

ПРИЛОЖЕНИЕ 24

**РЕЗОЛЮЦИЯ MEPC.219(63)
Принята 2 марта 2012 года**

**РУКОВОДСТВО 2012 ГОДА ПО ОСУЩЕСТВЛЕНИЮ ПРИЛОЖЕНИЯ V
К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ**

КОМИТЕТ ПО ЗАЩИТЕ МОРСКОЙ СРЕДЫ,

ССЫЛАЯСЬ на статью 38 а) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Комитета по защите морской среды (Комитет), возложенных на него международными конвенциями по предотвращению загрязнения моря и борьбе с ним,

ССЫЛАЯСЬ ТАКЖЕ на то, что Приложение V к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года (МАРПОЛ 73/78) к ней, содержит правила предотвращения загрязнения мусором с судов,

ОТМЕЧАЯ, что на своей двадцать шестой сессии Комитет одобрил Руководство по осуществлению Приложения V к МАРПОЛ 73/78,

ОТМЕЧАЯ ТАКЖЕ, что на своей тридцать третьей сессии Комитет резолюцией MEPC.59(33) принял Пересмотренное руководство по осуществлению Приложения V к МАРПОЛ 73/78 (Пересмотренное руководство), которое было далее изменено резолюцией MEPC.92(45), принятой на его сорок пятой сессии,

ОТМЕЧАЯ ДАЛЕЕ, что на своей шестьдесят второй сессии Комитет резолюцией MEPC.201(62) одобрил пересмотренное Приложение V к Конвенции МАРПОЛ, которое, как ожидается, вступит в силу 1 января 2013 года,

ПРИЗНАВАЯ необходимость обзора Пересмотренного руководства в свете пересмотренного Приложения V к Конвенции МАРПОЛ,

РАССМОТРЕВ на своей шестьдесят третьей сессии проект Руководства 2012 года по осуществлению Приложения V к Конвенции МАРПОЛ,

1. ПРИНИМАЕТ Руководство 2012 года по осуществлению Приложения V к Конвенции МАРПОЛ, текст которого изложен в приложении к настоящей резолюции;
2. ПРЕДЛАГАЕТ правительствам, при осуществлении положений пересмотренного Приложения V к Конвенции МАРПОЛ, учитывать Руководство 2012 года по осуществлению Приложения V к Конвенции МАРПОЛ после вступления в силу пересмотренного Приложения V к Конвенции МАРПОЛ; и
3. ОТМЕНЯЕТ Пересмотренное руководство по осуществлению Приложения V к МАРПОЛ 73/78 (резолюция MEPC.59(33), измененная резолюцией MEPC.92(45)), по вступлению в силу пересмотренного Приложения V к Конвенции МАРПОЛ.

ПРИЛОЖЕНИЕ

РУКОВОДСТВО 2012 ГОДА ПО ОСУЩЕСТВЛЕНИЮ ПРИЛОЖЕНИЯ V К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ

ПРЕДИСЛОВИЕ

Главные цели настоящего руководства заключаются в оказании помощи:

- .1 правительствам в разработке и введении национального законодательства, которое обеспечивает осуществление Приложения V;
- .2 собственникам, операторам, экипажам судов, грузовладельцам и изготовителям оборудования в соблюдении требований, изложенных в Приложении V и соответствующем национальном законодательстве; и
- .3 операторам портов и терминалов в оценке необходимости достаточных приемных сооружений для мусора, образующегося на судах всех типов, и в обеспечении такими сооружениями. В интересах единообразия правительствам предлагается обращаться к настоящему руководству и соответствующим руководствам¹ Международной морской организации при разработке и введении соответствующих национальных правил.

1 ВВЕДЕНИЕ

1.1 Пересмотренное Приложение V к Конвенции МАРПОЛ с датой вступления в силу 1 января 2013 года запрещает сброс всех типов мусора в море, за исключением случаев, когда это явно допускается согласно этому Приложению. Настоящее руководство разработано с учетом правил, изложенных в Приложении V, с поправками, к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов (Конвенция МАРПОЛ) (далее именуемой «Конвенция»). Цель настоящего руководства заключается в предоставлении рекомендаций правительствам, собственникам, операторам, экипажам судов, грузовладельцам, операторам портовых приемных сооружений и изготовителям оборудования. Руководство разделено на следующие шесть разделов, которые содержат общие рамки, на основании которых правительства могут составлять программы:

- Введение;
- Управление ликвидацией мусора;
- Обращение с остатками навалочных грузов;
- Подготовка, обучение и информация;
- Портовые приемные сооружения для мусора; и
- Улучшение соответствия Приложению V к Конвенции МАРПОЛ.

1.2 Согласно пересмотренному Приложению V к Конвенции МАРПОЛ сброс всего мусора в настоящее время запрещается, за исключением случаев, когда он специально допускается в правилах 3, 4, 5 и 6 Приложения V к Конвенции МАРПОЛ.

¹ Comprehensive Manual on Port Reception Facilities, 1999 Edition; MEPC.83(44): Руководство по обеспечению достаточности портовых приемных сооружений для отходов; и MEPC.1/Circ.671, 20 July 2009, Guide to Good Practice for Port Reception Facility Providers and Users Guidelines.

Приложение V к Конвенции МАРПОЛ полностью изменяет исторически сложившееся предположение, что мусор может сбрасываться в море исходя из его характера и установленных расстояний от берега. Правило 7 предусматривает ограниченные исключения из этих правил в чрезвычайных и нестандартных ситуациях. В целом ограничивается сброс пищевых отходов, определенных остатков груза, туш животных, а также определенных моющих средств и добавок и остатков груза, оказавшихся в промывочной воде, которые не причиняют вреда морской среде. Рекомендуется, чтобы суда использовали портовые приемные сооружения в качестве основного средства сброса всего мусора.

1.3 Признавая, что правила Приложения V продолжают ограничивать сброс мусора в море, требуют обращения с мусором на судах и что технология обращения с мусором продолжает развиваться, рекомендуется, чтобы правительства и Организация продолжили сбор информации и периодический обзор настоящего руководства.

1.4 Правило 8 Приложения V к Конвенции МАРПОЛ предусматривает, что правительства должны обеспечивать достаточные портовые приемные сооружения для мусора с судов и должны содействовать их использованию. В разделе 5 содержатся руководящие указания по этим сооружениям.

1.5 В Конвенции содержатся определения терминов, используемых в настоящем руководстве. Раздел 1.6 включает соответствующие аспекты этих определений, за которыми следуют другие определения, полезные для настоящего руководства.

1.6 Определения

1.6.1 **Посудные помои** означают остаток после ручной или автоматической мойки тарелок и кухонной посуды, которые были предварительно очищены в той степени, что любые прилипающие к ним частицы пищи обычно не будут мешать работе автоматических посудомоечных машин.

1.6.2 **Бытовые сточные воды** означают стоки из спускных труб для посудных помоев, душевых, прачечных, ванн и раковин. Они не включают стоки из туалетов, писсуаров, лазаретов и помещений для животных, как они определены в правиле 1.3 Приложения IV (сточные воды) к Конвенции МАРПОЛ, и они не включают стоки из грузовых помещений. Бытовые сточные воды не считаются мусором в контексте Приложения V.

1.6.3 **Утилизация** означает деятельность по отделению и извлечению компонентов и материалов для переработки.

1.6.4 **Повторное использование** означает деятельность по извлечению компонентов и материалов для дальнейшего использования без переработки.

1.7 Применение

1.7.1 В настоящем разделе содержится пояснение того, что следует и не следует считать мусором согласно Приложению V к Конвенции МАРПОЛ.

1.7.2 Зола и шлак из судовых инсинераторов и паровых котлов с угольным отоплением следует рассматривать как эксплуатационные отходы в смысле правила 1.12 Приложения V к Конвенции МАРПОЛ, и поэтому они включены в термин мусора в смысле правила 1.9 Приложения V к Конвенции МАРПОЛ.

1.7.3 Определение «эксплуатационных отходов» (правило 1.12 Приложения V к Конвенции МАРПОЛ) исключает бытовые сточные воды, льяльные воды или другие подобные сбросы, существенно важные для эксплуатации судна. «Другие подобные сбросы», существенно важные для эксплуатации судна, включают, не ограничиваясь этим, следующее:

- отходы после продувки парового котла/экономайзера;
- мокрый выхлоп судового двигателя;
- стоки из цепного ящика;
- гидравлическую жидкость для гребного винта с регулируемым шагом и подруливающих устройств (например, подшипники подруливающих устройств, успокоители, подшипники руля и т.д.) и другие потенциальные источники попадания рабочих жидкостей в забортную воду;
- рассол, образующийся в результате дистилляции/обратного осмоса;
- стоки из шахты лифта;
- воду из пожарных магистралей;
- остатки пресной воды;
- промывочную воду из газовых турбин;
- остатки смеси моторного топлива с замещающей водой;
- отработанную воду из механизмов;
- воду из бассейнов, гидромассажных ванн и воду, использованную в оздоровительных центрах;
- сброс из обтекателя гидролокатора; и
- сбросы с палубы заполняемого водой отсека.

1.7.4 Хотя моющие средства и присадки, содержащиеся в трюмной промывочной воде, а также промывочной воде палуб и внешних поверхностей считаются «эксплуатационными отходами» и поэтому «мусором» согласно Приложению V, эти моющие средства и присадки могут сбрасываться в море, если они не причиняют вреда морской среде.

1.7.5 Считается, что моющее средство или присадка не причиняет вреда морской среде, если они:

- .1 не являются «вредным веществом» в соответствии с критериями, содержащимися в Приложении III к Конвенции МАРПОЛ; и
- .2 не содержат каких-либо компонентов, которые, как известно, являются канцерогенными, мутагенными или репротоксичными (КМР).

1.7.6 Судовая документация должна содержать предоставленное изготовителем мощного средства или присадки доказательство того, что продукт соответствует критериям и не причиняет вреда морской среде. Для предоставления гарантии соответствия будет надлежащим датированный и подписанный акт об этом поставщика продукта для целей регистрации на судне. Это может являться частью листа данных о безопасности материалов или быть отдельным документом, однако это следует оставлять на усмотрение соответствующего изготовителя.

1.7.7 Сброс небольших количеств пищи в море с конкретной целью кормления рыб в связи с рыбной ловлей или туризмом не следует считать сбросом мусора в контексте Приложения V.

1.7.8 Орудия лова, сбрасываемые в воду с целью последующего подъема на борт, такие как устройства для приманки рыбы (УПР), ловушки и ставные сети, не следует считать мусором или аварией потерей в контексте Приложения V.

