

6

Базельской конвенции

РУКОВОДСТВО ПО ВЫПОЛНЕНИЮ ПУНКТА 4
СТАТЬИ 6 БАЗЕЛЬСКОЙ КОНВЕНЦИИ О
ТРАНЗИТЕ ТРАНСГРАНИЧНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ
ОПАСНЫХ И ДРУГИХ ОТХОДОВ

ООН 
программа по
окружающей среде



Базельской конвенции



6

Базельской конвенции

РУКОВОДСТВО ПО ВЫПОЛНЕНИЮ ПУНКТА 4
СТАТЬИ 6 БАЗЕЛЬСКОЙ КОНВЕНЦИИ О
ТРАНЗИТЕ ТРАНСГРАНИЧНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ
ОПАСНЫХ И ДРУГИХ ОТХОДОВ

© Секретариат Базельской конвенции (СБК), июль 2023 года

Данная публикация может быть воспроизведена частично или целиком, в любой форме для образовательных и некоммерческих целей без специального разрешения обладателя авторских прав. т.е. СБК, при условии ссылки на данный источник.

СБК будет признателен за получение копии любой публикации, использующей данную публикацию в качестве источника. Воспроизведение материалов, содержащихся в данной публикации, для перепродажи или других коммерческих целей без получения письменного согласия СБК запрещается.

Оговорка

Варианты текста данного буклета официально не были отредактированы и преследуют только информационные цели.

СБК, Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП) и Организация Объединенных Наций (ООН) не берут на себя ответственность за точность или полноту содержания и не подлежат ответственности за какие-либо убытки или ущерб, вызванные прямо или косвенно использованием содержания настоящей публикации или доверием ее содержанию.

Обозначения, используемые в настоящем издании, и изложение содержания не подразумевают выражения со стороны СБК, ЮНЕП или ООН какого бы то ни было мнения в отношении геополитической ситуации или правового статуса той или иной страны, территории, города или зоны, или же их законных представителей, равно как и делимитации их границ или разграничительных линий.

Вводная часть

Предлагаем Вашему вниманию **шестой выпуск Технического сборника** Секретариата Базельской, Роттердамской и Стокгольмской конвенций. Запущенная в 2019 году инициатива Технического сборника предлагает Вам авторитетный обзор документов, принятых соответствующими Конференциями Сторон Базельской конвенции о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением, Роттердамской конвенции о процедуре предварительного обоснованного согласия в отношении отдельных опасных химических веществ и пестицидов в международной торговле и Стокгольмской конвенции о стойких органических загрязнителях.

Руководство по выполнению пункта 4 Статьи 6 Базельской конвенции о транзите трансграничных перевозок опасных и других отходов предоставляет комплексные рекомендации, призванные помочь Сторонам в реализации предусмотренной Конвенцией процедуры предварительного обоснованного согласия в случаях, когда трансграничная перевозка опасных и других отходов осуществляется через одно или несколько государств транзита. Разработанное Комитетом по управлению механизмом для способствования продвижению выполнения и соблюдения конвенции, руководство было утверждено решением ВС-15/17 на пятнадцатом совещании Конференции Сторон в мае 2022 года. В руководстве представлена информация о различных способах, которыми Стороны дают определение государству транзита, и о том, где найти эту информацию. Затем в нем подробно описывается каждый шаг, который необходимо предпринять Сторонам в случае, если предлагаемая трансграничная перевозка может включать одно или несколько таких государств. Также даются указания по конкретным случаям, с которыми Стороны могут столкнуться в связи с трансграничными перевозками с участием государства транзита: транзитные ограничения или запреты и перенаправление перевозок. В руководстве также содержится информация о взаимосвязи между обязательствами Сторон в соответствии с пунктом 4 Статьи 6 Конвенции и правами и свободами навигации. Наконец, вы найдете приложение II к руководству об определении термина «транзита» в контексте таможенного контроля и Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года (ЮНКЛОС).

Разработка этого руководящего документа стала возможной благодаря финансовой поддержке, оказанной Европейским Союзом, Японией и Норвегией.



Рольф Пайет

Исполнительный секретарь Базельской, Роттердамской и Стокгольмской конвенций

Содержание

ВВЕДЕНИЕ	5
I. СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ОПРЕДЕЛЕНИЯ БАЗЕЛЬСКОЙ КОНВЕНЦИИ	6
II. ПРОЦЕДУРА ПОС ПРИМЕНИТЕЛЬНО К ГОСУДАРСТВАМ ТРАНЗИТА	9
A. Обзор процедуры ПОС	9
B. Трансграничные перевозки через транзитное государство, которое является Стороной конвенции	9
1. Уведомление транзитных государств о предлагаемой трансграничной перевозке	9
2. Государство транзита незамедлительно подтверждает получение уведомления.....	12
3. Государство транзита может дать согласие с или без оговорок, либо же отказать в разрешении	12
4. Транзитные ограничения и запреты.....	14
5. Конкретные вопросы.....	14
(a) Перенаправление перевозок.....	14
(b) Права и свободы навигации	15
(c) Страны, не имеющие выхода к морю.....	17
C. Трансграничная перевозка через транзитное государство, которое не является Стороной конвенции	17
1. Уведомление транзитных государств о предлагаемой трансграничной перевозке	17
2. Государство экспорта может разрешить начать трансграничную перевозку без получения согласия	18
III. ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ, КАК ЧАСТЬ ОПЕРАЦИЙ ПО ВОЗВРАТУ	19
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	20
ANNEX I TO THE GUIDANCE: RELEVANT DECLARATIONS AND STATEMENTS TO THE BASEL CONVENTION (STATUS AS AT NOVEMBER 2021)	21
ANNEX II TO THE GUIDANCE: THE MEANING OF TRANSIT IN CUSTOMS TERMINOLOGY AND IN UNCLOS	24
ANNEX III: OVERVIEW OF THE PIC PROCEDURE, WITH A FOCUS ON TRANSIT STATES	26

ВВЕДЕНИЕ

1. Базельская конвенция о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением (Базельская конвенция / Конвенция) была принята в 1989 году и вступила в силу 5 мая 1992 году. Состоянием на ноябрь 2021 года к Конвенции присоединилось 189 Сторон.
2. Помимо прочего, Базельская конвенция установила согласованный на международном уровне обязательный для выполнения механизм для контроля за трансграничной перевозкой опасных и других отходов, подпадающих под действие Конвенции. Такие перевозки могут осуществляться только в соответствии с конкретными условиями и процедурами, которые обычно называют процедурой предварительного обоснованного согласия (ПОС). Процедура ПОС предполагает обязательство уведомлять государство импорта и любое государство транзита о предлагаемой трансграничной перевозке и получать их предварительное на то согласие. Данный документ был подготовлен с целью обеспечения руководящих принципов Сторонам и заинтересованным сторонам о том, как на практике выполнять и применять процедуру ПОС в отношении транзитных государств.
3. Настоящее руководство было подготовлено комитетом по управлению механизмом для содействия продвижению выполнения и соблюдения (здесь и далее именуемого Комитет по выполнению и соблюдению/Комитет) в рамках своего мандата в отношении рассмотрения дополнительных шагов по улучшению выполнения и соблюдения Статьи 6 Базельской конвенции. Информация о практиках Сторон была собрана в рамках двух опросов, проведенных Комитетом в 2016¹ и 2021 годах,² а также на основе информации, передаваемой Сторонами в их национальных докладах. Руководство было принято решением Конференции Сторон БК-15/17.
4. Разработка этого руководящего документа стала возможной благодаря финансовой поддержке, оказанной Европейским Союзом и Норвегией.

¹ 41 Страна предоставили ответы на вопросы опросника в 2016 году. С ответами можно ознакомиться здесь: <http://www.basel.int/Implementation/LegalMatters/Compliance/GeneralIssuesActivities/Activities201617/ControlssystemTransitissues/tabid/4781/Default.aspx>. Краткое изложение и анализ ответов представлены в приложении к документу UNEP/CHW/CC.14/INF/18, с которым можно ознакомиться здесь: www.basel.int/TheConvention/Implementation/ComplianceCommittee/Meetings/ICC14/MeetingDocuments/tabid/8424/Default.aspx.

² 53 Страны предоставили ответы на вопросы опросника в 2021 году. С ответами можно ознакомиться здесь: <http://www.basel.int/Implementation/LegalMatters/Compliance/GeneralIssuesActivities/Activities2021/Transittransboundarymovements/tabid/8182/Default.aspx>.

I. СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ОПРЕДЕЛЕНИЯ БАЗЕЛЬСКОЙ КОНВЕНЦИИ

5. В соответствии с Базельской конвенцией государство транзита означает любое государство (Сторона или не Сторона Базельской конвенции), не являющееся государством экспорта или импорта, через которое планируется или осуществляется перевозка опасных или других отходов.³
6. Определение «государство транзита» следует читать в связке с определениями «государство экспорта» и «государство импорта»:
 - (a) «Государство экспорта» означает государство (Сторону Базельской конвенции), из которого планируется или начата трансграничная перевозка опасных или других отходов;⁴
 - (b) «Государство импорта» означает государство (Сторону Базельской конвенции), в которую планируется или осуществляется перевозка опасных или других отходов с целью их удаления (любая операция из перечня в приложении IV к Базельской конвенции) или с целью погрузки до удаления в районе, на который не распространяется юрисдикция какого-либо государства.⁵
7. «Транзит» в рамках Базельской конвенции следует понимать соответственно как перевозку через «государство транзита» в соответствии с определением в Конвенции, а именно: перевозку через государство, в котором не планировалась или не была начата трансграничная перевозка, как и не планируется или не происходит такая перевозка в целях удаления (любая операция из перечня в приложении IV к Базельской конвенции) или с целью погрузки до удаления в районе, на который не распространяется юрисдикция какого-либо государства.
8. В связке с определением в Базельской конвенции «трансграничной перевозки», пункт 3 Статьи 2 определяет «трансграничную перевозку» как «любое перемещение опасных отходов или других отходов из района, находящегося под национальной юрисдикцией одного государства, в район или через район, находящийся под национальной юрисдикцией другого государства, либо в район или через район, не находящийся под национальной юрисдикцией какого-либо государства, при условии, что в такой перевозке принимает участие по крайней мере два государства» (с добавленным текстом, выделенным курсивом). «Район, находящийся под национальной юрисдикцией государства» включает «любой район суши и моря или воздушное пространство, в пределах которого государство в соответствии с международным правом несет административную и нормативную ответственность за охрану здоровья человека и состояния окружающей среды».⁶
9. Морские зоны, которые априори могут подпадать под определение Базельской конвенции «района, находящегося под национальной юрисдикцией государства», представляют собой зоны, подпадающие под суверенитет (внутренние, территориальные и архипелажные воды) и юрисдикцию прибрежных государств (прилежащие зоны, континентальные шельфы и исключительные экономические зоны (ИЭЗ)) в соответствии с международным правом.
10. На практике Стороны Базельской конвенции используют различные регуляторные определения и понимание того, что из себя представляет термин «транзит» в целях Базельской конвенции, у них разнится, что и отражается в различающихся правовых интерпретациях текста Конвенции.⁷ Исходя из ответов опросника Комитета за 2021 год, наиболее общесогласованным примером транзита является ситуация, когда перевозчик отходов (судно или другое) входит в и покидает район под национальной юрисдикцией без отгрузки отходов (40 из 51 Стороны в случае судна, 39 из 51 Стороны в случае другого перевозчика). Немного менее распространенное понимание транзита включает момент отгрузки отходов: 29 из 51 Стороны указали, что судно, перевозящее покрываемые действием

³ Данное определение представлено в пункте 12 Статьи 2 Базельской конвенции («государство транзита» определено как любое государство, не являющееся государством экспорта или импорта, через которое планируется или осуществляется перевозка опасных или других отходов).

