убедился в том, что были удалены остатки от перевалки груза.

2.21.4. После разгрузки судно может продолжить свой рейс только после того, как судоводитель подтвердил в свидетельстве о разгрузке, что были приняты остатки груза, а также остатки от перевалки груза.

2.21.5. Пункт 2.21.4 не применяется к тем судам, которые осуществляют перевозки однородных грузов.

2.21.6. Если проводится замывка трюмов или грузовых танков, а промывочную воду не разрешается сливать в Дунай согласно стандартам разгрузки и правилам сдачи/приёма, содержащимся в Приложении 2, судно может продолжить свой рейс только после того, как судоводитель подтвердил в свидетельстве о разгрузке, что эта промывочная вода была принята или ему было поручено следовать к конкретному приёмному пункту.

2.21.7. Пункты 2.21.1 и 2.21.4 не применяются к судам, которые по своему типу и конструкции пригодны и используются для:

- a) транспортировки контейнеров;
- b) транспортировки подвижного состава (Ro-Ro), штучных и сверхтяжёлых грузов либо крупногабаритного оборудования;
- c) поставки топлива, питьевой воды и судового снабжения морским и речным судам (суда снабжения);
- d) сбора отходов, содержащих масла и смазочные материалы, с морских и речных судов;
- e) транспортировки сжиженных газов (ВОПОГ тип G);
- f) транспортировки жидкой серы (при 180° C), цементного порошка, летучего пепла и аналогичных грузов, которые перевозятся как насыпные грузы или как откачиваемые грузы, причём для этого на борту используется система погрузки, разгрузки и хранения, предназначенная исключительно для соответствующего типа грузов;
- g) транспортировки песка, гравия или продуктов землечерпания от места землечерпания до места разгрузки, если соответствующее судно построено и оборудовано исключительно для такой перевозки, если соответствующее судно на самом деле перевозит исключительно упомянутые товары или грузы и перевозило их также в предыдущий раз. Это положение не применяется к транспортировке смешанных грузов на таких судах.

2.22. Пункты 2.21.1 и 2.21.4 не применяются также к тем случаям транспортировки, когда разгрузка производится на морское судно. Судоводитель должен подтвердить такую разгрузку посредством соответствующих документов и предъявить их по требованию надзорных органов. В свидетельстве о разгрузке, описанном в пункте 2.21, грузополучатель подтверждает судну проведение разгрузки, выгрузки остатков груза,

а в случае наличия у него таких обязанностей — также замывки трюмов или грузовых танков, а также приёма отходов из грузовых отсеков или при необходимости поручения следовать к конкретному приёмному пункту.

2.23. Грузоперевозчик предоставляет грузоотправителю судно согласно такому стандарту разгрузки, который позволяет перевезти и доставить груз без нанесения ему ущерба. Как правило, речь идёт о стандарте разгрузки «выметенный трюм» или «зачищенный грузовой танк», причём судно должно быть свободно от остатков от перевалки груза. Заранее может быть согласован более высокий стандарт разгрузки или проведение замывки.

2.24. Загрузка и разгрузка судна включает в себя также мероприятия по выгрузке остатков груза и замывке, которые рекомендуются согласно Части В. Остатки груза должны быть в максимально возможной мере добавлены к грузу. При загрузке грузоотправитель обеспечивает, чтобы судно осталось свободно от остатков от перевалки груза.

2.25. В случае сухих грузов грузополучатель обеспечивает, чтобы после разгрузки трюм и трюмные колодцы были переданы в подметённом или очищенном всасыванием состоянии согласно стандартам разгрузки и правилам сдачи/приёма, указанным в Приложении 2. Он обязан принять с разгруженного судна имеющиеся остатки груза и остатки от проведённых грузовых операций. В случае жидких грузов грузополучатель обеспечивает, чтобы после разгрузки грузовой танк был передан в зачищенном состоянии. Разгрузка, включая выгрузку остатков груза с помощью системы зачистки, проводится судоводителем, если только в договоре перевозки не было оговорено иное.

Соединительные муфты TW (формы MKS/VKS; MKST/VKST) для приёма остатков груза должны быть оборудованы стандартными соединениями, номинальный диаметр которых — 50 миллиметров; изготавливаются из нержавеющей стали или медно-цинкового сплава; рассчитываются на рабочее давление 0,5 МПа¹.

