

**Консолидированное Руководство ИМО для провайдеров услуг приемных сооружений порта и их пользователей**

1. Ввиду необходимости борьбы с многолетней проблемой недостаточности приемных сооружений портов, Комитет по защите морской среды (далее - Комитет), приняв во внимание результаты Форума представителей отрасли приемных сооружений порта, принял на своей пятьдесят пятой сессии (октябрь 2006 г.) План действий по борьбе с недостаточностью портовых приемных сооружений. Комитет поручил Подкомитету по осуществлению документов государством флага (далее - ПГФ) выполнение элементов этого плана.
2. Руководство по лучшей практике для провайдеров услуг приемного сооружения портов и их пользователей было разработано как один из элементов Плана действий в качестве практического руководства для экипажей судов, которые намерены сгружать отходы, что регулируется Конвенцией МАРПОЛ, на берег и для провайдеров услуги портового приемного сооружения, которые стремятся обеспечить своевременные и эффективные услуги приема в порту для судов.
3. Комитет на своей пятьдесят девятой сессии (июль 2009 года) рассмотрел и утвердил Руководство (MEPC.1/Circ.671).
4. Комитет на своей шестьдесят пятой сессии (май 2013 года) согласился с рекомендацией Подкомитета ПГФ пересмотреть документ MEPC.1 / Circ.671 и принять новый документ MEPC.1/Circ.671/Rev.1 9 (рекомендация была принята на двадцать первой сессии в марте 2013 года). Последний документ содержит соответствующие поправки после вступления в силу 1 января 2013 года нового пересмотренного Приложения V к Конвенции МАРПОЛ, и признает район Балтийского моря в качестве особого района в соответствии с Приложением IV к Конвенции МАРПОЛ, а район Карибского моря районом контроля выбросов согласно Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ.
5. Комитет на своей шестьдесят шестой сессии (апрель 2014 года) утвердил прилагаемое консолидированное руководство для провайдеров услуг приемных сооружений портов и их пользователей, объединив в единый документ Руководство по надлежащей практике для провайдеров приемных сооружений портов и их пользователей (MEPC.1 / Circ 0,671 / Rev.1) и четыре других циркуляра, которые касаются портовых приемных сооружений (MEPC.1 / Circ.469 / Rev.2, MEPC.1 / Circ.644 / Rev.1, MEPC.1 / Circ.645 / Rev 0,1 и MEPC.1 / Circ.470 / Rev.1).
6. Правительствам государств-участников Конвенции МАРПОЛ предлагается довести Руководство до сведения всех заинтересованных организаций. В частности, государствам порта желательно сделать Руководство доступным в портовых приемных сооружениях, и государствам флага предлагается распространить его среди судовладельцев и капитанов. Электронную копию Руководства можно загрузить на веб-сайте ГИСИС\*.

---

\* <http://gisis.imo.org> (выберите раздел «Приемные сооружения портов» (Port Reception Facilities) – обратите внимание, что новые пользователи должны сначала зарегистрироваться).

---

7. Этот документ отменяет следующие документы ИМО: MEPC.1/Circ.469/Rev.2, MEPC.1/Circ.644/Rev.1, MEPC.1/Circ.645/Rev.1, MEPC.1/Circ.470/Rev.1 и MEPC.1/Circ.671/Rev.1.

\*\*\*

## Приложение

### Консолидированное Руководство ИМО для поставщиков услуг приемных сооружений портов и их пользователей

## Содержание

Вступление .....	2
Термины, используемые в руководстве .....	2
Структура Руководства .....	4
Корпоративная и социальная ответственность .....	5
Обязательства судов и портовых операторов .....	5
Особые районы и районы ограничения выбросов .....	6
Факторы, которые необходимо учитывать во время передачи остатков/отходов, регулируемых Конвенцией МАРПОЛ .....	10
Надлежащая практика для операторов портовых приемных сооружений .....	11
Коммуникация .....	11
Практика портового приема .....	12
ПРИЛОЖЕНИЕ 1 .....	14
ПРИЛОЖЕНИЕ 2 .....	18
ПРИЛОЖЕНИЕ 4 .....	22
ТРЕБОВАНИЯ К ОТЧЕТНОСТИ ПРИЕМНЫХ СООРУЖЕНИЙ ПОРТА .....	22

## Вступление

1. Использование и предоставление портовых приемных сооружений (далее - ППС) имеет фундаментальное значение для общего успеха Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ) (далее – Конвенция МАРПОЛ) в целях сокращения и, в конечном итоге, прекращения умышленного загрязнения морской среды судами. Значительные усилия государств-участников Конвенции и представителей отрасли в целом привели к улучшению доступности и достаточности ППС.

2. Однако, недавняя работа, сделанная ИМО, дает основания предполагать, что все еще существуют барьеры в эффективной передаче остатков/отходов, регулируемых Конвенцией МАРПОЛ, на берег. Один из таких барьеров это отсутствие четкого, простого в использовании руководства, в котором излагаются принципы, согласно которым судна и поставщики услуг портовых приемных сооружений могут лучше осуществлять свои операции в целях соблюдения Конвенции и реализации эффективной передачи остатков / отходов без ущерба для окружающей среды.

3. Это консолидированное руководство предназначено для экипажей судов, которые намерены передавать остатки/отходы, регулируемые Конвенцией МАРПОЛ, на берег, а также для поставщиков услуг приемного сооружения порта, которые стремятся обеспечить своевременные и эффективные услуги портового приема для судов. Это в свою очередь обеспечивает основу для внедрения наилучшей практики в этой отрасли с акцентом на улучшение интеграции ППС в более полную систему управления отходами, в которой передача остатков/отходов направлена на охрану окружающей среды, здоровья и безопасности работников и населения в целом. Это руководство основано на фундаментальных принципах Конвенции МАРПОЛ и правилах, изложенных в Комплексном руководстве 1999 года ИМО по приемным портовым сооружениям и Руководстве по обеспечению достаточности портовых приемных сооружений для судовых отходов (резолюция MEPC.83 (44)). Основываясь на упомянутых выше документах, это пособие демонстрирует как современные системы и процедуры экологического менеджмента могут помочь в усовершенствовании механизма передачи остатков/отходов на берег. Процедуры, рекомендованные Организацией, включают коммуникацию и процедуры отчетности, а также использование стандартных форм документации.

4. Данное Руководство не предназначено для государственных органов и правительств государств-сторон Конвенции, которые имеют желание осуществлять портовый прием в соответствии с положениями МАРПОЛ. Руководство по портовым приемным сооружениям и Руководство по обеспечению достаточности, как отмечалось выше, и ранее опубликовано ИМО, должны использоваться в этих целях.

## Термины, используемые в руководстве

5. Настоящее Руководство было разработано с целью обеспечения соблюдения Конвенции МАРПОЛ для судовладельцев и операторов, и поставщиков услуг ППС. Оно написано простым и понятным языком. Тем не менее, термины, используемые в данном документе, следует интерпретировать последовательно и неотрывно от контекста. Определения, которые предоставлены ниже, обозначают базовую терминологию в рамках данного Руководства. Однако, для полных юридических определений, их применимости и исключений следует обращаться непосредственно к положениям Конвенции МАРПОЛ и Приложений к ней.