⁴ Данное определение дается в пункте 10 Статьи 2 Базельской конвенции («государство экспорта» означает любую Сторону, из которой планируется или начата трансграничная перевозка опасных или других отходов).

⁵ Данное определение дается в пункте 11 Статьи 2 Базельской конвенции («государство импорта» означает Сторону, в которую планируется или осуществляется перевозка опасных или других отходов с целью их удаления или с целью погрузки до удаления в районе, на который не распространяется юрисдикция какого-либо государства).

⁶ Пункт 9 Статьи 2 Базельской конвенции.

⁷ Определения «Государство транзита», передаваемые Сторонами Секретариату в их ежегодных национальных докладах за период с 2016 по 2018 год, собраны в документе UNEP/CHW/OEWG.12/INF/19.

Базельской конвенции отходы, которое заходит в порт с отгрузкой и загрузкой отходов на тот же самое судно, и покидает порт, следуя в направлении другого порта для разгрузки, подпадает под обозначение «транзита». А судно, перевозящее покрываемые действием Базельской конвенции отходы, которое заходит в порт с отгрузкой и загрузкой отходов на другое судно, которое должно проследовать в направлении другого порта для разгрузки, по договоренности 30 Сторон подпадает под обозначение транзита. Помимо этого, 29 Сторон согласились с тем, что транзит может означать судно, перевозящее покрываемые действием Базельской конвенции отходы, которое заходит в порт с отгрузкой и перегрузкой отходов на другой транспорт (напр., грузовик, поезд), направляющийся в другую страну. Согласно мнению 32 Сторон, транспортное средство, не являющееся судном (напр., грузовик, поезд), перевозящее покрываемые действием Базельской конвенции отходы, входит в район под национальной юрисдикцией, разгружает и перегружает отходы, а затем покидает район под национальной юрисдикцией, может приравниваться по значению к термину «транзит». Кроме этого, 32 Стороны также установили, что в аналогичных условиях, когда перевозчик разгружает и перегружает отходы на другой транспорт, который затем покидает территорию, может подпадать под значение «транзита». Менее распространенное понимание транзита включает такие примеры, как когда судно, перевозящее покрываемые действием Базельской конвенции отходы, входит в территориальные воды (территориальное море или внутренние воды) (21 Страна); когда судно, перевозящее покрываемые действием Базельской конвенции отходы, входит в исключительную экономическую зону (ИЭЗ) (11 Страна); и когда судно, перевозящее покрываемые действием Базельской конвенции отходы, входит в свободную зону (9 Страна).

11. Основные различия касаются двух отличающихся аспектов определения Базельской конвенции термина «государство транзита». Первый момент – это различия между «государством транзита» (или «транзит») и «государством импорта» (или «импорт»), когда перевозчик ввозит опасные или другие отходы в район, находящийся под национальной юрисдикцией определенного государства, сухопутным путем или через порт, разгружает и перегружает отходы на такой же или другой транспорт, а затем опять вывозит отходы из этого государства в целях удаления в третьей стране. Большинство Сторон, приславших заполненный(е) опросник(и), квалифицировали такую ситуацию, как такую, которая подпадает под значение «транзита». Некоторые из них также непосредственно уточнили, что в своем национальном законодательстве «транзит» может включать временное хранение, связанное с транспортировкой, при условии, что прохождение груза через их территорию будет продолжаться.⁸ Однако некоторые Стороны все же указывают, что для них разгрузка и погрузка опасных и других отходов видится «импортом» в соответствии с Базельской конвенцией.⁹
12. Второй момент отличий касается транспортировки по морю через ИЭЗ или территориальное море без захода в порт. Некоторые Стороны считают, что судно, перевозящее покрываемые действием Базельской конвенции отходы, пересекающее ИЭЗ без захода в порт, классифицируется в целях Базельской конвенции как «транзит».¹⁰ Другие же Стороны применяют более узкое определение термина транзит, в соответствии с которым судно, перевозящее покрываемые действием Базельской конвенции отходы, заходящее в их ИЭЗ и территориальное море, либо же только в их ИЭЗ, не может классифицироваться под этим определением, и следовательно в такой ситуации не

⁸ См., например, ответы на вопрос №1b Опросника Комитета 2021 года от Эритреи (законодательство пока не принято) и Южной Африки.

⁹ Такова ситуация, по-видимому, с Доминиканской Республикой, Египтом, Сальвадором, Эритреей, Суринамом, Украиной и Объединенными Арабскими Эмиратами. См. их ответы на вопрос №1с Опросника Комитета 2021 года.

¹⁰ См. ответы на вопрос №1с Опросника Комитета 2021 года от Бразилии, Кот-д'Ивуара, Доминиканской Республики, Египта, Эритреи, Италии, Ямайки, Мексики и Перу. См. также ответы Опросника Комитета 2016 года от Колумбии, Малайзии, Республики Конго и Таиланда. Все эти страны также классифицируют пример судна, перевозящего покрываемые действием Базельской конвенции отходы, заходящего в территориальные воды, как «транзит». В своих комментариях от сентября 2020 года Иран подчеркнул, что любое движение отходов транзитом через ИЭЗ транзитного государства требует получение предварительного письменного разрешения, только если транзитное Государство, согласно пункту 4 Статьи 6 Базельской конвенции, решит не требовать предварительного согласия.

требуется уведомления и согласия.¹¹ Однако процедура ПОС применяется к тем Сторонам, в чьи порты в их юрисдикции заходит судно.¹² Некоторые Стороны идут даже дальше и только требуют уведомления и согласие, если планируется разгрузка и затем опять погрузка отходов в порту, подпадающем под их юрисдикцию.¹³

13. Различные позиции отображаются и в ряде деклараций и заявлений к Базельской конвенции, которые представлены в приложении I к настоящему руководящему документу. Некоторые страны с более узкими определениями транзита связывают свою позицию с пунктом 12 Статьи 4 Базельской конвенции о правах и свободах навигации,¹⁴ которые в их понимании освобождают суда от их обязанности уведомлять и получать согласие для перевозки опасных и других отходов, если они пользуются своим правом прохода через территориальное море или свободой навигации в ИЭЗ.
14. В свете этих различий и с целью содействия эффективному осуществлению процедуры ПОС, важным видится информирование Сторонами других Сторон через Секретариат о своих национальных определениях или понимании термина «государство транзита» в связи с применением Базельской конвенции, путем предоставления ответа либо на вопрос №8 пересмотренной формы стандартизированного доклада для передачи информации о запретах на импорт и экспорт,¹⁵ либо на вопрос 3 (h) формы отчетности.¹⁶ Полученная информация публикуется на сайте Конвенции.¹⁷ Подборка определений/разъяснений понимания Сторонами «транзита» и «государства транзита» в ответах на вопросы 3h (i) и (ii) национальных докладов за 2017-2019 года и Опросников Комитета по транзитным трансграничным перевозкам 2016 и 2021 годов на 1 октября 2021 года представлена в приложении II к документу UNEP/CHW/CC.14/INF/18.¹⁸
15. Использование термина транзит в рамках Базельской конвенции не обязательно совпадает с тем, как этот термин используют таможенные органы или в контексте Конвенции ООН по морскому праву (ЮНКЛОС). Для получения дополнительной информации по этой теме обращайтесь к приложению II настоящего руководящего документа.

¹¹ Стороны, которые дали ответы на вопрос №1с Опросника Комитета 2021 года, о том, что ситуация с судном, перевозящим покрываемые действием Базельской конвенции отходы, заходящее в их ИЭЗ или территориальное море, не считается в целях Базельской конвенции транзитом, включают Австралию, Бельгию, Бенин, Коста-Рику, Данию, Финляндию, Францию, Германию, Гайану, Ирландию, Люксембург, Мальту, Нидерланды, Нигерию, Португалию, Суринам, Того, Объединенные Арабские Эмираты и Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии. См. также ответы на вопрос №2b Опросника Комитета 2016 года от Австрии, Болгарии, Хорватии и Эстонии. Стороны, которые дали ответы на вопрос №1с Опросника Комитета 2021 года, о том, что ситуации с судами, перевозящими покрываемые действием Базельской конвенции отходы, заходящие только в ИЭЗ не считаются «транзитом», однако суда, заходящие в территориальные воды – считаются, включают Алжир, Канаду, Кубу, Сальвадор, Гватемалу, Гондурас, Монако, Сингапур, Южную Африку и Тринидад и Тобаго. См. также ответ на вопрос №2b Опросника Комитета 2016 года от Аргентины. См. также ответы на вопрос №1с Опросника Комитета 2021 года от Австралии, Бельгии, Бенина, Канады, Коста-Рики, Кубы, Эритреи, Гайаны, Гондураса, Ирландии, Италии, Люксембурга, Монако, Нигерии, Норвегии, Португалии, Сингапура, Южной Африки, Суринама, Того, Тринидада и Тобаго, Объединенных Арабских Эмиратов, а также от Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, в которых из определения «транзита» исключаются остановки в свободной зоне.

¹² Во время захода в порт всегда существует риск того, что отходы могут быть разгружены в доках, даже если этого не планировалось ранее, и затем там оставлены. Риски, связанные с выгрузкой отходов также применимы и к ситуациям, когда судно становится на рейд (водная зона, используемая для погрузки, разгрузки и якорной стоянки судов, и которая считается частью территориального моря, а не внутренних вод) вместо захода в порт.

¹³ См. пример ответа Черногории на вопрос №2b Опросника Комитета 2016 года, где говорится, что, когда судно заходит в порт без разгрузки отходов и покидает его в направлении другого порта для разгрузки, это не считается транзитом. Однако, когда судно разгружает и перегружает отходы на то же самое или другое судно, в целях Базельской конвенции это считается транзитом. См. также ответ на вопрос №1с Опросника Комитета 2021 года от Норвегии.

¹⁴ В пункте 12 Статьи Базельской конвенции прописано, что «[н]ичто в настоящей Конвенции никоим образом не ущемляет суверенитета государств над своим территориальным морем, который установлен в соответствии с международным правом, и суверенных прав и юрисдикции, которыми государства обладают над своими исключительными экономическими зонами и своим континентальным шельфом в соответствии с международным правом, а также не препятствует осуществлению морскими и воздушными судами всех государств прав и свободы навигации в том виде, в котором они предусматриваются международным правом и отражаются в соответствующих международных документах».

¹⁵ Стандартизированную форму доклада для передачи информации в рамках пунктов 1 (a) и (b) Статьи 4 а также пунктов 2 (c) и (d) Статьи 13 Конвенции, пересмотренную на тринадцатом совещании Конференции Сторон (запреты на импорт и экспорт) можно найти по адресу: <http://basel.int/Procedures/ImportExportProhibitions/tabid/2751/Default.aspx>.