2 УПРАВЛЕНИЕ ЛИКВИДАЦИЕЙ МУСОРА

2.1 Сведение к минимуму отходов

2.1.1 Всем собственникам и операторам судов следует сводить к минимуму прием на борт материалов, которые могут стать мусором. В план управления ликвидацией мусора следует включать процедуры сведения к минимуму мусора, касающиеся конкретного судна. Рекомендуется, чтобы изготовители, грузовладельцы, порты и терминалы, собственники и операторы судов, а также правительства рассматривали вопрос об управлении ликвидацией мусора, связанного с судовым снабжением, продовольствием и грузами, которое необходимо для сведения к минимуму образование мусора во всех видах.

2.1.2 При принятии мер по поставке снабжения и продовольствия собственникам и операторам судов, если возможно, вместе с судовыми поставщиками следует рассматривать вопрос о том, чтобы поставка продуктов обеспечивалась с точки зрения мусора, который они будут образовывать. Варианты, которые следует рассматривать для уменьшения количества такого мусора, включают следующее:

- .1 использование снабжения, которое поступает в упаковке, с учетом таких факторов, как достаточный срок годности при хранении (после открытия контейнера), для избежания увеличения мусора, связанного с такими продуктами;
- .2 применение снабжения, которое поступает в упаковке многоразового использования или пригодной для переработки упаковке и контейнерах; избежание использования одноразовых чашек, посуды, тарелок, полотенец и ветоши, а также других бытовых приспособлений, когда это возможно; и
- .3 избежание снабжения, упакованного в пластмассу, если не используется пластмасса многоразового использования или пригодная для переработки пластмасса.

2.1.3 При рассмотрении вопроса о выборе материалов для укладки и крепления груза или защите груза от неблагоприятных метеорологических условий собственникам и операторам судов следует учитывать, какой объем мусора будут

образовывать такие материалы. Варианты, которые следует рассматривать для уменьшения количества такого мусора, включают следующее:

- .1 использование постоянных покрытий многократного использования для защиты груза вместо пластиковой пленки одноразового использования или такой пленки, пригодной для переработки;
- .2 использование систем и методов укладки, при которых повторно используются сепарационные и подстилочные, крепежные, обшивочные и упаковочные материалы; и
- .3 сброс в портовые приемные сооружения сепарационных и подстилочных, обшивочных и упаковочных материалов, скапливающихся в порту во время грузовых операций, поскольку сброс их в море не разрешается.

2.1.4 Правительствам рекомендуется выполнять научно-технические разработки для сведения к минимуму возможного мусора и его воздействия на морскую среду. Ниже перечислены предполагаемые области такого исследования:

- .1 разработка технологии и систем утилизации всех типов материалов, которые могут быть возвращены на берег как мусор; и
- .2 разработка технологии для использования поддающихся биологическому разложению материалов с целью замены соответствующих существующих продуктов из пластмассы. В связи с этим правительствам следует также изучать воздействие на окружающую среду продуктов, являющихся результатом разложения таких новых материалов.

2.2 Орудия лова

2.2.1 Потерянные орудия лова могут причинять вред морской среде или создавать навигационную опасность. Требуется, чтобы операторы рыболовных судов регистрировали сброс или потерю орудий лова в журнале операций с мусором или судовом журнале, как установлено в правилах 7.1 и 10.3.4 Приложения V к Конвенции МАРПОЛ.

2.2.2 Дополнительно требуется, чтобы операторы рыболовных судов сообщали об аварийной потере или сбросе орудий лова, которые создают значительную угрозу для морской среды и судоходства. Сообщения следует направлять государству флага и, если необходимо, прибрежному государству, под юрисдикцией которого произошла потеря орудий лова, как установлено в правиле 10.6 Приложения V к Конвенции МАРПОЛ:

- .1 аварийная потеря или сброс орудий лова, о которых требуется сообщать согласно правилу 10.6 Приложения V к Конвенции МАРПОЛ, должны конкретно определяться правительством. Для такого определения правительству рекомендуется рассматривать различные факторы, включая: 1) количество потерянных или сброшенных орудий и 2) условия морской среды, в которых они были потеряны или сброшены. Необходимо всесторонне рассматривать характеристики потерянных орудий, включая типы, размеры (вес и/или длину), количество, материал (особенно синтетика/пластмасса), плавучесть. Кроме того, правительствам следует рассматривать воздействие

орудий лова в различных местах с целью оценить, представляют ли потерянные орудия значительную угрозу для морской среды или судоходства, учитывая уязвимость среды обитания и охраняемых видов с точки зрения взаимодействия с орудиями. Правительствам рекомендуется сообщать ИМО о принятых ими мерах по данному вопросу с целью содействия обмену информацией и мнениями между правительствами и соответствующими международными организациями. Кроме того, правительствам рекомендуется сообщать ИМО о достигнутом прогрессе в осуществлении этих мер, включая краткие изложения того, где орудия были потеряны, и, если применимо, предпринятые действия для решения проблемы потерянных орудий;

- .2 примеры потерянных или брошенных орудий лова, которые могут считаться представляющими значительную угрозу для морской среды, включают полностью или почти полностью крупные орудия лова или другие крупные части орудий. При определении угрозы для морской среды правительствам следует тщательно рассматривать воздействие орудий в уязвимых районах, таких как коралловые рифы, и в районах, где взаимодействия будут иметь повышенные риски вредного воздействия, таких как районы кормления или размножения охраняемых видов;
- .3 правительствам рекомендуется разработать системы связи, позволяющие регистрировать информацию о потерянных орудиях лова и обмениваться ей, если необходимо, для уменьшения случаев потери и содействия подъему орудий лова. Правительствам далее рекомендуется разработать системы для оказания помощи рыболовным судам в передаче сообщений о потере орудий государству флага и прибрежному государству. Такие системы должны учитывать проблемы осуществления, стоящие перед мелким и кустарным рыболовством и относящейся к отдыху деятельностью;
- .4 рыбодобывающей промышленности, соответствующим международным организациям и правительствам рекомендуется принимать такие меры по исследованиям, развитию техники, обмену информацией и управлению, которые могут быть необходимы для сведения к минимуму вероятности потери и максимального повышения вероятности подъема орудий лова из моря; и
- .5 правительствам следует рекомендовать операторам судов осуществлять надлежащие хранение и обработку орудий лова на борту, а также им следует учитывать соответствующие рекомендации ФАО и ИМО.

2.3 Обращение с мусором на судне (сбор, переработка, хранение, сброс)

2.3.1 Правило 3 Приложения V к Конвенции МАРПОЛ предусматривает, что сброс мусора в море запрещается с ограниченными исключениями, кратко изложенными в таблице 1. В некоторых условиях допускается сброс в море пищевых отходов, туш животных, моющих средств и присадок, содержащихся в трюмной промывочной воде, промывочной воде палуб и внешних поверхностей, а также остатков груза, которые не считаются причиняющими вред морской среде.

**ТАБЛИЦА 1. КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ОГРАНИЧЕНИЙ СБРОСА МУСОРА В МОРЕ
 СОГЛАСНО ПРАВИЛАМ 4, 5, И 6 ПРИЛОЖЕНИЯ V
 К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ**

(Примечание. Таблица 1 содержит общие сведения. Преимущественную силу имеют положения Приложения V к Конвенции МАРПОЛ, а не таблица 1.)

Тип мусора ¹	Все суда, за исключением платформ ⁴		Морские платформы, расположенные более чем в 12 морских милях от ближайшего берега, и суда, когда они ошвартованы у таких платформ ⁴ или находятся в пределах 500 метров от них Правило 5
	За пределами особых районов Правило 4 (Расстояния от ближайшего берега)	В пределах особых районов Правило 6 (Расстояния от ближайшего берега или ближайшего шельфового ледника)	
Измельченные или размолотые пищевые отходы ²	≥3 nm, в пути и как можно дальше	≥12 nm, в пути и как можно дальше ³	Сброс разрешается
Неизмельченные или не размолотые пищевые отходы	≥12 nm, в пути и как можно дальше	Сброс запрещается	Сброс запрещается
Остатки груза ^{5, 6} , не содержащиеся в промывочной воде	≥ 12 nm, в пути и как можно дальше	Сброс запрещается	Сброс запрещается
Остатки груза ^{5, 6} , содержащиеся в промывочной воде		≥ 12 nm, в пути и как можно дальше (с учетом условий, указанных в правиле 6.1.2)	
Моющие средства и присадки ⁶ , содержащиеся в промывочной воде грузовых трюмов	Сброс разрешается	≥ 12 nm, в пути и как можно дальше (с учетом условий, указанных в правиле 6.1.2)	Сброс запрещается
Моющие средства и присадки ⁶ , содержащиеся в промывочной воде палуб и внешних поверхностей		Сброс запрещается	
Туши животных (должны быть расчленены или обработаны иным образом для обеспечения немедленного затопления туш)	Судно должно быть в пути или как можно дальше от ближайшего берега. Должно быть расстояние >100 nm и максимальная глубина воды	Сброс запрещается	Сброс запрещается
Весь остальной мусор, включая пластмассу, синтетические тросы, орудия лова, пластмассовые мешки для мусора, золу и шлак из инсинераторов, кулинарный жир, плавучие сепарационные и подстилочные, обшивочные и упаковочные материалы, бумагу, ветошь, стекло, металл, бутылки, черепки и подобные отходы	Сброс запрещается	Сброс запрещается	Сброс запрещается

¹ Если мусор смешан с другими вредными веществами, сброс которых запрещается или сброс которых подпадает под другие требования, или загрязнен ими, то применяются более строгие требования.

- 2 Измельченные или размолотые пищевые отходы должны проходить через грохот с отверстиями размером не более 25 мм.
- 3 Сброс интродуцированных продуктов из птицы в районе Антарктики не разрешается, за исключением случаев, когда они сожжены, обработаны в автоклаве или обработаны иным образом для приведения их в стерильное состояние.
- 4 Морские платформы, расположенные на расстоянии 12 м. миль от ближайшего берега, и соответствующие суда включают все стационарные или плавучие платформы, занятые разведкой или разработкой или связанной с ними переработкой минеральных ресурсов морского дна, а также все суда, ошвартованные у таких платформ или находящиеся в пределах 500 м от них.
- 5 Остатки груза означают только те остатки груза, которые не могут быть извлечены с помощью обычных методов выгрузки.
- 6 Эти вещества не должны причинять вред морской среде.