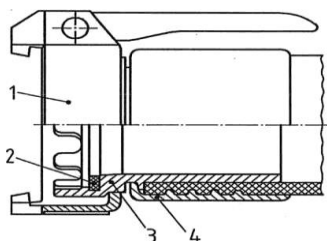


Рис. 1
Арматура для шлангов с
соединительной муфтой TW
(форма MKS)

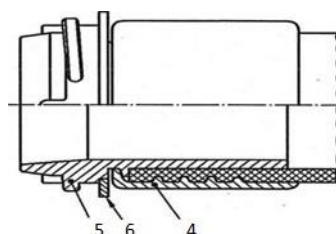


Рис. 2
Арматура для шлангов с
соединительной муфтой TW
(форма VKS)

Таблица 1
с обозначением деталей на рис. 1 и 2

№ детали	Название
1	Обжимное кольцо с рычагом
2	Уплотнение заданной формы
3	Штуцер для шланга формы MKST
4	Обжимающая оболочка

¹ На приёмных пунктах государств-членов ЕС применяются муфты, соответствующие Стандарту EN 14420 в отношении приёмного оборудования.

№ детали	Название
5	Штуцер для шланга формы VKST
6	Защитное кольцо

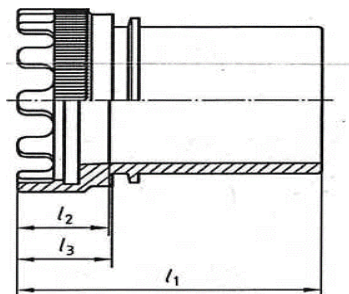


Рис. 3
Штуцер для шланга с соединительной муфтой TW (форма MKST)

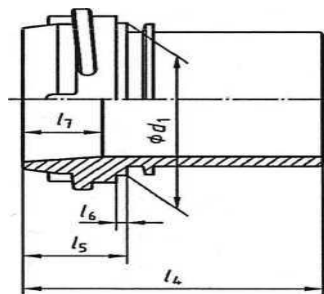


Рис. 4
Штуцер для шланга с соединительной муфтой TW (форма VKST)

Таблица 2
Штуцер для шланга — форма MKST
(размеры в миллиметрах)

Номинальный диаметр DN		Для шланга с внутренним диаметром	l_1 минимум	l_2 максимум	l_3 + 1 0
Муфта соединительная TW с внутренней резьбой	Штуцер для шланга				
50	50	50	75	—	26

Таблица 3
Штуцер для шланга — форма VKST
(размеры в миллиметрах)

Номинальный диаметр DN		Для шланга с внутренним диаметром	d_1		l_4 мин.	l_5 $\pm 0,5$	l_6 мин.	l_7 макс.
Муфта соединительная TW с внешней резьбой	Штуцер для шланга		допуски					
50	50	50	58	-0,3	87	37,5	3	30

Разрешается в качестве альтернативы применять фланцы/соединительные муфты, которые удовлетворяют более высоким или равноценным требованиям.

2.26. При использовании на борту судна судовой системы зачистки до начала процесса зачистки избыточное давление в трубопроводной системе не должно превышать 3 бара.

2.27. В случае сухих грузов грузополучатель, а в случае жидких грузов грузоотправитель обеспечивает приведение трюма или грузового танка в замкнутое состояние, если судно перевозило грузы, для которых остаточный груз согласно стандартам разгрузки и правилам сдачи/приёма в Приложении 2 не разрешается сливать в Дунай вместе с промывочной водой. Требования не применяются к трюмам и грузовым танкам судов, которые осуществляют перевозки однородных грузов. Грузоперевозчик должен иметь возможность подтвердить это в письменном виде.

2.28. Требования к конструкции и оборудованию судов, перевозящих опасные грузы, должны соответствовать тем, что указаны в ВОПОГ. На борту каждого судна, перевозящего опасные грузы, помимо других документов, предписанных в ВОПОГ, должен находиться грузовой план (см. пункт 8.1.2.2 ВОПОГ — сухогрузное судно, пункт 8.1.2.3 ВОПОГ — танкер).

2.29. Судоводителю следует указать в грузовом плане при перевозке грузов навалом/насыпью или в упаковках, какие опасные грузы уложены в различных трюмах и на палубе (см. пункт 7.1.4.11.1 ВОПОГ). Судоводителю следует указать в грузовом плане при перевозке танкерами, какие опасные грузы перевозятся в контейнерах, с указанием их номеров (см. пункт 7.2.4.11.2 ВОПОГ).