¹⁶ Форма доклада была утверждена решением БК-12/6, с внесением поправок решениями БК-13/9 и БК-14/10. Пересмотренную форму можно найти по адресу: <http://basel.int/Countries/NationalReporting/Guidance/tabid/1498/Default.aspx>. С национальными докладами можно ознакомиться по адресу: <http://www.basel.int/Countries/NationalReporting/ElectronicReportingSystem/tabid/3356/Default.aspx>.

¹⁷ <http://www.basel.int/Countries/ImportExportRestrictions/tabid/4835/Default.aspx>.

¹⁸ См.: www.basel.int/TheConvention/ImplementationComplianceCommittee/Meetings/ICC14/MeetingDocuments/tabid/8424/Default.aspx.

II. ПРОЦЕДУРА ПОС ПРИМЕНИТЕЛЬНО К ГОСУДАРСТВАМ ТРАНЗИТА

A. ОБЗОР ПРОЦЕДУРЫ ПОС

16. Процедура ПОС для трансграничной перевозки опасных и других отходов формирует основы основ системы контроля Базельской конвенции.¹⁹ Трансграничная перевозка опасных или других отходов возможна лишь при предварительном письменном уведомлении государством экспорта, производителем или экспортером компетентных органов государства импорта и транзита, и лишь при получении уведомления о письменном согласии со стороны этих органов, разрешающих трансграничную перевозку отходов на или через территорию, находящуюся в их юрисдикции. Процедура ПОС прежде всего описана в Статье 6 Базельской конвенции. В руководстве же основное внимание уделяется роли транзитных государств в процедуре ПОС. Приложение III настоящего руководящего документа включает диаграмму процедуры ПОС, которая отображает руководящие положения, представленные в данном документе, относительно роли транзитных государств в данной процедуре и соответствующих обязательств государства экспорта, экспортера и производителя.

B. ТРАНСГРАНИЧНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ЧЕРЕЗ ТРАНЗИТНОЕ ГОСУДАРСТВО, КОТОРОЕ ЯВЛЯЕТСЯ СТОРОНОЙ КОНВЕНЦИИ

1. Уведомление транзитных государств о предлагаемой трансграничной перевозке

17. Согласно пункту 1 Статьи 6 Базельской конвенции, каждое государство транзита должно быть уведомлено о любых трансграничных перевозках опасных и других отходов.²⁰
18. Уведомления о транзите должны направляться компетентным органам, уполномоченным получать уведомления в случае транзита.²¹ Список компетентных органов власти и их контактные данные, в том виде в котором они были переданы Секретариату Сторонами, доступны на вебсайте Конвенции.²²
19. В ситуациях, когда опасные отходы или другие отходы, подлежащие трансграничной перевозке, подпадают под категории отходов, указанных в приложениях к Базельской конвенции, обязанность уведомлять о трансграничной перевозке государство транзита тогда возлагается на государство экспорта или производителя или экспортера, если того требует соответствующее законодательство в государстве экспорта.
20. В ситуациях, когда отходы не указаны в приложениях, однако определяются как или рассматриваются в качестве опасных отходов в рамках национального законодательства любого вовлеченного государства,²³ обязательство уведомления государства транзита о трансграничной перевозке применимо к:

¹⁹ Общие руководящие принципы по процедуре ПОС можно найти в следующих документах: Руководство по осуществлению Базельской конвенции, где предоставляются руководящие принципы Сторонам относительно их обязательств в рамках Базельской конвенции, включая режим контроля ПОС; Руководство по Системе контроля, где дается разъяснение и рекомендации по процедуре ПОС для лиц, вовлеченных в трансграничные перевозки, таких как объекты по сбору, экспортеры, перевозчики, импортеры и объекты по удалению; и Пересмотренные документы уведомления и перевозки для контроля за трансграничной перевозкой опасных отходов, а также инструкции по заполнению этих документов. Данные документы можно найти по адресу: <https://www.basel.int/Implementation/Publications/GuidanceManuals/tabid/2364/Default.aspx>

²⁰ Определение опасных отходов представлено в пункте 1 Статьи 1, которое следует читать в связке с приложениями I, III, VIII и IX к Конвенции. Определение других отходов представлено в пункте 2 Статьи 1, которое следует читать в связке с приложением II к Конвенции.

²¹ См. пункт 1 Статьи 5 Базельской конвенции, который обязывает Стороны «[н]азначают или учреждают один или несколько компетентных органов и один выделенный центр. *Один компетентный орган назначается для получения уведомления в случае государства транзита*». (с добавленным текстом, выделенным курсивом).

²² <http://www.basel.int/Countries/CountryContacts/tabid/1342/Default.aspx>.

²³ См. подпункт 1 (b) Статьи 1 Базельской конвенции.

- (a) Государству экспорта, экспортеру или производителю, когда отходы юридически определены как или считаются опасными отходами только государством экспорта,²⁴ или юридически определены как или считаются опасными отходами только Государством транзита;²⁵
- (b) Государству импорта или импортеру или объекту по удалению, когда отходы юридически определены как или считаются опасными отходами только государством импорта, или юридически определены как или считаются опасными отходами только государством импорта и некоторыми или всеми государствами транзита.²⁶ В случаях, когда государство импорта или импортер или объект по удалению выступает в качестве уведомляющего лица, руководство по применению процедуры ПОС к Сторонам транзита ниже применяется с соответствующими поправками.
21. Обязанность уведомлять о трансграничной перевозке подразумевает шаг по определению государств транзита и необходимости их уведомления о предлагаемой трансграничной перевозке опасных или других отходов. Как было описано выше, Стороны по-разному интерпретируют положения Конвенции в отношении значения «государство транзита».
22. Некоторые Стороны, которые сами используют более узкое определение «транзита», принимают во внимание определения «транзита» других Сторон, – часто более широкие, – в соответствии с переданной ними информацией в национальных докладах, когда выступают в роли государства экспорта,²⁷ и/или требуют от операторов коммуницировать со всеми потенциальными «государствами транзита» до принятия решения о том, являются ли они «государствами транзита».²⁸
23. Другие Стороны руководствуются своей собственной интерпретацией текста Конвенции²⁹ и/или более конкретным определением «транзита», прописанного в законодательстве по осуществлению Базельской конвенции, руководством или практикой³⁰ с тем, чтобы определить, какие другие государства квалифицируются как «государства транзита» в рамках Базельской конвенции.
24. Хотя, исключительно полагаясь лишь на национальные определения, можно потенциально оказаться в ситуации конфликтующих мнений, следует все же отметить, что ни одна Сторона не указала в ответах на Опросник Комитета 2021 года ни одного инцидента, где бы их собственное определение того, является или нет конкретное государство «государством транзита», конфликтовало с определением этого государства.³¹
25. Разночтения между двумя Сторонами в интерпретации термина «государство транзита» и/или охвате пунктом 12 Статьи 4 о правах и свободах навигации должны разрешаться в соответствии со Статьей 20 Конвенции. Помимо этого, Стороной, которая обеспокоена или затрагивается фактом несоблюдением и/или невыполнением обязательств по Конвенции другой Стороной, с которой она непосредственно связана по Конвенции, может быть внесено представление в Комитет. Комитет

²⁴ Подпункт 5 (a) Статьи 6 Базельской конвенции, который не изменяет пункт 1 Статьи 6 Базельской конвенции, при условии, что обязанность уведомления возлагается на государство экспорта, или экспортера или производителя.

²⁵ Подпункт 5 (c) Статьи 6 Базельской конвенции.

²⁶ Подпункт 5 (b) Статьи 6 Базельской конвенции.

²⁷ См. ответы на вопрос №2a Опросника Комитета 2021 года от Бенина, Гватемалы, Нигерии и Сингапура.

²⁸ См. ответы на вопрос №2a Опросника Комитета 2021 года от Алжира, Коста-Рики, Норвегии и Швейцарии. См. также ответы Кот-д'Ивуара и Доминиканской Республики, которые в отличие от вышеупомянутых государств истолковывают термин «трансфер» более широко, включая в него транспортировку опасных и других отходов судами через ИЭЗ.

²⁹ См. ответы на вопрос №2a Опросника Комитета 2021 года от Австралии, Бразилии, Колумбии, Кубы, Египта, Эритреи, Гайаны, Гондураса, Ямайки, Кувейта, Люксембурга, Мексики, Монако, Перу, Южной Африки, Суринама, Того, Тринидада и Тобаго, Объединенных Арабских Эмиратов и Зимбабве.

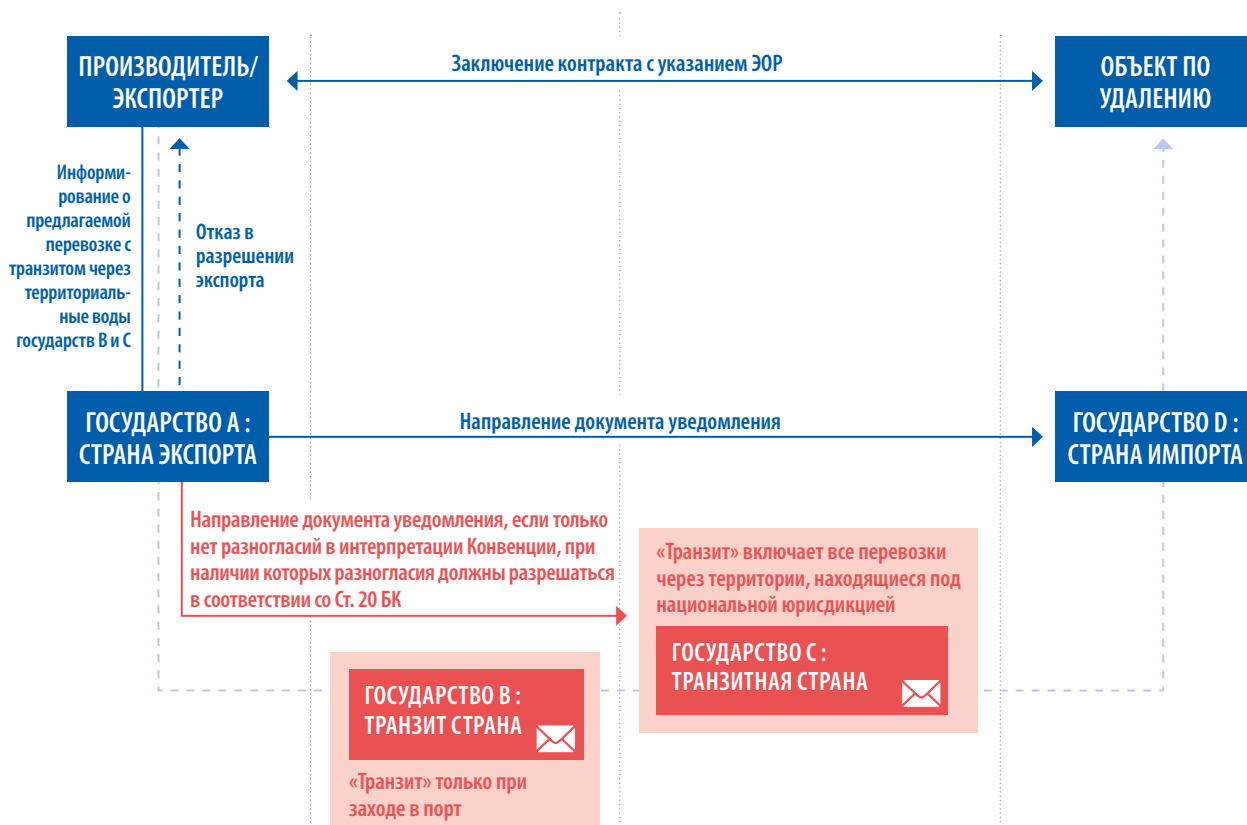
³⁰ См. ответы на вопрос №2a Опросника Комитета 2021 года от Бельгии, Канады, Дании, Сальвадора, Финляндии, Франции, Ирландии, Италии, Нидерландов, Португалии, Руанды, Словакии и Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии. В Германии на уровне федеральных земель есть свои соответственные компетентные органы. Для экспорта из Европейского Союза или импорта в Европейский Союз большинство из них проверяют достоверность предоставленной уведомляющей стороной информации, полагаясь на определение «транзита» из Регламента ЕС (ЕК) № 1013/2006. Некоторые компетентные органы также принимают во внимание и другие определения «транзита» стран за пределами Европейского Союза.

