

**МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ
ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ
С СУДОВ 1973 г., ИЗМЕНЕННАЯ
ПРОТОКОЛОМ 1978 г. К НЕЙ,
с поправками
(Консолидированный текст 2004 г.)**

МАРПОЛ 73/78
книги I и II

**INTERNATIONAL CONVENTION
FOR PREVENTION
OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973,
AS MODIFIED BY THE PROTOCOL
OF 1978 RELATING THERETO,
as ammended
(Consolidated text 2004)**

МАРПОЛ 73/78
books I and II

ЗАО «Центральный научно-исследовательский
и проектно-конструкторский институт морского флота»
(ЦНИИМФ)

**МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ
ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ
С СУДОВ 1973 г., ИЗМЕНЕННАЯ
ПРОТОКОЛОМ 1978 г. К НЕЙ,
с поправками
(Консолидированный текст 2004 г.)**

МАРПОЛ 73/78
книги I и II

**INTERNATIONAL CONVENTION
FOR PREVENTION
OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973,
AS MODIFIED BY THE PROTOCOL
OF 1978 RELATING THERETO,
as ammended
(Consolidated text 2004)**

МАРПОЛ 73/78
books I and II

Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., измененная протоколом 1978 г. к ней, с поправками (Консолидированный текст 2004 г.) – MARPOL 73/78 = International Convention for Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, as ammended (Consolidated text 2004) – MARPOL 73/78. Книги I и II. – СПб., ЗАО ЦНИИМФ, 2005. – 768 с.

Настоящее сводное издание содержит на русском и английском языках тексты Международной Конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., измененной Протоколом 1978 г., с поправками (Консолидированный текст 2004 г.) – MARPOL 73/78, и Приложений I–V к ней с правилами предотвращения загрязнений с судов нефтью и вредными веществами, перевозимыми морем наливом и в упаковках, сточными водами и мусором (Книга I) и толкования правил приложений к Конвенции, а также Руководства и Наставления ИМО по выполнению требований MARPOL 73/78 (Книга II).

Публикация подготовлена совместно Лабораторией экологической безопасности морского транспорта и Отделом безопасности мореплавания Центрального научно-исследовательского и проектно-конструкторского института морского флота.

Ответственные исполнители:

Г.Н.Семанов,
Зав. лаб., канд. хим. наук

Г.М.Овчинников
канд. техн. наук, к.д.п.

Подготовка оригинал-макета:

Ю.Б.Кирш, научн. сотр.,
О.Б.Грачева, инженер,
Е.В.Зубарева, вед. инж.-программист

© Составление, перевод на русский язык
и редактирование, оформление,
ЗАО ЦНИИМФ, 2005

ISBN 5-93188-071-2

© Издание ООО «МОРСАР», 2005

КОРРЕКТУРА К МАРПОЛ 73/78

1. Стр. 378 пункт 4 заменить на следующий:

"4 Остатки груза, бумажные изделия, тряпки, стекло, металл, бутылки, посуда и т.п. "

2. Стр. 379 пункт 4 заменить на следующий:

"4 Cargo residues, paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc."

ПРЕДИСЛОВИЕ

Международная конференция по предотвращению загрязнения моря, созванная ИМО в 1973 году, приняла Конвенцию по предотвращению загрязнения с судов, которая в 1978 году была изменена Протоколом на Международной конференции по безопасности танкеров и предотвращению загрязнения и получила название «Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененная Протоколом 1978 года» или сокращенно МАРПОЛ 73/78.

В конвенции МАРПОЛ 73/78 предусмотрены меры по сокращению и предотвращению загрязнения окружающей среды вредными веществами, которые перевозятся на судах или образуются в процессе их эксплуатации.

Правила, охватывающие различные источники загрязнения с судов, содержатся в шести Приложениях к МАРПОЛ 73/78:

Приложение I – Правила предотвращения загрязнения нефтью.

Приложение II – Правила предотвращения загрязнения вредными жидкими веществами, перевозимыми наливом.

Приложение III – Правила предотвращения загрязнения вредными веществами, перевозимыми морем в упаковке, грузовых контейнерах, съемных танках, автодорожных и железнодорожных цистернах.

Приложение IV – Правила предотвращения загрязнения сточными водами с судов.

Приложение V – Правила предотвращения загрязнения мусором с судов.

Приложение VI – Правила предотвращения загрязнения атмосферы с судов.

На 01.10.2004 вступили в силу Приложения I, II, III, IV и V. Приложение VI, одобренное ИМО 22.10.97 г., содержит правила предотвращения загрязнения атмосферы с судов и «Технический Кодекс контроля выбросов окислов азота с судов». Положения Кодекса применяются к дизелям, установленным на судах с 01.01.2000 г.. Начиная с этой даты дизелестроители должны выпускать дизеля, удовлетворяющие требованиям Кодекса. Кодекс станет обязательным для судовладельцев с момента вступления в силу 19 мая 2005 года Протокола 1997, изменившего МАРПОЛ 73/78 и включившего в него Приложение VI.

Приложение VI к Конвенции – «Правила предотвращения загрязнения атмосферы с судов» и «Технический Кодекс по контролю выбросов окислов азота из судовых дизелей» включены в отдельное издание (Книга III). Кроме того, Приложение VI выпущено отдельным изданием без Технического Кодекса.

Пересмотр требований МАРПОЛ 73/78, изменение и дополнение правил Конвенции возложен на Комитет ИМО по защите морской среды (КЗМС или МЕРС). Комитет также разрабатывает пояснения и толкования правил и руководства по их выполнению.

Данный сводный том включает книги I и II. Книга I воспроизводит современный текст положений, статей, протоколов и пяти первых Приложений Конвенции МАРПОЛ 73/78, откорректированный по состоянию на декабрь 2004 г. В книге II, с целью обеспечения единообразия действий в международной морской и юридической практике, приводятся толкования КЗМС положений МАРПОЛ 73/78, а также руководства по выполнению ее приложений. (Поправки и дополнения к книгам I и II МАРПОЛ 73/78 издания ЦНИИМФ 2000 г. содержатся в бюллетенях № 4–8.)

При подготовке издания книг использовались аутентичные тексты соответствующих документов ИМО, в которые были внесены незначительные поправки редакционного характера и исправлены ошибки, обнаруженные в текстах на момент издания.

Английский язык приводится в качестве одного из официальных языков текста, он является и рабочим языком ИМО, и по этой причине, в случае каких-либо разночтений положений текста, предпочтение должно отдаваться тексту на английском языке.

Поправки к текстам, по мере их принятия ИМО, будут доводиться ЦНИИМФ до сведения всех пользователей Конвенцией МАРПОЛ 73/78.

СО Д Е Р Ж А Н И Е

КНИГА I. Конвенция, протоколы к ней, приложения с дополнениями	11
Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 года	12
Протокол 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года	36
Протокол I: Положения, касающиеся сообщений об инцидентах, связанных со сбросом вредных веществ	44
Резолюция А.851(20): Общие принципы систем судовых сообщений и требований к судовым сообщениям, включая руководство по сообщениям в случаях с опасными грузами, вредными веществами и/или загрязнителям моря	48
Приложение: Общие принципы систем судовых сообщений и требования к судовым сообщениям, включая руководство по передаче сообщений об инцидентах, повлекших сброс опасных грузов, вредных веществ и/или загрязнителей моря	52
Протокол II: Арбитраж	74
Приложение I к Конвенции МАРПОЛ 73/78	
Правила предотвращения загрязнения нефтью	80
ГЛАВА I Общие положения	80
ГЛАВА II Требования по ограничению загрязнения при эксплуатации	100
ГЛАВА III Требования по доведению до минимума загрязнения нефтью с нефтяных танкеров в результате повреждения борта и днища	172
ГЛАВА IV Предотвращение загрязнения в результате инцидента, вызывающего загрязнение нефтью	192
Дополнения к Приложению I к Конвенции МАРПОЛ 73/78	194
Дополнение I Перечень нефтей	194
Дополнение II Форма свидетельства ЮОРР	198
Дополнение III Форма журнала нефтяных операций	234
Приложение II к Конвенции МАРПОЛ 73/78	
Правила предотвращения загрязнения вредными жидкими веществами, перевозимыми наливом	256
Дополнения к Приложению II к Конвенции МАРПОЛ 73/78	306
Дополнение I Руководство по классификации вредных жидких веществ	306
Дополнение II Перечень вредных веществ, перевозимых наливом	308
Дополнение III Перечень других жидких веществ	308
Дополнение IV Журнал грузовых операций для судов, перевозящих вредные жидкие вещества наливом	310
Дополнение V Международное свидетельство о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом	320

Приложение III к Конвенции МАРПОЛ-73/78	
Правила предотвращения загрязнения вредными веществами, перевозимыми морем в упаковке	326
Дополнение	
Руководство по определению вредных веществ в упаковке	334
Приложение IV к Конвенции МАРПОЛ-73/78	
Правила предотвращения загрязнения сточными водами с судов	336
Дополнение	
Международное свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами (1973 г.)	354
Приложение V к Конвенции МАРПОЛ-73/78	
Правила предотвращения загрязнения мусором с судов	360
КНИГА II. Толкования правил приложений к Конвенции, Руководства и Наставления по выполнению требований Конвенции	381
Единые толкования Приложения I к Конвенции МАРПОЛ 73/78	382
1 Определения	382
2 Свидетельства	388
3 Ограничение сброса нефти	394
4 Требования к SBT, CBT, COW и PL.	396
5 Нефтяное топливо	404
6 Сохранение нефти на борту судна	406
7 Система автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти и оборудование для фильтрации нефти	410
8 Танки для нефтесодержащих осадков	412
9 Насосы и трубопроводы	416
10 Требования к буровым установкам и другим платформам	420
11 Ограничение размеров танка и аварийная остойчивость	420
12 Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью	422
Дополнения к единым толкованиям	424
Дополнение 1	
Руководство для Администраций относительно рекомендуемых осадков для танкеров с изолированным балластом длиной менее 150 метров	424
Дополнение 2	
Временная рекомендация для единого толкования правила 13Е	428
Дополнение 3	
Эквивалентные положения для перевозки нефти на танкерах-химовозах	440
Дополнение 4	
Соединение трубопровода малого диаметра с клапаном сливного патрубка	442
Дополнение 5	
Технические требования к конструкции, установке и эксплуатации системы частичного потока для управления сбросами за борт	444
Дополнение 6	
Сбросы с морских платформ	454

Тексты согласованных единых толкований Приложения II к Конвенции МАРПОЛ 73/78.	470
Дополнение А Определение количества остатков в грузовых танках, насосах и трубопроводах	542
Пересмотренное Дополнение В Метод предварительной мойки для новых судов	548
Дополнение С Методы вентиляции	556
Дополнение D Типовая форма Руководства по методам и устройствам.	560
Руководство по временной оценке жидких веществ, перевозимых наливом	592
Приложение 1 Диаграмма временной оценки жидких веществ, перевозимых наливом	614
Приложение 2 Единые толкования положений Приложения II к Конвенции МАРПОЛ 73/78	620
Приложение 3 Пример ведомости поправок к судовому Свидетельству о пригодности и Руководству по методам и устройствам	626
Приложение 4 Толкование Руководства по классификации вредных жидких веществ.	628
Приложение 5 Сокращенное обозначение опасностей	634
Приложение 6 Критерии для установления требований к типу судна с точки зрения загрязнения моря	638
Приложение 7 Форма телекса/телефакса для предложения трехстороннего соглашения по предварительной оценке жидких веществ	642
Приложение 8 Форма оценки жидких химических веществ	646
Приложение 9 Примеры способа расчета.	660
Приложение 10 Толкование назначения минимальных требований к перевозке смесей, состоящих из продуктов, включенных в Кодексы МКХ/КХ, в целях обеспечения безопасности	670
Единые толкования Приложения III к Конвенции МАРПОЛ 73/78.	672
Руководство по выполнению Приложения V к Конвенции МАРПОЛ 73/78.	674
Дополнение 1 Форма сообщения о предполагаемой недостаточности портовых приемных сооружений для мусора	724
Дополнение 2 Стандартные технические требования к судовым инсинераторам	726
Содержание книги III	
Приложение VI «Правила предотвращения загрязнения атмосферы с судов» и «Технический Кодекс по контролю выбросов окислов азота из судовых дизелей»	762

**КНИГА I
КОНВЕНЦИЯ,
ПРОТОКОЛЫ К НЕЙ,
ПРИЛОЖЕНИЯ С ДОПОЛНЕНИЯМИ**

**BOOK I
TEXT OF THE CONVENTION,
PROTOCOLS,
ANNEXES AND APPENDIXES**

**МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ
ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ
С СУДОВ 1973 ГОДА**

СТОРОНЫ КОНВЕНЦИИ,

СОЗНАВАЯ необходимость охраны окружающей среды вообще и морской среды в частности,

ПРИЗНАВАЯ, что преднамеренный сброс, сброс по небрежности или аварийный сброс с судов нефти и других вредных веществ является серьезным источником загрязнения,

ПРИЗНАВАЯ ТАКЖЕ значение Международной конвенции по предотвращению загрязнения моря нефтью 1954 года как первого многостороннего акта, заключенного с главной целью защиты окружающей среды, и высоко оценивая значительный вклад, который эта Конвенция внесла в дело охраны морей и побережья от загрязнения,

ЖЕЛАЯ достичь полного исключения умышленного загрязнения морской среды нефтью и другими вредными веществами и довести до минимума аварийные сбросы таких веществ,

СЧИТАЯ, что эта цель наилучшим образом может быть достигнута путем установления правил, не ограничивающихся загрязнением нефтью, а имеющих всеобъемлющий характер,

СОГЛАСИЛИСЬ о нижеследующем:

Статья 1

Общие обязательства по Конвенции

1. Стороны Конвенции обязуются осуществлять положения настоящей Конвенции и тех Приложений к ней, которые для их обязательны, в целях предотвращения загрязнения морской среды путем сброса вредных веществ или стоков, содержащих такие вещества, в нарушение Конвенции.
2. Всякая ссылка на настоящую Конвенцию, если особо не оговорено иное, означает одновременно ссылку на ее Протоколы и Приложения.

Статья 2

Определения

Для целей настоящей Конвенции, если особо не оговорено иное:

1. «Правило» означает правила, содержащиеся в Приложениях к настоящей Конвенции.
2. «Вредное вещество» означает любое вещество, которое при попадании в море способно создать опасность для здоровья людей, при-

чинить вред живым ресурсам, морской фауне и флоре, нарушить природную привлекательность моря в качестве места отдыха или помешать другим видам правомерного использования моря, и включает любое вещество, подпадающее под действие настоящей Конвенции.

3. а) «Сброс» по отношению к вредным веществам или стокам, содержащим такие вещества, означает любой выброс с судна, какими бы причинами он ни вызывался, и включает любую утечку, удаление, разлив, протечку, откачку, выбрасывание или опорожнение.

б) «Сброс» не включает:

i) выброса в значении, предусмотренном Конвенцией по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов, заключенной в Лондоне 13 ноября 1972 года; или

ii) выброса вредных веществ, происходящего непосредственно вследствие разведки, разработки и связанных с ними процессов обработки в море минеральных ресурсов морского дна; или

iii) выброса вредных веществ для проведения правомерных научных исследований по уменьшению или ограничению загрязнения.

4. «Судно» означает эксплуатируемое в морской среде судно любого типа и включает суда на подводных крыльях, суда на воздушной подушке, подводные суда, плавучие средства, а также стационарные или плавучие платформы.

5. «Администрация» означает правительство государства, под юрисдикцией которого действует судно. По отношению к судну, которому дано право плавания под флагом какого-либо государства, Администрацией является правительство этого государства. По отношению к стационарным или плавучим платформам, занятым разведкой или разработкой морского дна и его недр, примыкающих к побережью, над которым прибрежное государство осуществляет суверенные права в целях разведки и разработки их природных ресурсов, Администрацией является правительство соответствующего прибрежного государства.

6. «Инцидент» означает событие, которое повлекло или может повлечь сброс в море вредного вещества или стоков, содержащих такое вещество.

7. «Организация» означает Межправительственную морскую консультативную организацию.*

Статья 3

Применение

1. Настоящая Конвенция применяется:

а) к судам, которым дано право плавания под флагом Стороны Конвенции; и

* Название Организации было изменено на «Международную морскую организацию» поправками к Конвенции об Организации, которые вступили в силу 22 мая 1982 года.

б) к судам, которые не имеют права плавания под флагом Стороны Конвенции, но действуют под юрисдикцией Стороны Конвенции.

2. Ничто в настоящей статье не должно истолковываться как ограничение или расширение суверенных прав Сторон, обусловленных международным правом, на морское дно и его недра, примыкающие к их побережью, с целью разведки и разработки их природных ресурсов.

3. Настоящая Конвенция не применяется к любым военным кораблям, военно-вспомогательным судам или иным судам, принадлежащим государству или эксплуатируемым им, когда они используются только для правительственной некоммерческой службы. Однако каждая Сторона путем принятия соответствующих мер, не наносящих ущерба деятельности или эксплуатационным возможностям таких кораблей и судов, принадлежащих ей или эксплуатируемых ею, должна обеспечить, чтобы эти корабли и суда действовали, насколько это целесообразно и практически возможно, в соответствии с настоящей Конвенцией.

Статья 4

Нарушения

1. Любое нарушение требований настоящей Конвенции, где бы оно ни происходило, запрещается. Санкции за такое нарушение устанавливаются в соответствии с законодательством Администрации судна, совершившего нарушение. Если Администрация информирована о таком нарушении и убеждена, что имеются достаточные доказательства для возбуждения преследования в отношении предполагаемого нарушения, она возбуждает такое преследование как можно скорее в соответствии со своим законодательством.

2. Любое нарушение требований настоящей Конвенции, совершенное в месте, находящемся под юрисдикцией Стороны Конвенции, запрещается. Санкции за такое нарушение устанавливаются в соответствии с законодательством этой Стороны. В случае совершения такого нарушения эта Сторона:

- а) возбуждает преследование в соответствии со своим законодательством; либо
- б) направляет Администрации судна такую информацию и такие доказательства, какие могут находиться в ее распоряжении, которые подтверждают совершение нарушения.

3. Если информация или доказательства относительно какого-либо нарушения судном настоящей Конвенции направлены Администрации этого судна, то эта Администрация незамедлительно информирует Сторону, направившую информацию или доказательства, а также Организацию о принятых мерах.

4. Предусмотренные настоящей статьей меры наказаний, установленные в соответствии с законодательством Стороны, должны быть достаточно строгими, чтобы пресечь нарушения настоящей Конвенции, и равно строгими независимо от места совершения нарушения.

Статья 5

Свидетельства и специальные правила инспектирования судов

1. С учетом исключения, предусмотренного положениями пункта 2 настоящей статьи, свидетельство, выданное по уполномочию Стороны Конвенции в соответствии с положениями правил, принимается другими Сторонами и рассматривается ими как имеющее такую же силу, что и выданное ими, для всех охватываемых настоящей Конвенцией целей.