ЧАСТЬ С. ПРОЧИЕ ОТХОДЫ ОТ ЭКСПЛУАТАЦИИ СУДОВ

2.30. Суда с экипажем 12 человек и более следует оборудовать системой для накопления и хранения бытовых стоков, включающей сборную цистерну и стандартное сливное соединение для сдачи бытовых стоков в приёмные устройства.

Утилизацию бытовых стоков необходимо подтверждать документально.

2.31. Суда, занятые пассажирскими перевозками, должны удовлетворять следующим требованиям:

2.31.1. Цистерны для сбора бытовых стоков должны иметь достаточную ёмкость и оснащены указателем уровня их содержимого.

Должны быть предусмотрены судовые насосы и трубопроводы для опорожнения цистерн, обеспечивающие возможность сдачи бытовых стоков с обоих бортов.

Вместо указанных насосов допускается применение перекачивающих средств приёмных сооружений.

Предельно допустимые степени очистки судовых очистных установок должны соответствовать Приложению 4;

2.31.2. В отношении судов с каютами при наличии на них более 50 спальных мест в связи с очередным продлением срока действия судового свидетельства, но не позднее 31 декабря 2024 года, следует проверять, соблюдаются ли предписания пункта 2.31.1.

2.32. Компетентному органу должен быть представлен для согласования расчёт суммарной вместимости сборных цистерн бытовых стоков с учетом режима эксплуатации пассажирского судна и числа людей на борту.

2.33. На пассажирских судах, которые имеют судовые установки для обработки бытовых стоков, следует обеспечивать надлежащую сдачу шлама от очистных установок.

2.34. Судовая очистная установка для обработки бытовых стоков должна быть оборудована устройством для отбора проб обработанных вод.

2.35. Судовая очистная установка для обработки бытовых стоков должна иметь пропускную способность, соответствующую расчётному водопотреблению на судне.

2.36. Запрещается сбрасывать или сливать с судов в водный путь бытовые отходы, льяльные воды (Slops), шлам от очистных установок и прочие особые отходы.

2.37. Придунайские государства позаботятся о том, чтобы на Дунае были созданы возможности для приёма бытовых стоков и бытового мусора:

- a) в пунктах перевалки или в портах;
- b) на причалах для пассажирских судов, чтобы обслуживать прибывающие туда пассажирские суда;
- c) на определённых местах стоянки и шлюзах для проходящих судов.

2.38. Бытовой мусор следует собирать и сдавать, по возможности, после сортировки на макулатуру, стекло (цветное/бесцветное), пластмассу, металл, и прочие отходы (в том числе и пищевые) в соответствии с Приложением 5.

2.39. Компетентный орган (Администрация) может допускать использование установок (инсинераторов) для сжигания бытового мусора, в пределах участка водного пути, находящегося в его компетенции. В этом случае такое оборудование и его компоненты должны удовлетворять требованиям, предусмотренным компетентным органом (Администрацией).

2.40. В тех случаях, когда использование установок (инсинераторов) для сжигания бытового мусора запрещается на определенных водных путях Дуная, компетентный орган (Администрация) может налагать запрет на использование таких устройств посредством их опечатывания.

3. ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ОБОРУДОВАНИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДУНАЯ И ПОРТОВ ПРИЁМНЫМИ СООРУЖЕНИЯМИ

3.1. Компетентным органам (Администрациям) в доступной форме следует информировать о местах размещения приёмных пунктов приёма отходов с судов, графике движения судов-сборщиков отходов, а также о внесении в эту информацию каких-либо изменений.

3.2. Приёмные сооружения должны быть оборудованы:

3.2.1. судном-сборщиком отходов, которое обслуживает участки Дуная, и/или

3.2.2. стационарным — плавучим или береговым приёмным сооружением для приёма отходов с судов;

3.2.3. соединительными фланцами трубопроводов для приёма маслосодержащих отходов (рис. 5). Фланец стандартного приёмного/сливного соединения международного образца, предназначенный для труб с внутренним диаметром до 125 мм, должен быть изготовлен из стали или аналогичного материала и иметь плоскую торцевую поверхность². Фланец вместе с прокладкой из маслостойкого материала рассчитывается на рабочее давление 0,6 МПа. Соединение должно осуществляться шестью болтами диаметром 20 мм. Выходные патрубки должны быть оснащены глухими фланцами.

