



---

## **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**

##### **Сорок первая сессия**

Женева, 20–22 июня 2012 года

Пункт 3 с) предварительной повестки дня

**Европейские правила судоходства по внутренним  
водным путям (ЕПСВВП) (резолюция № 24)**

## **Пересмотр главы 10 "Предотвращение загрязнения вод и удаление отходов, образующихся на борту судов"**

### **Записка секретариата**

#### **I. Введение и мандат**

1. На своей сороковой сессии Рабочая группа провела предварительный обмен мнениями по этому вопросу и сочла в принципе приемлемым общий подход к пересмотру главы 10, предложенный ЦКСР в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/4. Однако было решено вернуться к подробному рассмотрению этого вопроса на сорок первой сессии после получения от Дунайской комиссии (ДК) информации об итогах работы ее Группы экспертов в области отходов, образующихся в результате эксплуатации судна, и после распространения принятого Комиссией по реке Сава Протокола о предотвращении загрязнения вод в результате судоходства (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/80, пункт 28).

2. Рабочая группа будет проинформирована об итогах обсуждения в ДК и, возможно, пожелает подробно рассмотреть проект пересмотренной главы 10, изложенный в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/4, с учетом: а) принятого Комиссией по реке Сава Протокола о предотвращении загрязнения вод в результате судоходства (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/12); б) пересмотренной резолюции № 21 "Предотвращение загрязнения внутренних водных путей с су-

дов" (ECE/TRANS/SC.3/179); и с) предложений правительств государств-членов по этому вопросу, которые приводятся ниже.

## **II. Австрия**

3. Министерство транспорта, инноваций и технологий Австрии приветствует предложение ЦКСР о пересмотре главы 10 ЕПСВВП, отмечая, что это предложение является попыткой установить согласованные правила на основе Конвенции о сборе, сдаче и приеме отходов, образующихся при судоходстве на Рейне и на других внутренних водных путях (КОВВП), с одной стороны, и что в других регионах применяются различающиеся положения, с другой стороны. Однако необходимо внести некоторые (главным образом редакционные) изменения:

### **A. Статья 1.10, пункт 1 f)**

4. Хотя в этих новых правилах упоминается только приобретение газойля, в них требуется, чтобы документы, подтверждающие приобретение газойля, соответствовали региональным "положениям, ...касающимся защиты водоема и утилизации отходов, образующихся на борту судов". КОВВП регулирует как охрану водных ресурсов, так и удаление отходов, но в других регионах могут действовать отдельные положения по охране водных ресурсов и удалению отходов. Документы, подтверждающие приобретение газойля, не касаются удаления отходов.

Предложение: исключить слова "и утилизации отходов, образующихся на борту судов".

### **A. Статья 10.01, пункт 1 e)**

5. В соответствии с этим положением маслянистая вода из коффердамов или бортовых отсеков является "трюмной водой", но маслянистая вода из междудонных пространств не является "трюмной водой". Термин "трюмная вода" должен охватывать всю маслянистую воду – из машинных отделений, форпиков и грузового пространства.

Предложение: заменить "коффердамов и бортовых отсеков" на "коффердамов, междудонных пространств и бортовых отсеков".

### **A. Статья 10.01, пункт 2 j)**

6. В термине "выгрузка остатков" используется определенный термин "остатки", но описывается удаление остатков груза после грузовых операций и материалов, используемых для упаковки и крепления груза. Очень странно, что определенные термины не используются даже в самих определениях. В остальной части правил пользователю совершенно неясно, относятся ли слова "выгрузка остатков" к определению в пункте 2 b) или к определению в пункте 2 j).

Предложение А: исключить текст ", а также удаление остатков груза после грузовых операций и материалов, используемых для упаковки и крепления груза";

или

предложение В: заменить "выгрузка остатков" на "удаление остаточного груза, остатков груза после грузовых операций и материалов, используемых для упаковки и крепления груза".

7. Предложение В требует внесения соответствующей поправки везде, где используется этот термин.

#### **D. Статья 10.02**

8. Согласно пункту 1 статьи 10.01 термин "отходы" включает в себя стоки.

Предложение: исключить "и стоки".