³¹ См. ответы на вопрос №2b Опросника Комитета 2021 года от Алжира, Австралии, Бельгии, Бенина, Боснии и Герцеговины, Бразилии, Канады, Колумбии, Коста-Рики, Кот-д'Ивуара, Кубы, Дании, Доминиканской Республики, Египта, Сальвадора, Эритреи, Финляндии, Франции, Германии, Гватемалы, Гайаны, Гондураса, Ирака, Ирландии, Италии, Ямайки, Кувейта, Люксембурга; Мальты, Мексики, Монако, Нидерландов, Нигера, Нигерии, Норвегии, Перу, Филиппин, Португалии, Руанды, Сент-Винсенте и Гренадин, Саудовской Аравии, Сингапура, Словакии, Южной Африки, Суринама, Швейцарии, Того, Тринидада и Тобаго, Украины, Объединенных Арабских Эмиратов, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии и Зимбабве.

рассматривает любое представленное ему сообщение с целью определения фактов и первопричин возникновения вопроса, вызывающего озабоченность, и содействует его урегулированию.³²

26. Вопросы применимости прав и свобод навигации к транзитным трансграничным перевозкам, покрывающихся действием Базельской конвенции отходов, обсуждается далее в разделе II В 5(b) ниже.
27. На Рис. 1 ниже проиллюстрирована ситуация, когда производитель отходов в государстве А планирует экспортировать опасные или другие отходы на объект по удалению в государстве D. В этом примере производитель отходов предлагает использовать транспортный маршрут, проходящий через территориальные воды государств В и С, однако при этом без захода в какие-либо порта, кроме порта назначения в государстве D.
28. Первое транзитное государство в примере (государство В) проинформировало Стороны через Секретариат о своем национальном определении транзита в соответствии с применением Базельской конвенции, согласно которой трансграничные перевозки судами опасных или других отходов через морские территории, находящиеся под национальной юрисдикцией, но без захода в порт, не считаются «транзитом» в целях Базельской конвенции и, следовательно, не требуют предварительного уведомления и согласия. Таким образом, государство А не обязано уведомлять государство В об этой транзитной трансграничной перевозке.
29. Второе транзитное государство в примере (государство С) проинформировало Стороны через Секретариат, что оно считает «транзитом» в целях Базельской конвенции все перевозки судами опасных или других отходов через морские территории, находящиеся под его национальной юрисдикцией. Если определение или понимание термина «транзит» государства С не совпадает с применяемым законодательством или практикой государства А, или его собственной интерпретацией соответствующих положений Базельской конвенции, государству А и государству С следует стремиться к урегулированию спора в интерпретации путем переговоров или любым иным мирным способом по своему выбору.

Рисунок 1: Уведомление государства транзита о предлагаемой трансграничной перевозке



³² См. www.basel.int/TheConvention/ImplementationComplianceCommittee/Mandate/tabid/2296/Default.aspx

30. Базельская конвенция позволяет, при наличии письменного согласия вовлеченных государств, использовать общую процедуру уведомления для многократных перевозок опасных или других отходов с одинаковыми физическими и химическими свойствами на один и тот же объект по удалению.³³ Все перевозки, покрываемые общей процедурой уведомления, должны направляться через одни и те же таможенные пункты вывоза государства экспорта и через одни и те же таможенные пункты ввоза государства импорта, а в случае транзита, через одни и те же таможенные пункты ввоза и вывоза государства или государств транзита.³⁴ Общее уведомление может покрывать регулярные поставки на протяжении максимального периода в двенадцать месяцев.³⁵

2. Государство транзита незамедлительно подтверждает получение уведомления

31. В соответствии с пунктом 3 Статьи 4 Базельской конвенции государства транзита обязаны незамедлительно подтверждать уведомителю получение уведомления.³⁶ В случае, если уведомитель – это производитель или экспортер, копия подтверждения должна быть направлена компетентному органу государства экспорта. Подтверждение получения не означает, что транзитная перевозка будет автоматически утверждена, и на выдачу такого подтверждения не должно уходить более нескольких дней. Например, в законодательстве Европейского Союза прописано, что подтверждение должно быть выслано в течение трех рабочих дней.
32. Если с компетентным органом государства транзита невозможно связаться, или если уведомитель не получает подтверждение в разумные сроки (которые могут быть прописаны в национальном законодательстве), существует возможность повторно направить сообщение, связавшись с государством через выделенный центр или, если в этом есть необходимость, через дипломатические каналы (напр., Министерство иностранных дел, посольство или постоянную миссию). В таких случаях, рекомендуется обеспечить отправку копии такого общения в компетентный орган власти в любом случае. Уведомитель также может попросить Секретариат подтвердить у соответствующего государства, обновлены и актуальны ли его контактные данные, доступные на вебсайте Конвенции.
33. Отсутствие подтверждения получения не может само по себе трактоваться, как согласие на предлагаемую транзитную перевозку.

3. Государство транзита может дать согласие с или без оговорок, либо же отказать в разрешении

34. Далее в течение 60 дней государство импорта может направить уведомителю ответ в письменной форме о получении уведомления, содержащий согласие на перевозку при определенных условиях или без них, отказ в разрешении на перевозку или запрос на представление дополнительной информации.³⁷ Ответ должен быть предоставлен в письменной форме, в формате письма или факса или электронного сообщения, либо же в другой форме электронной корреспонденции. Официальные требования могут быть заложены в национальном законодательстве.
35. Транзитным государствам рекомендуется отвечать в рамках установленного 60-дневного периода с момента подтверждения получения уведомления.³⁸

³³ См. пункт 6 Статьи 6 Базельской конвенции.

³⁴ См. выше.

³⁵ См. пункт 8 Статьи 6 Базельской конвенции.

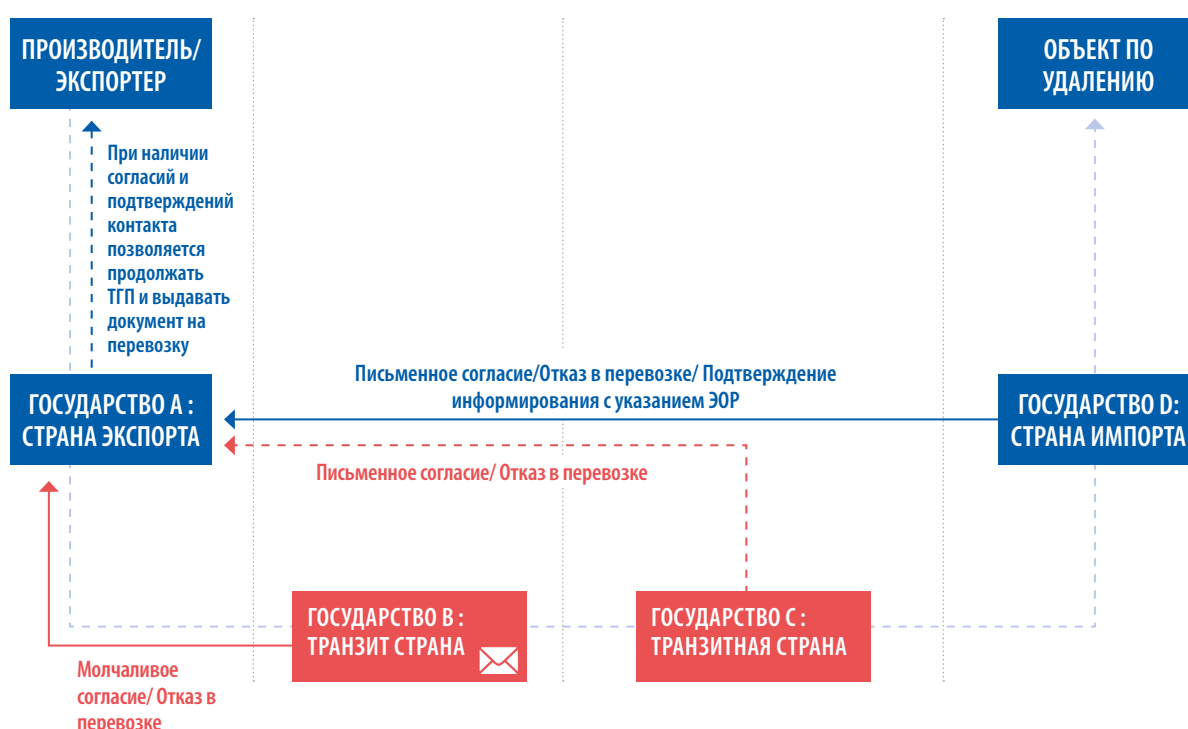
³⁶ В соответствии с пунктом 4 Статьи 6 Базельской конвенции «[к]аждое государство транзита, являющееся Стороной, незамедлительно подтверждает уведомителю получение уведомления. [...]» См. также подпункт 18 (b) решения БК-13/9, где Сторонам напоминают об их «*обязательстве незамедлительно подтверждает получение уведомления о предлагаемой трансграничной перевозке, соответственно с положениями пункта 4 Статьи 6 Конвенции*». (с добавленным текстом, выделенным курсивом).

³⁷ См. пункт 4 Статьи 6, второе предложение.

³⁸ См. пункт 20 (a) решения БК-13/9, в котором «Сторонам *рекомендуется* отвечать на уведомления о предлагаемых трансграничных транзитных перевозках опасных или других отходов в течение 60 дней в соответствии с пунктом 4 Статьи 6 Конвенции». (с добавленным текстом, выделенным курсивом) Некоторые стороны приняли на национальном уровне законодательство или механизмы, обязывающие свои компетентные органы отвечать на запросы о транзите в рамках установленных граничных сроков. См., например, ответы вопрос №1е Опросника Комитета 2021 года от Австралии, Боснии и Герцеговины, Доминиканской Республики, Эритреи, Европейского Союза и его стран-членов, Руанды и Саудовской Аравии. См. также дополнительную информацию, предоставленную Канадой, где подтверждается существование на национальном уровне механизмов обеспечения предоставления ответа на каждый запрос о транзите.