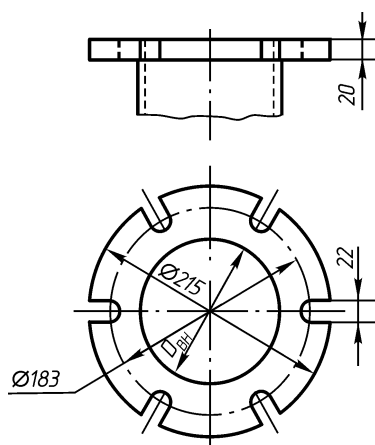


Рис. 5

Стандартное фланцевое соединение международного образца для маслосодержащих вод

² В государствах-членах ДК, являющихся членами ЕС, применяется Стандарт EN 1305:2018.

В случае если применяется другой тип стандартного фланца, то он должен быть снабжён приспособлением, соответствующим стандарту ИСО 7608, которое даёт возможность присоединения к вышеуказанному типу фланца;

3.2.4. соединительными фланцами трубопроводов для приёма бытовых стоков (рис. 6). Фланец стандартного приёмного/сливного соединения международного образца, предназначенный для труб с внутренним диаметром до 100 мм, должен быть изготовлен из стали или аналогичного материала и иметь плоскую торцевую поверхность³. Фланец вместе с уплотнительной прокладкой рассчитывается на рабочее давление 0,6 МПа. Соединение должно осуществляться четырьмя болтами диаметром 16 мм. Выходные патрубки должны быть оснащены глухими фланцами.

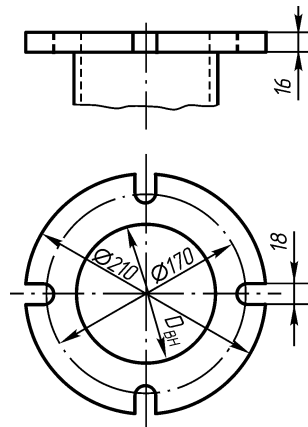


Рис. 6
Стандартное фланцевое соединение международного образца для бытовых стоков

3.3. Придунайские государства будут стремиться, чтобы приёмные сооружения осуществляли сбор отходов, не вызывая чрезмерного простоя судов.

3.4. Государства-члены Дунайской Комиссии будут стремиться ввести в соответствии с Рекомендациями единую процедуру сбора и процедуру сдачи судовых отходов на приёмные пункты.

3.5. Надлежащую сдачу льяльных вод (*Slops*) и шлама от очистных установок следует документально подтвердить согласно внутригосударственным правилам.

3.6. Отдельные приёмные пункты придунайских государств, указанные в Сводной таблице с указанием приёмных пунктов для сбора отходов с судов на Дунае⁴, не имеют обязательств по приёму на Дунае судовых отходов от других стран.

4. РЕАЛИЗАЦИЯ ПОЛОЖЕНИЙ ПО СБОРУ ОТХОДОВ С СУДОВ, ЭКСПЛУАТИРУЕМЫХ НА ДУНАЕ

4.1. Компетентным органам (Администрациям) предоставляется право на участках Дуная, находящихся в их ведении, с уведомления судоводителя или лица его замещающего беспрепятственно входить на суда в любое время для контроля за выполнением настоящих Рекомендаций.

³ В государствах-членах ДК, являющихся членами ЕС, применяется Стандарт EN 1306:2018.

⁴ Расположена на веб-сайте Дунайской комиссии в разделе «Дунайское судоходство» (Защита окружающей среды), www.danubecommission.org/dc/ru/.

4.2. Компетентные органы (Администрации) имеют права и обязанности на участках Дуная, находящихся в их ведении, в отношении выполнения требований по сбору отходов с судов, эксплуатируемых на Дунае.

Исходя из этого, компетентные органы (Администрации):

4.2.1. создают или поручают создать службы, которые должны эксплуатировать приёмные сооружения для сбора отходов с судов;

4.2.2. осуществляют контроль в пределах участка Дуная, находящегося в их ведении:

4.2.2.1. за соблюдением предписаний настоящих Рекомендаций;

4.2.2.2. за всеми судами, проходящими через участок, с точки зрения сбора отходов с судов;

4.2.2.3. за ведением на судах:

а) Журнала учёта отработанных масел;

б) грузового плана, предписанного в ВОПОГ для судов, перевозящих опасные грузы (пункты 8.1.2.2, 7.1.4.11.1 ВОПОГ- для сухогрузных судов; пункты 8.1.2.3, 7.2.4.11.2 ВОПОГ- для танкеров);

в) за ведением документации в случае морских судов и судов смешанного (река-море) плавания в соответствии с требованиями МАРПОЛ 73/78.