2. Судно, обязанное иметь свидетельство в соответствии с положениями правил, во время пребывания в портах или у удаленных от берега терминалов, находящихся под юрисдикцией какой-либо Стороны, может быть подвергнуто инспектированию должностными лицами, надлежащим образом уполномоченными этой Стороной. Любое такое инспектирование ограничивается лишь проверкой наличия на судне действительного свидетельства, если только нет явных оснований полагать, что состояние судна или его оборудования в значительной мере не соответствует указанным в свидетельстве данным. В этом случае, а также если судно не имеет действительного свидетельства, осуществляющая инспектирование Сторона принимает меры, обеспечивающие, чтобы судно не уходило до тех пор, пока оно не сможет выйти в море, не представляя чрезмерной угрозы морской среде. Однако такая Сторона может разрешить судну покинуть порт или удаленный от берега терминал для следования на ближайшую подходящую судоремонтную верфь.

3. Если Сторона отказывает иностранному судну в заходе в порты или в подходе к удаленным от берега терминалам, находящимся под ее юрисдикцией, либо принимает какие-либо меры против такого судна на основании того, что это судно не отвечает положениям настоящей Конвенции, эта Сторона немедленно информирует консула или дипломатического представителя Стороны, под флагом которой судну дано право плавания, либо, если это невозможно, Администрацию этого судна. Прежде чем отказать судну в заходе или принять такие меры, Сторона может потребовать консультацию у Администрации этого судна. Информация направляется Администрации также в случае, если судно не имеет действительного свидетельства в соответствии с положениями правил.

4. Стороны применяют требования настоящей Конвенции к судам государств, не являющихся Сторонами Конвенции, поскольку это необходимо для того, чтобы этим судам не создавались более благоприятные условия.

Статья 6

Обнаружение нарушений и осуществление Конвенции

1. Стороны Конвенции сотрудничают в обнаружении нарушений и осуществлении положений настоящей Конвенции, используя все подходящие и практически доступные средства обнаружения нарушений и наблюдения за окружающей средой, а также соответствующие способы передачи сообщений и сбора доказательств.

2. Судно, к которому применяется настоящая Конвенция, в любом порту или у удаленного от берега терминала Стороны может быть подвергнуто инспектированию должностными лицами, назначенными

ми или уполномоченными этой Стороной, чтобы проверить, не произвело ли такое судно сброса вредных веществ в нарушение положений правил. Если в результате инспектирования будет обнаружено нарушение положений Конвенции, то Администрации направляется об этом сообщение для принятия соответствующих мер.

3. Любая Сторона представляет Администрации доказательства, если таковые имеются, того, что судно в нарушение положений правил произвело сброс вредных веществ или стоков, содержащих такие вещества. Если это практически осуществимо, компетентные власти этой Стороны уведомляют капитана судна о предполагаемом нарушении.

4. По получении таких доказательств Администрация производит расследование дела и может просить другую Сторону представить дополнительные или более убедительные доказательства предполагаемого нарушения. Если Администрация убедится в наличии достаточных доказательств, позволяющих возбудить преследование в отношении предполагаемого нарушения, она возбуждает такое преследование в соответствии со своим законодательством как можно скорее. Администрация незамедлительно информирует о принятых ею мерах Сторону, сообщившую о предполагаемом нарушении, а также Организацию.

5. Сторона может также подвергнуть инспектированию судно, к которому применяется Конвенция, когда оно заходит в порты или подходит к удаленным от берега терминалам, находящимся под ее юрисдикцией, если от любой другой Стороны получена просьба о расследовании вместе с достаточными доказательствами того, что это судно произвело в каком-либо месте сброс вредных веществ или стоков, содержащих такие вещества. Сообщение о таком расследовании направляется Стороне, просившей о расследовании, и Администрации, с тем, чтобы могли быть приняты соответствующие меры согласно положениям настоящей Конвенции.

Статья 7

Чрезмерные задержки судов

1. При применении статей 4, 5 и 6 настоящей Конвенции принимаются все возможные меры для того, чтобы избежать чрезмерного задержания судна или чрезмерной отсрочки его отхода.

2. Любое судно, которое было необоснованно задержано или отход которого был необоснованно отсрочен в соответствии со статьями 4, 5 и 6 настоящей Конвенции, имеет право на возмещение любых понесенных в связи с этим убытков или ущерба.

Статья 8

Сообщения об инцидентах, связанных со сбросом вредных веществ

1. Сообщение об инциденте передается без задержки и в возможно более полном объеме в соответствии с положениями Протокола I к настоящей Конвенции.

2. Каждая Сторона Конвенции:

- а) принимает все необходимые меры для того, чтобы соответствующее должностное лицо или организация получали все сообщения об инциденте и приступали к его расследованию; и

- b) сообщает Организации полные данные о принятии таких мер для направления другим Сторонам и государствам-членам Организации.
3. Если Сторона получает сообщение в соответствии с положениями настоящей статьи, она без задержки передает его:
- a) Администрации судна, участвующего в инциденте; и
 - b) любому другому государству, которое может быть затронуто инцидентом.
4. Каждая Сторона Конвенции издает инструкции судам и самолетам своей морской инспекции и иным соответствующим службам, обязывающие их сообщать своим властям о любом инциденте, упомянутом в Протоколе I настоящей Конвенции. Такая Сторона, если она считает нужным, передает сообщение соответственно Организации и любой другой заинтересованной Стороне.

Статья 9

Другие договоры и толкования

1. Настоящая Конвенция после ее вступления в силу заменит в отношениях между Сторонами этой Конвенции Международную конвенцию по предотвращению загрязнения моря нефтью 1954 года с поправками к ней.
2. Ничто в настоящей Конвенции не затрагивает кодификации и совершенствования морского права Конференцией по морскому праву Организации Объединенных Наций, созываемой в соответствии с резолюцией 2750 С(XXV) Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций, а также нынешних или будущих притязаний и правовых позиций любого государства, касающихся природоохранного и морского права и пределов юрисдикции прибрежного государства и государства флага.
3. Термин «юрисдикция» в настоящей Конвенции толкуется в соответствии с международным правом, действующим в момент применения или толкования настоящей Конвенции.

Статья 10

Урегулирование споров

Любой спор между двумя или несколькими Сторонами Конвенции относительно толкования или применения настоящей Конвенции, если урегулирование его путем переговоров между этими Сторонами оказалось невозможным и если только эти Стороны не договорятся об ином, передается, по просьбе любой из них, на рассмотрение арбитража, как это предусмотрено в Протоколе II настоящей Конвенции.

Статья 11

Направление информации

1. Стороны Конвенции обязуются направлять Организации:
 - a) тексты законов, приказов, декретов, правил и других актов, изданных по различным вопросам, охватываемым настоящей Конвенцией;

- b) список неправительственных организаций, которые уполномочены от их имени заниматься вопросами проектирования, постройки и оборудования судов, перевозящих вредные вещества в соответствии с положениями правил;*
- c) достаточное количество образцов свидетельств, выдаваемых ими в соответствии с положениями правил;
- d) перечень приемных сооружений с указанием их местонахождения, пропускной способности и возможности использования, а также других характеристик;
- e) официальные отчеты или обзоры официальных отчетов, отражающие результаты применения настоящей Конвенции;
- f) ежегодный статистический отчет о фактически наложенных за нарушения настоящей Конвенции санкциях, составленный по разработанной Организацией единой форме.

2. Организация сообщает Сторонам о получении ею любой информации в соответствии с настоящей статьей и рассылает всем Сторонам любую информацию, направленную ей в соответствии с подпунктами 1 b) — f) настоящей статьи.

Статья 12

Аварии судов

1. Каждая Администрация обязуется проводить расследование любой аварии, происшедшей с любым из ее судов, подпадающих под положения правил, если такая авария оказала значительное вредное воздействие на морскую среду.
2. Каждая Сторона Конвенции обязуется передавать Организации информацию о результатах такого расследования, если она считает, что такая информация может способствовать определению того, какие изменения было бы желательно внести в настоящую Конвенцию.

Статья 13

Подписание, ратификация, принятие, одобрение и присоединение

1. Настоящая Конвенция открыта для подписания в штаб-квартире Организации с 15 января 1974 года по 31 декабря 1974 года и после того останется открытой для присоединения к ней. Государства могут стать Сторонами настоящей Конвенции путем:
 - a) подписания без оговорки о ратификации, принятии или одобрении; или
 - b) подписания с оговоркой о ратификации, принятии или одобрении с последующей ратификацией, принятием или одобрением; или
 - c) присоединения.
2. Ратификация, принятие, одобрение или присоединение осуществляются путем сдачи на хранение соответствующего документа Генеральному секретарю Организации.

* Текст этого подпункта заменяется на текст, содержащийся в статье III Протокола 1978 года (см. стр. 40).

3. Генеральный секретарь Организации информирует все государства, которые подписали настоящую Конвенцию или присоединились к ней, о любом подписании или сдаче на хранение любого нового документа о ратификации, принятии, одобрении или присоединении и о дате его сдачи на хранение.

Статья 14

Факультативные Приложения

1. При подписании, ратификации, принятии, одобрении настоящей Конвенции или присоединении к ней государство может заявить, что оно не принимает одно или все Приложения III, IV и V (называемые далее «факультативные Приложения») к настоящей Конвенции. С учетом выше упомянутого для Сторон Конвенции обязательно любое Приложение во всей полноте.

2. Государство, заявившее о том, что оно не считает себя связанным каким-либо факультативным Приложением, может в любое время принять такое Приложение путем сдачи на хранение Организации соответствующего документа, предусмотренного в пункте 2 статьи 13.

3. Государство, сделавшее в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи заявление в отношении факультативного Приложения и впоследствии не принявшее такое Приложение в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи, не несет каких-либо обязательств и не имеет права претендовать на какие-либо преимущества, которые вытекают из настоящей Конвенции, по вопросам, регулируемым таким Приложением, и все ссылки в настоящей Конвенции на Стороны не относятся к этому государству в отношении вопросов, касающихся такого Приложения.

4. Организация информирует государства, которые подписали настоящую Конвенцию или присоединились к ней, о любом заявлении, сделанном в соответствии с настоящей статьей, а также о получении любого документа, сданного на хранение в соответствии с положениями пункта 2 настоящей статьи.

Статья 15

Вступление в силу

1. Настоящая Конвенция вступает в силу по истечении двенадцати месяцев с того дня, когда ее Сторонами в соответствии со статьей 13 станут не менее 15 государств, общая валовая вместимость торговых судов которых составляет не менее 50 % валовой вместимости судов мирового торгового флота.

2. Любое факультативное Приложение вступает в силу по истечении двенадцати месяцев с того дня, когда предусмотренные в пункте 1 настоящей статьи условия будут выполнены применительно к такому Приложению.

3. Организация информирует государства, которые подписали настоящую Конвенцию или присоединились к ней, о дате ее вступления в силу и о дате вступления в силу какого-либо факультативного Приложения в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи.

4. Для государств, сдавших на хранение документ о ратификации, принятии, одобрении настоящей Конвенции или какого-либо фа-

культативного Приложения либо о присоединении к ней или к нему в период между датой выполнения условий, необходимых для их вступления в силу, и датой такого вступления в силу, ратификация, принятие, одобрение или присоединение приобретают силу либо в день вступления в силу Конвенции или такого Приложения, либо по истечении трех месяцев со дня сдачи на хранение соответствующего документа, в зависимости от того, какая дата наступит позднее.

5. Для государств, сдавших на хранение документ о ратификации, принятии, одобрении настоящей Конвенции или факультативного Приложения либо о присоединении к ней или к нему после даты вступления в силу Конвенции или такого Приложения, Конвенция или такое факультативное Приложение вступает в силу по истечении трех месяцев со дня сдачи на хранение соответствующего документа.

6. Любой документ о ратификации, принятии, одобрении или присоединении, сданный на хранение после даты, на которую будут выполнены все предусмотренные статьей 16 условия вступления в силу какой-либо поправки к настоящей Конвенции или факультативному Приложению, относится к Конвенции или Приложению с учетом такой поправки.

Статья 16

Поправки

1. В настоящую Конвенцию могут быть внесены поправки в соответствии с любой из процедур, предусмотренных в последующих пунктах.

2. Поправки после рассмотрения Организацией:

- a) любая предлагаемая Стороной Конвенции поправка направляется Организации, Генеральный секретарь которой рассылает ее всем членам Организации и всем Сторонам не менее чем за шесть месяцев до ее рассмотрения в Организации;
- b) любая предложенная и разосланная таким образом поправка передается Организацией на рассмотрение соответствующему органу;
- c) Стороны Конвенции, независимо от того, являются ли они членами Организации или нет, имеют право участвовать в работе этого соответствующего органа;
- d) поправки одобряются большинством в две трети голосов только Сторон Конвенции, присутствующих и голосующих;
- e) поправки, если они одобрены в соответствии с выше упомянутым подпунктом (d), направляются Генеральным секретарем Организации всем Сторонам Конвенции для принятия;
- f) поправка считается принятой при соблюдении следующих условий:
 - i) поправка к статье Конвенции считается принятой с того дня, на который она принята двумя третями Сторон, общая валовая вместимость торговых судов которых составляет не менее 50 % валовой вместимости судов мирового торгового флота;
 - ii) поправка к Приложению к Конвенции считается принятой в соответствии с процедурой, предусмотренной в подпункте (f)(iii), если только соответствующий орган в

момент ее одобрения не решит, что поправка считается принятой в день, когда она будет принята двумя третями Сторон, общая валовая вместимость торговых судов которых составляет не менее 50 % валовой вместимости судов мирового торгового флота. Несмотря на это, в любое время перед вступлением в силу поправки к Приложению к Конвенции Сторона может направить Генеральному секретарю Организации уведомление, что для вступления в силу для нее такой поправки необходимо ее явно выраженное одобрение. Генеральный секретарь доводит такое уведомление и дату его получения до сведения Сторон;

- iii) поправка к дополнению к Приложению к Конвенции считается принятой по истечении периода, определяемого соответствующим органом в момент ее одобрения, который не должен быть менее десяти месяцев, если только в течение этого периода Организации не сообщены возражения не менее одной трети Сторон или Сторон, общая валовая вместимость торговых судов которых составляет не менее 50 % валовой вместимости судов мирового торгового флота, в зависимости от того, какое из этих условий будет выполнено раньше;
 - iv) поправка к Протоколу I к Конвенции подпадает под те же условия процедуры, что и поправки к Приложениям к Конвенции, как это предусмотрено в вышеизложенных подпунктах (f)(ii) или (f)(iii);
 - v) поправка к Протоколу II к Конвенции подпадает под те же условия процедуры, что и поправки к статье Конвенции, как это предусмотрено в выше изложенном подпункте (f)(i);
- г) поправка вступает в силу при соблюдении следующих условий:
- i) поправка к статье Конвенции, Протоколу II, Протоколу I или Приложению к Конвенции, не подпадающая под действие процедуры, предусмотренной подпунктом (f)(iii), и принятая в соответствии с предшествующими положениями, вступает в силу для Сторон, заявивших о ее принятии, по истечении шести месяцев со дня ее принятия;
 - ii) поправка к Протоколу I, дополнению к Приложению или Приложению к Конвенции, подпадающая под действие подпункта (f)(iii) и считающаяся принятой в соответствии с предшествующими условиями, вступает в силу по истечении шести месяцев со дня ее принятия для всех Сторон, за исключением тех Сторон, которые до этой даты сделали заявление о том, что они ее не принимают, или направили предусмотренное в подпункте (f)(ii) уведомление о том, что на это необходимо их явно выраженное одобрение.
3. Поправка, вводимая путем созыва Конференции:
- а) по просьбе Стороны, поддержанной не менее чем одной третью Сторон, Организация созывает Конференцию Сторон Конвенции для рассмотрения поправок к настоящей Конвенции;

- b) каждая поправка, одобренная такой Конференцией большинством в две трети присутствующих и голосующих Сторон, направляется Генеральным секретарем Организации всем Сторонам для ее принятия;
 - c) если Конференция не примет иного решения, поправка считается принятой и вступившей в силу в соответствии с процедурой, предусмотренной для этой цели в подпунктах (f) и (g) пункта 2.
4. a) В отношении поправки к факультативному Приложению в настоящей статье выражение «Сторона Конвенции» означает Сторону, связанную таким Приложением.
- b) Любая Сторона, отклонившая принятие поправки к Приложению, не считается Стороной только для целей применения этой поправки.
5. Одобрение и вступление в силу нового Приложения подпадают под те же процедуры, что и одобрение и вступление в силу поправки к статье Конвенции.
6. Если специально не предусмотрено иное, любая поправка к настоящей Конвенции, подпадающая под настоящую статью и относящаяся к конструкции судна, применяется лишь к судам, контракт на постройку которых подписан или, в случае отсутствия такого контракта, киль которых заложен в день вступления в силу такой поправки либо позже.
7. Любая поправка к Протоколу или Приложению должна касаться существа такого Протокола или такого Приложения и не должна противоречить статьям настоящей Конвенции.
8. Генеральный секретарь Организации информирует все Стороны о любых поправках, которые вступают в силу согласно настоящей статье, а также о дате вступления в силу каждой из поправок.
9. Любое предусмотренное настоящей статьей заявление о принятии поправки или возражении против нее направляется в письменном виде Генеральному секретарю Организации, который доводит такое заявление и дату его получения до сведения всех Сторон Конвенции.

Статья 17

Содействие техническому сотрудничеству

Стороны Конвенции, по консультации с Организацией и другими международными организациями, а также при содействии и координации со стороны Исполнительного директора Программы защиты окружающей среды Организации Объединенных Наций, оказывают поддержку тем из Сторон, которые обращаются с просьбой об оказании технической помощи в части:

- a) обучения научного и технического персонала;
- b) поставки необходимого оборудования, сооружений для приема стоков и приборов для измерения и регистрации;
- c) содействия другим мероприятиям по предотвращению или уменьшению загрязнения морской среды с судов; и
- d) поощрения научных исследований;

и осуществляют такую помощь преимущественно на территории заинтересованных стран, содействуя таким образом достижению целей и задач настоящей Конвенции.

Статья 18

Денонсация

1. Настоящая Конвенция или любое факультативное Приложение могут быть денонсированы любой Стороной Конвенции в любое время по истечении пяти лет со дня вступления в силу Конвенции или такого Приложения для этой Стороны.
2. Денонсация осуществляется путем направления соответствующего письменного уведомления Генеральному секретарю Организации, который информирует все другие Стороны о содержании и дате получения такого уведомления, а также о дате вступления в силу такой денонсации.
3. Денонсация вступает в силу по истечении двенадцати месяцев со дня получения Генеральным секретарем Организации уведомления о денонсации или по истечении большего срока, который может быть указан в этом уведомлении.

Статья 19

Сдача на хранение и регистрация

1. Настоящая Конвенция сдается на хранение Генеральному секретарю Организации, который направляет ее заверенные копии всем государствам, подписавшим ее или присоединившимся к ней.
2. Как только настоящая Конвенция вступит в силу, Генеральный секретарь Организации передает ее текст Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций для регистрации и опубликования в соответствии со статьей 102 Устава Организации Объединенных Наций.