36. Государство экспорта не должно разрешать начинать трансграничную перевозку до тех пор, пока не получит согласия *в письменном виде* от всех государств транзита.³⁹ Если государство экспорт получает в ответ отказ или не получило никакого ответа, трансграничная перевозка должна быть остановлена.
37. Однако для этого правила существует одно исключение, когда требуемое согласие может принять форму *подразумеваемого молчаливого* согласия. В этом случае, когда Страна уведомила другие Страны через Секретариат о своем решении не требовать предварительного согласия в письменном виде для случаев транзита опасных или других отходов, либо в целом, либо при определенных условиях.⁴⁰ В таком случае государство экспорта может разрешить продолжать трансграничную перевозку через такое государство транзита, если ответа от него не поступало в течение 60 дней после получения уведомления этим государством транзита (молчаливое согласие).⁴¹ Срок в 60 дней не начинает действовать, пока государство транзита не получит соответствующего уведомления.
38. Представители отрасли в попытках внедрения экономики замкнутого цикла также подчеркивают преимущества процедуры молчаливого согласия для сферы рециркуляции, предложив государствам транзита, которые в целом предпочитают не применять механизм молчаливого согласия, возможно рассмотреть, например, возможность применения процедуры молчаливого согласия только в отношении поставок отходов, которые направляются на рекуперацию, или для морских перевозок.⁴²
39. В примере на Рисунке 2 ниже государство В уведомило Страны через Секретариат о своем решении не требовать предварительного согласия в письменном виде для всех случаев транзита опасных или других отходов через свою территорию. Транзитное государство С не отменило у себя требование о письменном согласии. В этом примере государство А (государство экспорта) может разрешить продолжать трансграничную перевозку только после получения ним молчаливого согласия государства В (отсутствие отказа в транзите в течение 60 дней после получения уведомления) и согласия государства С в письменной форме.

Рисунок 2: Государства транзита отвечают на уведомления и производителю/экспортеру разрешается продолжить ТГП



³⁹ См. пункт 4 Статьи 6, третье предложение.

⁴⁰ См. ответы на вопрос 3(g) национальных докладов и ответы на вопрос 7 пересмотренной формы стандартизированного доклада для передачи информации о запретах на импорт и экспорт, доступные по адресу: <http://www.basel.int/Countries/NationalReporting/NationalReports/tabid/4250/Default.aspx>; и <http://www.basel.int/Countries/ImportExportRestrictions/tabid/4835/Default.aspx>.

⁴¹ См. пункт 4 Статьи 6, четвертое и пятое предложения.

⁴² См. представление от Umicore от 26 сентября 2019 года и от 3 сентября 2020 года.

4. Транзитные ограничения и запреты

40. В тексте Конвенции транзитные ограничения и запреты конкретно не разбираются. Однако многие Стороны приняли на национальном уровне такие запреты и ограничения.⁴³ Им предлагается передавать информацию о таких моментах, используя либо вопрос 6 пересмотренной формы стандартизированного доклада для передачи информации о запретах на импорт и экспорт,⁴⁴ либо вопрос 3 (f) пересмотренной формы отчетности.⁴⁵ Полученная Секретариатом информация публикуется на сайте Конвенции.⁴⁶
41. Ограничения транзита могут принимать различные формы, такие как:
- (a) Ограничения, связанные с транзитным маршрутом и видом перевозки (напр., пункт ввоза/вывода, маршрут транзита, способ транспортировки, операции по погрузке/разгрузке, время транзита,⁴⁷ и пр.);
 - (b) Ограничения, связанные с видом отходов (напр., опасные/другие отходы, категории опасных отходов); или
 - (c) Ограничения, связанные с местом и видом операции по удалению (напр., страна операции по удалению, окончательное удаление/операция по рекуперации, др.).
42. Стороны, не принявшие общие запреты или ограничения в отношении транзита, сохраняют за собой право не соглашаться на или выставлять условия для любых предлагаемых трансграничных транзитных перевозок опасных или других отходов, подпадающих под действие Конвенции, в зависимости от ситуации.

5. Конкретные вопросы

(a) Перенаправление перевозок

43. Концепция перенаправления применима к ситуациям, когда появляется необходимость изменить маршрут трансграничной перевозки опасных или других отходов, уже после получения всех согласий, например, потому что перевозчик (напр., судоходная линия) изменил маршрут следования судна, перевозящего отходы.
44. Если новый транспортный маршрут включает одно или несколько новых государств транзита, в рамках Базельской конвенции требуется уведомить новое(ые) транзитное(ые) государство(а) о предлагаемой трансграничной перевозке, и по правилам государства экспорта не должно разрешать запускать трансграничную перевозку, пока не получит согласие от новых(ого) государств(а) транзита. Изменение в транзитном маршруте может также означать требование нового уведомления и согласия от вовлеченных государств импорта, экспорта и транзита, если это применимо, если этого требует соответствующее законодательство какого-либо из этих государств. Так работает система, например, в случае трансграничных перевозок в государство-член Европейского Союза.⁴⁸
45. Иногда причина перенаправления всплывает, собственно, только после начала трансграничной перевозки. Если требуемые согласия от новых государств транзита, а также государства импорта и экспорта, если это применимо, можно все же получить, такая трансграничная перевозка может быть начата. Если же нет – трансграничная перевозка не может быть завершена в том виде, в котором ее утвердили вовлеченные государства. Как и в случаях, когда трансграничная перевозка не может быть завершена в соответствии с условиями контракта между экспортером и лицом,

⁴³ Среди таких Сторон, которые запрещают транзит опасных отходов, присутствуют Аргентина, Колумбия, Коста-Рика, Доминиканская Республика (См. Соответствующие ответы на вопрос №3а Опросника Комитета 2016 года) и Сальвадор (См. Ответ на вопрос №1f Опросника Комитета 2021 года). Другие страны ограничивают все или определенные типы транзитной перевозки.

⁴⁴ Форму стандартизированного доклада можно найти по адресу: <http://basel.int/Procedures/ImportExportProhibitions/tabid/2751/Default.aspx>. См. также новый вопрос 3g пересмотренной формы стандартизированного доклада для национальной отчетности в рамках Базельской конвенции.

⁴⁵ Пересмотренную форму можно найти по адресу: <http://basel.int/Countries/NationalReporting/Guidance/tabid/1498/Default.aspx>.

⁴⁶ См. <http://www.basel.int/Countries/NationalReporting/NationalReports/tabid/4250/Default.aspx>.

⁴⁷ См., например, ответы Австралии и Руанды на вопрос №1g Опросника Комитета 2021 года.

⁴⁸ См. Статью 17 Постановления о Перевозке Отходов (ЕС) № 1013/2006 Европейского Парламента и Европейского Совета от 14 июня 2006 года. См. также дополнительную информацию, предоставленную Бенином и Нидерландами в ответах Опросника Комитета 2021 года, где подчеркивается важное значение отчетности о непредвиденных изменениях маршрута всем соответствующим компетентным органам, включая компетентный орган государства экспорта.

занимающимся удалением отходов,⁴⁹ государство экспорта должно обеспечить, чтобы такие отходы были возвращены в государство экспорта экспортером, если невозможно найти альтернативных вариантов их удаления экологически обоснованным способом. Государство экспорта, государство импорта и любое государство транзита должны сотрудничать с целью возвращения отходов в государство экспорта.

46. Ввиду обязательства подавать новые уведомления и получать согласие, перенаправление перевозок опасных и других отходов, особенно если трансграничная перевозка уже началась, может иметь значительные последствия на практике (напр., заблокированное судно в порту транзита, задержки, дополнительная документация, затраты на хранение и транспортировку, смена маркировки и упаковки, затраты на разрешения и т.д.). Возможным решением здесь могло бы быть уведомление и получение согласия не только у государств транзита из запланированного маршрута, но и у любого другого государства, которое может стать, ввиду необходимости перенаправления поставки, транзитным государством, при условии, что такой подход будет согласован со всеми вовлеченными государствами и не будет противоречить национальному законодательству стран экспорта и импорта. Недостатком такого подхода видится большее число стран, у которых необходимо получить согласие, что может значительно растянуть во времени этот процесс.
47. В случаях, когда судно или перевозчик заходит на территорию государства ввиду форс-мажора, некоторые Стороны не требуют новой процедуры уведомления.⁵⁰ Однако, компетентны орган и другие соответствующие органы (портовая администрация, таможня) обычно должны быть незамедлительно уведомлены о произошедшем.⁵¹ В зависимости от вовлеченного государства, инциденты, квалифицирующиеся как форс-мажор, могут включать экстремальные погодные условия,⁵² непредсказуемые дорожные работы,⁵³ повреждения судна, требующие ремонта,⁵⁴ меры неотложной медицинской помощи на борту судна⁵⁵ и другие непредсказуемые обстоятельства, вынуждающие судно или перевозчика идти транзитом через территорию государства.⁵⁶
48. Некоторые Стороны могут также проявлять гибкость (напр., ускоренные процедуры) в тех случаях, когда запрос на перенаправление связан с факторами, на которые перевозчик просто не в силах повлиять, но которые все же не дотягивают до форс-мажора.⁵⁷

(b) Права и свободы навигации

49. В ходе переговоров по Базельской конвенции значительное время было выделено на обсуждение будущих прав государств транзита. Некоторые государства предлагали наделять государства такими же правами, как и у государств импорта. Другие выступали против этого подхода, настаивая, что такие права не будут отвечать правам и свободам навигации, гарантированным в рамках международного

⁴⁹ Данный случай рассматривается в Статье 8 Базельской конвенции.

⁵⁰ См. ответы на вопрос №1d Опросника Комитета 2021 года от Алжира, Сингапура, Финляндии, Франции, Ирландии, Мальты, Нидерландов, Португалии, Того Доминиканской Республики, Гайаны и Италии. См. также ответ Кот-д'Ивуара, где при экстремальных обстоятельствах согласие компетентного органа может быть получено в устной форме. Австралия, Бельгия, Босния и Герцеговина, Бразилия, Канада, Коста-Рика, Куба, Дания, Египет, Сальвадор, Германия, Гватемала, Гондурас, Ямайка, Мексика, Монако, Нигер, Нигерия, Норвегия, Перу, Филиппины, Южная Африка, Сент-Винсенте и Гренадин, Суринам, Швейцария, Тринидад и Тобаго, Украина, Объединенные Арабские Эмираты, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, а также Зимбабве не позволяют исключений из правил в отношении применения предварительного обоснованного согласия в ситуациях форс-мажора. Следует все же отметить, что в Австралии, Бельгии, Коста-Рике, Дании, Германии, Нигерии, Суринаме, Объединенных Арабских Эмиратах и Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии транзит по морю без захода в порт не подлежит предварительному уведомлению и получению согласия.

⁵¹ См. ответы на вопрос №1d Опросника Комитета 2021 года от Финляндии, Франции, Ирландии, Мальты и Италии.

⁵² См. ответы на вопрос №1d Опросника Комитета 2021 года от Алжира, Люксембурга, Нидерландов, Португалии и Доминиканской Республики.

⁵³ См. также ответ на вопрос №1d Опросника Комитета 2021 года от Люксембурга.

⁵⁴ См. ответы на вопрос №1d Опросника Комитета 2021 года от Ирландии и Нидерландов. См. также ответ от Сингапура в отношении судов, которые непригодны к плаванию и представляют собой угрозу для здоровья человека и окружающей среды.