5. ОРГАНИЗАЦИЯ КОНТРОЛЯ И УСТАНОВЛЕНИЕ ФАКТОВ НАРУШЕНИЙ ДЕЙСТВУЮЩИХ РЕКОМЕНДАЦИЙ. ПОРЯДОК ПРИМЕНЕНИЯ САНКЦИЙ

5.1. Компетентные органы (Администрации) в пределах участков, находящихся в их ведении, имеют право:

5.1.1. производить проверку ведения Журнала пломбирования запорной арматуры трубопроводов, через которые могут быть сброшены вредные вещества;

5.1.2. давать указания по устранению нарушений установленных правил по операциям с отходами;

5.1.3. выдавать предписания по задержанию судов, которые подозреваются в незаконном сбросе судовых отходов, выяснять обстоятельства дела и составлять об этом протокол.

5.2. Факты нарушения действующих Рекомендаций устанавливаются на основе наблюдений и проверок со стороны компетентных органов (Администраций).

5.3. Факты нарушения могут выявляться государственными и общественными органами, а также организациями по защите качества воды и частными лицами. Сведения предоставляются компетентным органам (Администрациям) в целях официального установления фактов и принятия соответствующих санкций.

5.4. Факты загрязнения водоёмов и нарушения других запретов и правил сбора отходов могут выявляться согласно процедуре, аналогичной расследованию аварий в судоходстве.

5.5. Компетентным органам (Администрациям) рекомендуется фиксировать факт загрязнения вод Дуная в «Протоколе о загрязнении» по согласованным на международном уровне методикам.

5.6. В «Протоколе о загрязнении» рекомендуется изложить обстоятельства, подтверждающие факт загрязнения, причастность данного судна к загрязнению вод Дуная и сведения, являющиеся основой для подсчёта ущерба, причинённого государству этим загрязнением.

5.7. На основе установленного факта загрязнения вод Дуная, зафиксированного в «Протоколе о загрязнении», компетентные органы (Администрации) рассчитывают суммы ущерба, причинённого загрязнением вод, и определяют санкции, которые могут быть применены к члену экипажа и оператору или владельцу судна.

5.8. Лица, подозреваемые в незаконном сбросе отходов с судов, привлекаются к ответственности в соответствии с законодательством страны, где было совершено и зафиксировано нарушение.

6. МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В ЦЕЛЯХ ОРГАНИЗАЦИИ СБОРА ОТХОДОВ С СУДОВ, ЭКСПЛУАТИРУЕМЫХ НА ДУНАЕ

6.1. На судоходных участках Дуная, входящих в их компетенцию, придунайские государства обеспечивают сбор отходов, собранных на борту судов, в приёмные сооружения с целью их последующей обработки на берегу. Приёмные пункты следует оснащать в соответствии с уровнем техники, они должны иметь соответствующую вместимость и быть расположены на достаточном расстоянии друг от друга.

6.2. Придунайские государства принимают меры по развитию инфраструктуры, в частности по строительству портовых приёмных сооружений и судов-сборщиков, для приёма и удаления отходов с судов.

6.3. Государства-члены ДК применяют принцип «прямой» или «косвенной оплаты».

6.4. Финансирование систем сбора и утилизации отходов, содержащих масла и/или смазочные материалы, может осуществляться посредством:

6.4.1. продажи виньеток или аналогичных ваучеров, стоимость которых дифференцируется, например, в зависимости от типов, размеров судов, их валовой вместимости и интенсивности эксплуатации на Дунае;

6.4.2. системы прямой тарификации;

6.4.3. системы не прямой (косвенной) тарификации, согласно которой сдача определённого количества отходов является бесплатной и интегрированной в портовые сборы. Оплата производится в рамках оплаты портовых сборов судами всех стран, независимо от того, сдали ли они отходы или нет.

В случае превышения бесплатно принимаемого количества отходов с судов должен осуществляться прямой платёж.

6.5. Упомянутые в пункте 6.4 процедуры будут при необходимости пересмотрены с учётом опыта, полученного при использовании этих систем.