Статья 20

Языки

Настоящая Конвенция составлена в одном экземпляре на английском, испанском, русском и французском языках, причем все тексты имеют одинаковую силу. Официальные переводы на арабский, итальянский, немецкий и японский языки подготавливаются и сдаются на хранение вместе с подписанным оригиналом.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся*, должным образом на то уполномоченные своими соответствующими правительствами, подписали настоящую Конвенцию.

СОВЕРШЕНО В ЛОНДОНЕ второго ноября тысяча девятьсот семьдесят третьего года.

* Подписи опущены.

**ПРОТОКОЛ 1978 ГОДА
К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ
ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ
С СУДОВ 1973 ГОДА**

СТОРОНЫ НАСТОЯЩЕГО ПРОТОКОЛА,

ПРИЗНАВАЯ значительный вклад, который может быть внесен Международной конвенцией по предотвращению загрязнения с судов 1973 года в дело защиты морской среды от загрязнения с судов,

ПРИЗНАВАЯ ТАКЖЕ необходимость дальнейшего совершенствования мер по предотвращению загрязнения морской среды с судов, в особенности с нефтяных танкеров, и контролю за ним,

ПРИЗНАВАЯ ДАЛЕЕ необходимость применения Правил предотвращения загрязнения нефтью, содержащихся в Приложении I к этой Конвенции, как можно раньше и полнее,

СОЗНАВАЯ, ОДНАКО, необходимость отсрочить применение Приложения II к этой Конвенции до тех пор, пока не будут удовлетворительным образом решены некоторые технические проблемы,

СЧИТАЯ, что эти цели наилучшим образом могут быть достигнуты путем заключения Протокола к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года,

ДОГОВОРИЛИСЬ о нижеследующем:

Статья I

Общие обязательства

1. Стороны настоящего Протокола обязуются осуществлять положения:

- а) настоящего Протокола и его Приложения, которое составляет неотъемлемую часть настоящего Протокола; и
- б) Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (называемой далее «Конвенция»), с учетом изменений и дополнений, изложенных в настоящем Протоколе.

2. Положения Конвенции и настоящего Протокола должны рассматриваться и толковаться совместно как положения единого документа.

3. Всякая ссылка на настоящий Протокол означает одновременно ссылку на его Приложение.

Статья II

Осуществление Приложения II к Конвенции

1. Несмотря на положения пункта 1 статьи 14 Конвенции, Стороны настоящего Протокола согласились о том, что они не будут связаны положениями Приложения II к Конвенции в течение трех лет со дня вступления в силу настоящего Протокола или в течение такого более длительного срока, какой может быть определен большинством в две трети Сторон настоящего Протокола в Комитете защиты морской среды (называемом далее «Комитет») Межправительственной морской консультативной организации (называемой далее «Организация»).*
2. В течение срока, указанного в пункте 1 настоящей статьи, Стороны настоящего Протокола не несут каких-либо обязательств и не имеют права претендовать на преимущества, которые вытекают из Конвенции по вопросам, регулируемым Приложением II к Конвенции, и все ссылки на Стороны в Конвенции не включают Сторон настоящего Протокола в том, что касается вопросов, относящихся к этому Приложению.

Статья III

Направление информации

Текст пункта 1(b) статьи 11 Конвенции заменяется следующим:

«список назначенных инспекторов или признанных организаций, которые уполномочены действовать от их имени по вопросам, касающимся проектирования, постройки, оборудования и эксплуатации судов, перевозящих вредные вещества в соответствии с положениями правил, для рассылки Сторонам с целью информирования их должностных лиц. В связи с этим Администрация уведомляет Организацию о конкретных обязанностях и условиях полномочий, предоставленных назначенным инспектором или признанным организациям».

Статья IV

Подписание, ратификация, принятие, одобрение и присоединение

1. Настоящий Протокол открыт для подписания в штаб-квартире Организации с 1 июня 1978 года по 31 мая 1979 года и после того останется открытым для присоединения к нему. Государства могут стать Сторонами настоящего Протокола путем:
 - а) подписания без оговорки о ратификации, принятии или одобрении; или
 - б) подписания с оговоркой о ратификации, принятии или одобрении с последующей ратификацией, принятием или одобрением; или
 - в) присоединения.

* Название Организации было изменено на «Международную морскую организацию» поправками к Конвенции об Организации, которые вступили в силу 22 мая 1982 года.

2. Ратификация, принятие, одобрение или присоединение осуществляются путем сдачи на хранение соответствующего документа Генеральному секретарю Организации.

Статья V

Вступление в силу

1. Настоящий Протокол вступает в силу по истечении двенадцати месяцев с того дня, когда его Сторонами в соответствии со статьей IV настоящего Протокола станут не менее пятнадцати государств, общая валовая вместимость торговых судов которых составляет не менее 50 % валовой вместимости судов мирового торгового флота.
2. Любой документ о ратификации, принятии, одобрении или присоединении, сданный на хранение после даты вступления в силу настоящего Протокола, вступает в силу по истечении трех месяцев со дня сдачи его на хранение.
3. Любой документ о ратификации, принятии, одобрении или присоединении, сданный на хранение после даты, на которую в соответствии со статьей 16 Конвенции поправка к настоящему Протоколу считается принятой, относится к настоящему Протоколу с учетом такой поправки.

Статья VI

Поправки

Процедура, изложенная в статье 16 Конвенции относительно принятия поправок к статьям, Приложению и Дополнению к Приложению к Конвенции, применяется соответственно к поправкам к статьям, Приложению и Дополнению к Приложению к настоящему Протоколу.

Статья VII

Денонсация

1. Настоящий Протокол может быть денонсирован любой Стороной настоящего Протокола в любое время по истечении пяти лет со дня вступления в силу Протокола для такой Стороны.
2. Денонсация осуществляется путем сдачи на хранение документа о денонсации Генеральному секретарю Организации.
3. Денонсация вступает в силу по истечении двенадцати месяцев со дня получения Генеральным секретарем Организации уведомления о денонсации или по истечении большего срока, который может быть указан в этом уведомлении.

Статья VIII

Депозитарий

1. Настоящий Протокол сдается на хранение Генеральному секретарю Организации (называемому далее «Депозитарий»).
2. Депозитарий:
 - а) сообщает всем государствам, подписавшим настоящий Протокол или присоединившимся к нему:
 - i) о каждом новом подписании или сдаче на хранение документа о ратификации, принятии, одобрении или присоединении с указанием даты такого подписания или сдачи на хранение;
 - ii) о дате вступления в силу настоящего Протокола;
 - iii) о сдаче на хранение любого документа о денонсации настоящего Протокола с указанием даты получения такого документа и даты вступления денонсации в силу;
 - iv) о любом решении, принятом в соответствии с пунктом 1 статьи II настоящего Протокола;
 - б) направляет заверенные копии настоящего Протокола всем государствам, подписавшим настоящий Протокол или присоединившимся к нему.
3. Как только настоящий Протокол вступит в силу, Депозитарий передает его заверенную копию Секретариату Организации Объединенных Наций для регистрации и опубликования в соответствии со статьей 102 Устава Организации Объединенных Наций.

Статья IX

Языки

Настоящий Протокол составлен в одном экземпляре на английском, испанском, русском и французском языках, причем все тексты имеют одинаковую силу. Официальные переводы на арабский, итальянский, немецкий и японский языки подготавливаются и сдаются на хранение вместе с подписанным оригиналом.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся*, должным образом на то уполномоченные своими соответствующими Правительствами, подписали настоящий Протокол.

СОВЕРШЕНО В ЛОНДОНЕ семнадцатого февраля тысяча девятьсот семьдесят восьмого года.

* Подписи опущены.

ПРОТОКОЛ I
ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ СООБЩЕНИЙ
ОБ ИНЦИДЕНТАХ, СВЯЗАННЫХ СО СБРОСОМ
ВРЕДНЫХ ВЕЩЕСТВ
(в соответствии со статьей 8 Конвенции)

Статья I

Обязанность давать сообщения

1. Капитан или иное лицо, несущее ответственность за любое судно, вовлеченное в какой-либо инцидент, о котором упоминается в статье II настоящего Протокола, сообщает сведения о таком инциденте без задержки и в возможно более полном объеме в соответствии с положениями настоящего Протокола.
2. В случае, когда упомянутое в пункте 1 настоящей статьи судно покинуто или сообщение с судна является неполным либо его нельзя получить, судовладелец, фрахтователь, управляющий, оператор судна или их агенты должны в возможно более полном объеме взять на себя обязанности, возлагаемые на капитана положениями настоящего Протокола.

Статья II

Случаи, в которых даются сообщения

1. Сообщение дается в любом случае, когда инцидент влечет:
 - a) сброс выше разрешенного уровня или возможный сброс нефти или вредных жидких веществ по любой причине, включая сброс с целью обеспечения безопасности судна или спасения человеческой жизни на море; или
 - b) сброс или вероятный сброс опасного вещества в упаковке, включая вещества в грузовых контейнерах, съемных танках, автомобильных и железнодорожных транспортных средствах, морских баржах; или
 - c) повреждения, поломки или аварии судна длиной 15 м или более, которые:
 - i) влияют на безопасность судна, включая, но, не ограничивая столкновение, посадку на мель, пожар, взрыв, разрушение конструкции, затопление и смещение груза; или
 - ii) ведут к ухудшению безопасности мореплавания, включая, но, не ограничивая повреждение или разрушение рулевого механизма, силовой установки, системы электрообеспечения и необходимости дополнительной помощи другого судна для обеспечения плавания; или
 - d) осуществленный в ходе эксплуатации сброс нефти или вредных жидких веществ, количество или мгновенная интенсивность сброса которых превышает пределы разрешенные в соответствии с настоящей Конвенцией.
2. Для целей настоящего Протокола:
 - a) «Нефть», упомянутая в пункте 1(a) настоящей статьи, означает нефть, определение которой дано в пункте 1 правила 1 Приложения I к Конвенции.

- b) «Вредные жидкие вещества», упомянутые в пункте 1(a) настоящей статьи, означают вредные жидкие вещества, определение которых дано в пункте 6 правила 1 Приложения II к Конвенции.
- c) «Вредные вещества» в упаковке, упомянутые в пункте 1(b) настоящей статьи, означают вещества, которые определены как загрязнители моря в Международном кодексе морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ).

Статья III

*Содержание сообщения**

Сообщения в любом случае включают:

- a) данные, идентифицирующие вовлеченные суда;
- b) время, тип и место инцидента;
- c) количество и тип вредного вещества, вовлеченного в инцидент;
- d) меры по оказанию помощи и спасанию.

Статья IV

Дополнительное сообщение

Лицо, обязанное в соответствии с положениями настоящего Протокола давать сообщение, должно, когда это возможно:

- a) дополнить первоначальное сообщение, если необходимо, и представить сведения о последующих событиях; и
- b) в возможно более полном объеме удовлетворять просьбы затронутых государств о представлении дополнительных сведений.

Статья V

Процедура передачи сообщений

1. Сообщения передаются ближайшему прибрежному государству при помощи наиболее быстрого и доступного средства связи с максимально возможной срочностью.
2. В целях выполнения положений настоящего Протокола Стороны настоящей Конвенции издадут или поручают издание правил или инструкций по процедуре, которой надлежит следовать при передаче сообщений об инцидентах, повлекших сброс вредных веществ, на основе руководства, разработанного Организацией.

* См. резолюцию А.851(20) – Общие принципы систем судовых сообщений и требований к судовым сообщениям, включая руководство по сообщениям в случаях с опасными грузами, вредными веществами и/или поллютантами (см. стр 48).

РЕЗОЛЮЦИЯ А.851(20)
принята 27 ноября 1997 г.

**ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ
СИСТЕМ СУДОВЫХ СООБЩЕНИЙ
И ТРЕБОВАНИЙ К СУДОВЫМ СООБЩЕНИЯМ,
ВКЛЮЧАЯ РУКОВОДСТВО ПО СООБЩЕНИЯМ
В СЛУЧАЯХ С ОПАСНЫМИ ГРУЗАМИ, ВРЕДНЫМИ
ВЕЩЕСТВАМИ И/ИЛИ ЗАГРЯЗНИТЕЛЕЙ МОРЯ**

АССАМБЛЕЯ,

ССЫЛАЯСЬ на статью 15(j) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Ассамблеи в отношении правил и руководств, касающихся безопасности на море и предотвращения загрязнения моря с судов, и борьбы с ним,

ССЫЛАЯСЬ ТАКЖЕ на резолюцию 3 Международной конференции по поиску и спасанию на море 1979 года о необходимости принятия согласованных на международном уровне формы и порядка для систем судовых сообщений,

УЧИТЫВАЯ, что в действующих национальных системах судовых сообщений могут применяться различные формы и порядок сообщений с судов,

ПРИЗНАВАЯ, что наличие таких различных форм и порядка сообщений с судов может вызвать затруднения для капитанов судов, следующих из района с одной системой судовых сообщений в район, охваченный другой системой судовых сообщений,

ПОЛАГАЯ, что таких затруднений можно в значительной степени избежать, если системы судовых сообщений и требования к судовым сообщениям будут отвечать, насколько это практически возможно, ряду общих принципов и если сообщения с судов будут производиться в соответствии со стандартными формами и порядком,

ССЫЛАЯСЬ на Руководство по передаче сообщений об инцидентах, повлекших сброс опасных грузов в упаковке, разработанное Комитетом по безопасности на море (MSC/Circ.360/Rev.1),

ССЫЛАЯСЬ ТАКЖЕ на статью 8 и Протокол 1 к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней (МАРПОЛ 73/78) с поправками, а также на Руководство по передаче сообщений об инцидентах, повлекших сброс вредных веществ (резолюция МЕРС.30(25)),

ПРИЗНАВАЯ, что государства-стороны Международной конвенции по вмешательству в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью (1969) и Протокола о вмешательстве в открытом море в случаях загрязнения моря веществами, иными чем нефть (1973), могут предпринять в открытом море такие меры, которые могут оказаться необходимыми для предупреждения, уменьшения или ликвидации серьезной и реальной опасности для их побережья или связанных с ним интересов загрязнение или угроза загрязнения нефтью и веществами, иными чем нефть, вследствие морской аварии или действий, связанных с такой аварией, которые, как можно обоснованно предположить, приведут к большим вредным последствиям,

ПРИЗНАВАЯ ТАКЖЕ необходимость прибрежных государств быть информированными капитаном судна, оказывающим помощь или спасание, о подробностях аварии и о предпринимаемых действиях,

ПРИЗНАВАЯ ДАЛЕЕ, что аварийный случай, повлекший повреждение, отказ или поломку судна, его механизмов или оборудования, может привести к значительной угрозе загрязнения побережья или связанных с ним интересов,

РАССМОТРЕВ рекомендацию, сделанную Комитетом по безопасности на море на его пятьдесят седьмой сессии и Комитетом по защите морской среды на его двадцать шестой сессии,

1. **ПРИНИМАЕТ** Общие принципы систем судовых сообщений и требований к судовым сообщениям, включая Руководство по сообщениям с опасными грузами, вредными веществами и/или загрязнителями моря, изложенные в Приложении к настоящей резолюции;
2. **НАСТОЯТЕЛЬНО ПРИЗЫВАЕТ** Правительства-члены обеспечить, чтобы системы судовых сообщений и требования к судовым сообщениям в максимально возможной степени отвечали общим принципам, указанным в Приложении к настоящей резолюции;
3. **НАСТОЯТЕЛЬНО ПРИЗЫВАЕТ** Правительства-члены довести формат и порядок сообщений с судов до судовладельцев и мореплавателей, а также заинтересованных назначенных организаций;
4. **РЕКОМЕНДУЕТ** Правительствам-членам и государствам-сторонам Конвенции МАРПОЛ 73/78 задействовать Руководство в соответствии с пунктом 2 статьи V Протокола I к Конвенции;
5. **ОТМЕНЯЕТ** резолюцию A.598(15), резолюцию МЕРС.30(25) и MSC/Circ.360/Rev.1.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ СИСТЕМ СУДОВЫХ СООБЩЕНИЙ И ТРЕБОВАНИЯ К СУДОВЫМ СООБЩЕНИЯМ, ВКЛЮЧАЯ РУКОВОДСТВО ПО ПЕРЕДАЧЕ СООБЩЕНИЙ ОБ ИНЦИДЕНТАХ, ПОВЛЕКШИХ СБРОС ОПАСНЫХ ГРУЗОВ, ВРЕДНЫХ ВЕЩЕСТВ И/ИЛИ ЗАГРЯЗНИТЕЛЕЙ МОРЯ

1 Общие принципы

1.1 Системы судовых сообщений и требования к судовым сообщениям используются для обеспечения сбора информации или обмена ею посредством радиосообщений. Эта информация позволяет получить данные, используемые в различных целях, включая поиск и спасание, службы управления движением судов, прогнозы погоды и предотвращение загрязнения моря. Системы судовых сообщений и требования к судовым сообщениям должны, насколько это практически возможно, отвечать следующим принципам:

- .1 сообщения должны содержать лишь информацию, необходимую для достижения целей системы;
- .2 сообщения должны быть простыми, с использованием при этом стандартной международной формы и порядка сообщений с судов; в случаях, когда могут возникнуть языковые трудности, используемые языки должны включать английский с использованием, когда это возможно, Стандартного морского навигационного словаря-разговорника или, по усмотрению, Международного свода сигналов.
Стандартные формы и порядок сообщений с судов, которые надлежит использовать, приведены в дополнении к настоящему приложению;
- .3 число сообщений должно быть минимальным;
- .4 за передачу сообщений не должно взиматься никакой платы;
- .5 сообщения, касающиеся безопасности или загрязнения, должны передаваться без задержки, однако время и место передачи несрочных сообщений должны назначаться с достаточной гибкостью, с тем, чтобы это не мешало выполнению основных функций, связанных с судовождением;
- .6 информация, полученная с помощью систем, должна передаваться в другие системы в случаях, когда это необходимо для целей, связанных с бедствием, обеспечением безопасности и загрязнением;
- .7 основная информация (характеристика судна, судовые системы, оборудование и т.д.) должна передаваться один раз, храниться в системе и обновляться судном при появлении изменений в переданной им основной информации;
- .8 назначение системы должно быть четко определено;
- .9 правительства, учреждающие систему судовых сообщений, должны подробно информировать мореплавателей о требованиях, которые необходимо соблюдать, и процедурах, которые необходимо выполнить. Должны быть четко указаны подробности, касающиеся типов судов и районов, на которые распространяется система, времени и географических точек представления сообщений, береговых учреждений, ответст-

- венных за эксплуатацию системы, а также предоставляемых услуг. Мореплаватели должны иметь схемы, на которых указаны границы системы и другая необходимая информация;
- .10 при учреждении системы судовых сообщений и ее эксплуатации необходимо учитывать:
 - .10.1 ответственность и требования на международном и национальном уровнях;
 - .10.2 издержки для операторов судов и ответственных властей;
 - .10.3 навигационные опасности;
 - .10.4 существующие и предлагаемые средства обеспечения безопасности; и
 - .10.5 необходимость своевременной и непрерывной консультации с заинтересованными сторонами, включая достаточный период времени для испытания, ознакомления и оценки системы с целью обеспечения ее удовлетворительной эксплуатации и внесения в нее необходимых изменений;
 - .11 правительства должны обеспечить, чтобы береговые учреждения, ответственные за эксплуатацию системы, были укомплектованы персоналом, прошедшим надлежащую подготовку;
 - .12 правительства должны принимать во внимание взаимосвязь между системами судовых сообщений и другими системами;
 - .13 предпочтительно, чтобы в системах судовых сообщений использовалась единая рабочая радиочастота; если требуются дополнительные частоты, то число таких частот должно быть минимально необходимым для эффективной эксплуатации системы;
 - .14 информация, направленная с помощью системы на суда, должна быть ограничена той, которая необходима для обеспечения надлежащей эксплуатации системы и безопасности;
 - .15 системы судовых сообщений и требования должны предусматривать передачу с судов специальных сообщений, касающихся неисправностей или недостатков в отношении их корпуса, механизмов, оборудования или укомплектования экипажем либо касающихся других ограничений, которые могут отрицательно влиять на безопасность мореплавания, а также специальных сообщений, касающихся инцидентов, связанных с фактическим или вероятным загрязнением моря;
 - .16 правительства должны издавать инструкции для своих береговых учреждений, ответственных за эксплуатацию систем судовых сообщений, включающих фактическое или возможное загрязнение, инспектору или назначенной организации и обеспечивать, чтобы такой инспектор или организация направляли эти сообщения без задержки государству флага судна, вовлеченного в инцидент, или любому другому государству, которому может быть нанесен ущерб;
 - .17 государства, которым нанесен ущерб или возможно будет нанесен ущерб в результате инцидентов, связанных с загрязнением, и которым может потребоваться информация, относящаяся к инциденту, должны принимать во внимание обстоятельства, в которых находится капитан, и стараться ограничить свои требования для получения дополнительной информации; и

- .18 сообщения об опасности, упомянутые в правиле V/2 Конвенции СОЛАС 1974 года с поправками, не подпадают под дополнение к настоящему приложению. Существующая практика передачи таких сообщений должна оставаться без изменений.