6. Термин «*достаточность*», который используется в Приложениях Конвенции МАРПОЛ, означает, что ППС удовлетворяют потребности судов, использующих порты, без

чрезмерной задержки. Операторы и пользователи ППС могут обратиться к Разделу 3 «Как обеспечить достаточность» Руководства по обеспечению достаточности портовых приемных сооружений для судовых отходов (резолюция MEPC.83 (44)), или к Разделу 2.3.1 Комплексного руководства ИМО по приемным портовым сооружениям (1999 года), для получения дополнительной информации. Раздел 3.2 Руководства по обеспечению достаточности далее гласит, что «*достаточные сооружения могут быть определены как те, которые: используются моряками; полностью удовлетворяют потребности судов, которые регулярно их используют; не являются трудными в использовании, и способствуют улучшению состояния морской среды*». Кроме того, в разделе 3.3 Руководства по обеспечению достаточности указано, что приемные сооружения должны «... обеспечивать конечную утилизацию судовых отходов экологически приемлемым способом».

7. «Сброс» определяется в Конвенции МАРПОЛ и означает любой сброс с судна, какими бы причинами он не вызывался, и включает любую утечку, удаление, разлив, протекание, откачку, выделение или опорожнение. В этом документе, термин «сброс» относится к тем видам сбросов, которые предусмотрены и регулируются в Конвенции МАРПОЛ.

8. «Мусор» согласно Приложению V к Конвенции МАРПОЛ это все виды продовольственных, бытовых и эксплуатационных отходов, все пластмассы, остатки груза, зола из инсинераторов, кулинарный жир, рыболовные сети, и туши животных, которые образуются в процессе нормальной эксплуатации судна и подлежат периодическому или постоянному удалению за исключением веществ, сброс которых регламентируется другими Приложениями к Конвенции МАРПОЛ. Мусор не включает свежую рыбу и её части, образующиеся в результате рыболовной деятельности, осуществляемой во время рейса, или в результате аквакультурной деятельности, которая включает транспортировку рыбы, в том числе моллюсков для размещения в аквакультурных объектах и перевозки заготовленной рыбы, включая моллюсков, от таких объектов на берег для переработки.

9. Термин «остатки/отходы» используется в этом документе для обозначения совокупности всех видов отходов, которые образуются на борту судов во время нормальной эксплуатации и во время грузовых операций регулируемых Конвенцией МАРПОЛ, включая следующие:

- .1 Приложение I к Конвенции МАРПОЛ: нефть, нефтяные отходы, нефтесодержащие смеси, нефтесодержащая вода, сточные воды, шлам, нефтяные смывки танков, нефтяные остатки, балластные воды с нефтесодержащими смесями.
- .2 Приложение II к Конвенции МАРПОЛ: смывки танков и остатки грузов, которые содержат вредные жидкие вещества как определено в Приложении II к Конвенции МАРПОЛ.
- .3 Приложение IV к Конвенции МАРПОЛ: сточные воды с судов;
- .4 Приложение V к Конвенции МАРПОЛ: мусор как определено в Приложении V к Конвенции МАРПОЛ (см. параграф 8), в том числе остатки груза, которые не регулируются Приложениями I или II (такие как остатки сыпучих/навалочных грузов) и грузовые отходы (например, отходы амортизационного материала и с упаковки); и
- .5 Приложение VI к Конвенции МАРПОЛ: озоноразрушающие вещества и остатки очистки выпускных газов.

**Примечание:** Термин «*остатки груза*» был определен ИМО в рамках Приложения V к Конвенции МАРПОЛ, хотя некоторые остатки согласно Приложению I и Приложению II технически можно отнести к остаткам груза (т.е. веществами, которые остаются для утилизации в результате погрузки или разгрузки груза). В Приложение V остатки груза определяются как «*остатки любого груза, не охваченные другими Приложениями к настоящей Конвенции и остающиеся на палубе или в трюмах после погрузки или выгрузки, включая излишки или россыпи при погрузке и выгрузке, независимо от того, находится ли груз в сыром или сухом состоянии, или оказавшиеся в промывочной воде, но исключая пыль от груза, остающуюся на палубе после ее смывки, или пыль на внешних поверхностях судна*». Необходимо отметить, что понятие «остатки груза» в Приложении V не охватывает остатки груза, которые регулируются согласно Приложению I или II (например, остатки сыпучих/навалочных грузов). Поэтому для полного определения и исключений необходимо брать во внимание другие Приложения к Конвенции МАРПОЛ.

10. Если не определено иначе, термины «*отходы*» и «*остаток*» в этом Руководстве означает «*отходы согласно Конвенции МАРПОЛ*» и «*остатки согласно Конвенции МАРПОЛ*», то есть поток отходов, которые образуются на борту судов и регулируются положениями Конвенции МАРПОЛ.

11. «*Карантинные отходы*» относятся к отходам, которые требуют сортировки и специальной обработки в связи с их потенциальной возможностью распространения заболеваний или вредителей растений и животных.

12. «*Приемное сооружение*» означает фиксированное, плавучее или подвижное сооружение, предназначенное для приема остатков/отходов в понимании Конвенции МАРПОЛ с судов и, которое подходит для этой цели.

### **Структура Руководства**

13. Настоящее Руководство было разработано для капитанов / судовладельцев / операторов / агентов и портовых властей / операторов портовых приемных сооружений, с целью представить резюме основных принципов, которые должны быть приняты во внимание при осуществлении передачи и получения остатков/отходов, регулируемых Конвенцией МАРПОЛ. Руководство начинается с общего обзора основ использования ППС.

Остальная часть документа разделена на две части: в одной излагается надлежащая практика для судов, а в другой делается акцент на передовой практике функционирования приемных сооружений. В конце документа делаются ссылки на другие дополнительные полезные источники информации. Кроме того, в приложениях к настоящему документу предоставляются стандартные формы для заполнения: форма отчетности касательно недостаточности портовых приемных сооружений; форма предварительного уведомления для капитанов / судовладельцев / операторов для информирования портовых операторов о потребностях утилизации остатков/отходов, регулируемых Конвенцией МАРПОЛ; и рекомендованный формат уведомления о получении отходов для операторов ППС.

Приложение 4 содержит обзор требований к отчетности приемного сооружения для отходов для государства порта и государства флага, полное и эффективное выполнение которой имеет первостепенное значение для идентификации и осуществления

необходимых действий в направлении предоставления достаточных приемных сооружений во многих портах мира.

### **Корпоративная и социальная ответственность**

14. С момента принятия Конвенции МАРПОЛ, глобальная экологическая и общественная осведомленность росла и развивалась. В результате появились новые концепции ответственного управления операциями без ущерба для окружающей среды. Многие судоходные компании и портовые власти внедрились систему экологического менеджмента, которая обеспечивает проведение экологически безопасных операций. Часто, экологические цели устанавливаются для того, чтобы обеспечить непрерывное усовершенствование в контексте охраны окружающей среды год за годом. Наряду с этим растет необходимость рассмотрения принципов устойчивого развития наряду с корпоративной и социальной ответственностью.

15. Поэтому в этом Руководстве обращается внимание на необходимости судоходных компаний и поставщиков услуги приемного сооружения придерживаться принципов корпоративной и социальной ответственности; выполнять обязательства, касающиеся всех аспектов работы компании в рамках системы экологического менеджмента компании; и реализовать стремление современных компаний постоянно повышать свою экологическую эффективность.