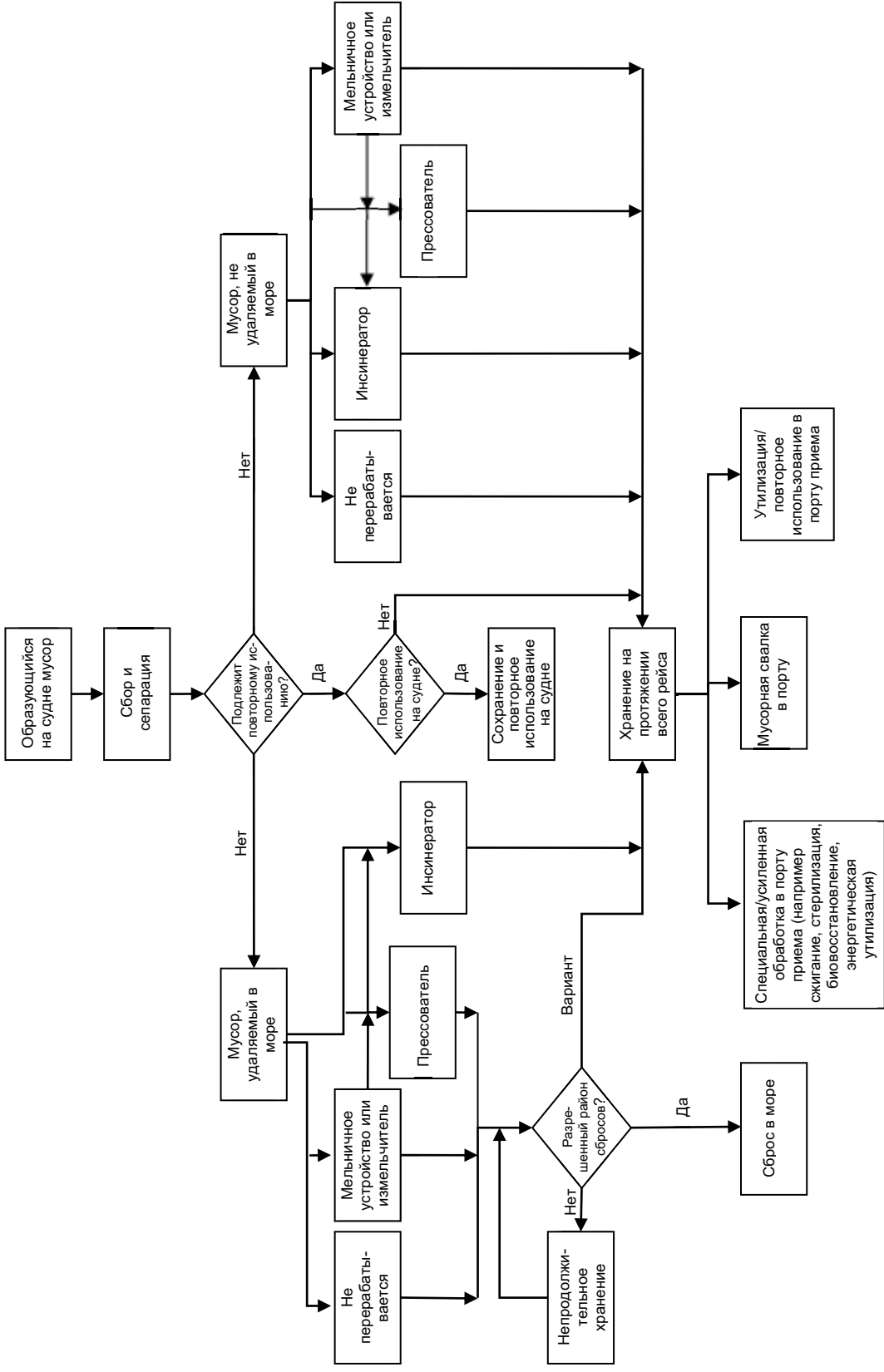
2.3.2 Соблюдение Приложения V касается персонала, оборудования и процедур сбора, сортировки, переработки, хранения, утилизации и повторного использования и сброса мусора. Экономические и процедурные соображения, связанные с этой деятельностью, включают потребности в помещениях для хранения, затраты на санитарии, оборудование и персонал и портовые сборы за обработку мусора.

2.3.3 Соблюдение положений Приложения V связано с тщательным планированием собственником и оператором судна и надлежащим выполнением работ членами экипажа и другими моряками. Наиболее надлежащие процедуры обработки и хранения мусора на судах могут различаться в зависимости от таких факторов, как тип и размеры судна, район эксплуатации (например, особый район, расстояние от ближайшего берега или шельфового ледника), судовое оборудование для переработки мусора и помещение для хранения, количество членов экипажа или пассажиров, продолжительность рейса, а также правила и приемные сооружения в портах захода. Однако ввиду расходов, связанных с различными вариантами обработки мусора, экономически выгодно, во-первых, ограничить количество материалов, которые могут стать мусором в результате доставки на судно, и, во-вторых, отделить мусор, который может быть сброшен в море, от другого мусора, который не может быть сброшен в море. Надлежащее обращение с контейнерами и упаковкой, поступающими на судно, и надлежащие обработка и хранение могут сводить к минимуму потребности в судовом помещении для хранения и позволять эффективную передачу сохраненного мусора в портовые приемные сооружения для надлежащего обращения (т.е. утилизация, повторное использование) или удаление на суше.

2.3.4 На каждом судне валовой вместимостью 100 и более и на каждом судне, на котором допускается перевозка 15 человек или более, а также на стационарных и плавучих платформах требуется иметь и выполнять план управления ликвидацией мусора, в котором предусматриваются выполняемые процедуры, обеспечивающие надлежащую и эффективную обработку и хранение мусора. Должен разрабатываться план управления ликвидацией мусора², который может быть включен в руководство для экипажа и руководство по эксплуатации судна. В таких руководствах должны указываться обязанности экипажа (включая члена командного состава, ответственного за контроль окружающей среды) и процедуры всех аспектов обработки и хранения мусора на судне. Процедуры обработки образующегося на судне мусора делятся на четыре этапа: сбор, переработка, хранение и сброс. Обобщенный план управления ликвидацией мусора, касающийся обработки и хранения образующегося на судне мусора, представлен в таблице 2. Ниже обсуждаются конкретные процедуры для каждого этапа.

² Планы управления ликвидацией мусора обязательны на некоторых судах в соответствии с правилом 10 Приложения V к МАРПОЛ 73/78.

Таблица 2. Варианты способов обработки на борту судна и сброс мусора



2.4 Сбор

2.4.1 Процедуры сбора образующегося на судне мусора должны основываться на рассмотрении того, что разрешается и что не разрешается сбрасывать в море, когда судно находится в пути, и может ли мусор конкретного типа сбрасываться в портовые сооружения для утилизации или повторного использования. Подробные сведения об этих процедурах должны быть внесены в план управления ликвидацией мусора.

2.4.2 Для уменьшения или избежания необходимости сортировки после сбора и для облегчения утилизации рекомендуется предусмотреть на судне отчетливо маркированные резервуары для приема мусора по мере его образования. Резервуары на судне могут быть в виде бочек, металлических емкостей, ящиков, мешков-контейнеров или урн на колесах. Любые резервуары в районах палубы, на палубе юта или в районах, подвергаемых атмосферному воздействию, должны быть закреплены на судне и снабжены плотными и надежно установленными крышками. Все резервуары для мусора должны быть закреплены для предотвращения потери, рассыпания или потери любого мусора, который помещается в резервуары. Резервуары должны быть четко маркированы и должны различаться по форме, размеру или расположению. Резервуары следует размещать в соответствующих помещениях на судне (например, машинное отделение, жилая палуба, кают-компания, камбуз и другие жилые или рабочие помещения), а всех членов экипажа и пассажиров следует проинформировать о том, какой мусор следует и не следует размещать в них.

2.4.3 Рекомендуемыми типами мусора, который должен сепарироваться, являются:

- не утилизируемые пластмассы и пластмассы, смешанные с мусором, не являющимся пластмассой;
- ветошь;
- утилизируемые материалы:
 - кулинарный жир;
 - стекло;
 - алюминиевые банки;
 - бумага, картон, гофрокартон;
 - древесина;
 - металл;
 - пластмассы (включая стиропфом или другие подобные пластмассы); и
- мусор, который может представлять опасность для судна или экипажа (например, промасленная ветошь, электрические лампочки, кислоты, химикаты, батареи и т.д.).

2.4.4 Экипажу должны быть назначены обязанности по сбору или опорожнению этих резервуаров и перемещению мусора к соответствующему месту переработки или хранения. Использование такой системы облегчает последующую переработку на судне и сводит к минимуму количество мусора, которое должно храниться на судне для возврата в порт.

Пластмассы и пластмассы, смешанные с мусором, не являющимся пластмассой

2.4.5 Пластмассы используются для разнообразных целей на судне, включая, не ограничиваясь этим, упаковку (паронепроницаемые перегородки, бутылки, контейнеры, мешки, упаковочный материал для груза, пеноамортизационные материалы и т.д.); судовые конструкции (стекловолоконные и слоистые конструкции, наружные обшивки, трубопроводы, изоляция, флоры, ковры, ткани, краски и полировки, клеи, электрические и электронные компоненты и т.д.; одноразовые столовые приборы (тарелки, миски, пищевые контейнеры, чашки и т.д. из стиропфома); мешки; щиты; поплавки; рыболовные сети; рыболовные лески; обвязочные ленты; стальные тросы с

оболочками из синтетического волокна; комбинированные стальные тросы; канаты; лини; паруса; и многие другие изготовленные из пластмассы изделия.

2.4.6 Правило 3.2 Приложения V запрещает сброс всех пластмасс в море. Если пластмасса смешана с другим мусором, смесь должна быть обработана, как если бы она полностью являлась пластмассой. Должны выполняться самые строгие процедуры обработки и сброса, принимая во внимание применимые положения плана управления ликвидацией мусора.

Пищевые отходы

2.4.7 Некоторые правительства располагают правилами контролирования болезней людей, растений и животных, которые могут вызываться пищевыми отходами и материалами иностранного происхождения, связанными с ними (например, упаковка пищевых продуктов, одноразовые столовые принадлежности и т.д.). Эти правила могут требовать сжигания, стерилизации, двойной упаковки в мешки или иной специальной обработки мусора для уничтожения возможных паразитов и болезнетворных организмов. Этот тип мусора следует держать отдельно от другого мусора и предпочтительно сохранять для сброса в портовые приемные сооружения в соответствии с законодательством принимающей страны. Правительствам напоминает об их обязательстве обеспечивать предоставление достаточных приемных сооружений. Должны приниматься меры предосторожности для обеспечения того, чтобы пластмассы, загрязненные пищевыми отходами (например, пластмассовые обертки пищевых продуктов), не сбрасывались в море с другими пищевыми отходами.