2 Руководство по сообщениям, в случаях с опасными грузами

2.1 Цель этого Руководства и руководства, содержащегося в дополнении, — обеспечить прибрежные государства и другие заинтересованные стороны своевременной информацией о любом инциденте, повлекшем утерю или возможную утерю за борт опасных грузов в упаковке.

2.2 Сообщения должны направляться ближайшему прибрежному государству. Когда судно находится в пределах или вблизи района, в котором установлена система судовых сообщений, сообщения должны передаваться на назначенную береговую станцию этой системы.

3 Руководство по сообщениям, в случаях с вредными веществами и/или загрязнителями моря

3.1 Цель этого Руководства и руководства, содержащегося в дополнении, — обеспечить прибрежные государства и другие заинтересованные стороны своевременной информацией о любом инциденте, повлекшем загрязнение или угрозу загрязнения морской среды, так же как и мерах по оказанию помощи и спасанию, таким образом, чтобы могли быть предприняты соответствующие действия.

3.2 В соответствии со статьей V(1) Протокола I к Конвенции МАРПОЛ 73/78, сообщение должно быть направлено ближайшему прибрежному государству.

3.3 В случае, когда судно занято в операции по оказанию помощи или спасанию судна, вовлеченного в инцидент, упомянутый в пунктах 1(a) или 1(b) статьи II Протокола I Конвенции МАРПОЛ 73/78 с поправками, или к нему обратились с просьбой об участии в такой операции, капитан первого судна должен без задержки сообщить подробности предпринимаемых или планируемых действий. Прибрежные государства также должны быть информированы о ходе таких действий.

3.4 Возможность сброса в результате повреждений, нанесенных судну или его оборудованию, является основанием для передачи сообщения.

ДОПОЛНЕНИЕ

1 ПОРЯДОК СООБЩЕНИЙ С СУДОВ

Сообщения должны передаваться следующим образом:

- | | |
|--|--|
| План перехода (SP) | До выхода или как можно ближе ко времени выхода из порта, находящегося в районе действия системы, либо при входе в район действия системы. |
| Сообщение о местоположении (PR) | По мере необходимости, с целью обеспечения эффективной эксплуатации системы. |
| Сообщение об отклонении от плана перехода (DR) | Когда местоположение судна значительно отличается от того, которое могло бы быть предвычислено на основании предыдущих сообщений, или при изменении пути, о котором было ранее сообщено либо по решению капитана. |
| Конечное сообщение (FR) | По прибытии в порт назначения, а также при выходе из района действия системы. |
| Сообщение об опасных грузах (DG) | Когда имеет место инцидент, связанный с потерей или возможной потерей опасных грузов в упаковке в море, включая грузы в контейнерах, съемных танках, авто- и железнодорожных транспортных средствах и судовых баржах. |
| Сообщение о вредных веществах (HS) | Когда имеет место инцидент, связанный со сбросом или вероятным сбросом нефти (Приложение I к МАРПОЛ 73/78) или вредных жидких веществ, перевозимых наливом (Приложение II к МАРПОЛ 73/78). |
| Сообщения о загрязнителях моря (MP) | В случае потери вредных веществ в упаковке, включая грузы в контейнерах, съемных танках, авто- и железнодорожных транспортных средствах и судовых баржах, определенных в Международном кодексе морской перевозки опасных грузов как загрязнители моря (Приложение III к МАРПОЛ 73/78). |
| Любое другое сообщение | Любое другое сообщение должно производиться в соответствии с порядком, приведенным в пункте 9 Общих принципов. |

2 СТАНДАРТНЫЕ ФОРМА И ПОРЯДОК СООБЩЕНИЙ С СУДОВ

2.1 Разделы формы сообщений с судов, которые не используются, следует исключить из текста сообщения.

2.2 Когда могут возникать языковые трудности, используемые языки должны включать английский с использованием, когда это возможно, Стандартного морского навигационного словаря-разговорника. Для передачи подробной информации может быть использован, по усмотрению, Международный свод сигналов. При использовании Международного свода сигналов в текст сообщения сразу после буквенного индекса необходимо внести соответствующие указания об этом.

2.3 При описании пути необходимо давать широту и долготу каждой поворотной точки, как в «С» ниже, с указанием типа предполагаемого пути между этими точками, например: «RL» (по локсодромии), «GC» (по дуге большого круга) или «coastal» (вдоль береговой линии) либо в случае прибрежного плавания, ожидаемую дату и время прохождения характерных точек в виде группы из шести цифр, как в строке «В» ниже.

ТЕЛЕГРАФИЯ	ТЕЛЕФОН (вариант)	ФУНКЦИЯ	ТРЕБУЕМАЯ ИНФОРМАЦИЯ
Наименование системы (например, AMVER/AUSREP/MAREP/ECAREG/JASREP)	Наименование системы (например, AMVER/AUSREP/MAREP/ECAREG/JASREP)	Опознавание системы	Система судовых сообщений или ближайшая соответствующая береговая радиостанция
	Указать полностью	Тип сообщения	Тип сообщения:
SP			План перехода
PR			Сообщение о местоположении
DR			Сообщение об отклонении
FR			Конечное сообщение
DG			Сообщение об опасных грузах
HS			Сообщение о вредных грузах
MP			Сообщение о загрязнителях моря
Дать полностью			Любое другое сообщение
A	Судно (альфа)	Судно	Название, позывные или опознавательные данные судовой радиостанции и флаг судна
B	Время (браво)	Дата и время события	Группа из 6 цифр, указывающая день и месяц (первые две цифры), часы и минуты (последние четыре цифры). Если время указывается не в едином универсальном времени, то необходимо указать используемый часовой пояс

ТЕЛЕГРАФИЯ	ТЕЛЕФОН (вариант)	ФУНКЦИЯ	ТРЕБУЕМАЯ ИНФОРМАЦИЯ
C	Местоположение (чарли)	Местоположение	Группа из 4 цифр, указывающая широту в градусах и минутах, а также знаки N(север) или S(юг), и группа из 5 цифр, указывающая долготу в градусах и минутах, а также знаки E (восток) или W (запад); или
D	Местоположение (дельта)	Местоположение	Истинный пеленг (первые 3 цифры) и расстояние (указать расстояние) в морских милях от четко опознаваемой береговой отметки (указать береговую отметку)
E	Курс (эко)	Истинный курс	Группа из 3 цифр
F	Скорость (фокстрот)	Скорость в узлах и десятых долях узла	Группа из 3 цифр
G	Отход (голф)	Порт отхода	Название последнего порта захода
H	Вход (хотэл)	Дата, время и место входа в район, охваченный системой	Время входа дается, как в «В», а место входа, как в «С» или «D»
I	Назначение и ПВП (индиа)	Порт назначения и предполагаемое время прибытия	Название порта, а также группа, указывающая дату и время, как в «В»
J	Лоцман (джулиэт)	Лоцман	Указать, имеется ли на борту лоцман открытого моря или местный лоцман
K	Выход (кило)	Дата, время и место выхода из района, охваченного системой или прибытие в место назначения	Время выхода дается, как в «В», а место выхода, как в «С» или «D»
L	Путь (лима)	Описание	Предполагаемый путь
M	Радиосвязь (майк)	Радиосвязь	Полностью указать наименования прослушиваемых станций/частот
N	Следующее сообщение (новэмбэр)	Время следующего сообщения	Группа, указывающая дату и время, как в «В»
O	Осадка (оскар)	Максимальная фактическая статическая осадка в метрах	Группа из 4 цифр, указывающая метры и сантиметры
P	Груз (папа)	Груз на борту	Груз и краткое описание любых опасных грузов, а также вредных веществ и газов, которые могут представлять опасность для людей или окружающей среды (см. Подробные требования к судовым сообщениям)

ТЕЛЕГРАФИЯ	ТЕЛЕФОН (вариант)	ФУНКЦИЯ	ТРЕБУЕМАЯ ИНФОРМАЦИЯ
Q	Неисправность, повреждение, недостаток, ограничения (квэбэк)	Неисправности/повреждения /недостатки /другие ограничения	Краткое описание неисправностей, повреждений, недостатков или других ограничений (см. Подробные требования к судовым сообщениям)
R	Загрязнение/потерянные опасные грузы (роумио)	Описание загрязнения или утерянных за борт опасных грузов	Краткое описание типа загрязнения (нефть, химикаты и т.д.) или утерянных за борт опасных грузов, место дается, как в «С» или «D» (см. Подробные требования к судовым сообщениям)
S	Погода (сьерра)	Погодные условия	Краткое описание преобладающих погодных и морских условий
T	Агент (тангоу)	Представитель судна и/или судовладельца	Имя и другие данные представителя судна или владельца или обоих для получения информации (см. Подробные требования к судовым сообщениям)
U	Размер и тип (юниформ)	Размер и тип судна	Сведения о длине, ширине, вместимости, типе судна и т.д., в зависимости от необходимости
V	Медицинский персонал (виктор)	Медицинский персонал	Доктор, фельдшер, сестра, персонал, не имеющий медицинского образования
W	Люди (уиски)	Общее число людей на борту	Указать число
X	Замечания (эксрэй)	Прочее	Любая другая информация, включая краткое описание инцидента и других судов, вовлеченных в инцидент, либо оказание помощи или спасание (см. Подробные требования к судовым сообщениям)
Y	Ретрансляция (янки)	Запрос на ретрансляцию сообщения в другую систему, к примеру AMVER, AUSREP, JASREP, MAREP и т.д.	Содержание сообщения
Z	Окончание сообщения (зулу)	Окончание сообщения	Дальнейшей информации не требуется

3 РУКОВОДСТВО ПО ПОДРОБНЫМ ТРЕБОВАНИЯМ К СУДОВЫМ СООБЩЕНИЯМ

3.1 Сообщения об опасных грузах (DG)

3.1.1 Основные сообщения должны содержать сведения по пунктам А, В, С (или D), М, Q, R, S, Т, U, X стандартной формы сообщений с судов; в пункте R должно быть указано следующие:

- R
1. Точное техническое наименование или наименования грузов.
 2. Номер или номера по Списку ООН.
 3. Класс или классы опасности ИМО.
 4. Наименование фирм-изготовителей грузов, если они известны, или грузополучателя или грузоотправителя.
 5. Типы упаковки, включая маркировку. Специально указать, является ли это съемным танком, либо автодорожной цистерной, либо транспортным средством, грузовым контейнером, либо другим грузовым транспортным местом, содержащем упаковки. Включите официальные регистрационные знаки и инвентарные номера, присвоенные средству.
 6. Оценка количества и вероятного состояния грузов.
 7. Плавает или затонул утерянный груз.
 8. Продолжается ли потеря груза.
 9. Причины потери груза.

3.1.2 Если судно находится в таком состоянии, что существует опасность дальнейшей потери грузов в упаковке в море, должны сообщаться пункты Р и Q стандартной формы сообщений с судов; в пункте Р должно быть указано следующее:

- Р
1. Точное техническое наименование или наименования грузов.
 2. Номер или номера по Списку ООН.
 3. Класс или классы опасности ИМО.
 4. Наименование фирм-изготовителей грузов, если они известны, или грузоотправителя или грузополучателя.
 5. Типы упаковки, включая маркировку. Специально указывается, в съемном танке, либо в колесной цистерне, либо на транспортном средстве, в грузовом контейнере, либо в другом грузовом транспортном средстве, содержащем упаковки. Включите официальные регистрационные знаки и инвентарные номера, присвоенные средству.
 6. Оценка количества и вероятного состояния грузов.

3.1.3 Неизвестные на момент события характеристики должны быть включены в дополнительное сообщение или сообщения.

3.2 Сообщения о вредных веществах (HS)

3.2.1 В случае фактического сброса главные сообщения «HS» должны содержать сведения по пунктам А, В, С (или D), Е, F, L, М, N, Q, R, S, Т, U, X стандартной формы сообщений с судов. В случае вероятного сброса (см. 3.4) также должен быть включен пункт Р. В пунктах Р, Q, R, Т и X должно быть указано следующее:

- Р
1. Тип нефти или точное техническое наименование вредных жидких веществ, находящихся на борту.
 2. Номер или номера по Списку ООН.

3. Категория загрязнения (А, В, С или D) для вредных жидких веществ.
 4. Наименование фирм-изготовителей веществ, если они необходимы и известны, или грузополучателя или грузоотправителя.
 5. Количество.
- Q
1. Состояние судна.
 2. Возможность перекачки груза/балласта/топлива.
- R
1. Тип нефти или точное техническое наименование вредных жидких веществ, сброшенных в море.
 2. Номер или номера по Списку ООН.
 3. Категория загрязнения (А, В, С или D) для вредных жидких веществ.
 4. Наименование фирм-изготовителей веществ, если они необходимы и известны, или грузополучателя или грузоотправителя.
 5. Оценка количества веществ.
 6. Плавают или затонули утерянные вещества.
 7. Продолжается ли потеря веществ.
 8. Причины потери веществ.
 9. Оценка перемещения сброшенных или утерянных веществ, если известно, дать характеристику течения.
 10. По возможности, оценка площади поверхности разлива.
- T
1. Фамилия, имя, адрес, номера телекса и телефона судовладельца и представителя (фрагтователь, владелец или оператор судна или их агент).
- X
1. Действия, предпринимаемые в отношении сброса и движения судна.
 2. Помощь или спасение судна, которые были затребованы или предоставлены другими судами.
 3. Капитан судна, оказывающего помощь, или спасательного судна должен сообщать о предпринимаемых или планируемых действиях.

3.2.2 После передачи вышеуказанной информации в первоначальном сообщении в дополнительном сообщении, как можно ранее и насколько это практически возможно, следует передать информацию, важную для защиты морской среды в отношении происшествия. Эта информация должна включать пункты Р, Q, R, S и X.

3.2.3 Капитан любого судна, занятого в операции по оказанию помощи или спасанию, или к которому обратились с просьбой о проведении такой операции, должен передать сообщение, насколько это практически возможно, содержащее пункты А, В, С (или D), Е, F, L, M, N, P, Q, R, S, T, U, X стандартного формата сообщений с судов. Капитан также должен информировать прибрежное государство о ходе такой операции.

3.3 Сообщения о загрязнителях моря (MP)

3.3.1 В случае фактических сбросов главные сообщения «MP» должны содержать сведения по пунктам А, В, С (или D), М, Q, R, S, T, U, X стандартной формы сообщений с судов. В случае вероятного сброса (см. 3.4) также должен быть включен пункт P. В пунктах P, Q, R, T и X должно быть указано следующее:

- P
1. Точное техническое наименование или наименования грузов.
 2. Номер или номера по Списку ООН.
 3. Класс или классы опасности ИМО.
 4. Наименование фирм-изготовителей грузов, если они известны, или грузополучателя или грузоотправителя.
 5. Типы упаковки, включая маркировку. Специально указывается, в съемном танке, либо в колесной цистерне, либо на транспортном средстве, в грузовом контейнере, либо в другом грузовом средстве, содержащем упаковки. Включите официальные регистрационные знаки и инвентарные номера, присвоенные средству.
 6. Оценка количества и вероятного состояния грузов.
- Q
1. Состояние судна, если это имеет отношение к потере груза
 2. Возможность перекачки груза/балласта/топлива.
- R
1. Точное техническое наименование или наименования грузов.
 2. Номер или номера по Списку ООН.
 3. Класс или классы опасности ИМО.
 4. Наименование фирм-изготовителей грузов, если они известны, или грузополучателя или грузоотправителя.
 5. Типы упаковки, включая маркировку. Специально указывается, в съемном танке, либо в колесной цистерне, либо на транспортном средстве, в грузовом контейнере, либо в другом грузовом средстве, содержащем упаковки. Включите официальные регистрационные знаки и инвентарные номера, присвоенные средству.
 6. Оценка количества и вероятного состояния грузов.
 7. Плавает или затонул утерянный груз.
 8. Продолжается ли потеря груза.
 9. Причины потери груза.
- T
1. Фамилия, имя, адрес, номера телекса и телефона судовладельца и представителя (фрахтователь, владелец или оператор судна или их агент).
- X
1. Действия, предпринимаемые в отношении сброса и движения судна.
 2. Помощь или спасение, которые были затребованы или предоставлены другими судами.
 3. Капитан судна, оказывающего помощь, или спасательного судна должен сообщать о предпринимаемых или планируемых действиях.

3.3.2 После передачи вышеуказанной информации в первоначальном сообщении, следует сообщить как можно более полную информацию, важную для защиты морской среды, связанную с инцидентом. Эта информация должна включать пункты P, Q, R, S и X.

3.3.3 Капитан любого судна, занятого в операции по оказанию помощи или спасанию или к которому обратились с просьбой о проведении такой операции, должен передать сообщение, насколько это практически возможно, содержащее пункты А, В, С (или D), М, Р, Q, R, S, T, U, X стандартной формы сообщений с судов. Капитан также должен информировать прибрежное государство о ходе такой операции.