### **Обязательства судов и портовых операторов**

16. Незагрязненные моря и океанов следует рассматривать как главную обязанность при использовании и предоставлении ППС. Конвенция МАРПОЛ включает положения, направленные на предотвращение и минимизацию загрязнения с судов. Это охватывает как случайные загрязнения и загрязнения вследствие эксплуатации в обычных условиях. Основанием для предоставления и использования ППС выступают Приложения к Конвенции МАРПОЛ, а также законодательство и правила государств-участников Конвенции. Ниже представлены основные обязательства согласно Конвенции МАРПОЛ и другие аспекты, которые должны учитываться судами и портовыми операторами. Для конкретных правовых требований, пользователям данного Руководства следует обратиться непосредственно к положениям Протоколом и Приложений к Конвенции МАРПОЛ, или законодательных актов государств-участников Конвенции.

17. В дополнение к минимизации остатков / отходов и практике их управления на борту судна (см. раздел 6), субъекты судоходной отрасли нуждаются в доступе к достаточным ППС для обеспечения соблюдения положений Конвенции. Поэтому, Конвенция МАРПОЛ обязывает государств-участников обеспечить наличие достаточных портовых приёмных сооружений в своих портах. Следующие правила определяют эти требования для каждого типа остатков / отходов, регулируемых Конвенцией МАРПОЛ:

- .1 правило 38 Приложения I;
- .2 правило 18 Приложения II;
- .3 правила 12 и 12*bis* Приложения IV;
- .4 правило 8 Приложения V; и
- .5 правило 17 Приложения VI.

18. В дополнение к основным правилам Приложений к Конвенции МАРПОЛ, судоходные компании должны знать, что отдельные государства порта имеют свои национальные и

региональные требования, согласно которым суда должны сбрасывают определенные типы остатков / отходов в приемные сооружения. Некоторые государства порта могут также указывать средства передачи во время карантина и другие нормативные требования. Поэтому операторы должны убедиться, что они имеют полный и актуальный перечень национальных и региональных требований касательно ППС. Такая информация может быть получена непосредственно от государства порта, или через агентов в порту, или торговых ассоциаций, представляющих судоходную и / или портовую отрасли.

19. Согласно правилам, перечисленным выше, Стороны должны информировать о своих ППС ИМО. Для этого, была создана база данных о портовых приемных сооружениях в рамках Глобальной интегрированной информационной системы судов (ГИСИС). Эта база данных объединяет последнюю информацию, которая предоставляется государствами порта. Таким образом, органам государства порта следует регулярно подавать точную и актуальную информацию, полученную от операторов приемного сооружения и портовых властей, для внесения в базу данных. Операторы приемного сооружения и портовые власти, в свою очередь, должны также постоянно передавать обновленную информацию портовым государственным органам. Эта двусторонняя связь будет способствовать распространению информации о ППС в судоходной отрасли.

20. Капитаны судов / судовладельцы / операторы для получения информации о конкретных приемных сооружениях порта могут пользоваться этой базой данных с помощью сайта ГИСИС. Операторам ППС рекомендуется регулярно обновлять информацию о своих объектах, и предоставлять ее властям с тем, чтобы обеспечить ее точность и доступность для капитанов и судовладельцев / операторов. Судовые агенты, действуя от имени судовладельцев / операторов, могут также пользоваться веб-сайтом ГИСИС для получения необходимых данных о ППС.

### **Особые районы и районы ограничения выбросов**

21. Особое значение в конечной ликвидации загрязнения моря с судов являются ограничительные требования, действующие в особых районах и районах ограничения выбросов, как это определено в Конвенции МАРПОЛ. Ниже приведен список особых районов/районов ограничения выбросов в соответствии с Конвенцией МАРПОЛ (актуальный список также можно найти по ссылке: <http://www.imo.org> (раздел Marine Environment, потом Special Areas)):

#### **Приложение I: Нефть**

Средиземное море  
Балтийское море  
Черное море  
Красное море (см. параграф 22)  
«Район заливов»  
Аденский залив (см. параграф 22)  
Воды Северо-Западной Европы  
Оманская часть Аравийского моря (см. параграф 22)  
Южный район бассейна Южной Африки

#### **Приложение II: Вредные жидкие вещества**

Район Антарктики (южнее 60° южной широты), правило 13.8 Приложения II к Конвенции МАРПОЛ

#### **Приложение IV: Сточные воды**



Балтийское море (см. параграф 22)

#### **Приложение V: Мусор**

Средиземное море

Балтийское море

Черное море (см. параграф 22)

Красное море (см. параграф 22)

«Район заливов»

Северное море

Район Антарктики (южнее 60° южной широты)

Район бассейна Карибского моря, включая Мексиканский залив и Карибское море (см. параграф 22)

#### **Приложение VI: Загрязнения воздушной среды – Районы ограничения выбросов (РОВ)**

Северное море

Район Балтийского моря

Район Северной Америки

Район бассейна Карибского моря США (см. параграф 24)

**Примечание:** Требования могут быть разными для каждого района с особым статусом; поэтому необходимо консультироваться с соответствующим Приложениями к Конвенции МАРПОЛ или циркулярами ИМО для уточнения конкретных деталей.

22. Требования касательно особых районов для некоторых из этих зон не вступили в силу. Государства-участники Конвенции МАРПОЛ, чьи береговые линии прилегают к соответствующим особым районам, не предоставили информацию на предмет наличия достаточных приемных сооружений (правило 38,6 Приложения I, правило 13,2 Приложения IV и правило 8.2 Приложения V к Конвенции МАРПОЛ). Не смотря на это, субъекты судоходной и портовой отрасли должны стремиться придерживаться требований правового режима особого района для тех зон, для которых такие требования уже вступили в силу, в соответствии с духом Конвенции МАРПОЛ.

23. Приложение II к Конвенции МАРПОЛ содержит более строгие ограничения сброса в определенных географических районах (перечисленные наряду с информацией, касающейся особых районов на веб-сайте ИМО). Так, в районе Антарктики запрещается любой сброс в море вредных жидких веществ (правило 13.8.2 Приложения II к Конвенции МАРПОЛ).

24. Приложение VI к Конвенции МАРПОЛ устанавливает статус районов ограничения выбросов для района Северного моря и района Балтийского моря с целью ограничения выбросов двуокиси серы за счет использования топлива с низким содержанием серы или технологий очистки выхлопных газов (правило 14.4). Пересмотр Приложения VI, который вступил в силу 1 июля 2010 года, предусматривает даже более строгий контроль выбросов двуокиси серы в рамках РОВ и признает другие области как районы ограничения выбросов, что касается двуокиси серы, оксида азота и твердых частиц. Правовой режим зоны ограничения выбросов в районе Северной Америки вступил в силу 1 августа 2012 года, а для района Карибского моря США - 1 января 2014 года.

25. Судовладельцы / операторы и операторы портов должны осознавать, что эти ограничения еще больше подчеркивают важность общих обязательств по обеспечению надлежащего приема остатков/отходов, регулируемых Конвенцией МАРПОЛ. Во всех

случаях, когда судоходные компании сталкиваются с недостаточностью приемных сооружений, информация об этом должна быть представлена точно и своевременно ИОМ через государство флага судна и соответствующие органы государства порта или портовых операторов, используя предложенную форму уведомления (см. приложение 1).