⁵⁵ См. ответ на вопрос №1d Опросника Комитета 2021 года от Ирландии.

⁵⁶ См. ответы на вопрос №1d Опросника Комитета 2021 года от Сингапура и Италии. См. также ответы от Мальты, которая оценивает каждую ситуацию в каждом конкретном случае, и Гайаны, которая полагается на общие стандарты законодательства для определения того, квалифицируется имеющаяся ситуация как форс-мажор или нет.

⁵⁷ См. ответы на вопрос №1f опросника Комитета 2021 года от Бенина, Бразилии, Ирландии, Нидерландов, Сент-Винсенте и Гренадин, Тринидад и Тобаго, а также Того. Дополнительно см. ответы Финляндии и Мальты, где в непредвиденных ситуациях в каждом конкретном случае рассматривается необходимость нового уведомления.

права, в частности права мирного прохода и перелета.⁵⁸ Результат отображен с одной стороны в определении «государства транзита» в пункте 12 Статьи 2 конвенции, а с другой стороны – в пункте 12 Статьи 4 Базельской конвенции, где говорится следующее: «Ничто в настоящей Конвенции никоим образом не ущемляет суверенитета государств над своим территориальным морем, который установлен в соответствии с международным правом, и суверенных прав и юрисдикции, которыми государства обладают над своими исключительными экономическими зонами и своим континентальным шельфом в соответствии с международным правом, а также не препятствует осуществлению морскими и воздушными судами всех государств прав и свободы навигации в том виде, в котором они предусматриваются международным правом и отражаются в соответствующих международных документах».

50. Право на свободу навигации в водах в непосредственной близости от континентального шельфа и в ИЭЗ обеспечено пунктами 1 и 2 Статьи 58, а также пунктом 1 Статьи 78 ЮНКЛОС. В Статьях 17 и 18 ЮНКЛОС положения по «праву мирного прохода через территориальное море»⁵⁹ прописаны в целях
- «(а) пересечь это море, не заходя во внутренние воды или не становясь на рейде или у портового сооружения за пределами внутренних вод или стать на таком рейде или у такого портового сооружения.
 - (b) пройти во внутренние воды или выйти из них, или стать на таком рейде или у такого портового сооружения».⁶⁰

Проход «должен быть непрерывным и быстрым. Однако проход включает остановку и стоянку на якорю, но лишь постольку, поскольку они связаны с обычным плаванием или необходимы вследствие непреодолимой силы или бедствия, или с целью оказания помощи лицам, судам или летательным аппаратам, находящимся в опасности или терпящим бедствие».⁶¹

51. Хотя большинство Сторон, которые ответили на Опросник Комитета 2021 года, не поддерживают прочтение ссылки на «права и свободы навигации» в пункте 12 Статьи 4 Базельской конвенции так, что транспортировка опасных и других отходов через ИЭЗ или территориальное море, как правило, освобождается от обязательства уведомлять и получать согласие на такую транспортировку со стороны прибрежного государства,⁶² некоторые Стороны понимают ссылку на «права и свободы навигации» именно так при условии, что перевозящее отходы судно пользуется своим правом прохода или свободой навигации в соответствии с положениями ЮНКЛОС.⁶³ Другие же понимают пункт 12 Статьи 4 Базельской конвенции как такой, который освобождает от процедуры предварительного обоснованного согласия Базельской конвенции только транспортировку через ИЭЗ.⁶⁴
52. При этом, узкое прочтение отсылки к «правам и свободам навигации» в пункте 12 Статьи 4 Базельской конвенции (то есть данная статья не обеспечивает общее освобождение от правил) определенным государством может, но не обязательно, быть трансформировано в широкую политику контроля за перевозками опасных и других отходов через территориальное море и/или ИЭЗ этого государства. На практике некоторые государства не рассматривают отсылку к «правам и свободам навигации», как обоснование для полного освобождения от процедуры предварительного обоснованного согласия, применяя узкое определение «транзита», в том смысле, что они не требуют предварительного

⁵⁸ Следует отметить, что в ЮНКЛОС прописано, что суверенитет прибрежного государства распространяется на воздушное пространство над территориальными водами, и что конвенция не предоставляет права мирного прохода в воздушном пространстве над территориальными водами. Однако право перелета существует в том случае, когда происходит транзитный и архипелажный проход по морским коридорам, а также используется свобода перелета в ИЭЗ.

⁵⁹ Статья 17 ЮНКЛОС.

⁶⁰ Пункт 1 Статьи 18 ЮНКЛОС.

⁶¹ Пункт 2 Статьи ЮНКЛОС.

⁶² См. ответы на вопрос №2d Опросника Комитета 2021 года от Австралии, Бельгии, Бенина, Колумбии, Коста-Рики, Кот-д'Ивуара, Кубы, Доминиканской Республики, Египта, Сальвадора, Эритреи, Гватемалы, Гайаны, Гондураса, Ирака, Ирландии, Италии, Ямайки, Кувейта, Люксембурга, Мексики, Монако, Нигера, Нигерии, Норвегии, Перу, Филиппин, Руанды, Сент-Винсенте и Гренадин, Саудовской Аравии, Словакии, Южной Африки, Суринама, Того, Тринидада и Тобаго, Украины, Объединенных Арабских Эмиратов и Зимбабве.

⁶³ См. ответы на вопрос №2d Опросника Комитета 2021 года от Дании, Финляндии, Франции, Германии, Мальты, Нидерландов и Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии.

⁶⁴ См. также ответ на вопрос №2d Опросника Комитета 2021 года от Канады. См. ответы на вопрос №2d (следует читать в связке с ответами на вопрос №1с) Опросника Комитета 2021 года от Алжира и Сингапура.

уведомления и согласия для непрерываемых перевозок через их территориальное море⁶⁵ и/или ИЭЗ.⁶⁶

(с) Страны, не имеющие выхода к морю

53. Страны, не имеющие выхода к морю и должных объектов для экологически обоснованного удаления опасных отходов (или определенных категорий опасных отходов) или других отходов, могут испытывать трудности с обеспечением их экологически обоснованного удаления, если все соседние страны запрещают или не соглашаются на транзит таких отходов.⁶⁷ Аналогичные сложности могут возникать и в ситуациях, когда транзитные государства со стратегически расположенными портовыми центрами решают запретить транзит определенных категорий опасных отходов. Помимо двусторонних обсуждений Региональные Центры Базельской конвенции или другие региональные органы (напр., таможенные союзы⁶⁸) могут предоставлять актуальную платформу для поднятия, обсуждения и разрешения подобных проблемных вопросов.⁶⁹

С. ТРАНСГРАНИЧНАЯ ПЕРЕВОЗКА ЧЕРЕЗ ТРАНЗИТНОЕ ГОСУДАРСТВО, КОТОРОЕ НЕ ЯВЛЯЕТСЯ СТОРОНОЙ КОНВЕНЦИИ

1. Уведомление транзитных государств о предлагаемой трансграничной перевозке

54. Обязательство уведомлять транзитные государства о предлагаемой трансграничной перевозке опасных или других отходов применимо также и к государству транзита, не являющемуся Стороной Базельской конвенции. Статья 7 Базельской конвенции требует, чтобы пункт 1 Статьи 6 Конвенции, где прописана обязанность государства экспорта или производителя или экспортера уведомлять о предлагаемой трансграничной перевозке, применялся с соответствующими поправками к трансграничным перевозкам опасных или других отходов из Стороны через государство или государства, которые не являются Сторонами. Уведомления должны направляться в компетентный орган государства транзита.⁷⁰
55. Обязательство уведомлять о трансграничной перевозке применяется только к перевозкам отходов, подпадающим под определения опасных отходов или других отходов Базельской конвенции.⁷¹ Когда отходы не покрываются Приложениями I, III и VIII к Конвенции, однако юридически определены как

⁶⁵ См. ответы на вопрос №2d (следует читать в связке с ответами на вопрос №1с) Опросника Комитета 2021 года от Австралии, Бельгии, Бенина, Коста-Рики, Ирландии, Люксембурга, Нигерии, Норвегии, Суринама, Того и Объединенных Арабских Эмиратов.

⁶⁶ См. ответы на вопрос №2d (следует читать в связке с ответами на вопрос №1с) Опросника Комитета 2021 года от Австралии, Бельгии, Бенина, Коста-Рики, Кубы, Сальвадора, Гватемалы, Гондураса, Ирландии, Люксембурга, Монако, Нигерии, Норвегии, Южной Африки, Суринама, Того, Тринидада и Тобаго и Объединенных Арабских Эмиратов. Некоторые страны, не имеющие выхода к морю, не ответили на вопрос №1с относительно перевозок по морю. См. также ответы от Австралии, Бельгии, Бенина, Канады, Коста-Рики, Кубы, Эритреи, Гайаны, Гондураса, Ирландии, Италии, Люксембурга, Монако, Нигерии, Норвегии, Южной Африки, Суринама, Того, Тринидада и Тобаго, а также Объединенных Арабских Эмиратов, в которых из определения «транзита» исключаются остановки в свободной зоне.

⁶⁷ См., например, ответ Казахстана на вопрос №10 Опросника Комитета 2016 года. Казахстан особо подчеркивает наличие сложностей с экспортом на экологически обоснованное удаление отходов, содержащих СОЗ ввиду того, что соседние страны ввели у себя законодательство, запрещающее импорт или транзит таких отходов. См. также ответы ПРООН на вопросы № 7 и 8 Опросника на эту же тему. См. также часть X ЮНКЛОС о праве доступа стран, не имеющих выхода к морю, к и от моря, и о свободе транзита, в частности пункт 2 Статьи 125. См. также ответы Гайаны на вопросы №1с и №1d Опросника Комитета 2021 года о необходимости внесения дополнительной ясности в вопросы обязательств прибрежных государств относительно стран, не имеющих доступа к морю, и транзита дорогами через территорию прибрежных государств с целью дальнейшей перевозки по морю в целом.

⁶⁸ См. ответы Казахстана на вопрос №10 Опросника Комитета 2016 года: Казахстан неоднократно поднимал данный вопрос о транзите ПХД на межправительственной комиссии Таможенного Союза. В результате в апреле 2014 года Комиссией было принято предложение об удалении ПХД в отработанных маслах из перечня товаров, запрещенных для транзита. См. также записи о сложностях на практике, о которых Umisore говорили в своих комментариях от 11 января и 26 сентября 2019 года.

⁶⁹ Возможное решение также могло бы включать строительство в долгосрочной перспективе заводов на национальном уровне по удалению с использованием экологически обоснованных техник удаления.

⁷⁰ Контакты всех стран, о которых были получены соответствующие уведомления в Секретариате, доступны по следующему адресу: <http://basel.int/Countries/CountryContacts/tabid/1342/Default.aspx>.

⁷¹ Определение опасных отходов представлено в пункте 1 Статьи 1, которое следует читать в связке с приложениями I, III, VIII и IX к Конвенции. Определение других отходов представлено в пункте 2 Статьи 1, которое следует читать в связке с приложением II к Конвенции.

или считаются опасными отходами в рамках локального законодательства государства импорта или экспорта, в рамках Конвенции не требуется уведомление о трансграничной перевозке государства транзита, которое не является Стороной Конвенции.