3.4 Вероятность сброса

3.4.1 Вероятность сброса, возникающая при повреждении судна или его оборудования, является причиной для передачи сообщения. При вынесении заключения, имеется или нет такая вероятность и следует ли передавать сообщения, следует принять к рассмотрению следующие, среди прочих, факторы:

- .1 характер повреждения, отказа или поломки судна, механизмов или оборудования; и
- .2 состояние моря и ветра, а также интенсивность движения судов в районе во время происшествия.

3.4.2 Известно, что практически невозможно изложить точные определения всех типов инцидентов, приводящих к вероятному сбросу, вызывающему обязательство передавать сообщение. Тем не менее, как руководство общего характера, капитан должен передать сообщение в случаях:

- .1 повреждения, отказа или поломки, которые затрагивают безопасность судов; примерами таких инцидентов являются столкновение, посадка на мель, пожар, взрыв, нарушение прочности корпуса, поступление воды, смещение груза; и
- .2 отказ или поломка механизмов или оборудования, которая приводит к снижению уровня безопасности мореплавания; примерами таких инцидентов являются отказ или поломка рулевого устройства, двигательной установки, системы электроснабжения, основного судового навигационного оборудования.

ПРОТОКОЛ II
АРБИТРАЖ
(в соответствии со статьей 10 Конвенции)

Статья I

Арбитражная процедура при условии, что спорящие Стороны не примут иного решения, осуществляется в соответствии с положениями настоящего Протокола.

Статья II

1. Третейский суд создается по просьбе одной из Сторон Конвенции, адресованной другой, на основании статьи 10 настоящей Конвенции. Просьба об арбитраже должна содержать изложение существа дела с приложением подтверждающих документов.

2. Обращающаяся с просьбой Сторона сообщает Генеральному секретарю Организации о том, что она заявила просьбу о создании Суда, о других спорящих Сторонах и о статьях Конвенции или правилах, в отношении толкования или применения которых, по ее мнению, существует разногласие. Генеральный секретарь направляет эти сведения всем Сторонам.

Статья III

Третейский суд состоит из трех членов: двух арбитров, назначаемых соответственно каждой из спорящих Сторон, и третьего арбитра, который назначается по соглашению между двумя первыми арбитрами и действует в качестве Председателя Суда.

Статья IV

1. Если по истечении шестидесяти дней со дня назначения второго арбитра не будет назначен Председатель Суда, то Генеральный секретарь Организации по просьбе любой из Сторон в течение дополнительного шестидесятидневного срока назначает Председателя Суда из числа квалифицированных лиц, список которых был предварительно составлен Советом Организации.

2. Если в течение шестидесяти дней со дня получения просьбы одна из Сторон не назначит члена Суда, за назначение которого она ответственна, другая Сторона может информировать об этом непосредственно Генерального секретаря Организации, который в течение шестидесяти дней назначает Председателя Суда, выбирая его из списка, упомянутого в пункте 1 настоящей статьи.

3. Председатель Суда после своего назначения просит Сторону, которая не назначила арбитра, сделать это в том же порядке и на тех же условиях. Если Сторона не сделает требуемого назначения, Председатель Суда просит Генерального секретаря Организации произвести это назначение в порядке и на условиях, которые предусмотрены в предыдущем пункте.

4. Председатель Суда, назначенный в соответствии с положениями настоящей статьи, не должен быть лицом, имеющим или имевшим гражданство одной из заинтересованных Сторон, если только на это не даст согласия другая Сторона.

5. В случае смерти или неявки арбитра, за назначение которого ответственна одна из Сторон, эта Сторона должна его заменить в течение шестидесяти дней со дня его смерти или неявки. Если упомянутая Сторона не сделает этого, разбирательство осуществляется оставшимися арбитрами. В случае смерти или неявки Председателя Суда он заменяется в соответствии с положениями выше упомянутой статьи III, а в случае недостижения соглашения между членами Суда в течение шестидесяти дней со дня его смерти или неявки – в соответствии с положениями настоящей статьи.

Статья V

Суд может рассматривать встречные требования, непосредственно связанные с предметом спора, и принимать по ним решения.

Статья VI

Каждая Сторона несет обязательства по вознаграждению своего арбитра, связанные с Судом расходы и расходы по подготовке своего дела. Расходы по вознаграждению Председателя Суда и все общие расходы, связанные с разбирательством дела, распределяются поровну между Сторонами. Суд ведет учет всех своих расходов и представляет по ним окончательный счет.

Статья VII

Любая Сторона Конвенции, чьи интересы правового характера могут быть затронуты решением по делу, может после письменного уведомления Сторон, первоначально прибегнувших к арбитражной процедуре, присоединиться к участию в ней с согласия Суда.

Статья VIII

Каждый третейский суд, созданный в соответствии с положениями настоящего Протокола, устанавливает свои собственные правила процедуры.

Статья IX

1. Решения Суда как в отношении его правил процедуры и места заседания, так и по любому вопросу, переданному на его рассмотрение, принимаются большинством голосов его членов; отсутствие или воздержание от голосования одного из членов Суда, за назначение которых Стороны были ответственны, не может препятствовать вынесению Судом решения. В случае разделения голосов поровну голос Председателя является решающим.

2. Стороны должны содействовать работе Суда. С этой целью они в соответствии со своим законодательством и используя все имеющиеся в их распоряжении средства:

а) представляют Суду необходимые документы и сведения;

б) предоставляют Суду возможность въезда на их территорию, возможность заслушивать показания свидетелей или экспертов и посещать места происшествия.

3. Отсутствие или неявка одной из Сторон не препятствует разбирательству дела.

Статья X

1. Суд выносит решение в течение пяти месяцев со дня своего создания, если он не решит в случае необходимости продлить этот период на срок, не превышающий трех месяцев. К решению суда прилагается изложение его мотивов. Оно является окончательным и обжалованию не подлежит. Оно направляется Генеральному секретарю Организации. Стороны должны исполнить это решение без промедления.

2. Всякий спор, который может возникнуть между Сторонами относительно толкования или выполнения решения, может быть передан любой из Сторон на рассмотрение Суда, вынесшего это решение, или, если это невозможно, на рассмотрение другого Суда, создаваемого для этой цели и в том же порядке, что и первоначальный Суд.

ПРИЛОЖЕНИЕ I К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ 73/78

ПРАВИЛА ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ

ГЛАВА I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Правило 1

Определения

Для целей настоящего Приложения:

1. «Нефть» означает нефть в любом виде, включая сырую нефть, жидкое топливо, нефтесодержащие осадки, нефтяные остатки и очищенные нефтепродукты (не являющиеся нефтехимическими веществами, которые подпадают под действие положений Приложения II к настоящей Конвенции), а также включает, не ограничивая общего характера вышесказанного, вещества, перечисленные в Дополнении I к настоящему Приложению.
2. «Нефтесодержащая смесь» означает смесь с любым содержанием нефти.
3. «Нефтяное топливо» означает любую нефть, используемую в качестве топлив для главных двигателей и вспомогательных механизмов судна, на борту которого такая смесь находится.
4. «Нефтяной танкер» означает судно, построенное или приспособленное главным образом для перевозки нефти наливом в своих грузовых помещениях, и включает комбинированные грузовые суда и любой «танкер-химовоз», определение которому дано в Приложении II к настоящей Конвенции, если он перевозит в качестве груза или части груза нефть наливом.
5. «Комбинированное грузовое судно» означает судно, предназначенное для перевозки либо нефти наливом, либо твердых грузов навалом.
6. «Новое судно» означает судно:
 - a) контракт на постройку которого заключен после 31 декабря 1975 г.; или
 - b) киль которого заложен или которое находится в аналогичной стадии постройки после 30 июня 1976 г. при отсутствии контракта на его постройку; или
 - c) поставка которого осуществляется после 31 декабря 1979 г.; или
 - d) которое подверглось значительному переоборудованию:
 - (i) по контракту, заключенному после 31 декабря 1975 г.; или
 - (ii) строительные работы по которому начаты после 30 июня 1976 г. при отсутствии контракта на переоборудование; или
 - (iii) которое закончено после 31 декабря 1979 г.
7. «Существующее судно» означает судно, не являющееся новым судном.

8. а) «Значительное переоборудование» означает такое переоборудование существующего судна:
- (i) которое существенно изменяет размерения или грузовместимость судна; или
 - (ii) которое изменяет тип судна; или
 - (iii) цель которого, по мнению Администрации, заключается в значительном продлении срока службы судна; или
 - (iv) которое изменяет судно иным образом, но в такой степени, что если бы оно являлось новым судном, то подпадало бы под действие соответствующих положений настоящей Конвенции, не применимых к нему как к существующему судну.
- б) Несмотря на положения подпункта (а) настоящего пункта, переоборудование существующего нефтяного танкера дедвейтом 20000 т и более, выполняемое для того, чтобы он удовлетворял требованиям Правила 13 настоящего Приложения, не рассматривается как значительное для целей настоящего Приложения.
- с) Независимо от положений подпункта (а) настоящего пункта, переоборудование существующего нефтяного танкера в соответствии с требованиями правила 13F или 13G настоящего Приложения не считается значительным переоборудованием для целей настоящего Приложения.
9. «Ближайший берег». Выражение «от ближайшего берега» означает от исходной линии, от которой, согласно международному праву, отсчитывается территориальное море соответствующей территории, за исключением того, что для целей настоящей Конвенции выражение «от ближайшего берега» у северо-восточного побережья Австралии следует понимать как от линии, проведенной от точки на побережье Австралии
- с координатами 11° южной широты и 142°08' восточной долготы к точке 10°35' южной широты и 141°55' восточной долготы, затем к точке 10°00' южной широты и 142°00' восточной долготы, затем к точке 9°10' южной широты и 143°52' восточной долготы, затем к точке 9°00' южной широты и 144°30' восточной долготы, затем к точке 13°00' южной широты и 144°00' восточной долготы, затем к точке 15°00' южной широты и 146°00' восточной долготы, затем к точке 18°00' южной широты и 147°00' восточной долготы, затем к точке 21°00' южной широты и 153°00' восточной долготы и далее к точке на побережье Австралии с координатами 24°42' южной широты и 153°15' восточной долготы.
10. «Особый район» означает морской район, где по признанным причинам, относящимся к его океанографическим и экологическим условиям и специфике судоходства, необходимо принятие особых обязательных методов предотвращения загрязнения моря нефтью. Особыми районами являются районы, перечисленные в Правиле 10 настоящего Приложения.
11. «Мгновенная интенсивность сброса нефти» означает интенсивность сброса нефти в литрах в час в любой момент, деленную на скорость судна в узлах в тот же момент.

12. «Танк» означает закрытое помещение, образованное постоянными элементами конструкции судна и спроектированное для перевозки жидкостей наливом.
13. «Бортовой танк» означает любой танк, примыкающий к бортовой обшивке судна.
14. «Центральный танк» означает любой танк, расположенный внутри судна от продольной переборки.
15. «Отстойный грязевой танк» означает любой танк, специально предназначенный для сбора остатков из танков, промывочной воды и других нефтесодержащих смесей.
16. «Чистый балласт» означает балласт в танке, который после последней перевозки в нем нефти, был очищен таким образом, что сток из этого танка, сброшенный с неподвижного судна в чистую спокойную воду при ясной погоде, не вызывает появления видимых следов нефти на поверхности воды или на прилегающем побережье либо образования нефтесодержащих осадков или эмульсии под поверхностью воды или на прилегающем побережье. Если сброс балласта производится через одобренную Администрацией систему автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти, то показания такой системы о том, что содержание нефти в сбрасываемом стоке не превышает 15 миллионных долей, принимаются как доказательство чистоты балласта независимо от наличия видимых следов*.
17. «Изолированный балласт» означает водяной балласт, принятый в танк, который полностью отделен от нефтяной грузовой и нефтяной топливной систем и предназначен только для перевозки балласта либо балласта и грузов, не являющихся нефтью или вредными веществами, которые определены различным образом в Приложениях к настоящей Конвенции.
18. «Длина» (L) означает длину, равную 96 % полной длины судна по ватерлинии, проходящей на высоте, отмеренной от верхней кромки киля и равной 85% наименьшей теоретической высоты борта, или длину судна от носовой кромки форштевня до оси баллера руля по той же ватерлинии, если эта длина больше. На судах, спроектированных с дифферентом, ватерлиния, по которой измеряется длина, должна быть параллельна конструктивной ватерлинии. Длина (L) измеряется в метрах.
19. «Носовой и кормовой перпендикуляры» берутся на носовом и кормовом концах длины (L). Носовой перпендикуляр проходит через точку пересечения носовой кромки форштевня с плоскостью ватерлинии, по которой измеряется длина.
20. «Мидель судна» находится на середине длины (L).
21. «Ширина» (B) для судов с металлической обшивкой корпуса означает наибольшую ширину судна, измеренную на миделе до теоретических обводов шпангоутов, а для судов с обшивкой из любого другого материала до наружной поверхности обшивки корпуса. Ширина (B) измеряется в метрах.

* См. Резолюцию МЕРС 61(34), принятую 9 июля 1993 г., «Пределы визуальных наблюдений за сбросами нефти согласно Приложению I конвенции МАРПОЛ 73/78».

22. «Дедвейт» (DW) означает разность в тоннах между водоизмещением судна в воде с удельным весом 1,025 по грузовую ватерлинию, соответствующую назначенному летнему надводному борту, и водоизмещением судна порожнем.

23. «Водоизмещение судна порожнем» означает водоизмещение судна в тоннах без груза, топлива, смазочных масел, балластной воды, пресной и котельно-питательной воды в танках, расходных материалов, продовольствия, а также пассажиров и экипажа и их багажа.

24. «Проницаемость помещения» означает отношение объема помещения, который может быть заполнен водой, к полному объему данного помещения.

25. «Объемы» и «площади» на судне во всех случаях рассчитываются по теоретическим обводам.

26. Несмотря на положение пункта 6 настоящего Правила, для целей Правил 13, 13В, 13Е и пункта 4 Правила 18 настоящего Приложения «новый нефтяной танкер» означает нефтяной танкер:

- a) контракт на постройку которого заключен после 1 июня 1979 года; или
- b) киль которого заложен или который находится в подобной стадии постройки после 1 января 1980 года при отсутствии контракта на его постройку; или
- c) поставка которого осуществляется после 1 июня 1982 года; или
- d) который подвергся значительному переоборудованию:
 - i) по контракту заключенному после 1 июня 1979 года; или
 - ii) строительные работы по контракту начаты после 1 января 1980 года при отсутствии контракта на переоборудование; или
 - iii) которое закончено после 1 июня 1982 года,

за исключением того, что для нефтяных танкеров дедвейтом 70000 т и более, для целей пункта 1 правила 13 настоящего Приложения, применяется определение, содержащееся в пункте 6 настоящего правила.

27. Несмотря на положения пункта 7 настоящего правила, для целей правил 13, 13А, 13В, 13С, 13D и пунктов 5 и 6 (с) правила 18 настоящего Приложения «существующий нефтяной танкер» означает нефтяной танкер, который не является новым нефтяным танкером, определение которому дано в пункте 26 настоящего правила.

28. «Сырая нефть» означает любую жидкую смесь углеводородов, которая встречается в естественном виде в недрах земли и, независимо от того, обработана она или нет с целью облегчения ее транспортировки, включает:

- a) сырую нефть, из которой могли быть удалены некоторые фракции перегонки;
- b) сырую нефть, в которую могли быть добавлены некоторые фракции перегонки.

29. «Танкер для сырой нефти» означает нефтяной танкер, занятый в рейсе по перевозке сырой нефти.

30. «Нефтепродуктовоз» означает нефтяной танкер, занятый в рейсе по перевозке нефти, не являющейся сырой нефтью.

Правило 2

Применение

1. Положения настоящего Приложения, если особо не оговорено иное, применяются ко всем судам.

2. К конструкции и эксплуатации специально построенных и используемых для перевозки нефти наливом грузовых помещений, суммарная вместимость которых составляет 200 куб.м. и более, судов, не являющихся нефтяными танкерами, но имеющих такие помещения, также применяются требования правил 9, 10, 14, пунктов 1, 2 и 3 правила 15, правил 18, 20 и пункта 4 правила 24 настоящего Приложения для нефтяных танкеров, за исключением того, что если суммарная вместимость этих помещений меньше 1000 куб.м., то вместо пунктов 1, 2 и 3 правила 15 может применяться пункт 4 правила 15 настоящего Приложения.

3. Если груз, подпадающий под действие положений Приложения II к настоящей Конвенции, перевозится в грузовом помещении нефтяного танкера, то применяются также соответствующие требования Приложения II к настоящей Конвенции.

4. а) Любые суда на подводных крыльях, воздушной подушке и иные суда новых типов (надповерхностные, подводные и т.д.), конструктивные особенности которых исключают возможность разумного и практически целесообразного применения к ним каких-либо положений глав II и III настоящего Приложения, касающихся конструкции и оборудования, могут быть освобождены Администрацией от выполнения этих положений, если Администрация, принимая во внимание назначение таких судов, считает, что их конструкция и оборудование обеспечивают эквивалентную защиту от загрязнения нефтью.

б) Подробные сведения о любом таком освобождении, представленном Администрацией, указываются в Свидетельстве, упомянутом в правиле 5 настоящего Приложения.

в) Администрация, разрешившая любое такое освобождение, как можно скорее, но не позднее чем через девяносто дней, сообщает Организации подробные данные и причины такого освобождения, которые Организация распространяет среди Сторон Конвенции с целью информации и принятия ими соответствующих действий, если таковые потребуются.

Правило 3

Эквиваленты

1. Администрация может разрешить применение на судне любых устройств, материалов, приспособлений, аппаратов или приборов в качестве альтернативы требуемым настоящим Приложением, если такие устройства, материалы, приспособления, аппараты или приборы являются не менее эффективными, чем требуемые настоящим Приложением. Такие полномочия Администрации не распространяются на методы эксплуатации с целью осуществления управления сбросом нефти в качестве эквивалентной замены проектным и конструктивным мерам, предписанным Правилами настоящего Приложения.

2. Администрация, разрешающая применение устройств, материалов, приспособлений, аппаратуры или приборов в качестве альтернативы требуемым настоящим Приложением, сообщает подробные сведения об этом Организации для распространения среди других Сторон Конвенции с целью информации и принятия ими соответствующих действий, если таковые потребуются.