Обрывки синтетических рыболовных сетей и лесок

2.4.8 Поскольку правило 3.2 Приложения V к Конвенции МАРПОЛ запрещает сброс в море обрывков синтетических рыболовных сетей и лесок, образующихся в результате ремонта или эксплуатации орудий лова; эти предметы следует собирать таким образом, чтобы избежать их потери за борт. Такие материалы могут сжигаться, спрессовываться или размещаться на хранение вместе с другими пластмассами, или может быть предпочтительным держать их отдельно от других типов мусора, если они имеют сильный запах или присутствуют в большом объеме. Если такой мусор не будет надлежащим образом сжигаться, попадающие в атмосферу продукты сгорания могут быть токсичными. Сжигание на судне должно соответствовать правилу 16 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ.

Подъем мусора из воды в море

2.4.9 Морякам рекомендуется поднимать из воды в море стойкий мусор во время нормальной эксплуатации по мере возможности и насколько позволяет разумная практика, и им рекомендуется сохранять материалы для сброса в портовые приемные сооружения.

2.5 Переработка

2.5.1 В зависимости от таких факторов, как тип судна, район эксплуатации, количество экипажа или пассажиров и т.д., суда могут быть оборудованы инсинераторами³, прессователями, измельчителями или другими устройствами для переработки судового мусора (см. разделы 2.8–2.11). Соответствующие члены экипажа

³ См. резолюцию MEPC.76(40) «Стандартные технические требования к судовым инсинераторам». Изменена резолюцией MEPC.93(45).

должны пройти подготовку и получить обязанности по эксплуатации этого оборудования по графику, соответствующему потребностям судна. При выборе надлежащих процедур переработки должно учитываться нижеследующее.

2.5.2 Использование уплотнителей, инсинераторов, измельчителей и других подобных устройств имеет ряд преимуществ, таких как уменьшение потребностей в судовых помещениях для хранения мусора и упрощение сброса мусора в портовые приемные сооружения.

2.5.3 Следует отметить, что специальные правила сжигания согласно национальному законодательству могут применяться в некоторых портах и в некоторых особых районах. Сжигание опасных материалов (например, соскобленная краска, пропитанная древесина) и некоторых типов пластмассы (например основанные на ПВХ пластмассы или другие пластмассы, содержащие опасные химические вещества) требует особых мер предосторожности ввиду потенциального воздействия на окружающую среду и здоровье сжигания побочных продуктов. Проблемы, связанные со сжиганием побочных продуктов, обсуждаются в пункте 2.11.3.

2.5.4 Суда, эксплуатирующие главным образом в особых районах или в пределах трех морских миль от ближайшего берега или шельфового ледника, в большой степени ограничены тем, что они могут сбрасывать. Эти суда должны выбирать между хранением спрессованного или неспрессованного материала для сброса в портовые приемные сооружения или сжиганием с сохранением золы и шлака. Тип судна и предполагаемый объем и тип образовавшегося мусора определяют пригодность вариантов прессования, сжигания или хранения.

2.6 Хранение

2.6.1 Мусор, собранный со всего судна, следует доставить к назначенным местам переработки или хранения. Мусор, который должен быть возвращен в порт для сброса в портовые приемные сооружения, может потребовать хранения до принятия мер по его сбросу на берег для соответствующей переработки. Во всех случаях мусор следует хранить таким образом, чтобы избежать угрозы для здоровья и безопасности. При выборе процедур хранения мусора должны учитываться следующие моменты:

- .1 должны быть предусмотрены достаточные помещения и оборудование для хранения (например, мусорные ящики, бочки, мешки или другие контейнеры). Если помещение для хранения ограничено, операторам судов рекомендуется рассмотреть вопрос об установке прессователя или инсинераторов. В возможной степени весь переработанный и непереработанный мусор, хранящийся в течение какого-либо периода времени, должен находиться в герметичных, плотно закрытых контейнерах для предотвращения непреднамеренного сброса хранящегося мусора;
- .2 пищевые отходы и другой мусор, которые должны быть возвращены в порт и в которых могут содержаться болезнетворные микробы или паразиты, следует хранить в плотно закрытых контейнерах и держать отдельно от мусора, который не содержит таких пищевых отходов. Карантинные меры в некоторых странах могут требовать упаковки этого типа отходов в двойные мешки. Оба типа мусора следует хранить в отдельных четко маркированных контейнерах для избежания неправильного сброса и облегчения надлежащего обращения и обработки на суше; и

- .3 очистка и дезинфекция являются как превентивными, так и корректирующими методами борьбы с вредителями, которые следует регулярно применять в районах хранения мусора.

2.7 Сброс

2.7.1 Хотя согласно Приложению V сброс в море ограниченных типов мусора разрешается, в первую очередь следует рассматривать сброс мусора в портовые приемные сооружения. При сбросе мусора должны учитываться следующие моменты:

- .1 правила 4, 5 и 6 Приложения V к Конвенции МАРПОЛ, кратко изложенные в таблице 1, устанавливают требования относительно мусора, сброс которого в море разрешается. Обычно сброс должен производиться, когда судно находится в пути и настолько далеко от ближайшего берега, насколько это выполнимо. Следует предпринимать попытки производить сброс постепенно по возможности на широкой площади и глубокой воде (50 метров или более). Если сброс в море разрешается, следует учитывать преобладающие течения и приливо-отливный режим; и
- .2 для обеспечения своевременной передачи больших количеств образующегося на судах мусора в портовые приемные сооружения для собственников, операторов судов или их агентов существенно важно принимать заблаговременные меры для приема мусора. В то же время следует определить потребности в сбросе для принятия мер в отношении мусора, требующего особой обработки, или других необходимых мер. Порту следует предоставить информацию о типе мусора, подлежащего сбросу, и о том, подвергся ли он сепарации, а также о приблизительных количествах. В порту могут применяться специальные требования к сбросу пищевых отходов и соответствующего мусора, в котором могут содержаться болезнетворные организмы или вредители, сепарационного и подстилочного материала, батарей, медикаментов, устаревших пиротехнических средств или чрезмерно крупных, тяжелых или имеющих специфический запах брошенных орудий лова и т.д.

2.8 Судовое оборудование для переработки мусора

2.8.1 Выбор вариантов⁴ переработки мусора в большой мере зависит от ограничений персонала, степени образования, объема, конфигурации судна, маршрута рейса и наличия портовых приемных сооружений. Тип имеющегося оборудования для обработки судового мусора включает инсинераторы, прессователи, измельчители и связанные с ними технические средства.

2.9 Размол или измельчение

2.9.1 Сброс измельченных пищевых отходов может разрешаться согласно правилам 4.1.1 и 6.1.1 Приложения V к Конвенции МАРПОЛ, когда судно находится в пути. Такие измельченные или размолотые пищевые отходы должны проходить через грохот с отверстиями размером не более 25 мм.

⁴ См. также другие технические рекомендации, такие как ISO/CD21070 – Суда и судовая технология. Защита морской среды. Управление и переработка судового мусора.

2.9.2 На рынке имеется большое разнообразие машин для размолла пищевых отходов, и на камбузах большинства современных судов имеется оборудование, необходимое для образования пульпы из частиц пищи и воды, которая легко проходит через требуемый грохот с отверстиями размером не более 25 мм. Производительность составляет от 10 до 250 литров в минуту. Сброс из судовых измельчителей следует производить в сборный танк соответствующей конструкции, когда судно эксплуатируется в районе, в котором сброс запрещается.

2.9.3 Уменьшение размера некоторых составляющих другого мусора может обеспечиваться путем разрезания или раздавливания, и на судах имеются машины для выполнения этого процесса.

2.9.4 Информацию о разработке, преимуществах и использовании измельчителей для переработки пищевых отходов на судах следует направлять Организации для предоставления заинтересованным сторонам.

2.9.5 За пределами особых районов судам, эксплуатирующимся главным образом на расстоянии более трех морских миль от ближайшего берега, рекомендуется устанавливать и использовать измельчители для размолла пищевых отходов до размера частиц, проходящих через грохот с отверстиями размером не более 25 мм. Правило 4 требует измельчения или размолла пищевых отходов, если они должны сбрасываться на расстоянии от трех до 12 морских миль от ближайшего берега. Хотя непереработанные пищевые отходы могут сбрасываться за пределами 12 морских миль, рекомендуется использовать измельчители, поскольку благодаря им ускоряется ассимиляция в морской среде. Поскольку пищевые отходы, измельченные вместе с пластмассой, не могут сбрасываться в море, все пластмассы необходимо удалить до помещения пищевых отходов в измельчитель или машину для размолла.

2.9.6 При эксплуатации в пределах особого района правило 6 Приложения V к Конвенции МАРПОЛ требует, чтобы до сброса в море все пищевые отходы были измельчены или размолоты. Все сбросы должны производиться настолько далеко, насколько это выполнимо, и не ближе 12 морских миль от ближайшего берега или шельфового ледника.

2.10 Прессование

В таблице 3 указаны варианты прессования различных типов мусора.

Таблица 3. Варианты прессования образующегося на судах мусора

Примеры мусора	Специальная обработка персоналом судна до прессования	Характеристики прессования			Помещение для хранения на судне
		Скорость изменения	Сохранение в прессованном виде	Плотность прессованной формы	
Металл, контейнеры для пищевых продуктов и напитков, стекло, мелкие куски древесины	Нет	Очень быстрая	Почти 100%	Высокая	Минимальное

Примеры мусора	Специальная обработка персоналом судна до прессования	Характеристики прессования			Помещение для хранения на судне
		Скорость изменения	Сохранение в прессованном виде	Плотность прессованной формы	
Измельченная пластмасса, волокно и картон	Незначительная – уменьшить размеры материала для обработки, минимальный ручной труд	Быстрая	Приблизительно 80%	Средняя	Минимальное
Небольшие металлические бочки ⁵ , неизмельченная упаковка груза, крупные куски древесины	Умеренная – более продолжительное время ручного труда, требуемое для уменьшения размера материала с целью обработки	Медленная	Приблизительно 50%	Относительно низкая	Умеренное
Неизмельченная пластмасса	Значительная – очень продолжительное время ручного труда для уменьшения размера материала с целью обработки; обычно не практикуется	Очень медленная	Менее 10%	Очень низкая	Максимальное
Крупные металлические грузовые контейнеры, толстые металлические предметы	Не практикуется для прессования на судне; неосуществима	Не применимо	Не применимо	Не применимо	Максимальное

2.10.1 Прессованию в определенной степени может подвергаться бóльшая часть мусора; к исключениям относятся неразмолотая пластмасса, фибровый и бумажный картон, крупные грузовые емкости и толстые металлические предметы. Герметизированные емкости не следует прессовать или разрезать без специального оборудования,

⁵ Небольшие и крупные бочки могут весьма легко прессоваться с помощью надлежащего устройства – спроектировано большое число этих устройств для удаленных мест, и поэтому они невелики и просты в эксплуатации с прекрасными результатами. Следует отметить, что прессование бочек, вероятно, ограничивается крупными судами ввиду отсутствия помещения на малых (рыболовных) судах.