### **Надлежащая практика для капитанов, судовладельцев и операторов**

#### **Факторы, которые необходимо учитывать, перед сбросом остатков/отходов, регулируемых Конвенцией МАРПОЛ, на берег**

26. Эффективность сброса остатков/отходов, регулируемых Конвенцией МАРПОЛ, на берег зависит от его предварительного планирования. В следующих разделах рассматриваются способы включения деятельности по сбросу остатков / отходов, регулируемых Конвенцией МАРПОЛ, в процедуру эксплуатации судна в целях минимизации задержек и непредвиденных расходов, и усовершенствования практики управления состоянием окружающей среды. Также хорошие стратегии управления отходами должны быть включены в планирование рейса.

#### **Логистические и коммерческие вопросы**

27. Следует рассмотреть логистические и коммерческих аспекты, которые могут быть предвидены в договоре о перевозке (чартерных соглашениях) между судовым оператором и грузовладельцем. Они должны учитывать необходимость сброса осадков/отходов, регулируемых Конвенцией МАРПОЛ, на берег в приемные сооружения. С другой стороны, они не должны негативно сказываться на способности судовладельца соблюдать обязательства по Конвенции МАРПОЛ, а наоборот оказывать содействие в этом. Примерами регулирования логистических и коммерческих вопросов может быть предоставление достаточного времени в порту для передачи остатков/отходов, регулированных Конвенцией МАРПОЛ, и положения о затратах на утилизацию в соглашениях о морской перевозке, когда это необходимо. Такие соображения особенно важны при предварительной промывке грузовых танкеров, которая требуется для определенных категорий остатков согласно Приложению II к Конвенции МАРПОЛ, и, когда соглашения о перевозке предусматривают зачистку танкера или грузовых отсеков после выгрузки грузов.

#### **Минимизация и управление остатками/отходами, образовавшимися на судне**

28. Хотя это и не является прямым требованием Конвенции МАРПОЛ, минимизация остатков /отходов, образующихся на борту судна, является лучшим решением для защиты окружающей среды, и должна рассматриваться в контексте управления судовыми отходами.

29. Наиболее эффективным способом снижения количества судовых остатков/отходов является сокращение количества материалов, которые становятся отходами, с самого начала. Следует минимизировать упаковку груза в судовых магазинах, например, путем подписания соглашения с поставщиком, в котором предусмотреть возвращение упаковки после доставки груза, или уменьшение количества упаковки.

30. Подписание соглашения с поставщиками и производителями не только важно для общих категорий отходов, таких как пластик, но и для других более специфических видов судовых отходов, таких, как пиротехнические средства с истекшим сроком действия;

использованные веревки, хвосты и провода; медицинские препараты с истекшим сроком действия; и батарейки. Поставщик и/или производитель должен предоставить специализированные средства для обработки или удаления этих материалов.

31. Управление отходами на борту будет содействовать также минимизации судовых отходов. Операторы судов и судостроители должны рассмотреть вопрос о дальнейшем проектировании новых судов с системой обработки отходов на борту и о введении оперативных мер, которые могут улучшить эффективность существующих судов. Дополнительную информацию об обработке мусора на судне и процедурах его хранения, а также минимизации количества потенциального мусора можно найти в Руководстве 2012 года по осуществлению Приложения V к Конвенции МАРПОЛ (резолюция MEPC.219 (63)). Кроме того, был разработан стандарт ИСО по управлению и обработке судового мусора (ISO 21070:2011). Для судов валовой вместимостью 100 рег. тонн и более, и судов, которые сертифицированы для перевозки 15 человек или более, информация в отношении управления мусором на борту судна будет также включена в План управления мусором (Руководство 2012 года по разработке планов управления мусором (резолюция MEPC.220 (63))).

32. В отношении минимизации нефтесодержащих отходов, более детальное ознакомление с системой очистки моторного отсека на судне вместе с обучением экипажа системе управления нефтесодержащими отходами и записями будут способствовать снижению количества отходов, производимых на судне, и улучшению общего управления такими отходами на борту. Использование Интегрированной системы очистки трюмных вод (ISOTW) будет способствовать разделению нефтесодержащих отходов, что позволит хранить нефтяные остатки, водонефтяные смеси и чистую воду в отдельности.

33. Экипаж судна должен правильно использовать и правильно вносить записи в Журнал нефтяных операций, Журнал грузовых операций и Журнал операций с мусором. Это будет способствовать мониторингу и контролю за любой системой управления, которая была внедрена. Отраслевые ассоциации, такие как «Интертанко» и Международная Палата Судостроения (МПС), могут предоставить полезные руководства по правильному применению таких журналов.

34. По возможности бортовые планы по управлению отходами должны учитывать переработку некоторых видов мусора. Разделение мусора в соответствии с требованиями Приложения V к Конвенции МАРПОЛ (например, пластмассы; пищевые отходы; бытовые отходы (например, изделия из бумаги, ветошь, стекло, металл, бутылки, посуда и т.д.); растительное масло; зола из инсинераторов; операционные отходы; остатки груза; туши животного (-ых); рыболовные сети) должно также предусматривать поставку мусора в некоторых перерабатываемых категориях.

35. Для облегчения передачи переработанных остатков/отходов, операторам судов следует рассмотреть возможность подписания соглашений с портовыми сооружениями, которые посещаются на регулярной основе. Это будет удовлетворять как необходимость в надежном поставщике согласно большинству систем экологического менеджмента и способствовать передаче отсортированных отходов на берег при каждом входе в порт. В случае если приемные сооружения для отсортированных и / или переработанных отходов не предусмотрены в порту, судовладельцам/операторам рекомендуется потребовать, чтобы такие объекты были сооружены в соответствии с потенциалом переработки отходов населенного пункта или региона.

### **Коммуникация и предварительное уведомление**

36. В отдельных портах может требоваться выполнение различных местных требований в отношении специальной обработки (например, при карантине) отдельных видов отходов,

регулируемых Конвенцией МАРПОЛ, таких как животных, растительных и пищевых отходов, образующихся на борту судна. Поэтому операторы судов должны проверить у местных агентов, портовых властей, капитанов портов или провайдеров услуги приемных сооружений требования конкретного порта до прибытия туда, чтобы быть готовым к и учитывать любые особые требования к обработке отходов в этом порте, в том числе любую дополнительную сортировку отходов, что, возможно, потребует выполнения на борту перед входом в порт. Эта информация должна быть включена в план компании по рациональному использованию окружающей среды и должна учитываться при планировании рейса.

37. Как отмечается в пункте 19, база данных ИМО о портовых приемных сооружениях доступна в онлайн режиме через веб-сайт ГИСИС. Это может быть хорошим источником информации о приемных сооружениях, доступных в портах по всему миру. Пользователи должны сначала зарегистрироваться. Для этого необходимо создать имя пользователя и пароль.