Правило 4

Освидетельствования и проверки

1. Каждый нефтяной танкер валовой вместимостью 150 рег.т и более и каждое иное судно валовой вместимостью 400 рег.т и более подлежат перечисленным ниже освидетельствованиям:

- a) первоначальному освидетельствованию перед вводом судна в эксплуатацию или перед первичной выдачей свидетельства, требуемого правилом 5 настоящего Приложения, которое включает полный осмотр конструкции, оборудования, систем, устройств, приспособлений и материалов в объеме требований, предъявляемых к судну настоящим Приложением. Это освидетельствование проводится, чтобы удостовериться, что конструкция, оборудование, системы, устройства, приспособления и материалы полностью удовлетворяют применимым к ним требованиям настоящего Приложения.
- b) периодическим освидетельствованиям через промежутки времени, установленные Администрацией, но не превышающим пяти лет такими, чтобы удостовериться, что конструкция, оборудование, системы, устройства, приспособления и материалы полностью удовлетворяют требованиям настоящего Приложения.
- c) как минимум одному промежуточному освидетельствованию в течение срока действия Свидетельства, чтобы удостовериться, что оборудование и связанные с ним насосы и системы трубопроводов, включая системы автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти, системы мойки сырой нефтью, оборудование для нефтеводяной сепарации и системы фильтрации нефти, полностью удовлетворяют применимым к ним требованиям настоящего Приложения и находятся в хорошем рабочем состоянии. В тех случаях, когда проводится только одно такое промежуточное освидетельствование в течение какого-либо срока действия Свидетельства, оно должно проводиться не ранее шести месяцев до и не позднее шести месяцев после даты, соответствующей половине срока действия Свидетельства. О таких промежуточных освидетельствованиях производится запись в Свидетельстве, выданном в соответствии с правилом 5 настоящего Приложения.

2. Администрация принимает надлежащие меры для обеспечения выполнения на судах, к которым не применяются положения пункта 1 настоящего правила, тех положений настоящего Приложения, которые к ним применимы.

3. a) Освидетельствования судов во исполнение положений настоящего Приложения осуществляются должностными лицами Администрации. Однако Администрация может поручить проведение освидетельствований назначенным для этой цели инспекторам или признанным ею организациям.

- b) Администрация устанавливает порядок проведения внеплановых проверок в течение срока действия Свидетельства. Такие проверки должны удостоверить, что судно и его оборудование во всех отношениях остаются удовлетворительными для той эксплуатации, для которой судно предназначено. Эти проверки могут проводиться либо собственными инспекционными службами Администрации, либо назначенными инспекторами, либо назначенными организациями, либо другими Сторонами по просьбе Администрации. Если Администрация в соответствии с положениями пункта 1 настоящего правила вводит обязательные ежегодные освидетельствования, то вышеупомянутые внеплановые проверки не обязательны.
- c) Администрация, назначающая инспекторов или признающая организации для проведения освидетельствований и проверок, как это предусмотрено в подпункте (a) и (b) настоящего пункта, уполномочивает любого назначенного инспектора или признанную организацию как минимум:
- i) требовать ремонта судна; и
 - ii) выполнять освидетельствования и инспекции по просьбе соответствующих властей государства порта.
- Администрация уведомляет Организацию о конкретных обязанностях и условиях полномочий, предоставляемых назначенным инспекторам для признанным организациям, для рассылки Сторонам настоящей Конвенции с целью информирования их должностных лиц.
- d) если назначенный инспектор или признанная организация устанавливает, что состояние судна или его оборудования существенно не соответствует данным Свидетельства или, что их состояние таково, что судно не пригодно для выхода в море, не представляя чрезмерной угрозы морской среде, то такой инспектор или такая организация немедленно обеспечивает принятие мер по устранению недостатков и должным образом уведомляет об этом Администрацию. Если меры по устранению недостатков не выполняются, то Свидетельство изымается и Администрация немедленно уведомляется об этом. Если же судно находится в порту другой Стороны, то об этом немедленно уведомляются также соответствующие власти государства порта. Если должностное лицо Администрации, назначенный инспектор или признанная организация уведомили компетентные власти государства порта, то правительство заинтересованного государства порта оказывает такому должностному лицу, инспектору или организации любую необходимую помощь в выполнении их обязанностей в соответствии с настоящим правилом. Когда это применимо, правительство заинтересованного государства порта принимает меры, обеспечивающие, чтобы судно не вышло в плавание до тех пор, пока оно не сможет выйти в море или покинуть порт для следования на ближайшую подходящую судоремонтную верфь, не представляя чрезмерной угрозы морской среде.
- e) в каждом случае заинтересованная Администрация полностью гарантирует полноту и тщательность освидетельствования и обеспечивает принятие необходимых мер для выполнения этого обязательства.

4. а) Состояние судна и его оборудования должно поддерживаться в соответствии с положениями настоящей Конвенции для обеспечения того, чтобы судно оставалось во всех отношениях подготовленным к выходу в море, не представляя чрезмерной угрозы морской среде.
- б) После проведения любого освидетельствования судна в соответствии с пунктом 1 настоящего правила без санкции Администрации не допускается производить никаких изменений в конструкции, оборудовании, системах, устройствах, приспособлениях или материалах, подвергшихся освидетельствованию, за исключением прямой замены такого оборудования и устройств.
- в) Каждый раз, когда с судном происходит авария или на нем обнаруживается неисправность, которая существенным образом влияет на целостность судна либо на эксплуатационную пригодность его оборудования, на которое распространяется настоящее Приложение, капитан или владелец судна при первой же возможности сообщает об этом Администрации, признанной организацией или назначенному инспектору, ответственным за выдачу соответствующего Свидетельства, которые поручают провести исследование, чтобы определить, является ли необходимым освидетельствование согласно пункту 1 настоящего правила. Если судно находится в порту другой Стороны, то капитан или владелец судна также немедленно сообщает об этом соответствующим властям государства порта, а назначенный инспектор или признанная организация должны убедиться, что такое сообщение сделано.

Правило 5

Выдача Свидетельства

1. Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью выдается каждому нефтяному танкеру валовой вместимостью 150 рег.т и более и любому иному судну валовой вместимостью 400 рег.т и более, совершающему рейсы в порты или к удаленным от берега терминалам, находящимся под юрисдикцией других Сторон Конвенции, после освидетельствования в соответствии с положениями правила 4 настоящего Приложения. К существующим судам это требование применяется через двенадцать месяцев после даты вступления в силу настоящей Конвенции.
2. Такое свидетельство выдается Администрацией либо лицом или организацией, должным образом ею уполномоченными. В каждом случае Администрация несет полную ответственность за свидетельство.

Правило 6

Выдача Свидетельства другим правительством

1. Правительство Стороны Конвенции может по просьбе Администрации принять к освидетельствованию судно и, удостоверившись, что на судне выполнены все положения настоящего Приложения, выдает или уполномочивает выдать судну Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью в соответствии с настоящим Приложением.

2. Копия Свидетельства и копия акта об освидетельствовании передаются как можно скорее Администрации, по просьбе которой осуществляется освидетельствование.
3. Выданное таким образом Свидетельство содержит запись о том, что оно выдано по просьбе Администрации, имеет такую же силу и получает такое же признание, как и Свидетельство, выданное в соответствии с правилом 5 настоящего Приложения.
4. Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью не выдается судну, которому дано право плавания под флагом государства, не являющегося Стороной Конвенции.

Правило 7

Форма Свидетельства

Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью составляется по форме, соответствующей образцу, приведенному в дополнении II к настоящему Приложению. Если используемый язык не является английским или французским то текст свидетельства должен содержать перевод на один из этих языков.

Правило 8

Срок действия Свидетельства

1. Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью выдается на срок, установленный Администрацией, но не превышающий пяти лет со дня его выдачи, при условии, что для нефтяного танкера, эксплуатируемого с выделенными танками чистого балласта в течении ограниченного срока, установленного в пункте 9 правила 13 настоящего Приложения, продолжительность действия Свидетельства не должна превышать такого установленного срока.
2. Свидетельство теряет силу, если на судне без санкции Администрации произведены существенные изменения в конструкции, оборудовании, системах, устройствах, приспособлениях или материалах, за исключением замены такого оборудования или устройств на такие же; а также если не проведены промежуточные освидетельствования, установленные Администрацией в соответствии с пунктом 1 (с) правила 4 настоящего Приложения.
3. Выданное судну Свидетельство также теряет силу при передаче судна под флаг другого государства. Новое свидетельство выдается ему лишь тогда, когда правительство, выдающее новое Свидетельство, убедится, что судно полностью отвечает требованиям пунктов 4 (а) и (b) правила 4 настоящего Приложения. В случае передачи судна между Сторонами, правительство страны, под флагом которой судну прежде было дано право плавания, если об этом в течении трех месяцев с момента передачи поступил запрос, должно передать, как можно скорее, новой Администрации копию Свидетельства, которое судно имело до его передачи, и если имеется, копию соответствующего акта освидетельствования.

Правило 8А

*Контроль государства порта за выполнением эксплуатационных требований**

1. Судно, находясь в порту или у морского терминала другой Стороны, подлежит инспектированию должностными лицами, надлежащим образом уполномоченными этой Стороной, которое касается выполнения эксплуатационных требований согласно настоящему Приложению, если имеются явные основания полагать, что капитан или экипаж не знают важнейших судовых процедур, относящихся к предотвращению загрязнения нефтью,

При обстоятельствах, приведенных в пункте 1 настоящего правила, Сторона принимает меры, обеспечивающие, чтобы судно не отошло до тех пор, пока положение дел не будет исправлено в соответствии с требованиями настоящего Приложения.

3. К настоящему правилу применяется предписанный в статье 5 настоящей Конвенции порядок проведения контроля государством порта.

4. Ничто в настоящем правиле не должно толковаться как ограничение прав и обязанностей Стороны, осуществляющей контроль за выполнением эксплуатационных требований специально предусмотренных в настоящей Конвенции.

* Процедуры контроля судов государством порта, одобренные Организацией Резолюцией А.787(19) с поправками.

ГЛАВА II

ТРЕБОВАНИЯ ПО ОГРАНИЧЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Правило 9

Ограничение сброса нефти

1. С учетом положений, предусмотренных правилами 10 и 11 настоящего Приложения и пунктом 2 настоящего Правила, запрещается любой сброс в море нефти или нефтесодержащих смесей с судов, к которым применяется настоящее Приложение, за исключением случаев, когда соблюдаются одновременно все следующие условия:

- а) с нефтяного танкера, за исключением случаев, предусмотренных в подпункте (b) данного пункта:
 - (i) танкер находится вне пределов особого района;
 - (ii) танкер находится на расстоянии более 50 морских миль от ближайшего берега;
 - (iii) танкер находится в пути;
 - (iv) мгновенная интенсивность сброса нефти не превышает 30 литров на морскую милю;
 - (v) общее количество сброшенной с существующих танкеров в море нефти не превышает 1/15000 общего количества данного вида груза, частью которого является остаток, а с новых танкеров – 1/30000 общего количества данного вида груза, частью которого является остаток;
 - (vi) на танкере находятся в действии система автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти и отстойный танк, требуемый Правилom 15 настоящего Приложения;
- б) с судна валовой вместимостью 400 рег.т и более, не являющегося нефтяным танкером, а также из льял машинных помещений нефтяного танкера, за исключением льял отделения грузовых насосов, если только стоки машинных льял не смешаны с остатками нефтяного груза:
 - (i) судно находится вне пределов особого района;
 - (ii) судно находится в пути;
 - (iii) содержание нефти в стоке без его разбавления не превышает 15 частей на миллион;
 - (iv) на судне находится в действии оборудование, требуемое Правилom 16 настоящего Приложения.

2. В отношении судна валовой вместимостью менее 400 рег.т., не являющегося нефтяным танкером и плавающего за пределами особого района, Администрация обеспечивает, чтобы оно было оборудовано, насколько это целесообразно и практически осуществимо, устройствами для хранения нефтяных остатков на борту и их сброса на приемные сооружения либо в море в соответствии с требованиями пункта 1(b) настоящего Правила.

3. Во всех случаях, когда в непосредственной близости от судна или его кильватерной струи на поверхности воды или под нею обнаружены видимые следы нефти, правительства Сторон Конвенции в пределах своих возможностей безотлагательно расследуют относя-

шиеся к данному случаю факты для установления, имело ли место нарушение положений настоящего правила или правила 10 настоящего Приложения. Расследование, в частности, должно включать сведения о ветре и состоянии моря, о пути и скорости судна, о других возможных источниках появления вблизи судна видимых следов нефти, а также о любых записях, относящихся к сбросу нефти.

4. Положения пункта 1 настоящего правила не применяются к сбросу чистого и изолированного балласта, а также к сбросу необработанных нефтесодержащих смесей, нефтесодержание которых без разбавления не превышает 15 миллионных долей, и которые не сбрасываются из льял отделения грузовых насосов и не смешаны с остатками нефтяного груза.

5. Сбрасываемый в море сток не должен содержать химических или иных веществ, количество или концентрация которых являются опасными для морской среды, а также химических или иных веществ, введенных в сток с целью обойти условия сброса, установленные в настоящем правиле.

6. Нефтяные остатки, которые не могут быть сброшены в море в соответствии с пунктами 1, 2 и 4 настоящего правила, сохраняются на борту и сбрасываются на приемные сооружения.

7. В случае судна, упомянутого в пункте 6 правила 16 настоящего Приложения, не оснащенного оборудованием, требуемым пунктами 1 или 2 правила 16 настоящего Приложения, положения подпункта (b) пункта 1 настоящего правила не применяются до 6 июля 1998 года или до даты, на которую судно оснащено таким оборудованием, в зависимости от того, какая из них является более ранней. До этой даты любой сброс из льял машинных помещений в море нефти или нефтесодержащих смесей с такого судна запрещается, за исключением случаев, когда соблюдены все следующие условия:

- a) нефтесодержащая смесь не происходит из льял отделения грузовых насосов;
- b) нефтесодержащая смесь не смешана с остатками нефтяного груза;
- c) судно находится за пределами особого района;
- d) судно находится на расстоянии более 12 морских миль от берега;
- e) судно находится в пути;
- f) содержание нефти в стоке составляет менее 100 частей на миллион; и
- g) на судне находится в действии оборудование для сепарации нефтеводяных смесей, конструкция которого одобрена Администрацией с учетом технических требований, рекомендованных Организацией.

Правило 10

Методы предотвращения загрязнения нефтью с судов при плавании в особых районах

1. Для целей настоящего Приложения особыми районами являются район Средиземного моря, район Балтийского моря, район Черного моря, район Красного моря, «Район заливов», район Аденского

залива, район Антарктики и Северо-Западные Европейские воды, которые определены следующим образом:

- a) район Средиземного моря означает собственно Средиземное море с находящимися в нем заливами и морями, ограниченный со стороны Черного моря параллелью 41° с северной широты, а на западе – меридианом $5^{\circ}36'$ западной долготы, пересекающим Гибралтарский пролив;
 - b) район Балтийского моря означает собственно Балтийское море с Ботническим и Финским заливами и с проходом в Балтийское море, ограниченный параллелью $57^{\circ}44,8'$ северной широты у мыса Скаген в проливе Скагеррак;
 - c) район Черного моря означает собственно Черное море, ограниченное со стороны Средиземного моря параллелью 41° северной широты;
 - d) район Красного моря означает собственно Красное море с Суэцким и Акабским заливами, ограниченный с юга прямой линией, проходящей между Рас-си-Ан ($12^{\circ}28,5'$ северной широты, $43^{\circ}19,6'$ восточной долготы) и Хусн-Мурад ($12^{\circ}40,4'$ северной широты, $43^{\circ}30,2'$ восточной долготы);
 - e) «Район заливов» означает морской район, расположенный к северо-западу от прямой линии, проходящей между Рас-Эль-Хадд ($22^{\circ}30'$ северной широты, $59^{\circ}48'$ восточной долготы) и Рас-Эль-Фасте ($25^{\circ}04'$ северной широты, $61^{\circ}25'$ восточной долготы).
 - f) Аденский залив означает часть Аденского залива между Красным морем и Аравийским морем, ограниченную с запада прямой линией, проходящей между Рас-си-Ан ($12^{\circ}28,5'$ северной широты, $43^{\circ}19,6'$ восточной долготы) и Хусн-Мурад ($12^{\circ}40,4'$ северной широты, $43^{\circ}30,2'$ восточной долготы), и с востока прямой линией, проходящей между Рас-Асир ($11^{\circ}50'$ северной широты, $51^{\circ}16,9'$ восточной долготы) и Рас-Фартак ($15^{\circ}35'$ северной широты, $52^{\circ}13,8'$ восточной долготы).
 - g) «район Антарктики» означает морской район южнее 60° южной широты.
 - (h) Северо-Западные Европейские воды включают Северное море и подходы к нему, Ирландское море и подходы к нему, Кельтское море, Английский канал и подходы к нему и часть Северо-Восточной Атлантики непосредственно на запад от Ирландии. Этот район ограничен линиями проходящими через следующие точки:
 - (i) $48^{\circ}27'N$ на французском берегу
 - (ii) $48^{\circ}27'N; 6^{\circ}25'W$
 - (iii) $49^{\circ}52'N; 7^{\circ}44'W$
 - (iv) $50^{\circ}30'N; 12^{\circ}W$
 - (v) $56^{\circ}30'N; 12^{\circ}W$
 - (vi) $62^{\circ}N; 3^{\circ}W$
 - (vii) $62^{\circ}N$ на норвежском берегу
 - (viii) $57^{\circ}44,8'N$ на датском и шведском берегах
2. С учетом положений Правила 11 настоящего Приложения:
- a) в особом районе запрещается любой сброс в море нефти или нефтесодержащей смеси с любого нефтяного танкера и судна

- валовой вместимостью 400 рег.т и более, не являющегося нефтяным танкером. В отношении района Антарктики любой сброс в море нефти или нефтесодержащей смеси с любого судна запрещается;
- b) в особом районе запрещается любой сброс в море нефти или нефтесодержащей смеси с судна валовой вместимостью менее 400 рег.т, не являющегося нефтяным танкером, исключая случаи, когда содержание нефти в стоке без его разбавления не превышает 15 миллионных долей.
3. a) Положения пункта 2 настоящего правила не применяются к сбросу чистого и изолированного балласта.
- b) Положения подпункта 2(а) настоящего правила не применяются к сбросу обработанных льяльных вод из машинных помещений при условии, что одновременно соблюдаются все следующие условия:
 - (i) источником льяльных вод не являются льяла отделения грузовых насосов;
 - (ii) льяльные воды не смешаны с остатками нефтяного груза;
 - (iii) судно находится в движении;
 - (iv) содержание нефти в стоке без разбавления не превышает 15 миллионных долей;
 - (v) на судне находится в действии оборудование для фильтрации нефти, удовлетворяющее пункту 5 правила 16 настоящего Приложения; и
 - (vi) система фильтрации оборудована устройством, обеспечивающим автоматическое прекращение сброса, когда содержание нефти в стоке превышает 15 миллионных долей.
4. a) Сбрасываемый в море сток не должен содержать химических или иных веществ, количество или концентрация которых являются опасными для морской среды, а также химических или иных веществ, введенных с целью обойти условия сброса, установленные в настоящем правиле.
- b) Нефтяные остатки, которые не могут быть сброшены в море в соответствии с пунктами 2 или 3 настоящего правила, сохраняются на борту или сбрасываются на приемные сооружения.
5. Ничто в настоящем правиле не запрещает судну, лишь часть пути которого проходит по особому району, производить за пределами особого района сброс в соответствии с правилом 9 настоящего Приложения.
6. Во всех случаях, когда в непосредственной близости от судна или его кильватерной струи на поверхности воды или под нею обнаружены видимые следы нефти, правительства Сторон Конвенции в пределах своих возможностей безотлагательно расследуют относящиеся к данному случаю факты для установления, имело ли место нарушение положений настоящего правила или правила 9 настоящего Приложения. Расследование, в частности, должно включать сведения о ветре и состоянии моря, о пути и скорости судна, о других возможных источниках появления вблизи судна видимых следов нефти, а также о любых записях, относящихся к сбросу нефти.