#### **E. Статья 10.05, пункт 1**

9. До сих пор журнал учета отработанных масел для малых судов не требовался. Согласно предложению ЦКСР, он будет обязательным для всех моторных судов, включая, например, надувные прогулочные суда с подвесными двигателями.

Предложение: не исключать слова "за исключением малых судов".

10. В настоящее время образец журнала учета отработанных масел содержится в приложении 9, и он останется в приложении 9 согласно предложению ЦКСР.

Предложение: заменить "приложении 10" на "приложении 9" в пункте 1 статьи 10.05.

11. Новое предложение ("Этот журнал должен храниться на борту судна") в пункте 1 статьи 10.05 лишь повторяет содержание первого предложения ("Каждое приводимое в действие двигателем судно... [, за исключением малых судов,] должно иметь на борту действительный журнал учета отработанных масел..."), и его следует исключить.

12. Следует проверить, является ли последнее предложение необходимым. Если журнал учета отработанных масел уже требуется во всем мире потому, что он предусмотрен ЕПСВВП, возможность для региональных исключений можно отменить.

#### **F. Статья 10.06**

13. Утечки, происходящие во время бункеровки, являются наиболее распространенной причиной загрязнения воды. Поэтому Австрия предлагает внести в статью 10.06 следующие поправки:

"1. Суда, за исключением малых судов, могут заправляться только судами-бункеровщиками, обладающими действительным сертификатом, или на объектах (бункеровочных станциях), которые уполномочены для этой цели компетентными органами.

2. При бункеровке горюче-смазочных материалов водитель заправляемого судна должен позаботиться о том, чтобы:

- a) между заправляемым судном и бункеровочной станцией или судном-бункеровщиком имелось соединение, препятствующее любой нагрузке на трубы и шланги в течение всего процесса бункеровки;
- b) объем, намеченный к бункеровке, не выходил за пределы видимой шкалы измерительного устройства;
- c) при раздельном заполнении танков запорные клапаны в трубопроводах, соединяющих танки, были закрыты;
- d) процесс бункеровки проводился под наблюдением лица, постоянно присутствующего возле наливного отверстия; и
- e) использовалось одно из устройств, предусмотренных в пункте 10 статьи 8.05 Правил освидетельствования судов на Рейне или в пункте 10 статьи 8.05 приложения II к директиве 2006/87/ЕС.

3. Кроме того, судоводитель должен позаботиться о том, чтобы отвечающие за процесс бункеровки лица на бункеровочной станции (соответственно экипаж судна-бункеровщика) и члены экипажа судна заполнили до начала процесса бункеровки контрольный перечень в соответствии с приложением 11 и выяснили следующее:

- a) обеспечена ли работоспособность системы, предусмотренной в пункте 11 статьи 8.05 Правил освидетельствования судов на Рейне или в пункте 11 статьи 8.05 приложения II к директиве 2006/87/ЕС, а также телефонная связь между судном и бункеровочной станцией;
- b) обеспечен ли безопасный и прямой способ связи между контролером-оператором на борту судна и контролером-оператором на бункеровочной станции или судне-бункеровщике. Если акустическая связь (например, прямая голосовая связь, телефон, ОВЧ) не представляется возможной, должны быть согласованы сигналы, подаваемые руками;
- c) какие количества подлежат бункеровке в каждый танк и с какой скоростью закачивания, особенно с точки зрения возможности возникновения проблем с вентиляцией танка;
- d) последовательность заполнения танков;
- e) скорость перемещения, если бункеровка осуществляется при движении судна.

4. Контролеру-оператору на бункеровочной станции или судоводителю судна-бункеровщика разрешается начинать процесс бункеровки только после того, как были выполнены положения пункта 3.

5. Контролер-оператор на бункеровочной станции или на судне-бункеровщике должен немедленно прервать бункеровку, если контролер-оператор на борту заправляемого судна оставляет место бункеровки или если более не гарантируется безопасный и прямой способ связи.

6. Контрольный перечень должен храниться не менее 3 месяцев на бункеровочной станции или на судне-бункеровщике. Компетентный орган имеет право проверять контрольные перечни. Один экземпляр контрольного перечня вручается судоводителю заправляемого судна по его просьбе".