2. Государство экспорта может разрешить начать трансграничную перевозку без получения согласия

56. Базельская конвенция не требует письменного или молчаливого согласия от транзитных государств, не являющихся Сторонами конвенции. Однако в национальном законодательстве многих Сторон прописывается, что трансграничные перевозки не могут продолжаться, пока все государства транзита, включая и те страны, которые не являются Сторонами конвенции, не предоставят свое письменное согласие на такую перевозку.⁷²

⁷² См. пункт 27 в Руководстве по Системе контроля.

III. ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ, КАК ЧАСТЬ ОПЕРАЦИЙ ПО ВОЗВРАТУ

57. В случаях возврата опасных или других отходов, которые считаются незаконным передвижением в соответствии с пунктом 2 Статьи 9 Базельской конвенции, в тексте Конвенции прописано, что государство транзита «не возражает, не создает помех или не препятствует возвращению этих отходов в государство экспорта».⁷³ Хотя в Базельской конвенции отсутствует информация в отношении согласия государства транзита в такой ситуации, наилучшие практики предлагают все же уведомлять государства транзита о таком возврате, если только все вовлеченные компетентные органы не решат, что в этом нет необходимости. Детальное руководство о процедурах, которым следует следовать в случаях незаконного оборота, представлено в Руководящих принципах по выполнению положений Базельской конвенции о незаконном обороте.⁷⁴

⁷³ См. пункт 2 Статьи 9 (в конце) Базельской конвенции.

⁷⁴ См., в частности, пункты 68 и 81-87 *Руководящих принципов по выполнению положений Базельской конвенции о незаконном обороте*. Руководящие принципы были приняты на тринадцатом совещании КС (БК-13/9, пункт 15) и представлены в документе UNEP/CHW.13/9/Add.1/Rev.1, а также на вебсайте Конвенции по адресу: <https://www.basel.int/Implementation/Publications/GuidanceManuals/tabid/2364/Default.aspx>.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

58. Определение государств транзита видится основной *правовой* сложностью в осуществлении режима контроля Базельской конвенции в отношении транзитных государств ввиду того, что понимание Сторонами положений Конвенции в отношении значения «государства транзита» разнится, в частности в случаях перевозки по морю. Определение «государства транзита» в пункте 12 Статьи 2 Базельской конвенции, с одной стороны, и отсылкой к «правам и свободам навигации» в пункте 12 Статьи 4 Базельской конвенции, с другой стороны, представляют собой компромисс и оставляют место для интерпретации.
59. Полученная от Сторон информация свидетельствует о том, что многие Стороны не считают отсылку к «правам и свободам навигации» такой, которая означала бы, что перевозки опасных и других отходов через ИЭЗ или территориальное море прибрежного государства освобождаются от обязательства уведомлять и получать согласие на такую транспортировку со стороны такого прибрежного государства. На практике некоторые из этих государств все же применяют узкое определение «транзита» к перевозкам через морские зоны своей юрисдикции в том плане, что они не требуют предварительного уведомления и согласия для непрерываемых перевозок через их территориальное море и/или ИЭЗ. Другие Стороны трактуют отсылку к «правам и свободам навигации» в пункте 12 Статьи 4 Базельской конвенции, как освобождения перевозок через ИЭЗ или территориальное море прибрежного государства от процедуры предварительного обоснованного согласия при условии, что перевозящее отходы судно пользуется своим правом прохода или свободой навигации в соответствии с положениями ЮНКЛОС.
60. Собранная информация дает основания считать, что некоторые Стороны принимают во внимание определения «транзита» других Сторон, – часто более широкие, – в соответствии с переданной ими информацией в национальных докладах, когда выступают в роли государства экспорта, или требуют от операторов коммуницировать со всеми потенциальными «государствами транзита» до принятия решения о том, являются ли они «государствами транзита». В свете этого, важным видится необходимость для Сторон информировать друг друга через Секретариат о своих национальных определениях и понимании «государства транзита» в связи с применением Базельской конвенции.

ANNEX I TO THE GUIDANCE: RELEVANT DECLARATIONS AND STATEMENTS TO THE BASEL CONVENTION (STATUS AS AT NOVEMBER 2021)

Declarations and statements

Chile

Declaration: The Government of Chile considers that the provisions of this Convention [. . .] help to consolidate and expand the legal regime that Chile has established through various international instruments on the control of transboundary movements of hazardous wastes and their disposal, whose scope of application covers both the continental territory of the Republic and its area of jurisdiction situated south of latitude 60oS, in accordance with the provisions of article 4, paragraph 6, of the present Convention.

Colombia

Upon signature: It is the understanding of Colombia that the implementation of the present Convention shall in no case restrict, but rather shall strengthen, the application of the juridical and political principles which, as [was] made clear in the statement [made on 21 March to the Basel Conference], govern the actions taken by the Colombian State in matters covered by the Convention -- in other words, *inter alia* , the latter may in no case be interpreted or applied in a manner inconsistent with the competence of the Colombian State to apply those principles and other norms of its internal rule to its land area (including the subsoil), air space, territorial sea, submarine continental shelf and exclusive economic maritime zone, in accordance with international law.

Upon ratification: The Government of Colombia, pursuant to article 26, paragraph 2, of the [said Convention], declares, for the purposes of implementing this international instrument, that article 81 of the Political Constitution of Colombia prohibits the bringing of nuclear residues and toxic wastes into the national territory.

Ecuador

Upon signature: The elements contained in the Convention which has been signed may in no way be interpreted in a manner inconsistent with the domestic legal norms of the Ecuadorian State, or with the exercise of its national sovereignty.

Germany

Declaration made upon signature and confirmed upon ratification: It is the understanding of the Government of the Federal Republic of Germany that the provisions in article 4, paragraph 12 of this Convention shall in no way affect the exercise of navigation rights and freedoms as provided for in international law. Accordingly, it is the view of the Government of the Federal Republic of Germany that nothing in this Convention shall be deemed to require the giving of notice to or the consent of any State for the passage of hazardous wastes on a vessel under the flag of a party exercising its right of innocent passage through the territorial sea or the freedom of navigation in an exclusive economic zone under international law.

Japan

Declaration: The Government of Japan declares that nothing in the Basel Convention on the Control of Transboundary Movement of Hazardous Wastes and Their Disposal be interpreted as requiring notice to or consent of any State for the mere passage of hazardous wastes or other wastes on a vessel exercising navigational rights and freedoms, as paragraph 12 of article 4 of the said Convention stipulates that nothing in the Convention shall affect in any way the exercise of navigational rights and freedoms as provided for in international law and as reflected in relevant international instruments.

Mexico

Declaration made upon signature and confirmed upon ratification: Mexico is signing *ad referendum* the Basel Convention on the Control of the Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their disposal because it duly protects its rights as a coastal State in the areas subject to its national jurisdiction, including the territorial sea, the exclusive economic zone and the continental shelf and, in so far as it is relevant, its airspace, and the exercise in those areas of its legislative and administrative competence in relation to the protection and preservation of

the environment, as recognized by international law and, in particular, the law of the sea. Mexico considers that, by means of this Convention, important progress has been made in protection of the environment through the legal regulation of transboundary movements of hazardous wastes. A framework of general obligations for States parties has been established, fundamentally with a view to reducing to a minimum the generation and transboundary movement of dangerous wastes and ensuring their environmentally rational management, promoting international co-operation for those purposes, establishing co-ordination and follow-up machinery and regulating the implementation of procedures for the peaceful settlement of disputes. Mexico further hopes that, as an essential supplement to the standard-setting character of the Convention, a protocol will be adopted as soon as possible, establishing, in accordance with the principles and provisions of international law, appropriate procedures in the matter of responsibility and compensation for damage resulting from the transboundary movement and management of dangerous wastes.

Russian Federation

Understanding: The definition of "Territory" in the Cairo Guidelines and Principles for the Environmentally Sound Management of Hazardous Wastes (UNEP Governing Council decision 14/30 of 17 June 1987) to which reference is made in the preamble to the Convention is a special formulation and cannot be used for purposes of interpreting the present Convention or any of its provisions in the light of article 31, paragraph 2, or article 32 of the 1969 Vienna Convention on the Law of Treaties or on any other basis.

Singapore

Declaration: The Government of Singapore declares that, in accordance with article 4 (12), the provisions of the Convention do not in any way affect the exercise of navigational rights and freedoms as provided in international law. Accordingly, nothing in this Convention requires notice to or consent of any State for the passage of a vessel under the flag of a party, exercising rights of passage through the territorial sea or freedom of navigation in an exclusive economic zone under international law.

United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland

Declaration made upon signature and confirmed upon ratification: The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland declare that, in accordance with article 4 (12), the provisions of the Convention do not affect in any way the exercise of navigational rights and freedoms as provided for in international law. Accordingly, nothing in this Convention requires notice to or consent of any state for the passage of hazardous wastes on a vessel under the flag of a party, exercising rights of passage through the territorial sea or freedom of navigation in an exclusive economic zone under international law.

Uruguay

Upon signature: Uruguay is signing *ad referendum* the Convention on the Control of the Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal because it is duly protecting its rights as a riparian State in the areas subject to its national jurisdiction, including the territorial sea, the exclusive economic zone and the continental shelf and, as appropriate, the superjacent air space as well as the exercise in such areas of its standard-setting and administrative competence in connection with the protection and preservation of the environment as recognized by international law and, in particular, by the law of the sea.

Venezuela (Bolivarian Republic of)

Upon signature: Venezuela considers that the Convention [as] adopted properly protects its sovereign rights as a riparian State over the areas under its national jurisdiction, including its territorial sea, exclusive economic zone and continental shelf, and, as appropriate, its air space. The Convention also safeguards the exercise in such areas of its standard-setting and administrative jurisdiction for the purpose of protecting and preserving the environment and its natural resources in accordance with international law, and in particular the law of the sea.

Objections

Italy

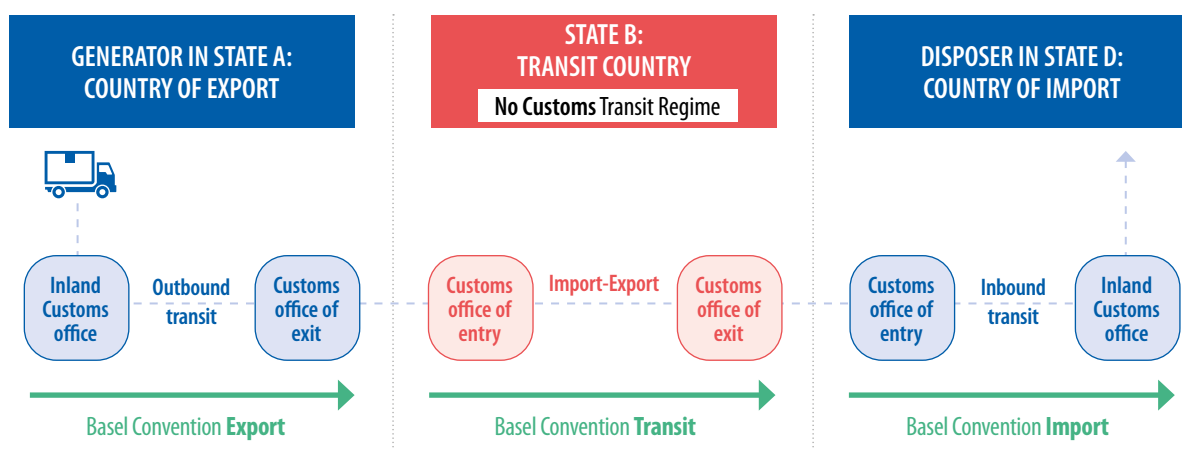
The Government of Italy, in expressing its objections *vis-à-vis* the declarations made, upon signature, by the Governments of Colombia, Ecuador, Mexico, Uruguay and Venezuela, as well as other declarations of similar tenor that might be made in the future, considers that no provision of this Convention should be interpreted as restricting navigational rights recognized by international law. Consequently, a State party is not obliged to notify any other State or obtain authorization from it for simple passage through the territorial sea or the exercise of freedom of navigation in the exclusive economic zone by a vessel showing its flag and carrying a cargo of hazardous wastes.