спроектированного для этой цели, поскольку они создают опасность взрыва в стандартных прессователях.

2.10.2 Прессование уменьшает объем мусора. В большинстве случаев конечным продуктом прессователя является блок материала, способствующий облегчению хранения мусора на судне и его сброс в портовые сооружения. Следует учитывать, что конечный продукт прессователя может подлежать требованиям относительно карантина, санитарии или охраны здоровья либо другим требованиям портовых приемных сооружений, и у местных властей следует получить информацию о любых стандартах и требованиях, которые дополняют те, которые установлены Организацией.

2.10.3 У прессователей имеются различные функции, включая санитарную обработку, дезодорирование, корректируемые коэффициенты прессования, упаковку в пластмассовые или бумажные мешки, упаковку в картон (с обклейкой пластмассой или воощенной бумагой или без нее), пакетирование и т.д. Спрессованные материалы следует надлежащим образом размещать. В то время как металлические и пластмассовые пакеты могут покрываться влагой, бумажные и картонные пакеты следует держать сухими.

2.10.4 Если до прессования используются размалывающие машины, коэффициент прессования может быть повышен, а помещение для хранения уменьшено. Следует тщательно проверить соответствующий прессователь на основе типа и объема материала, который будет спрессован, поскольку размол требуется не для всех прессователей. Прессование является лишь одной мерой в системе обращения с твердыми отходами, и собственнику/оператору судна следует обеспечить, чтобы в их плане управления ликвидацией мусора были описаны все этапы обращения с мусором. Следует проявлять надлежащую осторожность при обработке и хранении скрепляющего материала для предотвращения его случайного попадания в морскую среду.

2.10.5 Прессователь следует устанавливать в отсеке достаточного объема для эксплуатации и обслуживания этого устройства и хранения мусора, подлежащего переработке. Этот отсек должен быть расположен рядом с районами переработки пищевых продуктов и продовольственными складами. Если это уже не требуется правилом, рекомендуется, чтобы помещение было обеспечено системой слива пресной воды, комингсами, палубными шпигатами, достаточной вентиляцией и ручным или автоматическим стационарным оборудованием пожаротушения.

2.10.6 Информацию о разработке и использовании судовых прессователей следует направлять Организации для предоставления заинтересованным сторонам.

2.11 Сжигание

2.11.1 Зола и шлак из судовых инсинераторов следует рассматривать как эксплуатационные отходы и поэтому как мусор, который не может сбрасываться в море.

2.11.2 Сжигание в судовом инсинераторе может значительно уменьшить необходимость хранения мусора на судне. Судовые инсинераторы следует проектировать, изготавливать, эксплуатировать и обслуживать в соответствии со Стандартными техническими требованиями к судовым инсинераторам ИМО (сноска 3). Приложение VI к Конвенции МАРПОЛ требует, чтобы судовые инсинераторы, установленные после 1 января 2000 года, были одобренного типа и отвечали специальным критериям предотвращения загрязнения воздушной среды. Инсинераторы следует использовать только для сжигания материалов, которые указаны изготовителем инсинератора.

2.11.3 Обычно сжигания на судне не следует производить, когда судно находится в порту или у прибрежного терминала. В некоторых портах может действовать национальное законодательство, устанавливающее дополнительные ограничения на выбросы в атмосферу, в частности выбросы вблизи густонаселенных районов. Использование судового инсинератора может требовать разрешения соответствующих портовых властей.

2.11.4 В таблице 4 представлены варианты сжигания мусора и указаны соображения относительно специальной обработки судовым персоналом, горючести, сокращения объема, остатков, выхлопа и помещения для хранения на судне. По большей части мусор подлежит сжиганию, за исключением металла и стекла.

Таблица 4. Варианты сжигания образующегося на судах мусора

Примеры мусора	Специальная обработка судовым персоналом ⁶ до сжигания	Характеристики сжигания				Помещение для хранения на судне
		Горючесть	Сокращение объема	Остатки	Выхлоп	
Бумажная упаковка, контейнеры для пищевых продуктов и напитков	Незначительная – легкая подача в загрузочную воронку	Высокая	Более 95%	Порошкообразная зола	Возможно, дымный и неопасный	Минимальное
Фибровый и бумажный картон	Незначительная – уменьшение размеров материала для подачи, минимальный ручной труд	Высокая	Более 95%	Порошкообразная зола	Возможно, дымный и неопасный	Минимальное
Пластмассовая упаковка, контейнеры для пищевых продуктов и напитков и т.д.	Незначительная – легкая подача в загрузочную воронку	Высокая	Более 95%	Порошкообразная зола	Возможно, дымный и неопасный в зависимости от конструкции инсинератора	Минимальное
Пластмассовая пленка, сетчатый материал, канаты и сыпучие материалы.	Умеренная – время ручного труда для уменьшения размеров	Высокая	Более 95%	Порошкообразная зола	Возможно, дымный и неопасный в зависимости от конструкции инсинератора	Минимальное
Резиновые шланги и крупные куски	Значительная – время ручного труда для уменьшения размеров	Высокая	Более 95%	Порошкообразная зола	Возможно, дымный и неопасный в зависимости от конструкции инсинератора	Минимальное

⁶ Каждый оператор судового инсинератора для мусора должен быть подготовлен и ознакомлен с использованием оборудования и типами мусора, которые могут быть уничтожены в инсинераторе.

Примеры мусора	Специальная обработка судовым персоналом ⁶ до сжигания	Характеристики сжигания				Помещение для хранения на судне
		Горючесть	Сокращение объема	Остатки	Выхлоп	
Металлические контейнеры для пищевых продуктов и напитков и т.д.	Незначительная – легкая подача в загрузочную воронку	Низкая	Менее 10%	Шлак	Возможно, дымный и неопасный	Умеренное
Металлический груз, крупные контейнеры, толстые металлические предметы	Значительная – время ручного труда для уменьшения размеров (сжигается с трудом)	Очень низкая	Менее 5%	Крупные металлические фрагменты и шлак	Возможно, дымный и неопасный	Максимальное
Стеклянные контейнеры для пищевых продуктов и напитков и т.д.	Незначительная – легкая подача в грузовую воронку	Низкая	Менее 10%	Шлак	Возможно, дымный и неопасный	Умеренное
Древесина, грузовые контейнеры и крупные куски древесины	Умеренная – время ручного труда для уменьшения размеров	Высокая	Более 95%	Порошкообразная зола	Возможно, дымный и неопасный	Минимальное

2.11.5 Некоторые недостатки инсинераторов могут включать возможный опасный характер золы или пара, создающую грязь эксплуатацию, чрезмерный труд, требуемый для загрузки, засыпки и извлечения золы. Некоторые инсинераторы могут не отвечать правилам предотвращения загрязнения воздушной среды, установленным в некоторых портах и гаванях или государствами флага и прибрежными государствами, когда такие вопросы подпадают под их юрисдикцию. Некоторые из этих недостатков могут быть устранены с помощью автоматического оборудования для загрузки и засыпки, однако для установки дополнительного оборудования с целью выполнения автоматических функций потребуется большее помещение.

2.11.6 Сжигание мусора, содержащего большое количество пластмассы, связано с весьма специфичными настройками инсинератора, такими как повышенная подача кислорода и повышенные температуры (850–1200°C). Если не будут соблюдаться эти специальные условия, в зависимости от типа пластмассы и условий сгорания, в потоке выхлопных газов могут образовываться некоторые токсичные газы, включая испарившиеся соляную (HCl) и синильную (HCN) кислоты. Эти и другие промежуточные продукты сгорания отходов, содержащих пластмассу, являются токсичными для людей и морской флоры и фауны.

2.11.7 Сжигание на судне мусора может сокращать его объем при условии соблюдения карантинных требований в некоторых странах. Однако зола из инсинераторов все же может подлежать местным требованиям относительно

карантина, санитарии или охраны здоровья. У местных властей следует получить информацию о требованиях, дополняющих Конвенцию МАРПОЛ. Например, для эффективного уничтожения организмов, представляющих опасность, могут потребоваться повышенные температуры и более полное сгорание.

2.11.8 Информацию о разработках и преимуществах использования системы судовых инсинераторов следует направлять Организации для предоставления заинтересованным сторонам.

2.12 Обработка туш животных

2.12.1 Для погрузки в качестве груза и обращения в соответствии с международными стандартами перевозки морем животных⁷ должны представляться только здоровые животные. Предполагается, что капитан судна отвечает за оперативные вопросы, связанные с живым скотом на судне, здоровье и благополучие животных, а также условия контроля и передачу сообщений о падеже животных на судне.

2.12.2 Предполагается, что на судах, перевозящих партии груза живых животных, в ходе рейса происходит падеж животных. В течение рейса этот падеж происходит постепенно и зависит от различных факторов, включая возраст и вид животных, средства на судне и местные климатические условия. Наиболее обычными причинами падежа являются энтерит, отказ от корма, телесные повреждения, истощение или болезнь, не проявлявшаяся перед погрузкой. Обычно уровень смертности низок, и это относится к оперативным вопросам, подлежащим контролю как части практики управления грузом. Считается, что этот падеж происходит в ходе нормальной эксплуатации судна, и туши павших животных могут сбрасываться постоянно или периодически и поэтому подпадают под правила Приложения V.

2.12.3 В качестве части нормальных судовых процедур управления скотом рекомендуются регулярные проверки (дневные и ночные) для обеспечения здоровья и благополучия животных. Рекомендуется, чтобы эти проверки включали ежедневную регистрацию на судне числа павших или подвергшихся эвтаназии животных.

2.12.4 Когда на судне происходит падеж животных, их туши следует извлечь из загонов и оценить для соответствующего размещения. Вариантами надлежащего сброса туш согласно Приложению V обычно является сброс в море или в приемное сооружение. Если на судне имеется соответствующий район для хранения, ограниченное количество обработанных туш может храниться в течение короткого периода времени для последующего сброса в море или приемные сооружения. При любом хранении на судне следует учитывать требования гигиены труда и безопасности.

