

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

**Предотвращение загрязнения  
внутренних водных путей с судов**

Резолюция № 21

Пересмотр 2



**ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ**

Нью-Йорк и Женева, 2020 год

## Введение

С момента своего образования Комитетом по внутреннему транспорту в 1956 году, Подкомитет по внутреннему водному транспорту, или SC.3 (с 1970 года — Рабочая группа по внутреннему водному транспорту) содержит в своей повестке дня вопрос о предотвращении загрязнения водных путей с судов внутреннего плавания в контексте технических требований к судам внутреннего плавания, международной перевозки опасных грузов по внутренним водным путям, а также контроля загрязнения вод с судов внутреннего плавания. 19 ноября 1958 года SC.3 была принята резолюция № 3 «Загрязнение вод», которая была заменена в 1975 году резолюцией № 18 «Загрязнение вод с судов внутреннего плавания», которая, в свою очередь, была переработана в резолюцию № 21 «Предотвращение загрязнения внутренних водных путей с судов», принятую 12 ноября 1982 года. Цель резолюции № 21 заключалась в сокращении загрязнений европейских водных путей с судов внутреннего плавания до минимума и унификации соответствующих требований.

В 1992–1999 годах Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) продолжила эту работу и выделила следующие области: а) наличие приемных сооружений для сбора отходов с судов; б) необходимость в согласованных и гармонизированных мерах, включая современные технологии и меры по развитию инфраструктуры, и с) использование принципа «платит загрязнитель». Эта работа также привела к созданию перечня приемных сооружений для сбора отходов, образующихся на судах, как сети приемных сооружений на европейских внутренних водных путях, на основе информации, собранной от государств-членов ЕЭК ООН и речных комиссий, принятого SC.3 в 1999–2003 годах (TRANS/SC.3/150 и добавления 1–3).

В 2007 году SC.3 обновила положения резолюции № 21 на основе решений Общеευропейской конференцией по внутреннему водному транспорту (сентябрь 2006 года, Бухарест), Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ), Конвенции о сборе, сдаче и приеме отходов, образующихся при судоходстве на Рейне и на других внутренних водных путях (КОВВП), работы, проводившейся Европейской комиссией, и соответствующих положений Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) и приложения к резолюции № 61 и приняла их в качестве первого пересмотренного варианта резолюции № 21 (ECE/TRANS/SC.3/179).

В 2019 году SC.3/WP.3 пересмотрела данные положения на основе обновленных текстов ВОПОГ и КОВВП, Протокола о предотвращении загрязнения вод в результате судоходства к Рамочному соглашению по бассейну реки Сава, Рекомендаций по организации сбора отходов с судов, плавающих по Дунаю, главы 10 «Предотвращение загрязнения вод и удаление отходов, образующихся на борту судов» пятого пересмотренного издания ЕПСВВП и результатов проекта «ВАНДА» (обработка и удаление отходов, образующихся во внутреннем судоходстве по Дунаю). 8 ноября 2019 года SC.3 приняла пересмотренные резолюцию и приложение к ней своей резолюцией № 94.

## Предотвращение загрязнения внутренних водных путей с судов

### Резолюция № 21, второй пересмотренный вариант

(принята Рабочей группой по внутреннему водному транспорту 8 ноября 2019 года)

#### *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

### 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 заграждения 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;

с) список имеющегося оборудования с указанием его размещения, порядка и способов его доставки к месту использования;

д) 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.