ANNEX II TO THE GUIDANCE: THE MEANING OF TRANSIT IN CUSTOMS TERMINOLOGY AND IN UNCLOS

Customs terminology

1. The use of the term transit under the Basel Convention does not necessarily coincide with how the term is used by Custom authorities. The basic principle of Customs transit is to permit goods to move, under Customs control, from one Customs office to another in the same Customs territory or another Customs territory, without collecting duties and taxes and without applying economic prohibitions or restrictions, or other commercial policy measures.¹ In the context of Customs procedures, the term transit is thus usually described as the procedure whereby goods are transported under Customs control from the Customs office of departure to the Customs office of final destination, including outbound transit (also “transit for exportation”) and inbound transit (also “transit for importation”).² Because of potential differences at the national level in the meaning of the term transit for Competent Authorities and Customs, it is important to ensure that both are aware of the respective definitions and coordinate accordingly. Figures 1 and 2 below illustrate the concept of transit under the Basel Convention and under Customs terminology.
2. In the example of Figure A, transit State B does not have a Customs transit regime. Any entry into the territory of State B through a Customs office of entry is treated as an import for Customs purposes, even if the wastes are destined to cross the territory of State B (without any disposal operation taking place), and then leave the country to be disposed of in State D. State B acts as a “State of transit” for the purpose of the application of the Basel Convention PIC procedure. This Basel Convention “transit” through State B does however involve an import and subsequent export in terms of State B’s Customs procedures.

Figure A: The concept of transit under the Basel Convention as opposed to Customs terminology where the transit State does not have a Customs transit regime

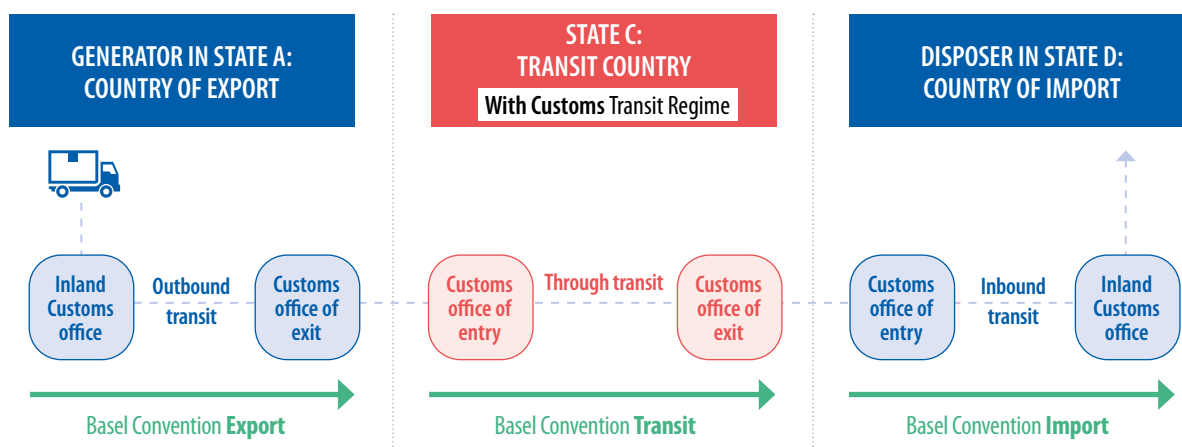


3. In countries that do have a Customs transit regime, such as State C in Figure B below, a Basel Convention transit usually corresponds to a so-called “through transit” in terms of Customs procedures (i.e., direct transport from a Customs office of entry to a Customs office of exit).

¹ World Customs Organization (WCO), Transit Handbook (2014), p. 1.

² See, for example, the use of the word transit in Annex E (paragraph 2) of the International Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures (revised Kyoto Convention) of 1999 according to which “the Customs shall allow goods to be transported under Customs transit in their territory: (a) from an office of entry to an office of exit; (b) from an office of entry to an inland Customs office; (c) from an inland Customs office to an office of exit; and (d) from one inland Customs office to another inland Customs office.”

Figure B: The concept of transit under the Basel Convention as opposed to Customs terminology where the transit State does have a Customs transit regime



Terminology of UNCLOS

4. The use of the term transit under the Basel Convention also differs from how the term is used under the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS). UNCLOS “sets out the legal framework within which all activities in the oceans and seas must be carried out,”³ and provides, amongst others, for the rights and duties of States in the various maritime zones and the high seas.⁴
5. Under UNCLOS, the term transit is only used in relation to “transit passage” through straits used for international navigation,⁵ and in relation to the right of land-locked States to enjoy freedom of transit to and from the sea, as agreed between the land-locked States and transit States concerned.⁶
6. UNCLOS also uses the more general term “passage” in relation to navigation through the territorial sea and archipelagic waters, and, in some cases, internal waters (“innocent passage”), straits used for international navigation (“transit passage”) and archipelagic sea lanes (“archipelagic sea-lane passage”). Article 18, paragraph 1, of UNCLOS provides that “Passage means navigation through the territorial sea for the purpose of: (a) traversing that sea without entering internal waters or calling at a roadstead or port facility outside internal waters; or (b) proceeding to or from internal waters or a call at such roadstead or port facility [...]” Paragraph 2 of Article 18 further provides that “Passage shall be continuous and expeditious. However, passage includes stopping and anchoring, but only in so far as the same are incidental to ordinary navigation or are rendered necessary by force majeure or distress or for the purpose of rendering assistance to persons, ships or aircraft in danger or distress.”
7. A passage for the purpose of UNCLOS can be an export, transit, or import in terms of the Basel Convention, depending on where the transported wastes were generated and where their disposal takes place or is planned to take place.

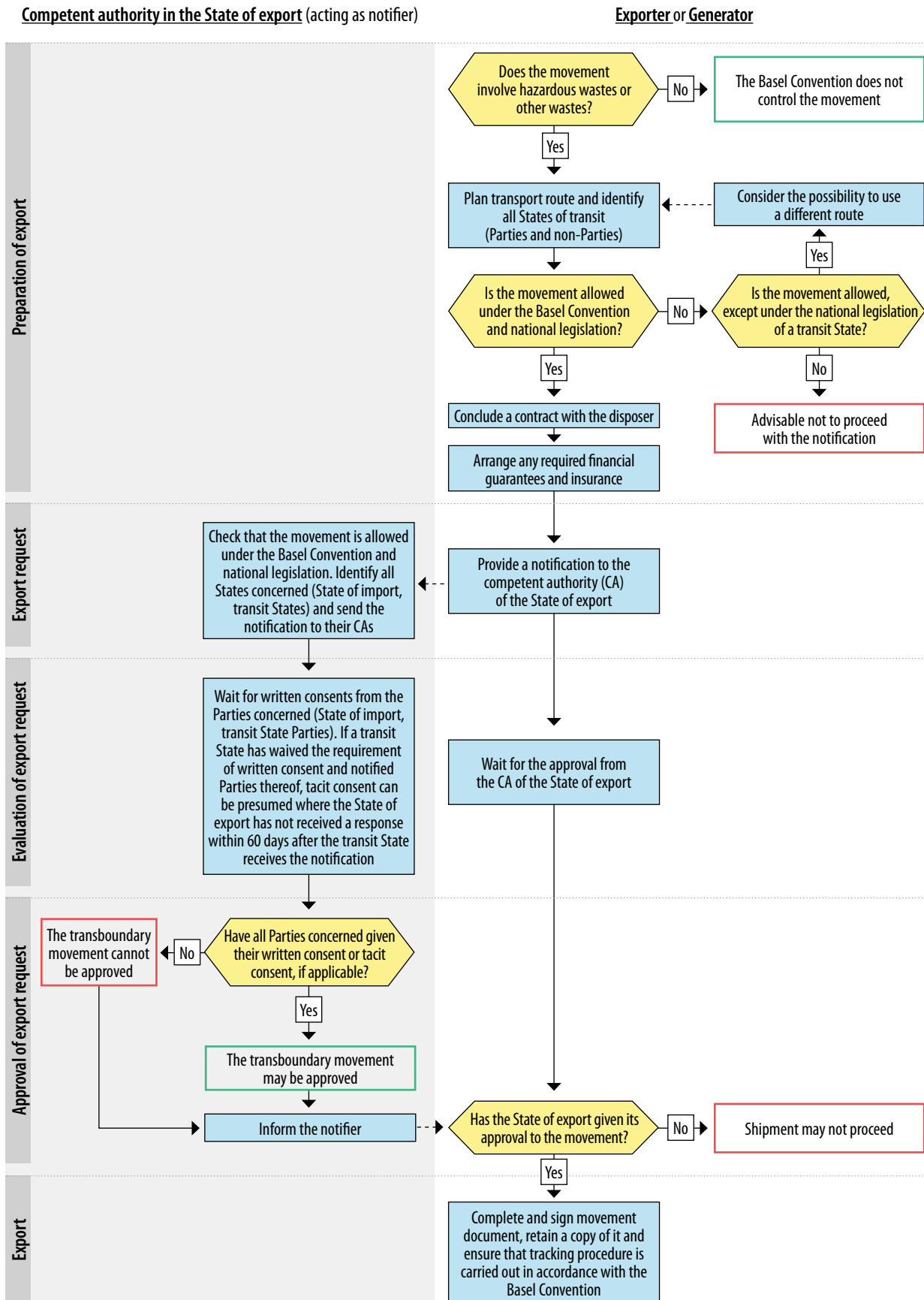
³ See, for example, General Assembly resolution 73/124 of 11 December 2019, Preamble. It is noted that many of the provisions in UNCLOS are also considered to be part of customary international law.

⁴ UNCLOS provides for the deposit of charts and lists of geographical coordinates of points, and due publicity thereto, concerning the limits of maritime zones, including the lines of delimitation.

⁵ Articles 38-44 of UNCLOS.

⁶ Пункт 2 Статьи 125 ЮНКЛОС.

ANNEX III: OVERVIEW OF THE PIC PROCEDURE, WITH A FOCUS ON TRANSIT STATES



www.basel.int

Secretariat of the Basel Convention

Office address:

United Nations Environment Programme (UNEP)
International Environment House 1
11-13 Chemin des Anémones
CH-1219 Châtelaine GE
Switzerland

Postal address :

Palais des Nations
Avenue de la Paix 8-14
CH-1211 Genève 10
Switzerland

Tel: +41 22 917 82 71

Fax: +41 22 917 80 98

Email: brs@un.org