2.12.5 Правило 4.1.4 Приложения V к Конвенции МАРПОЛ разрешает сброс в море туш животных, образовавшихся в ходе нормальной эксплуатации судна, но только в тех случаях, если судно находится в пути, за пределами особого района, настолько далеко от ближайшего берега, насколько это выполнимо, и с учетом руководства, разработанного Организацией. Для соответствия правилу 4.1.4 Приложения V к Конвенции МАРПОЛ рекомендуется, чтобы сброс в море производился на расстоянии более 100 морских миль от ближайшего берега и по возможности на максимальной глубине.

⁷

Всемирная организация здоровья животных (ВОЗЖ) составила «Руководство по перевозке морем животных» как часть Международного ветеринарного кодекса (2010 года).

2.12.6 Когда судно совершает рейс, который не часто проходит на расстоянии более 100 морских миль от ближайшего берега, сохранение туш на судне в условиях высоких температур и повышенной влажности может создавать угрозу для здоровья и безопасности человека или для остальных живых животных. В этих обстоятельствах, вероятно, невозможно сбрасывать туши животных в соответствии с настоящим руководством. В таких обстоятельствах, если капитан судна решит, что существуют такие угрозы для здоровья и безопасности, рекомендуется, чтобы сброс в море производился на расстоянии более 12 морских миль от ближайшего берега. Если сброс туш животных в море происходит в этих обстоятельствах, запись в Журнале операций с мусором о местоположении судна должна также включать примечание, касающееся этих обстоятельств.

2.12.7 До сброса в море туши животных должны быть расчленены или обработаны иным образом. Процедуры обработки туш должны учитывать здоровье и безопасность экипажа и другого живого груза. Обработка должна облегчать затопление или рассредоточение туши после ее сброса в море.

2.12.8 Обработка туши включает:

- расчленение или разрезание туши вручную в той степени, в которой вскрываются грудная и брюшная полости; или
- переработка туши с помощью такого оборудования, как измельчитель, машина для размола, дробилка или мясорубка.

2.12.9 В Журнале операций с мусором должна производиться запись о всех тушах животных, сожженных, сброшенных в море или в приемные сооружения. Запись должна включать дату/время, местоположение судна и примечания с указанием видов животных (например овцы, крупный рогатый скот, козы), категорию «Н» и количество сброшенных туш. Если сброс производится в приемное сооружение, к Журналу операций с мусором должна прилагаться квитанция, выданная на этом сооружении.

2.12.10 После завершения рейса капитану судна рекомендуется предоставить копии страниц Журнала операций с мусором, содержащих записи о сбросах в море туш животных, государству флага и государству, из порта которого начался рейс, а также другую запрашиваемую информацию.

2.12.11 Правительствам рекомендуется анализировать регистрацию сбросов туш животных и другие соответствующие данные для информирования и оказания помощи в будущих обзорах руководства и правил Приложения V.

Смертность, превышающая смертность во время нормальной эксплуатации судна

2.12.12 Туши животных в результате смертности, превышающей смертность во время нормальной эксплуатации судна, не являются «мусором» согласно Приложению V и не охватываются настоящим руководством. Для оказания помощи в управлении этими ситуациями капитанам следует связываться с государством флага судна и, если необходимо, государством(ами) порта и прибрежным(ими) государством(ами), чтобы запросить рекомендации относительно соответствующих юридических режимов и требований, а также обращаться к соответствующим руководствам и циркулярам ИМО. В частности, капитанам следует обращаться к совместному «Руководству по обращению с испорченными грузами» в рамках Лондонской конвенции – Лондонского протокола/КЗМС.

2.12.13 «Смертность, превышающая смертность во время нормальной эксплуатации судна,» относится к смертности животных, превышающей смертность, описанную в пункте 2.12.2. В то время как к этому может относиться количество животных, умерших в одно и то же время или в течение краткого периода времени, количество павших животных, превышающее их смертность во время нормальной эксплуатации судна, будет зависеть от видов животных и общего количества и/или видов, перевозимых в партии.

2.12.14 Обстоятельства, которые могут приводить к смертности, превышающей смертность во время нормальной эксплуатации судна, включают:

- неисправность вентиляции или систем поения;
- такие метеорологические явления, как аномальная жара или шторм;
- вспышки заразных болезней; и
- отказ властями в пункте назначения в выгрузке груза, что приводит к необходимости подвергать эвтаназии некоторых или всех животных.

2.12.15 Рекомендации, приведенные выше и в циркуляре LC-LP/MEPC о руководстве по обращению с испорченными грузами, не являются заменой более строгих требований, предъявляемых к судну государством порта, государством флага или экспортирующей страной относительно обращения с живыми грузами.

2.13 Сброс рыбы, перевозимой в качестве груза

2.13.1 Рыба, в том числе моллюски и ракообразные, перевозимые на судне в качестве груза, которые погибли или подверглись эвтаназии на борту во время рейса, считаются принадлежащими к категории туш животных и в практически возможной степени должны обрабатываться так, как изложено в разделе 2.12 настоящего руководства. Правительства могут пожелать рассмотреть дополнительные действия для уменьшения риска распространения паразитических или патогенных организмов.

3 ОБРАЩЕНИЕ С ОСТАТКАМИ НАВАЛОЧНЫХ ГРУЗОВ

3.1 Остатки груза включены в определение мусора в смысле правила 1.9 Приложения V и могут сбрасываться в соответствии с правилами 4.1.3 и 6.1.2. Однако материалы груза, содержащиеся в льяльных водах грузового трюма, не следует рассматривать как остатки груза, если материал груза не причиняет вреда морской среде, а льяльные воды сбрасываются из загруженного трюма через судовую стационарную осушительную систему.

3.2 Остатки груза считаются вредными для морской среды и подпадают под правила 4.1.3 и 6.1.2.1 пересмотренного Приложения V к Конвенции МАРПОЛ, если они являются остатками навалочных веществ, классифицируемых в соответствии с критериями Согласованной на глобальном уровне системы классификации и маркировки химических веществ Организации Объединенных Наций (СГС ООН), и отвечают следующим параметрам¹⁾:

- .1 острая водная токсичность категории 1; и/или
- .2 хроническая водная токсичность категории 1 или 2; и/или
- .3 канцерогенность²⁾ категории 1A или 1B, причем вещество не является быстродеградируемым и обладает высокой биоаккумуляцией; и/или

- .4 мутагенность²⁾ категории 1A или 1B, причем вещество не является быстродеградируемым и обладает высокой биоаккумуляцией; и/или
- .5 репродуктивная токсичность²⁾ категории 1A или 1B, причем вещество не является быстродеградируемым и обладает высокой биоаккумуляцией; и/или
- .6 специфическая системная токсичность на орган-мишень – повторное воздействие²⁾ категории 1, причем вещество не является быстродеградируемым и обладает высокой биоаккумуляцией; и/или
- .7 навалочные грузы, содержащие синтетические полимеры, резину, пластмассу или пластмассовое сырье в гранулах (к ним относятся материалы, которые разрезаны, размолоты, разрублены или измельчены размачиванием, либо подобные материалы) или состоящие из них.

Примечания:

- 1) Критерии основаны на СГС ООН четвертого пересмотренного издания (2011 г.). В отношении конкретных продуктов (например металлов и неорганических соединений металлов) рекомендации в приложениях 9 и 10 к СГС ООН существенно важны для надлежащего толкования критериев и классификации, и их следует выполнять.
- 2) Продукты, которые классифицируются по канцерогенности, мутагенности, репродуктивной токсичности или специфической системной токсичности на орган-мишень – повторное воздействие в отношении опасностей при пероральном воздействии и воздействии на кожу или без конкретизации пути воздействия в указании на опасность.

3.3 Остатки груза, которые причиняют вред морской среде, могут требовать специальной обработки, которая обычно не обеспечивается приемными сооружениями. В портах и на терминалах, принимающих такие грузы, должны иметься достаточные приемные сооружения для всех соответствующих остатков, в том числе когда они содержатся в промывочной воде.

3.4 Грузоотправителю следует классифицировать и заявлять навалочные грузы в отношении того, являются ли они вредными для морской среды или нет. Такое заявление следует включать в информацию, требуемую в разделе 4.2 МКМПНГ.

3.5 Портам, терминалам и операторам судов следует уделять внимание практике⁸ погрузки, выгрузки и обработки грузов на судне для сведения к минимуму образования остатков груза. Остатки груза возникают в результате неэффективной погрузки, выгрузки, обработки на судне. Варианты, которые следует рассматривать для уменьшения количества такого мусора, включают следующее:

- .1 обеспечение того, чтобы суда были пригодны для перевозки предполагаемого груза, а также пригодны для выгрузки этого груза с помощью обычных методов выгрузки;
- .2 максимально эффективная выгрузка груза с соблюдением всех соответствующих мер предосторожности и безопасности для предотвращения телесных повреждений или повреждения судна и оборудования, а также для избежания остатков груза или сведения их к минимуму; и

⁸ См. Международный кодекс морской перевозки навалочных грузов и приложение издания 2009 года (МКМПНГ).

- .3 сведение к минимуму рассыпания груза при перегрузочных операциях путем тщательного контролирования этих операций как на судне, так и на причале. Это должно включать эффективные меры, позволяющие осуществлять непосредственную связь между соответствующим судовым и береговым персоналом при перегрузочных операциях, и, когда это выполнимо, ограждение транспортных устройств, таких как ленточные транспортеры. Поскольку такое рассыпание груза обычно происходит в порту, его следует полностью удалять сразу после погрузки и выгрузки и обрабатывать как груз; его перемещение в предназначенное грузовое помещение или в соответствующий район хранения после выгрузки.

3.6 Когда капитан, исходя из информации, полученной от соответствующих портовых властей, решает, что нет достаточных приемных сооружений⁹ в порту отправления или порту назначения в случае, если оба порта расположены в том же самом особом районе, следует считать, что условие согласно правилу 6.1.2.3 удовлетворено.

3.7 Правило 6.1.2 Приложения V к Конвенции МАРПОЛ также применяется в том случае, когда «порт отхода» и «следующий порт назначения» является одним и тем же портом. Для сброса промывочной воды грузового трюма в этой ситуации судно должно находиться в пути, а сброс должен производиться на расстоянии не менее 12 миль от ближайшего берега.

4 ПОДГОТОВКА, ОБУЧЕНИЕ И ИНФОРМАЦИЯ

4.1 Настоящее руководство преследует целью рассмотрение правительств, собственников, операторов, экипажей судов, грузовладельцев, операторов портовых приемных сооружений и изготовителей оборудования в качестве источников загрязнения моря мусором. Соответственно, правительствам следует разработать и выполнять программы подготовки, обучения и общественной информации для всех морских сообществ, находящихся под их юрисдикцией, подготовленные и представленные таким образом, чтобы они были связаны с этим сегментом сообщества.