38. В некоторых портах по техническим причинам провайдеры услуги портовых приемных сооружений могут требовать предварительное уведомление с судна о намерении использовать сооружения. Дополнительную информацию по этому требованию можно найти в разделе 4 Руководства по обеспечению достаточности портовых приемных сооружений для судовых отходов (резолюция MEPC.83 (44)). Предварительное информирование приемного сооружения о виде и количестве остатков / отходов, регулируемых Конвенцией МАРПОЛ, на борту, а также типе и количестве намеренных для передачи остатков существенно поможет оператору приемного сооружения, минимизируя любые задержки в режиме работы порта. Согласно общей практике такое уведомление делается как минимум за 24 часа, хотя конкретные требования могут варьироваться в зависимости от приемного сооружения. Если судно входит в порт на регулярной основе, то стабильная договоренность с портовым приемным сооружением может оказаться наиболее эффективной. Капитанам судов рекомендуется использовать стандартную форму предварительного уведомления, которая была разработана ИМО (приложение 2). Портовым властям, агентам и операторам приемного сооружения настоятельно рекомендуется принять стандартный формат уведомления; хотя, некоторые операторы могут потребовать альтернативную форму.

#### **Факторы, которые необходимо учитывать во время передачи остатков/отходов, регулируемых Конвенцией МАРПОЛ**

39. Во время передачи остатков/отходов, регулируемых Конвенцией МАРПОЛ, должны быть соблюдены соответствующие процедуры, как предусмотрено в Системе управления безопасностью судна (СУБС).

40. После доставки, капитан должен потребовать Документ-уведомление о получение отходов, чтобы задокументировать тип и количество остатков/отходов, регулируемых Конвенцией МАРПОЛ, фактически полученных на объекте. В рамках ИМО была разработана стандартная форма этого документа для облегчения ее использования и применения, а также в целях обеспечения единого ведения записей во всем мире (Приложение 3). Соответствующие записи, квитанции или сертификаты на поставку должны храниться в Журнале операций с мусором (в течение как минимум двух лет) и Журнале нефтяных операций (часть I для всех типов судов и часть II для нефтяных танкеров), а в случае танкеров для перевозки химикатов - в Журнале грузовых операций.

41. Операторы судов играют решающую роль в оказании помощи государствам порта в выполнении их обязательства по обеспечению достаточности портовых приемных сооружений для судов. Поскольку возможность для улучшения приемных сооружений зависит, по крайней мере, частично, от получения адекватной информации о

предполагаемых недостатках, судоходные компании должны включать положения касательно информирования о предполагаемой недостаточности портовых приемных сооружений в свои процедуры проведения операций на судне, необходимых в соответствии с разделом 7 Международного кодекса по управлению безопасностью. В рамках системы управления безопасностью на судне капитан должен подготовить отчет в случае при недостаточности ППС. Форма такого отчета приводится в приложение 1, которая также доступна в разделе Портовое приемное сооружение на сайте ГИСИС. Подготовленные отчеты должны быть отправлены в Администрацию государства флага и, если возможно, властям государства порта.

42. Государству флага поручено распространить форму (см. приложение 1), среди судов и настоятельно требовать, чтобы капитаны судов использовали ее для информирования Администрации государства флага и, если это возможно, властей государства порта о недостаточности портовых приемных сооружений. Государство флага также должно уведомить ИМО, для передачи соответствующим Сторонам, о случае, когда есть основания полагать, что приемные сооружения являются недостаточными, и проинформировать государство порта о предполагаемой недостаточности.

43. Уведомление должно быть сделано как можно скорее после заполнения формы отчетности о предполагаемой недостаточности и должно включать копию отчета капитана, вместе с другими подтверждающими документами.

44. Государства порта должны предоставить надлежащие механизмы для рассмотрения и соответственного и эффективного реагирования на сообщения о недостаточности, информирование ИМО и государства флага об итогах расследования.

45. Уведомление о предполагаемой недостаточности вместе с последующей информацией о деятельности, полученной от государства порта, публикуется в базе данных ИМО о портовых приемных сооружениях.

## **Надлежащая практика для операторов портовых приемных сооружений**

### **Коммуникация**

46. В целях обеспечения эффективных услуг приемных портовых сооружений, которые отвечают потребностям судов, заходящих в порт, без чрезмерной задержки, портовые власти должны подготовить План по сбору, хранению и удалению отходов в порту. Также необходимо обеспечить, чтобы соответствующая информация об услугах и связанных с этим расходах была доступна для операторов судов перед прибытием судов в порт.

47. Для судоходных компаний будет намного эффективнее иметь возможность планировать передачу остатков / отходов, регулируемых Конвенцией МАРПОЛ, заблаговременно перед следующим заходом судна в порт, особенно если порт имеет более строгие дополнительные требования касательно сортировки отходов на борту до прибытия, например по карантинной сортировке. Как отмечалось выше, для облегчения планирования, портовые власти или провайдеры услуги портового приемного сооружения должны сообщать местным координационным центрам точные и своевременные данные о приемных сооружениях, доступных в порту. Эта информация может затем быть доступна субъектам судоходной отрасли через базу данных ИМО о портовых приемных сооружениях с помощью веб-сайта ГИСИС.

48. Как минимум, данные в базе ИМО должны включать следующую информацию: тип сооружения, емкость сооружения и точки контакта. Дополнительная информация, которая будет способствовать эффективному планированию для судов, может включать контактную информацию для властей порта или капитана порта, ссылку на веб-сайт порта,

ссылку на План по сбору, хранению и удалению отходов в порту, а также информацию касательно оплаты / стоимости пользования сооружением. Как например, информация опубликованная на сайте порта Роттердама (доступна по адресу: [www.portofrotterdam.com](http://www.portofrotterdam.com)). Такая дополнительная информация может быть загружена в электронном виде, как указано, и может служить дополнительной инструкцией для судов в отношении процедур по использованию сооружений (в том числе, например, конкретные местные требования к карантинным отходам).

49. Портовые власти и провайдеры приемных сооружений должны запросить у капитанов судов заблаговременное уведомление о доставке остатков/отходов, регулируемых Конвенцией МАРПОЛ, в целях обеспечения необходимых хранилищ и транспортных средств для получения материала. Для облегчения процесса уведомления, портовые власти и приемные сооружения должны принять форму стандартизированную форму предварительного уведомления (см. Приложение 2). Использование стандартной формы уведомления позволит капитану судна и оператору заранее подготовить систему для сбора таких форм и избежать заполнения разных форм уведомления в каждом порту или сооружении, которые посещаются.

### **Практика портового приема**

50. Хотя законодательные требования для ППС будут варьироваться в зависимости от законодательства государства порта, надлежащая практика для ППС должна включать процедуры, которые способствуют лучшему присоединению к борту судна и прибрежные практики управления остатками/ отходами. Такая интеграция и сотрудничество касательно операций по утилизации отходов на материк должны позволить окончательно утилизировать судовые отходы без вреда для окружающей среды.

51. Приемное сооружение должно быть надлежащим образом подготовлено для приема отсортированных на борту остатков/отходов, как предусмотрено в Приложение V к Конвенции МАРПОЛ. Необходимые хранилища для облегчения сброса отсортированных отходов для дальнейшей переработки тоже должны быть предоставлены. Процедуры приема отсортированных остатков/отходов должны соответствовать стандартам для управления и переработки судового мусора согласно стандарту ISO 21070. Операторы ППС и портовые власти в пределах государств-участников должны работать с национальными и местными органами власти, региональными администраторами, деловыми кругами, и менеджерами местной инфраструктуры по утилизации отходов для разработки прибрежной стратегии утилизации отходов, в том числе сортировки отходов. Это способствует сокращению, повторному использованию и переработке судовых отходов переданных в ППС на берег. Провайдеры приемных сооружений должны искать варианты перепродажи или повторного использования для переработанных отходов, или отходов, пригодных для повторного использования, когда это не запрещено местными законами.