Приложение 1

Образец Журнала учёта отработанных масел***

Приложение 2

Стандарты разгрузки и правила сдачи/приёмки для допустимости слива промывочной воды с остаточным грузом (Перечень грузов)***

*** *Примечание секретариата:* в настоящем документе не приводится.

Приложение 3

Свидетельство о разгрузке***

Приложение 4

Предельно допустимые и контрольные показатели для очистных установок бытовых стоков

1. Бортовые очистные установки для обработки бытовых стоков должны при проведении испытаний образцов обеспечивать соблюдение следующих предельных показателей:

Таблица 1: Предельные показатели для бытовых стоков бортовых очистных установок (испытываемое оборудование), соблюдение которых следует обеспечить в ходе испытаний при одобрении типовых образцов

Параметры	Концентрация	Выборка
Биохимическая потребность в кислороде (БПК ₅ /BOD ₅) согласно ISO 5815-1:2019 и 5815-2:2003 ¹⁾	20 мг/л	смешанная выборка за 24 часа, гомогенизированная
	25 мг/л	случайная выборка, гомогенизированная
Химическая потребность в кислороде (ХПК/COD) ²⁾ согласно ISO 6060:1989 ¹⁾	100 мг/л	смешанная выборка за 24 часа, гомогенизированная
	125 мг/л	случайная выборка, гомогенизированная
Суммарный органически связанный углеводород (ТОС) EN 1484: 2019 ¹⁾	35 мг/л	смешанная выборка за 24 часа, гомогенизированная
	45 мг/л	случайная выборка, гомогенизированная
Коли-индекс (критерий бактериального загрязнения бытовых стоков)	не более 1000 единиц на 1л воды	случайная выборка, гомогенизированная

¹⁾ Государства-члены могут использовать аналогичные процессы.

²⁾ Вместо химической потребности в кислороде (ХПК) при испытаниях образцов можно использовать также измерение суммарного органически связанного углеводорода (ТОС).

2. При эксплуатации следует обеспечивать соблюдение следующих контрольных показателей:

Таблица 2: Предельные показатели бортовых очистных установок для бытовых стоков, контролируемые в ходе их эксплуатации на борту судов внутреннего плавания

<i>Параметры</i>	<i>Концентрация</i>	<i>Выборка</i>
Биохимическая потребность в кислороде (БПК ₅ / <i>BOD</i> ₅) согласно ISO 5815-1 и 5815-2:2003 ¹⁾	25 мг/л	случайная выборка, гомогенизированная
Химическая потребность в кислороде (ХПК/ <i>COD</i>) ²⁾ согласно ISO 6060:1989 ¹⁾	125 мг/л	случайная выборка, гомогенизированная
	150 мг/л	случайная выборка
Суммарный органически связанный углеводород (<i>TOC</i>) EN 1484: 2019 ¹⁾	45 мг/л	случайная выборка, гомогенизированная
Коли-индекс (критерий бактериального загрязнения бытовых стоков)	не более 1000 единиц на 1 л воды	случайная выборка, гомогенизированная

¹⁾ Государства-члены могут использовать аналогичные процессы.

²⁾ Вместо химической потребности в кислороде (ХПК) при испытаниях образцов можно использовать также измерение суммарного органически связанного углеводорода (*TOC*).

Следует обеспечивать соблюдение соответствующих показателей в случайной выборке. Компетентные органы должны брать пробы (выборку) через нерегулярные периоды времени.

3. Не разрешается использовать процессы, связанные с применением хлорсодержащих средств.

4. В равной мере нормируемая степень очистки должна достигаться только путем очистки и обеззараживания бытовых стоков. Достижение показателей очистки путем разбавления водой не допускается. Установка должна обеспечивать степень очистки, регламентируемую действующими нормативными документами.

5. Для обеспечения безопасности работ, связанных с обслуживанием и ремонтом установки, должна быть предусмотрена система промывки и обеззараживания установки и обслуживающих ее технических средств.

Приложение 5

Унифицированная символика маркировки отходов

Унифицированная символика видов отходов:

Макулатура:



Altpapier
Макулатура
Maculature

Стекло цветное:



Buntglas
Цветное стекло
Verre coloré

Стекло бесцветное:



Weissglas
Бесцветное стекло
Verre blanc

Пластмасса:



Kunststoffverpackungen
Упаковки из синтетических
материалов
Emballages en matières synthétiques

Металл:



Metallverpackungen
Металлические упаковки
Emballages métalliques

Прочие отходы, в том числе пищевые



Restmüll
Прочие отходы
Autres déchets

Приложение 6

Журнал учёта бытовых стоков****

**** *Примечание секретариата:* в настоящем документе не приводится; соответствует предложению по новому приложению 12 «Типовой журнал учёта сточных вод» к Европейским правилам судоходства по внутренним водным путям (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/3, пункт 7).