4.2 Правительства могут обмениваться информацией относительно соответствия, несоответствия, а также информацией о судебных разбирательствах нарушений правил Приложения V и получать такую информацию через Организацию. Правительствам рекомендуется предоставлять Организации следующее:

- .1 техническую информацию о методах обращения с судовым мусором, таких как сведение к минимуму, подъем, утилизация, повторное использование, сжигание, прессование, сепарация, сортировка и санитарная обработка, упаковка, а также методы снабжения продовольствием;
- .2 учебные материалы, разработанные для повышения уровня соответствия Приложению V. К ним относятся печатные материалы (например плакаты, постеры, брошюры и т.д.), фотографии, цифровые универсальные диски, аудио- и видеоленты, фильмы, а также краткие изложения программ подготовки, семинаров и официальных учебных планов; и

⁹ IMO Circular MEPC.1/Circ.469/Rev.1, Revised Consolidated Format for Reporting Alleged Inadequacy of Port Reception Facilities.

- .3 информацию и доклады о характере или объеме мусора с судов, обнаруженных на побережьях и в прибрежных водах, находящихся под их соответствующей юрисдикцией. Для оценки эффективности Приложения V эти исследования должны содержать подробные сведения о количествах, распределении, источниках и воздействии мусора с судов.

4.3 Правительствам рекомендуется вносить поправки, если необходимо, в свои экзамены на получение дипломов в морской области и требования путем включения знания обязанностей, возлагаемых национальным и международным законодательством, касающимся борьбы с загрязнением моря мусором.

4.4 Плакаты, требуемые правилом 10.1, должны содержать краткую декларацию, в которой сообщается о запрещении и ограничениях сброса мусора с судов согласно Приложению V к Конвенции МАРПОЛ, а также возможных санкциях за несоответствие. Правительствам рекомендуется разрабатывать соответствующие плакаты для использования на каждом зарегистрированном ими судне длиной более 12 метров, а также стационарных и плавучих платформах. (На рис. 1, 2 и 3 показаны образцы плакатов, предназначенных для экипажа и судовых операций; стационарных или плавучих платформ и судов, эксплуатирующихся в пределах 500 метров от таких платформ; и пассажиров.)

4.4.1 Декларацию следует помещать на плакат размерами по меньшей мере 12,5 см на 20 см, изготовленный из прочного материала и вывешенный в заметных местах на судне. Плакаты следует также заменять, если повреждение или износ ухудшают удобочитаемость декларации.

4.4.2 Плакаты следует также помещать в заметных местах, в которых будет работать и жить экипаж, и в районах, в которых находятся урны для сбора мусора. Эти места включают камбузы, столовые, кают-компанию, мостик, главную палубу и другие соответствующие районы судна. Плакаты следует вывешивать на высоте поля зрения, а текст должен быть отпечатан на рабочем языке экипажа. На судах, которые выполняют международные рейсы, также должны иметься плакаты, отпечатанные на английском, испанском или французском языках в соответствии с правилом 10.1.2 Приложения V к Конвенции МАРПОЛ.

4.4.3 Если судно перевозит пассажиров, плакаты должны также вывешиваться в заметных местах, в которых живут и собираются пассажиры. К ним относятся каюты, все районы палуб для отдыха, открытые для пассажиров.

4.5 Правительствам следует обеспечивать, чтобы соответствующее обучение и подготовка в отношении Конвенции МАРПОЛ включались в программы подготовки, ведущие к дипломированию согласно Конвенциям ПДНВ и ПДНВ-Р.

4.6 Правительствам рекомендуется, чтобы находящиеся под их юрисдикцией морские колледжи и технические институты разработали или усилили учебные планы путем включения как юридических обязанностей, так и технических вариантов, предоставляемых профессиональным морякам по вопросам обработки образующегося на судах мусора.

Эти учебные планы должны также включать информацию о воздействии мусора на окружающую среду и экологию. Ниже приводится перечень предлагаемых тем для включения в учебный план:

- .1 мусор в морской среде, источники, методы предотвращения выброса мусора в окружающую среду и воздействие на окружающую среду;

- .2 национальное и международное законодательство, относящееся к обращению с отходами на судне или влияющее на него;
- .3 соображения охраны здоровья и санитарии, относящиеся к хранению, обработке и перемещению образующегося на судах мусора;
- .4 существующая технология переработки образующегося на судах мусора на борту судов и на берегу¹⁰; и
- .5 варианты снабжения продовольствием, материалы и процедуры для сведения к минимуму образования мусора на судах.

4.7 Профессиональным ассоциациям и обществам лиц командного состава судов, механиков, инженеров-кораблестроителей, собственников судов, управляющих судами и моряков рекомендуется обеспечивать компетентность своих членов по вопросам обработки образующегося на судах мусора.

4.8 Операторам судов и приемных сооружений следует разработать подробные программы подготовки персонала, эксплуатирующего и обслуживающего оборудование для приема или переработки судового мусора. Предлагается, чтобы программа включала инструктаж по вопросам о том, что представляет собой мусор, и применимым правилам его обработки и удаления. Следует проводить ежегодный обзор такой подготовки и соответственно обновлять ее.

4.9 Необходимы общие программы общественной информации для предоставления информации непрофессиональным морякам и другим лицам, занимающимся вопросами охраны здоровья и устойчивости морской среды, относительно воздействия мусора в море. Правительствам и причастным коммерческим организациям рекомендуется пользоваться библиотекой Организации и обмениваться ресурсами и материалами, если необходимо, для составления внутренних и внешних программ информированности общественности.

4.9.1 Методы предоставления этой информации включают радио и телевидение, статьи в периодических изданиях и отраслевых журналах, добровольные общественные проекты, такие как дни очистки пляжей и программы ухода за пляжами, официальные сообщения государственных служащих высокого ранга, плакаты, брошюры, социальные сети, конференции и симпозиумы, совместные исследования и разработки, добровольная маркировка продуктов и учебные материалы для государственных школ.

4.9.2 Аудитории включают моряков в сфере отдыха и рыбаков, операторов портов и терминалов, прибрежные сообщества, отрасли поставщиков, снабжающих суда, судостроителей, отрасли по обращению с мусором, изготовителей и производителей пластмассы, торговые ассоциации, педагогов и правительства.

4.9.3 Рекомендуется, чтобы рассматриваемые в этих программах предметы включали соответствующее национальное и международное законодательство; варианты обработки мусора в море и после возвращения на берег; известные источники и типы мусора; воздействие пластмассы на морскую флору и фауну, и эксплуатацию судов; воздействие скопления мусора в мировых океанах и морях на прибрежный туризм; текущую деятельность правительств, межправительственных

¹⁰ См. также другие технические рекомендации, такие как ISO/CD16304 – Суда и судовая технология. Охрана морской среды. Устройство портовых приемных сооружений для отходов и управление ими.

организаций, неправительственных организаций и источники дополнительной информации.

5 ПОРТОВЫЕ ПРИЕМНЫЕ СООРУЖЕНИЯ ДЛЯ МУСОРА

5.1 Методология определения достаточности приемного сооружения должна основываться на количестве и типах судов, которые будут заходить в порт, требованиях, предъявляемых к каждому типу судна относительно обращения с отходами, а также размерах и расположении порта. Следует также обращать особое внимание на расчет количества груза, включая утилизируемые материалы с судов, которые не сбрасываются в море в соответствии с положениями Приложения V.

5.2 Следует отметить, что, вследствие различий процедур приема в порту и дополнительной обработки в портах, портовые приемные сооружения могут требовать сепарации на судах:

- .1 пищевых отходов (например, продуктов животного происхождения и побочных продуктов из-за риска болезней животных);
- .2 кулинарного жира (продуктов животного происхождения и побочных продуктов из-за риска болезни животных);
- .3 пластмасс;
- .4 бытовых отходов, эксплуатационных отходов и утилизируемых материалов или материалов, годных для повторного использования;
- .5 особых предметов, таких как медицинские отходы, устаревшие пиротехнические средства и остатки после фумигации;
- .6 отходов животного происхождения, включая использованные подстилки для скота после перевозки живых животных (из-за риска болезни), но исключая стоки из помещений, содержащих живых животных; и
- .7 остатков груза.

5.3 При определении количеств и типов мусора по каждому судну операторы судов, портов и терминалов должны учитывать следующее:

- .1 типы обычно образующегося мусора;
- .2 тип и конструкцию судна;
- .3 путь плавания судна;
- .4 количество людей на борту;
- .5 продолжительность рейса;
- .6 время нахождения в районах, в которых сброс в море запрещается или ограничивается; и
- .7 время нахождения в порту.

5.4 Правительствам, при оценке достаточности приемных сооружений, следует также учитывать технологические проблемы, связанные с утилизацией, обработкой и сбросом мусора, принятого с судов. В рамках своих национальных программ правительствам следует предпринимать ответственные действия для учета стандартов обращения с мусором. При этом должны также приниматься во внимание соответствующие международные стандарты.

5.4.1 Тип и производительность оборудования для обработки и окончательного удаления мусора являются существенным фактором при определении достаточности приемного сооружения. Они не только обуславливают меру времени, необходимую для завершения процесса, но и являются главным средством обеспечения того, чтобы окончательное удаление мусора было экологически рациональным.

5.4.2 Правительствам следует продолжать выполнять исследования по вопросу предоставления приемных сооружений в портах в их соответствующих странах. Правительствам следует выполнять эти исследования в тесном сотрудничестве с портовыми властями и другими местными властями, отвечающими за обработку мусора. Такие исследования должны включать такую информацию, как перечисление имеющихся приемных сооружений для мусора в каждом порту, типы мусора, для обращения с которым они оборудованы, и любые специальные процедуры, требуемые для их использования. Правительствам следует представлять ГИСИС данные о наличии портовых приемных сооружений.

5.4.3 При выборе наиболее пригодного типа приемного сооружения для конкретного порта следует рассматривать несколько имеющихся альтернативных методов. В этом отношении плавучие установки для сбора мусора, такие как баржи или самоходные суда, могут считаться более эффективными в конкретном месте, чем находящиеся на суше сооружения.

5.5 Цель настоящего руководства заключается в стимулировании правительств разрабатывать современные приемные сооружения для отходов и продолжать совершенствовать свои процессы обращения с мусором. Информацию о разработках в этой области следует направлять Организации.

5.6 Правительствам рекомендуется разрабатывать политику и практику, которые способствуют сокращению, использованию и утилизации образующегося на судах мусора. Разработка портовых приемных сооружений и соответствующих рекомендаций, которые оказывают помощь в обработке отсепарированного мусора с судов, должна поощрять суда к сепарации мусора на борту.