52. В случае с нефтью, вредными жидкими веществами и другими опасными грузами или вредными или опасными веществами, порт и операторы приемных сооружений должны придерживаться указаний, содержащихся в соответствующих документах, таких как Международное руководство по безопасности для нефтяных танкеров и терминалов или Международный кодекс морской перевозки опасных грузов.

53. Приемное сооружение также должно быть надлежащим образом подготовлено для приема остатков/отходов, регулируемых Конвенцией МАРПОЛ, в соответствии с любыми местными карантинными требованиями, например, путем предоставления соответствующей закрытой тары и обеспечения вывоза и захоронения остатков/отходов в соответствии с правилами. Органы государства порта также должны быть осведомлены о

необходимости соответствующих мест для обработки и захоронения и должны обеспечить их доступность через государственные или частные договоренности.

54. Необходимые средства присоединения для сброса остатков из льял машинных отделений и остатков шламов предусмотрены в правиле 13 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ. Эти стандартные размеры фланцев и сливных соединений будут применяться ко всем судам и должны позволить приемным сооружениям стандартизировать свои трубопроводы сливного соединения соответственно.

55. После сброса, приемное сооружение должно предоставлять капитану Уведомление о получении отходов. В рамках ИМО была разработана стандартизированная форма этого документа для облегчения ее использования и применения. Форма документа-уведомления приводится в приложении 3.

56. Хотя структура порта в государстве-участнике не всегда может обеспечить функционирование схем ценообразования и / или другие стимулы для передачи остатков / отходов, регулируемых Конвенцией МАРПОЛ, на берег, услуги приемных сооружений должны оказываться по разумной цене. Руководство ИМО по обеспечению достаточности портовых приемных сооружений для отходов (раздел 3.2) определяет "достаточные" сооружения, как те, которые "не создают морякам препятствий в использование", и далее указывают, что необоснованно высокие затраты могут привести к ограниченному использованию ППС (раздел 5.2 Руководства).

#### Источники дополнительной информации

- Веб-сайт Глобальной интегрированной морской информационной системы Международной ИМО (ГИСИС): <http://gisis.imo.org/Public/>
- Консолидированная версия Конвенции – включает в себя все статьи, протоколы, приложения и унифицированные толкования: [http://www.imo.org/Publications/mainframe.asp?topic\\_id=424](http://www.imo.org/Publications/mainframe.asp?topic_id=424)
- (product # ID520E)
- Комплексном руководстве ИМО 1999 года по приемным сооружениям порта: [http://www.imo.org/Publications/mainframe.asp?topic\\_id=424](http://www.imo.org/Publications/mainframe.asp?topic_id=424) (product # IA597E)
- Руководство 2012 года по имплементации Приложения V к Конвенции МАРПОЛ: [http://www.imo.org/Publications/mainframe.asp?topic\\_id=424](http://www.imo.org/Publications/mainframe.asp?topic_id=424) (product # IB656E)
- Руководство по обеспечению достаточности приемных сооружений порта для судовых отходов (резолюция MEPC.83(44)): [http://www.imo.org/Publications/mainframe.asp?topic\\_id=424](http://www.imo.org/Publications/mainframe.asp?topic_id=424) (product # I598E).

**ПРИЛОЖЕНИЕ 1**  
**ФОРМАТ ДЛЯ УВЕДОМЛЕНИЯ О ПРЕДПОЛАГАЕМОЙ НЕДОСТАТОЧНОСТИ**  
**ПОРТОВЫХ ПРИЕМНЫХ СООРУЖЕНИЙ<sup>1</sup>**

В случае возникновения трудностей в спуске отходов в приемные сооружения капитан судна должен переслать информацию, указанную ниже, вместе с подтверждающими документами, в администрацию государства флага и, по возможности, в компетентные органы государства порта. Государство флага уведомляет ИМО и государство порта о возникновении трудностей. Государство порта должно рассмотреть уведомление и соответствующим образом реагировать путем информирования ИМО и подотчетное государство флага о результатах своего расследования.

**1 ДАННЫЕ СУДНА**

- 1.1 Название судна: \_\_\_\_\_
- 1.2 Владелец или оператор: \_\_\_\_\_
- 1.3 Отличительный номер или позывной: \_\_\_\_\_
- 1.4 Номер ИМО<sup>2</sup>: \_\_\_\_\_
- 1.5 Валовой тоннаж: \_\_\_\_\_
- 1.6 Порт приписки: \_\_\_\_\_
- 1.7 Государство флага<sup>3</sup>: \_\_\_\_\_
- 1.8 Тип судна:
- Нефтяной танкер                       Химический танкер     Сухогруз
- Другое грузовое судно                 Пассажирское судно    Другое (укажите)
- \_\_\_\_\_

**2 ДАННЫЕ ПОРТА**

- 2.1 Страна: \_\_\_\_\_
- 2.2 Название порта или области: \_\_\_\_\_
- 2.3 Расположение / название терминала: \_\_\_\_\_  
(например, причал/терминал/пирс)
- 2.4 Название компании, которая эксплуатирует приемное сооружение (если релевантно): \_\_\_\_\_
- 2.5 Тип работы порта:
- Порт выгрузки                       Порт погрузки                       Судовой верфь
- Другое (укажите) \_\_\_\_\_
- 2.6 Дата прибытия: \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_ (день/месяц/год)

<sup>1</sup> Этот формат был утвержден Резолюцией MEPC 53.

<sup>2</sup> В соответствии со *Системой опознавательных номеров судов ИМО*, принятой ИМО как Резолюция Ассамблеи А.1078(28).

<sup>3</sup> Название государства, под флагом которого судно имеет право плавания.



2.7 Дата происшествия: \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_ (день/месяц/год)

2.8 Дата отправления: \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_ (день/месяц/год)

### 3 НЕДОСТАТОЧНОСТЬ СООРУЖЕНИЙ

3.1 Тип и объем отходов, для которых портовые приемные сооружения оказались недостаточными, и характер возникших проблем

Тип отходов	Объем выгрузки (м <sup>3</sup> )	Не принятый объем (м <sup>3</sup> )	<b>Возникшие проблемы</b> Укажите возникшие проблемы, с помощью одной или более следующих букв кода, в зависимости от обстоятельств. A Приемные сооружения отсутствуют B Неоправданная задержка C Использовать сооружения технически невозможно D Неудобное расположение E Судну пришлось сменить причал, что повлекло простой / издержки F Необоснованная оплата использования сооружений G Другое (укажите в пункте 3.2)
<b>По Конвенции MARPOL, Приложение I</b> Тип нефтесодержащих отходов:			
Льяльные воды			
Масляные нефтесодержащие остатки			
Шлам после очистки танкеров			
Грязные балластные воды			
Осадок и шлам от очистки резервуара			
Другое (укажите ..... ..)			
<b>По Конвенции MARPOL, Приложение II</b> Категория вредного жидкого вещества <sup>4</sup> остатка / вод для выгрузки на сооружение от помывки танков:			
Вещество категории X			
Вещество категории Y			
Вещество категории Z			
<b>По Конвенции MARPOL, Приложение IV</b> Сточные воды			
<b>По Конвенции MARPOL, Приложение V</b> Тип мусора:			
A. Пластмасса			
B. Пищевые отходы			
C. Бытовые отходы (например, изделия из бумаги, ветошь,			

<sup>4</sup> Укажите в пункте 3.2 точное название категории груза по NLS и является ли вещество "твердым" или "высокой вязкости" согласно Конвенции MARPOL Приложение II, раздел 1, абзацы 15.1 и 17.1 соответственно.