7. Приемные сооружения в особых районах:

- а) районы Средиземного, Черного и Балтийского морей:
- (i) правительство каждой Стороны Конвенции, береговая линия которой прилегает к одному из этих районов, обязуется обеспечить, чтобы не позднее 1 января 1977 года во всех нефтеналивных терминалах и ремонтных портах, находящихся в пределах особого района, были предусмотрены сооружения, достаточные для приема и обработки всего грязного балласта и промывочной воды из танков нефтяных танкеров. Кроме того, во всех портах в пределах особого района предусматриваются приемные сооружения, достаточные для приема от всех судов других остатков и нефтесодержащих смесей. Такие сооружения должны иметь пропускную способность достаточную для удовлетворения нужд пользующихся ими судов и не приводящую к их чрезмерному простоя;
 - (ii) правительство каждой Стороны Конвенции, обладающей юрисдикцией над входами в морские пути с небольшими глубинами, которые могут потребовать уменьшения осадки судна путем слива балласта, обязуются предусмотреть сооружения, упомянутые в подпункте (а)(i) данного пункта, с оговоркой, что суда, которым необходимо сдать нефтяные остатки или грязный балласт, могут претерпеть некоторую задержку;
 - (iii) в период между вступлением в силу настоящей Конвенции (если это произойдет ранее 1 января 1977 г.) и 1 января 1977 г. суда при плавании в особых районах выполняют требования Правила 9 настоящего Приложения. Однако правительства Сторон Конвенции, береговая линия которых прилегает к какому-либо особому району, упомянутому в данном подпункте, могут установить дату, предшествующую 1 января 1977 г., но следующую за датой вступления в силу настоящей Конвенции, начиная с которой требования настоящего правила в отношении упомянутых районов вступают в действие, если:
 - 1) к установленной дате будут предусмотрены все необходимые приемные сооружения; и
 - 2) заинтересованные Стороны уведомляет Организацию об установленной дате не менее чем за шесть месяцев до ее наступления для извещения других Сторон;
 - (iv) начиная с 1 января 1977 г. или предшествующей 1 января 1977 г. даты, установленной в соответствии с подпунктом (а)(iii) данного пункта, каждая Сторона уведомляет Организацию для извещения заинтересованных Договаривающихся правительств о всех предполагаемых случаях несоответствия сооружений установленным требованиям;
- б) район Красного моря, «Район заливов», район Аденского залива и Северо-Западные Европейские воды:
- (i) Правительство каждой Стороны, береговая линия которой прилегает к этим особым районам, обязуется обеспечить, чтобы во всех нефтеналивных терминалах и портах ремонта судов, расположенных в этих особых районах, как можно скорее были предусмотрены сооружения, достаточные

для приема и обработки всего грязного балласта и промывочной воды из танков танкеров. Кроме того, во всех портах в пределах особого района предусматриваются приемные сооружения, достаточные для приема от всех судов других остатков и нефтесодержащих смесей. Такие сооружения должны иметь пропускную способность, достаточную для удовлетворения нужд пользующихся ими судов и не приводящую к их чрезмерному простоям.

- (ii) правительство каждой Стороны Конвенции, обладающей юрисдикцией над входами в морские пути с небольшими глубинами, которые могут потребовать уменьшения осадки судна путем слива балласта, обязуется обеспечить сооружения, упомянутые в подпункте (b)(i) данного пункта, с оговоркой, что суда, которым необходимо сдать нефтяные остатки или грязный балласт, могут претерпеть некоторую задержку;
- (iii) каждая заинтересованная Сторона уведомляет Организацию о мерах, принятых во исполнение положений подпунктов (b)(i) и (b)(ii) данного пункта. После получения достаточного числа уведомлений Организация устанавливает дату, начиная с которой требования настоящего правила вступают в действие в отношении данного особого района. Организация уведомляет все Стороны о такой дате не менее чем за двенадцать месяцев до ее наступления;
- (iv) в период между вступлением в силу настоящей Конвенции и такой датой суда, находясь в особых районах, выполняют требования правила 9 настоящего Приложения;
- (v) после такой даты нефтяные танкера, которые грузятся в портах тех особых районов, где еще пока отсутствуют такие приемные сооружения, также полностью выполняют требования настоящего правила. Однако нефтяные танкера, заходящие в такие особые районы с целью погрузки, должны сделать все возможное, чтобы входить в район, имея на борту только чистый балласт;
- (vi) после даты, начиная с которой вступают в действие требования в отношении особого района, каждая Сторона уведомляет Организацию для извещения заинтересованных Сторон о всех случаях предполагаемого несоответствия сооружений установленным требованиям;
- (vii) по меньшей мере те приемные сооружения, которые предусмотрены правилом 12 настоящего Приложения, должны быть обеспечены к 1 января 1977 г. или через год после вступления в силу настоящей Конвенции в зависимости от того, какая дата наступит позднее.

8. Несмотря на пункт 7 настоящего правила, к району Антарктики применяются следующие правила:

- а) правительство каждой Стороны Конвенции, из портов которой суда уходят в рейс в район Антарктики или в порты которой суда прибывают из района Антарктики, обязуется обеспечить, как только это будет практически возможно, предоставление соответствующих сооружений для приема всех нефтесодержащих осадков, грязного балласта, промы-

вочной воды из танков, а также других нефтесодержащих остатков и смесей для удовлетворения нужд пользующихся ими судов и не приводя к их чрезмерному простоя;

- b) правительство каждой Стороны Конвенции обеспечивает, чтобы все суда, имеющие право плавания под ее флагом, до входа в район Антарктики были оборудованы танком или танками достаточной вместимости для сохранения всех нефтесодержащих осадков, грязного балласта, промывочной воды из танков, а также других нефтесодержащих остатков и смесей при плавании в этом районе и имели договоренности о сдаче таких нефтесодержащих остатков на приемное сооружение после выхода из этого района.

Правило 11

Исключения

Правила 9 и 10 настоящего Приложения не применяются:

- a) к сбросу в море нефти или нефтесодержащей смеси в целях обеспечения безопасности судна или спасения человеческой жизни на море; или
- b) к сбросу в море нефти или нефтесодержащей смеси в результате повреждения судна или его оборудования:
 - (i) при условии, что после получения повреждения или обнаружения сброса были приняты все разумные предупредительные меры для предотвращения или сведения к минимуму такого сброса; и
 - (ii) за исключением случаев, когда судовладелец или капитан действовали либо с намерением причинить повреждение судну, либо безответственно и понимая, что это может привести к повреждению; или
- c) к сбросу в море веществ, содержащих нефть и одобренных Администрацией, которые используются для борьбы с особыми случаями загрязнения моря с целью сведения к минимуму ущерба от загрязнения. Любой подобный сброс подлежит одобрению всяким правительством, в чьей юрисдикции находится район, в котором предполагается осуществить такой сброс.

Правило 12

Приемные сооружения

1. С учетом положений правила 10 настоящего Приложения, на нефтеналивных терминалах, в портах ремонта судов и других портах, в которых суда должны сдавать нефтяные остатки, правительство каждой Стороны обязуется предусмотреть сооружения для приема таких остатков и нефтесодержащих смесей, остающихся на нефтяных танкерах и других судах, достаточные для удовлетворения потребностей пользующихся ими судов, не приводя к чрезмерному простоя этих судов.
2. Приемные сооружения в соответствии с пунктом 1 настоящего правила предусматриваются:
 - a) во всех портах и на терминалах, где производится погрузка сырой нефти на нефтяные танкера и куда такие танкера прибывают, совершив непосредственно перед прибытием бал-

ластный рейс продолжительностью не более чем 72 часа или не более, чем 1200 морских миль;

- b) во всех портах и на терминалах, где производится погрузка нефти, не являющейся сырой нефтью, в количестве, превышающем в среднем 1000 метрических тонн в сутки;
- c) во всех портах, имеющих судоремонтные верфи или сооружения для очистки танков;
- d) во всех портах и на терминалах, обрабатывающих суда, оборудованные требуемыми правилом 17 настоящего Приложения танками для нефтесодержащих осадков;
- e) во всех портах для приема нефтесодержащих льяльных вод и других остатков, которые не могут быть сброшены в соответствии с правилом 9 настоящего Приложения;
- f) во всех портах погрузки массовых грузов для приема от комбинированных грузовых судов нефтяных остатков, которые не могут быть сброшены в соответствии с правилом 9 настоящего Приложения.

3. Пропускная способность приемных сооружений должна быть следующей:

- a) терминалы для погрузки сырой нефти обеспечиваются приемными сооружениями, достаточными для приема нефти и нефтесодержащих смесей, которые не могут быть сброшены в соответствии с положениями подпункта 1(a) правила 9 настоящего Приложения, со всех нефтяных танкеров, совершивших рейсы, упомянутые в подпункте 2(a) настоящего правила;
- b) порты и терминалы погрузки, упомянутые в подпункте 2(b) настоящего правила, обеспечиваются приемными сооружениями, достаточными для приема нефти и нефтесодержащих смесей, которые не могут быть сброшены в соответствии с положениями подпункта 1(a) правила 9 настоящего Приложения, с нефтяных танкеров, принимающих наливом груз нефти, не являющейся сырой нефтью;
- c) все порты, имеющие судоремонтные верфи или сооружения для очистки танков, обеспечиваются приемными сооружениями, достаточными для приема всех остатков, сохраненных на борту судна согласно правилу 17 настоящего приложения, со всех судов, заход которых обоснованно ожидается в эти порты и на терминалы;
- d) все сооружения, которыми в соответствии с подпунктом 2(d) настоящего правила обеспечиваются порты и терминалы, должны быть достаточными для приема всех остатков, сохраненных на борту в соответствии с правилом 17 настоящего Приложения, от всех судов, которые по обоснованным расчетам могут прибыть в такие порты и к таким терминалам;
- e) все сооружения, которыми в соответствии с настоящим правилом обеспечиваются порты и терминалы, должны быть достаточными для приема нефтесодержащих льяльных вод и других остатков, которые не могут быть сброшены в соответствии с правилом 9 настоящего Приложения;
- f) сооружения, которыми обеспечиваются порты погрузки массовых грузов, оборудуются с учетом особенностей, которые свойственны комбинированным грузовым судам.

4. Приемные сооружения, предусмотренные пунктами 2 и 3 настоящего правила, вводятся в эксплуатацию не позднее одного года со дня вступления в силу настоящей Конвенции или с 1 января 1977 г. в зависимости от того, какая дата наступит позднее.

5. Каждая Сторона уведомляет Организацию для извещения заинтересованных Сторон о всех случаях предполагаемого несоответствия предусмотренных настоящим правилом сооружений установленным требованиям.

Правило 13

Танки изолированного балласта, танки, предназначенные для чистого балласта и мойка сырой нефтью

С учетом положений правил 13С и 13D настоящего Приложения нефтяные танкера должны соответствовать требованиям настоящего правила.

Новые нефтяные танкера дедвейтом 20000 т и более

1. На каждом новом танкере для сырой нефти дедвейтом 20000 т и более и каждом новом нефтепродуктовозе дедвейтом 30000 т и более предусматриваются танки изолированного балласта и выполняются требования пунктов 2, 3 и 4 или пункта 5, если он применим, настоящего правила.

2. Вместимость танков изолированного балласта определяется из условия обеспечения безопасного плавания судна в балластных рейсах без необходимости использования грузовых танков для принятия водяного балласта, за исключением случаев, предусмотренных пунктами 3 и 4 настоящего правила. Однако, во всех случаях вместимость танков изолированного балласта должна быть по меньшей мере такой, чтобы при любом варианте балластировки на любом участке рейса, включая вариант, состоящий из водоизмещения судна порожнем плюс только изолированный балласт, осадка и дифферент судна удовлетворяли одновременно следующим условиям:

а) теоретическая осадка на миделе (d_m) (без учета деформации судна) не менее, м,

$$d_m = 2,0 + 0,02L ;$$

б) осадки на носовом и кормовом перпендикулярах соответствуют осадке на миделе d_m , определенной в соответствии с подпунктом (а) настоящего пункта, при этом дифферент на корму не более $0,015L$;

с) в любом случае осадка на кормовом перпендикуляре не менее той, которая необходима для полного погружения винта (винтов).

3. Во всех случаях водяной балласт не принимается в грузовые танки, за исключением:

а) тех редких рейсов, когда погодные условия настолько тяжелы, что, по мнению капитана, необходимо иметь в грузовых танках дополнительный водяной балласт для обеспечения безопасности судна; и

б) исключительных случаев, когда особый характер эксплуатации нефтяного танкера делает необходимым принять водяной балласт в количестве, превышающем требуемое в соответствии с пунктом 2 настоящего правила, при условии, что

такая эксплуатация нефтяного танкера подпадает под категорию исключительных случаев, установленных Организацией.

Такой дополнительный водяной балласт обрабатывается и сбрасывается согласно правилу 9 настоящего Приложения и в соответствии с требованиями правила 15 настоящего Приложения. Соответствующая запись об этом производится в Журнале нефтяных операций, упомянутом в правиле 20 настоящего Приложения.

4. На новых танкерах для сырой нефти дополнительный балласт, допускаемый пунктом 3 настоящего правила, принимается в грузовые танки только в том случае, если эти танки были промыты сырой нефтью в соответствии с правилом 13В настоящего Приложения до отхода из порта или терминала выгрузки нефти.

5. Несмотря на положения пункта 2 настоящего правила количество и размещение изолированного балласта на нефтяных танкерах длиной менее 150 м должно удовлетворять требованиям Администрации.

6. Каждый новый танкер для сырой нефти дедвейтом 20000 т и более оборудуется системой мойки грузовых танков сырой нефтью. Администрация обязуется обеспечить, чтобы эта система полностью удовлетворяла требованиям правила 13В настоящего Приложения либо не позднее одного года после того, как танкер впервые был использован для перевозки сырой нефти, либо к концу третьего рейса по перевозке сырой нефти, пригодной для мойки сырой нефтью, в зависимости от того, какая дата наступит позднее. Если такой нефтяной танкер перевозит сырую нефть, непригодную для мойки танков, то на нем применяется система в соответствии с требованиями правила 13В.

Существующие танкера для сырой нефти дедвейтом 40000 т и более

7. С учетом положений пунктов 8 и 9 настоящего правила начиная со дня вступления в силу настоящей Конвенции, на каждом существующем танкере для сырой нефти дедвейтом 40000 т и более предусматриваются танки изолированного балласта и выполняются требования пунктов 2 и 3 настоящего правила.

8. Существующие танкера для сырой нефти, указанные в пункте 7 настоящего правила, вместо танков изолированного балласта могут применять метод очистки грузовых танков путем мойки сырой нефтью в соответствии с правилом 13В настоящего Приложения, если только танкер для сырой нефти не предназначен для перевозки сырой нефти, непригодной для мойки танков.

9. Существующие танкера для сырой нефти, указанные в пунктах 7 и 8 настоящего правила, вместо танков изолированного балласта или применения метода мойки сырой нефтью для очистки грузовых танков могут эксплуатироваться с танками, выделенными для чистого балласта в соответствии с положениями правила 13А настоящего Приложения в течение следующих сроков:

- а) танкера для сырой нефти дедвейтом 70000 т и более в течение двух лет, считая со дня вступления в силу настоящей Конвенции; и
- б) танкера для сырой нефти дедвейтом 40000 т и более, но менее 70000 т — в течение четырех лет, считая со дня вступления в силу настоящей Конвенции.

Существующие нефтепродуктово­зы дедвейтом 40000 т и более

10. Начиная со дня вступления в силу настоящей Конвенции, на каждом существующем нефтепродукто­возе дедвейтом 40000 т и более предусматриваются танки изолированного балласта и выполняются требования пунктов 2 и 3 настоящего правила либо, в качестве альтернативы, применяются выделенные для чистого балласта танки в соответствии с положениями правила 13А настоящего Приложения.

Нефтяной танкер, рассматриваемый как танкер с изолированным балластом

11. Любой нефтяной танкер, к которому не применяются требования об оборудовании его танками изолированного балласта в соответствии с пунктами 1, 7 или 10 настоящего правила, может, однако, рассматриваться как танкер с изолированным балластом при условии, что он удовлетворяет требованиям пунктов 2 и 3 или пункта 5, если он применим, настоящего правила.

Правило 13А

Требования к нефтяным танкерам с танками, выделенными для чистого балласта

1. На нефтяном танкере, эксплуатируемом с выделенными для чистого балласта танками в соответствии с положениями пунктов 9 или 10 правила 13 настоящего Приложения, вместимость танков, выделенных только под чистый балласт, определение которому дано в пункте 16 правила 1 настоящего Приложения, должна быть достаточной для удовлетворения требованиям пунктов 2 и 3 правила 13 настоящего Приложения.

2. Устройство и методы эксплуатации выделенных для чистого балласта танков должны удовлетворять требованиям, установленным Администрацией. Эти требования должны содержать по меньшей мере все положения Технических требований к нефтяным танкерам с танками, выделенными для чистого балласта, принятых Международной конференцией по безопасности танкеров и предотвращению загрязнения 1978 г. резолюцией 14, со всеми изменениями, которые могут быть внесены Организацией*.

3. Для обеспечения контроля за содержанием нефти в сбрасываемом водяном балласте нефтяной танкер, эксплуатируемый с танками, выделенными для чистого балласта, оборудуется прибором для измерения содержания нефти, одобренным Администрацией на основе технических требований, рекомендованных Организацией**. Прибор для измерения содержания нефти устанавливается на судне не позднее первого запланированного посещения танкером судоверфи, последовавшего после вступления в силу настоящей Конвенции. До установки прибора для измерения содержания нефти при сбросе балласта из выделенных танков следует убедиться непосредственно перед сбросом, что загрязнения балласта нефтью не произошло.

* См. Пересмотренные спецификации для нефтяных танкеров с танками выделенными для чистого балласта, принятые Организацией резолюцией А.495(ХII).

** См. Рекомендации по международным техническим требованиям к эксплуатационным характеристикам и испытаниям оборудования для сепарации водонефтяных смесей и приборов для определения содержания нефти, принятую Организацией резолюцией А.393(Х).

4. Каждый нефтяной танкер, эксплуатируемый с выделенными для чистого балласта танками, обеспечивается «Руководством по эксплуатации выделенных для чистого балласта танков»* с подробным описанием системы и эксплуатационной технологии. Такое Руководство должно удовлетворять требованиям Администрации и содержать всю информацию, изложенную в технических требованиях, упомянутых в пункте 2 настоящего правила. Если система выделенных для чистого балласта танков подверглась изменению, то соответственно пересматривается Руководство по эксплуатации.

