



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/SC.3/2006/9
28 July 2006

Original: RUSSIAN

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

Пятидесятая сессия

Женева, 11-13 октября 2006 года

пункт 7с) повестки дня

**ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО УНИФИКАЦИИ ТЕХНИЧЕСКИХ
ПРЕДПИСАНИЙ И ПРАВИЛ БЕЗОПАСНОСТИ НА
ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ**

Требования в отношении предотвращения загрязнения с судов

Примечание секретариата

На своей сорок седьмой сессии Рабочая рассмотрела текст проекта пересмотренной резолюции №21 о предотвращении загрязнения вод судами внутреннего плавания, подготовленный делегацией Венгрии (TRANS/SC.3/2002/8), и, учитывая поступившие от стран замечания, предложила делегациям Российской Федерации, Украины и Венгрии совместно подготовить новый согласованный текст проекта пересмотренной резолюции и представить его для дальнейшего рассмотрения (TRANS/SC.3/161, para. 43).

Ниже приводится обновленный вариант проекта пересмотренной резолюции №21, подготовленный делегацией Венгрии с учетом предложений Украины и Российской Федерации, а также с учетом недавнего принятия Рабочей группой SC.3 резолюции №61 «Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания» и разработки новой главы 9 Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП).

ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ С СУДОВ

Резолюция № 21, пересмотренный вариант

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

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту,

напоминая основные цели и мероприятия, сформулированные в Декларации, принятой Общеввропейской конференцией по внутреннему водному транспорту, состоявшейся 13-14 сентября 2006 года в Бухаресте (ECE/TRANS/SC.3/2006/11),

принимая во внимание соответствующие положения Послания Европейской комиссии о содействии развитию перевозок по внутренним водным путям (НАЯДЫ), а также усилия, прилагаемые отдельными правительствами и соответствующими межправительственными организациями по обеспечению того, чтобы внутреннее судоходство было и впредь, по возможности, безопасным для окружающей среды,

имея в виду главу 9 Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП), а также главу 8В приложения к резолюции №61, содержащего Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания,

полагая, что, даже если роль внутреннего водного транспорта в загрязнении вод относительно невелика, дальнейшее улучшение его природоохранных характеристик будет способствовать достижению природоохранных и экологических целей, направленных на сохранение внутренних водных путей,

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

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

считая, что Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания, ЕПСВВП и Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) представляют собой свод правил, играющих важную роль в борьбе с загрязнением вод судами внутреннего плавания,

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

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

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

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

Annex

I. ОБЩИЕ СООБРАЖЕНИЯ О ПОЛИТИКЕ В ОБЛАСТИ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ

A. Основные положения

1. Определения терминов, используемых в настоящем документе, соответствуют тем, что приведены в Главе 9 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, учитывая многообразный характер использования вод.
3. Допустимые уровни сброса загрязняющих веществ во внутренние воды изложены в правовых документах по вопросам охраны окружающей среды и экологии, а также в соответствующих региональных или субрегиональных соглашениях и предусмотрены отдельными центральными или местными органами власти. Эти уровни для каждого водного пути или речного бассейна могут быть различны.
4. Морские суда, совершающие плавание по внутренним водным путям, должны отвечать природоохранным и экологическим требованиям, установленным Международной конвенцией по предотвращению загрязнения с судов МАРПОЛ 73/78. Администрация речного бассейна может, однако, в отдельных оправданных с точки зрения целей водопользования случаях, таких как снабжение населения питьевой водой, 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, основанной на международных договорах и/или национальных правилах.
6. При этом правительствам следует, однако, выбирать меры, которые, по возможности, не препятствуют соответствующему развитию внутреннего судоходства, с должным уважением относясь к его интеграции на общеевропейском уровне и к тесному взаимодействию между перевозками по внутренним водным путям и морскими перевозками.
7. Предотвращение загрязнения должно считаться приоритетной задачей.
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, на соответствующем расстоянии друг от друга должны располагаться береговые и плавучие приемные сооружения необходимой емкости.

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 соответствующие меры по развитию береговой инфраструктуры для сбора, обработки и удаления отходов, образующихся на борту, 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 плата за сброс отходов, образующихся на борту, в приемные сооружения не должна быть 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. 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 при перегрузке нефти или других опасных веществ

14. 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, приложенных к Европейскому соглашению о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ).

15. 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).

16. 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).

17. Предусматривать плавающие боновые заграждения или другие соответствующие сооружения с целью ограничения распространения пролитой нефти в затонах или водных путях.

В. Меры, которые следует принимать на случай значительных аварийных разливов нефтепродуктов и других опасных веществ

18. Составлять и координировать в национальном масштабе и с прибрежными государствами оперативные-технические планы с целью предупреждения опасности разлива и, в случае если такой разлив произойдет, ограничения и уменьшения возможного ущерба. Эти планы должны разрабатываться с учетом конкретных условий страны, а также с учетом конкретных характеристик водных путей. Эти планы, в частности, должны включать:

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

С. Меры против сброса отходов, образующихся на борту

19. Меры против сброса отходов, образующихся на борту, должны соответствовать тем, что предусмотрены в Главе 9 Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП).

20. На судах, перевозящих опасные грузы, должны соблюдаться соответствующие предписания, содержащиеся в правилах, приложенных к Европейскому соглашению о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ).

III. ТЕХНИЧЕСКИЕ ПРЕДПИСАНИЯ ПО ОБОРУДОВАНИЮ СУДОВ СРЕДСТВАМИ ДЛЯ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВОД

21. Технические предписания по оборудованию судов средствами для предотвращения загрязнения вод должны быть не ниже тех, что содержатся в главе 8В приложения к

резолюции №61, содержащей Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания.

22. Требования к конструкции и оборудованию судов, перевозящих опасные грузы, должны соответствовать тем, что указаны в правилах, приложенных к Европейскому соглашению о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ).

— — — — —