стекло, металл, бутылки, посуда и т.д.)			
D. Кухонный жир			
E. Зола			
F. Сбросные воды			
G. Остатки груза			
H. Туши животного(-ых)			
I. Рыболовные снасти			
<b>По Конвенции MARPOL, Приложение VI</b>			
Озоноразрушающие вещества и оборудование, содержащее такие вещества			
Отработанные газоочистные остатки			

3.2 Дополнительная информация касательно проблем, указанных в таблице выше.

---

---

---

---

---

3.3 Обсуждали ли вы эти проблемы или сообщали ли о них оператору приемных сооружений порта?

Да  Нет

Если да, то с кем (пожалуйста, уточните)

---

---

Если да, то каков был ответ касательно этих проблем от оператора приемных сооружений порта?

---

---

3.4 Было ли от вас предварительное уведомление (в соответствии с правилами порта) о требованиях вашего судна к приемным сооружениям?

Да  Нет  Не применимо

Если да, то получали ли вы подтверждение о доступности приемных сооружений по прибытии?

Да  Нет

#### 4 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ЗАМЕЧАНИЯ / КОММЕНТАРИИ

---

---

---

---

\_\_\_\_\_  
Подпись капитана

Дата: \_\_/\_\_/\_\_\_\_ (день/мес/год)

## ПРИЛОЖЕНИЕ 2

### СТАНДАРТНАЯ ФОРМА ПРЕДВАРИТЕЛЬНОГО УВЕДОМЛЕНИЯ О ВЫГРУЗКЕ ОТХОДОВ НА ПОРТОВЫЕ СООРУЖЕНИЯ

Уведомление о выгрузке отходов на ..... (укажите порт и терминал)

Капитан судна должен отослать указанную ниже информацию уполномоченному органу не позже, чем за 24 часа до прибытия или отбытия с предыдущего порта, если поездка занимает меньше 24 часов. Эту форму нужно хранить на борту судна вместе с другими документами RB.

#### ВЫГРУЗКА С СУДНА

##### 1. ДАННЫЕ СУДНА

2.1 Название:	2.5 Владелец или оператор:
2.2 № ИМО:	2.6 Отличительный номер или позывной:
2.3 Валовой тоннаж:	2.7 Государство флага:
2.4 Тип судна: <input type="checkbox"/> Нефтяной танкер <input type="checkbox"/> Химический танкер <input type="checkbox"/> Грузовое судно <input type="checkbox"/> Контейнер <input type="checkbox"/> Другой тип грузового судна <input type="checkbox"/> Пассажирское судно <input type="checkbox"/> Судно с бескрановой погрузкой <input type="checkbox"/> Другое (укажите)	

##### 2. ДАННЫЕ ПОРТА И ИНФОРМАЦИЯ О РЕЙСЕ

2.1 Месторасположение/Название терминала:	2.6 Последний порт выгрузки отходов
2.2 Дата и время прибытия	2.7 Дата последней выгрузки отходов
2.3 Дата и время отправления	2.8 Следующий порт выгрузки отходов (если известен)
2.4 Последний порт и страна	2.9 Лицо, подающее эту форму (если это не капитан)
2.5 Следующий порт и страна (если известен)	

##### 3. ТИП И ОБЪЕМ ПРИНЯТЫХ ОТХОДОВ

Конвенция MARPOL, Приложение I – нефтесодержащие отходы	Объем (м <sup>3</sup> )
Льяльные воды	
Масляные нефтесодержащие остатки	
Шлам после очистки танкеров	
Грязные балластные воды	
Осадок и шлам от очистки резервуара	
Другое (укажите)	
Конвенция MARPOL, Приложение II – Вредные жидкие вещества	Объем (м <sup>3</sup> )/Имя <sup>5</sup>
Вещество категории X	
Вещество категории Y	
Вещество категории Z	
OS – другие вещества	

Конвенция MARPOL, Приложение V – Мусор	Объем (м <sup>3</sup> )
A. Пластмасса	
B. Пищевые отходы	
C. Бытовые отходы (например, изделия из бумаги, ветошь, стекло, металл, бутылки, посуда и т.д.)	
D. Кулинарный жир	
E. Зола от инсинератора	
F. Сбросные воды	
G. Остатки груза <sup>6</sup>	
H. Тушка животного(ых)	
I. Рыболовные снасти	
Конвенция MARPOL, Приложение VI	Объем (м <sup>3</sup> )
Озоноразрушающие вещества и оборудование, содержащее такие вещества	

<sup>5</sup> Укажите точное название вредного жидкого вещества.

<sup>6</sup> Укажите точное название сухого груза.

Конвенция MARPOL, Приложение IV – Сточные воды	Объем (м <sup>3</sup> )

Отработанные газоочистные остатки	
-----------------------------------	--

Название судна:	Номер ИМО:
-----------------	------------

Укажите приблизительный объем отходов и остатков на борту и процент максимальной вместимости. Если выгружается весь груз отходов в этом порту, поставьте прочерк в таблице ниже. Если же никакие отходы не выгружаются или выгружаются некоторые виды отходов, заполните соответствующие строки в таблице.

Настоящим подтверждаю, что выгружаю в этом порту все отходы (как указано на стр.1), имеющиеся на борту судна.

Тип отходов	Максимальная вместимость (м <sup>3</sup> )	Объем отходов на борту (м <sup>3</sup> )	Порт выгрузки оставшихся отходов	Оценочный Объем Отходов, которые будут произведены между уведомлением и следующим портом (м <sup>3</sup> )
<b>По Конвенции MARPOL, Приложение I</b> Тип нефтесодержащих отходов:				
Льяльные воды				
Масляные нефтесодержащие остатки				
Шлам после очистки танкеров				
Грязные балластные воды				
Осадок и шлам от очистки резервуара				
Другое (укажите .....)				
<b>По Конвенции MARPOL, Приложение II</b> Категория вредного жидкого вещества <sup>7</sup> остатка / вод для выгрузки на сооружение от помывки танков:				
Вещество категории X				
Вещество категории Y				
Вещество категории Z				
<b>По Конвенции MARPOL, Приложение IV</b> Сточные воды				
<b>По Конвенции MARPOL, Приложение V</b> Тип мусора:				
A. Пластмасса				
B. Пищевые отходы				
C. Бытовые отходы (например, изделия из бумаги, ветошь, стекло, металл, бутылки, посуда и т.д.)				

<sup>7</sup> Укажите точное название вредного жидкого вещества.

D. Кухонный жир				
E. Зола				
F. Сбросные воды				
G. Остатки груза <sup>8</sup>				
H. Туши животного(-ых)				
I. Рыболовные снасти				
<b>По Конвенции MARPOL, Приложение VI</b>				
Озоноразрушающие вещества и оборудование, содержащее такие вещества				
Отработанные газоочистные остатки				

**Дата****Имя, должность****Время****Подпись**

<sup>8</sup> Укажите точное название сухого груза.