6 УЛУЧШЕНИЕ СООТВЕТСТВИЯ ПРИЛОЖЕНИЮ V К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ

6.1 Признавая, что непосредственное обеспечение выполнения правил Приложения V, в частности, в море затруднительно, правительствам рекомендуется рассматривать не только ограничивающие меры и штрафные санкции, соответствующие международному праву, но и устранение любых препятствий, создание положительных стимулов и инициатив для содействия более эффективному соответствию, а также разработку добровольных мер в рамках регулируемого сообщества при разработке программ и национального законодательства по обеспечению соответствия Приложению V.

6.2 Содействие соответствию и обеспечение выполнения

6.2.1 Судам следует информировать свои государства флага о портах в иностранных государствах, являющихся Сторонами Приложения V, в которых нет

достаточных портовых приемных сооружений для мусора. Это может составить основу для информирования ответственных правительств о возможных проблемах и обращения внимания Организации на возможные вопросы соответствия. В циркуляре MEPC.1/Circ.671 воспроизведен приемлемый формат доклада наряду с процедурой представления и обработки таких докладов.

6.2.2 Правительствам следует разработать стратегию оценки или проверки портовых приемных сооружений, находящихся под их юрисдикцией. Подробные рекомендации в этом отношении предоставляются Организацией. Как минимум, рекомендуется периодическая проверка приемных сооружений, и следует рассмотреть вопрос о создании системы документации (например, письма или свидетельства), в которой заявляется, что имеются достаточные сооружения для приема образующегося на судах мусора.

6.2.2.1 Правительствам рекомендуется повышать достаточность и эффективность существующих портовых приемных сооружений для орудий лова.

6.2.3 Правительствам следует устанавливать соответствующие учреждения для обеспечения выполнения и содействия соответствию, а также предоставлять юридические полномочия, надлежащую подготовку, финансирование и оборудование для включения в свои обязанности целей и задач согласно правилам Приложения V. В тех случаях, если за прием и проверку мусора отвечают представители таможни или сельского хозяйства, правительствам следует обеспечивать содействие этим проверкам.

6.2.4 Правительствам следует рассматривать вопрос об использовании систем передачи сообщений об обращении с мусором. Такие системы передачи сообщений могут обеспечивать ценные данные для оценки и мониторинга воздействия правил о мусоре и обращении с мусором, а также определения тенденций с течением времени. Система передачи сообщений может основываться на информации, содержащейся в журналах операций с мусором (если применимо) или судовом журнале. Кроме того, в систему передачи сообщений о мусоре могут включаться формы предварительного уведомления и квитанции о приеме мусора.

6.2.5 Система передачи сообщений об обращении с мусором может также включать передачу сообщений о сбросах мусора. Особое внимание следует обращать на передачу сообщений о любом сбросе в особых районах; сбросе в портовые приемные сооружения; и сбросе мусора в море. Сообщения должны включать дату, время, местоположение по широте и долготе или название порта, тип мусора и приблизительное количество сброшенного мусора. Особое внимание следует обращать на передачу сообщений:

- .1 о потере орудий лова;
- .2 о сбросе остатков груза;
- .3 о любом сбросе в особых районах;
- .4 о сбросе в портовые приемные сооружения; и
- .5 о сбросе мусора в море в редких случаях, когда это разрешается.

6.2.6 Выдача документов или квитанций (т.е. стандартные формы ИМО) портовыми приемными сооружениями также может быть полезной в применении системы передачи сообщений об обращении с мусором.

6.3 Системы стимулирования соответствия

6.3.1 Улучшение портовых приемных сооружений для обслуживания судов без необоснованных задержек или неудобств может требовать капиталовложений со стороны операторов портов и терминалов, а также компаний по обращению с мусором, обслуживающих эти порты. Правительствам рекомендуется оценивать относящиеся к их компетенции средства для уменьшения этого воздействия, тем самым помогая обеспечивать, чтобы доставляемый в порт мусор фактически принимался и удалялся надлежащим образом по разумной стоимости или без специальных сборов с отдельных судов. Такие средства могут включать, не ограничиваясь этим:

- .1 налоговые стимулы;
- .2 кредитные гарантии;
- .3 предпочтение государственным судам;
- .4 специальное финансирование для оказания помощи в проблемных ситуациях, таких как удаленные порты без находящейся на суше системы обращения с мусором, в которые необходимо доставлять судовой мусор;
- .5 государственные субсидии; и
- .6 специальное финансирование для оказания помощи в покрытии издержек по программе субсидий на потерянные, оставленные или брошенные орудия лова или другой стойкий мусор. В рамках программы будут производиться соответствующие выплаты лицам, которые находят и поднимают такие орудия лова или другой стойкий мусор, не являющиеся их собственными, из морских вод, находящихся под юрисдикцией правительства.

6.3.2 Сведение к минимуму приема на борт упаковок и установка судового оборудования для управления ликвидацией и переработки мусора будет способствовать соответствию Приложению V и уменьшит бремя портовых приемных сооружений, связанное с переработкой мусора для сброса. Поэтому правительства могут рассматривать действия для поощрения уменьшения упаковок и установки некоторых типов оборудования для переработки мусора на судах, эксплуатирующихся под их флагом. Например, могут быть очень полезными программы по уменьшению издержек для собственников судов, связанных с приобретением и установкой такого оборудования, или требования относительно установки прессователей, инсинераторов и измельчителей во время постройки новых судов.

6.3.3 Правительствам рекомендуется учитывать экономическое воздействие национальных правил, предназначенных для обеспечения соответствия Приложению V. Ввиду весьма изменчивого характера судовых операций и конфигураций судов в национальных правилах следует рассматривать вопрос о разрешении судам использовать наибольший диапазон вариантов соответствия Приложению V. Однако любой диапазон вариантов должен согласовываться с Приложением V и способствовать осуществлению этого Приложения и соответствию ему.

6.3.4 Правительствам рекомендуется поддерживать исследования и разработки технологии, которая способствует соответствию правилам Приложения V для судов и портов. Эти исследования должны быть сосредоточены на:

- .1 сведения к минимуму упаковок;

- .2 судовых системах обработки мусора;
- .3 нововведениях в снабжении судов с целью сведения к минимуму образования мусора;
- .4 технологиях погрузки, выгрузки и очистки для сведения к минимуму сепарационного и подстилочного материала, рассыпания и остатков груза;
- .5 новых конструкциях судов для облегчения обращения с мусором и его перемещения или сведения к минимуму хранения груза в судовых трюмах; и
- .6 проектировании верфей и причалов для облегчения обращения с мусором и его перемещения.

6.3.5 Правительствам рекомендуется проводить работу в рамках Организации для разработки портовых приемных систем, которые упрощают перемещение мусора для судов, выполняющих международные рейсы.

6.4 Добровольные меры

6.4.1 Правительствам рекомендуется оказывать помощь операторам судов и организациям моряков в разработке резолюций, нормативных актов и других внутренних механизмов, которые поощряют соответствие правилам Приложения V. Некоторые из этих групп включают:

- .1 профсоюзы моряков и лиц командного состава;
- .2 ассоциации судовладельцев, страховщиков, классификационных обществ;
- .3 ассоциации лоцманов; и
- .4 организации рыбаков.

6.4.2 Правительствам рекомендуется оказывать помощь и поддерживать, если возможно, разработку механизмов для содействия соответствию Приложению V среди портовых властей, операторов терминалов, стивидоров, докеров и находящихся на суше властей, отвечающих за обращение с мусором.

Образец плаката, предназначенного для экипажа и судовых операций

Сброс всего мусора в море запрещается, если не предусмотрено иное

Конвенция МАРПОЛ и национальное законодательство запрещают сброс с судов большей части мусора. Разрешается сбрасывать только нижеперечисленные типы мусора и только в оговоренных условиях.

За пределами особых районов, назначенных согласно Приложению V к Конвенции МАРПОЛ:

- Измельченные или размолотые пищевые отходы (должны проходить через грохот с отверстиями размером не более 25 мм) могут сбрасываться на расстоянии не менее 3 морских миль от ближайшего берега.
- Другие пищевые отходы могут сбрасываться на расстоянии не менее 12 морских миль от ближайшего берега.
- Остатки груза, классифицируемые как не причиняющие вреда морской среде, могут сбрасываться на расстоянии не менее 12 морских миль от ближайшего берега.
- Моющие средства и присадки в промывочной воде грузовых трюмов, палуб и внешних поверхностей могут сбрасываться лишь в том случае, если они не причиняют вреда морской среде.
- За исключением сброса содержащихся в промывочной воде моющих средств, судно должно находиться в пути и настолько далеко от ближайшего берега, насколько это выполнимо.

В пределах особых районов, назначенных согласно Приложению V к Конвенции МАРПОЛ:

- К сбросам пищевых отходов и остатков груза применяются более строгие требования; И
- Подробные сведения содержания содержатся в Приложении V и судовом плане управления ликвидацией мусора.

В отношении всех районов моря суда, перевозящие специальные грузы, такие как живые животные или навалочные грузы, должны обращаться к Приложению V и соответствующему Руководству по осуществлению Приложения V.

Запись о сбросе любого типа мусора должна вноситься в Журнал операций с мусором.
Нарушение этих требований может приводить к штрафным санкциям.

Образец плаката, предназначенного для стационарных или плавучих платформ и судов, эксплуатирующихся в пределах 500 метров от таких платформ

Сброс всего мусора в море запрещается, если не предусмотрено иное

Конвенция МАРПОЛ и национальное законодательство запрещают сброс всего мусора в море со стационарных или плавучих платформ, а также со всех других судов, ошвартованных у таких платформ или находящихся в пределах 500 метров от них.

Исключение. Измельченные или размолотые пищевые отходы могут сбрасываться со стационарных или плавучих платформ, расположенных на расстоянии более 12 миль от ближайшего берега, и со всех других судов, ошвартованных у таких платформ или находящихся в пределах 500 метров от них. Измельченные или размолотые пищевые отходы должны проходить через грохот с отверстиями размером не более 25 мм.

Запись о сбросе любого типа мусора должна вноситься в Журнал операций с мусором.

Нарушение этих требований может приводить к штрафным санкциям.

Образец плаката, предназначенного для пассажиров

Сброс всего мусора в море запрещается, если не предусмотрено иное

Конвенция МАРПОЛ и национальное законодательство в целом запрещает сброс большинства видов мусора с судов в море.

Нарушение этих требований может приводить к штрафным санкциям.

Весь мусор должен храниться на судне и помещаться в предусмотренные урны.