### ПРИЛОЖЕНИЕ 3

#### СТАНДАРТНАЯ ФОРМА КВИТАНЦИИ О ПРИЕМЕ СУДОВЫХ ОТХОДОВ

Назначенный представитель приемного сооружения должен предоставить капитану судна, сгрузившему отходы, следующую форму.

Эту форму нужно хранить на борту судна вместе с соответствующими документами по грузам RB.

#### 1. ДАННЫЕ ПРИЕМНОГО СООРУЖЕНИЯ И ПОРТА

1.1 Месторасположение/Название терминала:		
1.2 Оператор(ы) приемных сооружений		
1.3 Оператор(ы) обслуживающих сооружений – если отличается от вышеуказанного:		
1.4 Дата отгрузки отходов и время	с:	до:

#### 2. ДАННЫЕ СУДНА

2.1 Название:	2.5 Владелец или оператор:
2.2 № ИМО:	2.6 Отличительный номер или позывной:
2.3 Валовой тоннаж:	2.7 Государство флага:
2.4 Тип судна: <input type="checkbox"/> Нефтяной танкер <input type="checkbox"/> Химический танкер <input type="checkbox"/> Грузовое судно <input type="checkbox"/> Контейнер <input type="checkbox"/> Другой тип грузового судна <input type="checkbox"/> Пассажирское судно <input type="checkbox"/> Судно с бескрановой погрузкой <input type="checkbox"/> Другое (укажите)	

#### 3. ТИП И ОБЪЕМ ПРИНЯТЫХ ОТХОДОВ

Конвенция MARPOL, Приложение I – нефтесодержащие отходы	Объем (м <sup>3</sup> )
Льяльные воды	
Масляные нефтесодержащие остатки	
Шлам после очистки танкеров	
Грязные балластные воды	
Осадок и шлам от очистки резервуара	
Другое (укажите)	
Конвенция MARPOL, Приложение II – Вредные жидкие вещества	Объем (м <sup>3</sup> )/Имя <sup>9</sup>
Вещество категории X	
Вещество категории Y	
Вещество категории Z	
OS – другие вещества	
Конвенция MARPOL, Приложение IV – Сточные воды	Объем (м <sup>3</sup> )

Конвенция MARPOL, Приложение V – Мусор	Объем (м <sup>3</sup> )
A. Пластмасса	
B. Пищевые отходы	
C. Бытовые отходы (например, изделия из бумаги, ветошь, стекло, металл, бутылки, посуда и т.д.)	
D. Кулинарный жир	
E. Зола от инсинератора	
F. Сбросные воды	
G. Остатки груза <sup>10</sup>	
H. Тушка животного(ых)	
I. Рыболовные снасти	
Конвенция MARPOL, Приложение VI	Объем (м <sup>3</sup> )
Озоноразрушающие вещества и оборудование, содержащее такие вещества	
Отработанные газоочистные остатки	

От имени портового сооружения настоящим подтверждаю, что вышеуказанные отходы были приняты.

Подпись: ..... Полное имя и печать компании: .....

<sup>9</sup> Укажите точное название вредного жидкого вещества.

<sup>10</sup> Укажите точное название сухого груза.

## ПРИЛОЖЕНИЕ 4

## ТРЕБОВАНИЯ К ОТЧЕТНОСТИ ПРИЕМНЫХ СООРУЖЕНИЙ ПОРТА

Таблица 1: Требования к отчетности приемных сооружений порта государства порта

	Требования к отчетности	Ссылка
Отчетность о доступности приемных сооружений	Государство порта должно предоставить Организации список приемных сооружений в своих портах, включая их расположение, пропускную способность, имеющихся возможностей и других характеристик.	Статья 11(1)(d) MARPOL
	Государство порта должно вносить информацию о новых приемных сооружениях в Базу данных портового сооружений (ГИСИС) и постоянно обновлять необходимую информацию.	База данных портового сооружений – модуль системы ГИСИС (GISIS); см. MEPC 53/24, п 9.6
Отчетность о предполагаемых недостатках приемных сооружений	Государство порта должно обеспечить надлежащие механизмы для рассмотрения и соответствующего реагирования и эффективного сообщения о недостатках, а также информирования ИМО и государства флага итогов расследования для них.	Резолюция MEPC.83(44), приложение, п. 10.3; MEPC.1/Circ.834, п. 44
Отчетность по оценке приемных сооружений порта	Государству порта рекомендуется использовать форму оценки в приложении к Руководству по обеспечению достаточности приемных сооружений порта для отходов, проводить регулярную оценку приема отходов в своих портах и информировать ИМО о результатах таких оценок, в том числе о любых недостатках портовых приемных сооружений, а также любом техническом сотрудничестве, которые могут быть необходимы для решения этих недостатков.	Резолюция MEPC.83(44) Руководство по обеспечению достаточности приемных сооружений порта отходов
Консультации с ИМО по региональным договоренностям по портовым приемным сооружениям	Малые островные развивающиеся государства, участвующие в региональных договоренностях проводят консультации с ИМО касательно обращения к Сторонам МАРПОЛ: (1) как учитывать Руководство при разработке регионального плана по приемным сооружениям; (2) данные центров приемов судовых отходов; и (3) реквизиты портов с ограниченными сооружениями.	Reg. 38(3bis) и 38(4bis) Приложение I; Reg. 18(2bis) Приложение II; Reg. 12(1bis) of Приложение IV; Reg. 8(2bis) of Приложение V; и Reg. 17(1bis) of Приложение VI; 2012 Руководство по разработке регионального плана



		<i>по приемным сооружениям (резолюция MEPC.221(63))</i>
--	--	---

**Таблица 2: Требования к отчетности приемных сооружений порта государства флага**

	<b>Требования к отчетности</b>	<b>Ссылка</b>
Отчетность о предполагаемой недостаточности приемных сооружений порта	От государства флага требуется распространить форму для информирования судов о предполагаемой недостаточности приемных сооружений порта, как указано в Приложении 1 к MEPC.1 /Circ.834, и призывать капитанов использовать этот формат, чтобы сообщить о предполагаемых недостатках сооружений администрации государства флага и, если это возможно, властям государства порта.	MEPC.1/Circ.834, п. 42
	Для информирования соответствующих Сторон Государство флага должно уведомить ИМО о любом случае, когда сооружения считаются недостаточными.	Reg. 38(8) Приложение I; Reg. 18(5) Приложение II; Reg. 12(2) Приложение IV; Reg. 8(3) Приложение V; and Reg. 17(3) Приложение VI; Резолюция MEPC.83(44), Приложение, п. 8.3; MEPC.1/Circ.834, п. 42
	Государство флага должно уведомить государства порта о возникновении предполагаемой недостаточности приемных сооружений порта.	MEPC.1/Circ.834, п. 42; Резолюция MEPC.83(44), Приложение, п. 8.3
	Уведомление должно быть отослано безотлагательно после заполнения формы по предполагаемой недостаточности (MEPC.1 / Circ.834, приложение 1) и должны включать копию отчета капитана, вместе с подтверждающими документами.	Резолюция MEPC.83(44), Приложение, п. 8.3.1; MEPC.1/Circ.834, п. 43