Правило 13В

Требования к мойке сырой нефтью

1. Каждая система мойки сырой нефтью, требуемая в соответствии с пунктами 6 и 8 правила 13 настоящего Приложения, должна соответствовать требованиям настоящего правила.

2. Система мойки сырой нефтью и связанные с ней оборудование и устройства выполняются в соответствии с требованиями, установленными Администрацией. Эти требования должны содержать по меньшей мере все положения «Технических требований к конструкции, эксплуатации и проверке систем мойки сырой нефтью», принятых резолюцией 15 Международной конференции по безопасности танкеров и предотвращению загрязнения моря 1978 года, со всеми изменениями, которые могут быть внесены Организацией**.

3. Каждый грузовой танк и каждый отстойный танк оборудуется системой инертных газов в соответствии с соответствующими правилами Главы II-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, измененной и дополненной Протоколом 1978 года к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, со всеми поправками, которые могут быть сделаны в будущем.

4. В случае необходимости принятия балласта в грузовые танки, перед каждым балластным рейсом промывается сырой нефтью достаточное количество грузовых танков, для того чтобы в зависимости от характера совершаемых рейсов и ожидаемых погодных условий водяной балласт принимался только в грузовые танки, предварительно промытые сырой нефтью.

5. Каждый нефтяной танкер, эксплуатируемый с системой мойки сырой нефтью, обеспечивается «Руководством по оборудованию и эксплуатации»*** с детализацией системы и оборудования и с подробным описанием эксплуатационных процедур. Такое Руководство должно удовлетворять требованиям Администрации и содержать всю информацию, изложенную в технических требованиях, упомянутых в пункте 2 настоящего Правила. Если система мойки сырой нефтью подверглась изменению, то, соответственно, пересматривается Руководство по оборудованию и эксплуатации.

* См. типовую форму Руководства в резолюции А.495(XII).

** См. Пересмотренные спецификации по конструкции, эксплуатации и контролю систем мойки сырой нефтью, принятые Организацией резолюцией А.446(XI) и измененные Организацией резолюцией А.496(XII).

*** См. Типовую форму руководства по оборудованию и эксплуатации систем мойки сырой нефтью, одобренную Комитетом по защите морской среды Организации резолюцией МЕРС.3(XII).

Правило 13С

Существующие танкера, занятые в специальных рейсах

1. С учетом положений пункта 2 настоящего правила, пункты 7–10 правила 13 настоящего Приложения не применяются к существующим нефтяным танкерам, занятым только в специальных рейсах между:

- a) портами или терминалами одного государства-Стороны настоящей Конвенции; или
- b) портами или терминалами государств-Сторон настоящей Конвенции, если:
 - (i) рейс совершается полностью в пределах особого района, определение которому дано в пункте 1 правила 10 настоящего Приложения; или
 - (ii) рейс совершается полностью в других границах, установленных Организацией.

2. Положения пункта 1 настоящего правила применяются только в тех случаях, когда в портах или терминалах, где производится погрузка для таких рейсов, предусмотрены приемные сооружения, достаточные для приема и обработки всего балласта и промывочных вод с нефтяных танкеров, пользующихся ими и одновременно выполняются все следующие условия:

- a) с учетом исключений, предусмотренных правилом 11 настоящего Приложения, весь водяной балласт, включая чистый водяной балласт, и остатки промывочных вод сохраняются на борту и сдаются в приемные сооружения, а соответствующая запись об этом в Журнале нефтяных операций, упомянутом в правиле 20 настоящего Приложения, подтверждается компетентными властями Государства порта;
- b) достигнуто соглашение между Администрацией и правительствами Государств портов, упомянутых в подпункте 1(a) или 1(b) настоящего правила, относительно использования существующего нефтяного танкера в специальном рейсе;
- c) достаточность приемных сооружений согласно соответствующим положениям настоящего Приложения в вышеупомянутых портах или терминалах для целей настоящего правила подтверждена правительствами государств-Сторон настоящей Конвенции, на территории которых расположены такие порты или терминалы; и
- d) Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью содержит запись о том, что нефтяной танкер занят только в таких специальных рейсах.

Правило 13D

Существующие нефтяные танкера со специальной балластировкой

1. Если существующий нефтяной танкер имеет такую конструкцию или эксплуатируется таким образом, что, не прибегая к использованию водяного балласта, он всегда удовлетворяет требованиям по осадке и дифференту, изложенным в пункте 2 правила 13 настоящего Приложения, то он считается удовлетворяющим требованиям

по танкам изолированного балласта, указанным в пункте 7 правила 13 настоящего Приложения, при условии одновременного выполнения всех следующих условий:

- a) методы эксплуатации и система балластировки одобрены Администрацией;
- b) достигнуто соглашение между Администрацией и имеющими к этому отношение правительствами государств портов – Сторон настоящей Конвенции, если выполнение требований по осадке и дифференту достигается с помощью эксплуатационных методов; и
- c) Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью содержит запись о том, что нефтяной танкер эксплуатируется со специальной системой балластировки.

2. Во всех случаях водяной балласт не принимается в грузовые танки, за исключением тех редких рейсов, когда погодные условия настолько тяжелы, что, по мнению капитана, необходимо иметь в грузовых танках дополнительный водяной балласт для обеспечения безопасности судна. Такой дополнительный водяной балласт обрабатывается и сбрасывается согласно правилу 9 и в соответствии с требованиями правила 15 настоящего Приложения. Соответствующая запись об этом производится в Журнале нефтяных операций, упомянутом в правиле 20 настоящего Приложения.

3. Администрация, внесшая в Свидетельство запись в соответствии с подпунктом 1(c) настоящего правила, сообщает Организации подробности этого для распространения среди Сторон настоящей Конвенции.

Правило 13Е

Защитное расположение танков изолированного балласта

1. На каждом новом танкере для сырой нефти дедвейтом 20000 т и более и на каждом новом нефтепродуктовозе дедвейтом 30000 т и более танки изолированного балласта, необходимые для обеспечения вместимости, удовлетворяющей требованиям правила 13 настоящего Приложения, и расположенные в пределах длины грузовых танков, выполняются в соответствии с требованиями пунктов 2, 3, и 4 настоящего правила для обеспечения защиты от вылива нефти в случае посадки на грунт или столкновения.

2. Танки изолированного балласта и пространства, не являющиеся нефтяными танками, расположенные в пределах длины грузовых танков (L_i), выполняются таким образом, чтобы удовлетворять следующему требованию:

$$\sum PA_c + \sum PA_s \geq J [L_i (B + 2D)],$$

где: PA_c – площадь проекции бортовой обшивки каждого танка изолированного балласта или пространства, не являющегося нефтяным танком на диаметрально плоскость, кв.м;

PA_s – площадь проекции днищевой обшивки каждого такого танка или пространства, не являющегося нефтяным танком, на основную площадь, кв.м;

- L_t — длина между носовой и кормовой границами грузовых танков, м;
- B — наибольшая ширина судна, как она определена в пункте 21 правила 1 настоящего Приложения, м;
- D — теоретическая высота борта, измеренная на миделе по вертикали от верхней кромки киля до верхней кромки бимса открытой палубы у борта, м. На судах, имеющих закругленное соединение палубы с бортом, теоретическая высота борта измеряется до точки пересечения продолженных теоретических линий палубы и бортовой обшивки, как если бы это соединение было угловым;
- J — коэффициент, равный:
 0,45 — для нефтяных танкеров дедвейтом 20000 т;
 0,30 — для нефтяных танкеров дедвейтом 200000 т и более с учетом положений пункта 3 настоящего правила.
 Для промежуточных значений дедвейта величина коэффициента J определяется линейной интерполяцией.

Приведенные в настоящем пункте обозначения при использовании их в настоящем правиле имеют значения, определенные настоящим пунктом.

3. Для танкеров дедвейтом 200000 т и более величина коэффициента J может быть уменьшена до:

$$J_{\text{уменьшенный}} = \left[J - \left(a - \frac{O_c + O_s}{4O_A} \right) \right] \quad \text{или } 0,2, \text{ в зависимости от того, что больше,}$$

- где $a =$
 0,25 для нефтяных танкеров дедвейтом 200000 т;
 0,40 для нефтяных танкеров дедвейтом 300000 т;
 0,50 для нефтяных танкеров дедвейтом 420000 т и более.
 Для промежуточных значений дедвейта величина коэффициента (a) определяется линейной интерполяцией;
- O_c — величина, определяемая согласно подпункту 1а) правила 23 настоящего Приложения;
- O_s — величина, определяемая согласно подпункту 1б) правила 23 настоящего Приложения;
- O_A — величина допускаемого вылива нефти, установленного пунктом 2 правила 24 настоящего Приложения.

4. При определении площадей PA_c и PA_s для танков изолированного балласта и пространств, не являющихся нефтяными танками, учитывается следующее:

- минимальная ширина каждого бортового танка или отсека, простирающегося по всей высоте борта судна либо от палубы до верхней кромки двойного дна, должна быть не менее 2 м. Эта ширина измеряется от борта внутрь судна под прямым углом к диаметральной плоскости. Если предусматривается меньшая ширина, то такой бортовой танк или отсек не учитывается при вычислении защитной площади PA_c ; и
- минимальная высота каждого междудонного танка или отсека должна составлять $B/15$ или 2 м в зависимости от того, что меньше. Если предусматривается меньшая высота, то такой междудонный танк или отсек не учитывается при вычислении защитной площади PA_s .

Минимальная ширина и высота бортовых и междудонных танков измеряется вне района льял и, в случае определения наименьшей ширины, вне района какого-либо закругленного соединения палубы с бортом.

Правило 13F

Предотвращение загрязнения нефтью в случае столкновения или посадки на мель

1. Настоящее правило применяется к нефтяным танкерам дедвейтом 600 т и более:

- a) контракт на постройку которых заключен 6 июля 1993 года или после этой даты; либо
- b) в случае отсутствия контракта на постройку, кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки 6 января 1994 года или после этой даты; либо
- c) поставка которых осуществлена 6 июля 1996 года или после этой даты; либо
- d) которые были подвергнуты значительному переоборудованию:
 - i) в отношении которого контракт заключен после 6 июля 1993 года; или
 - ii) в случае отсутствия контракта — строительные работы в отношении которого начаты после 6 января 1994 года; или
 - iii) которое завершено после 6 июля 1996 года.

2. Каждый нефтяной танкер дедвейтом 5000 т и более должен:

- a) вместо применимых положений правила 13E отвечать требованиям пункта 3, если он не подпадает под действие положений пунктов 4 и 5; и
- b) отвечать, если применимо, требованиям пункта 6.

3. Грузовые танки по всей длине должны быть защищены балластными танками или отсеками, не являющимися грузовыми или топливными танками, следующим образом:

- a) Бортовые танки или отсеки

Бортовые танки или отсеки должны простираться либо на всю высоту борта судна или от настила второго дна до самой верхней палубы, не принимая во внимание скругленное соединение палубы с бортом, где оно имеется. Они должны быть устроены так, чтобы грузовые танки располагались внутрь от теоретической линии наружной обшивки борта на расстоянии не менее, чем расстояние w , которое, как показано на рисунке 1, измеряется под прямым углом к обшивке в любом поперечном сечении судна, как указано ниже:

$$w = 0,5 + \frac{DW}{20000} \text{ (м) или}$$

$w = 2,0$ м, в зависимости от того, что меньше.

Минимальная величина $w = 1,0$ м.

- b) Танки или отсеки двойного дна

В любом поперечном сечении высота каждого танка или отсека двойного дна должна быть такой, чтобы расстояние h между дном грузовых танков и теоретической линией днище-

вой обшивки, измеренное под прямым углом к днищевой обшивке, как показано на рис.1, составляет не менее величины, указанной ниже:

$$h = B/15 \text{ (м) или}$$

$h = 2,0 \text{ м}$, в зависимости от того, что меньше.

Минимальная величина $h = 1,0 \text{ м}$.

- с) Район закругления скулы или места без четко обозначенного закругления скулы.

Когда расстояния h и w различны, расстояние w является предпочтительным на уровнях, превышающих $1,5 h$ над основной линией, как показано на рис. 1.

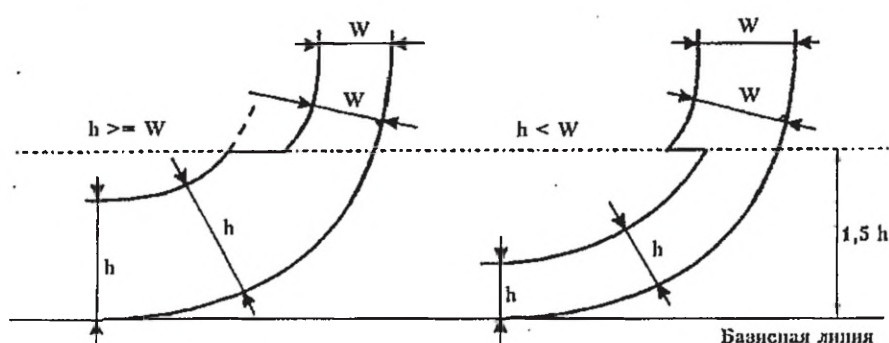


Рис. 1 Границы грузового танка для целей пункта 3

- d) Общая вместимость балластных танков.

На танкерах дедвейтом 20000 т и более для перевозки сырой нефти и на танкерах дедвейтом 30000 т и более для перевозки нефтепродуктов общая вместимость бортовых танков, танков двойного дна, форпиковых танков и ахтерпиковых танков составляет не менее вместимости танков изолированного балласта, необходимой для соответствия требованиям правила 13. Бортовые танки или отсеки и танки двойного дна, используемые в соответствии с требованиями правила 13, располагаются настолько равномерно, насколько это практически осуществимо, по длине грузовых танков. Дополнительные емкости изолированного балласта, предусмотренные для уменьшения напряжения от общего изгиба корпуса судна, дифферента и т.п., могут располагаться в любом месте судна.

- е) Приемные колодцы в грузовых танках.
 Приемные колодцы в грузовых танках могут проникать в двойное дно ниже границы, обозначенной расстоянием h , при условии, что такие колодцы настолько малы, насколько это практически осуществимо, и расстояние между дном колодца и днищевой обшивкой составляет не менее $0,5 h$.
- ф) Балластные и грузовые трубопроводы.
 Балластные и другие трубопроводы, такие как измерительные и вентиляционные трубопроводы к балластным танкам, не проходят через грузовые танки. Грузовые и подобные трубопроводы к грузовым танкам не проходят через балластные танки. Освобождение от этого требования может предоставляться в отношении коротких участков трубопроводов при условии, что они являются полностью сварными или равноценными по конструкции.
4. а) Танки или отсеки двойного дна, требуемые пунктом 3(б), могут не предусматриваться при условии, что конструкция танкера такова, что давление груза и паров на днищевую обшивку, образующую единственный барьер между грузом и морской водой, не превышает внешнего гидростатического давления, как это выражено следующей формулой:

$$f \times h_c \times \rho_c \times g + 100 \Delta p \leq d_n \times \rho_s \times g$$

- где: h_c — высота груза, находящегося в соприкосновении с днищевой обшивкой, м;
 ρ_c — максимальная плотность груза, т/м³;
 d_n — минимальная эксплуатационная осадка для любых условий загрузки, м;
 ρ_s — плотность морской воды, т/м³;
 Δp — максимальное установочное давление дыхательного/вакуумного клапана газовыпускной системы, предусмотренного для грузового танка, бары;
 f — коэффициент безопасности = 1,1;
 g — стандартное ускорение свободного падения (9,81 м/с²).
- б) Любая горизонтальная переборка, необходимая для выполнения вышеуказанных требований, располагается на высоте не менее $V/6$ или 6 метров, в зависимости от того, что меньше, но не более $0,6D$, над основной линией, где D — теоретическая высота борта на миделе.
- с) Расположение бортовых танков или отсеков соответствует указанному в пункте 3(а), за исключением того, что ниже уровня $1,5 h$ над основной линией, где величина h соответствует указанной в пункте 3(б), граница грузового танка может быть вертикальной вплоть до днищевой обшивки, как показано на рисунке 2.

5. В качестве альтернативы требованиям, предписанным в пункте 3, могут также допускаться другие методы проектирования и постройки нефтяных танкеров при условии, что такие методы обеспечивают, по меньшей мере, такой же уровень защиты от загрязнения нефтью в случае столкновения или посадки на мель и одобрены в принципе

Комитетом по защите морской среды на основании руководства, разработанного Организацией.

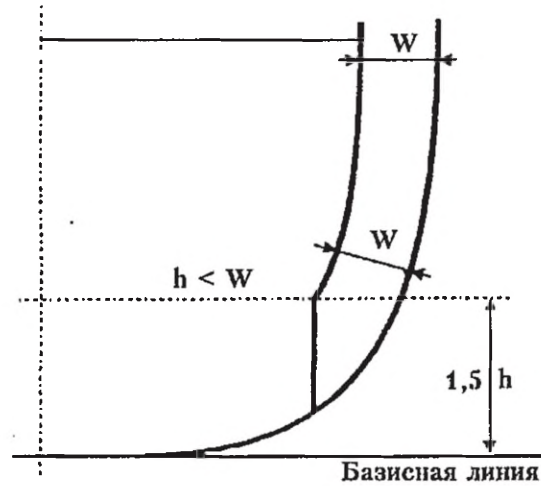


Рис. 2 Границы грузового танка для целей пункта 4

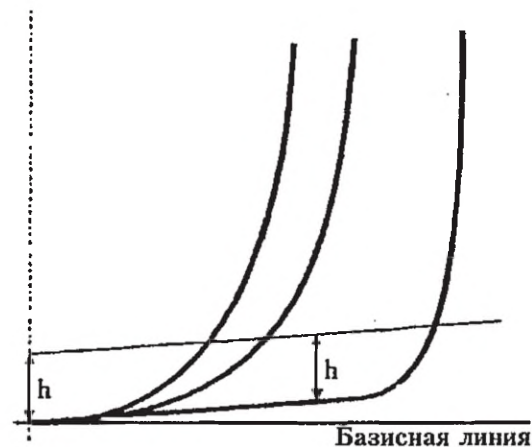


Рис. 3 Границы грузового танка для целей пункта 7

6. Для нефтяных танкеров дедвейтом 20000 т и более расчетные повреждения, предписанные в пункте 2(b) правила 25, дополняются следующими расчетными повреждениями днища типа рэкинг:

- а) продольная протяженность:
 - (i) суда дедвейтом 75000 т и более:
0,6L от носового перпендикуляра,
 - (ii) суда дедвейтом менее 75000 т:
0,4L от носового перпендикуляра;
- б) поперечная протяженность: $V/3$ в любом месте днища;
- с) вертикальная протяженность: повреждение внешнего корпуса.

7. Нефтяные танкера дедвейтом менее 5000 т:

- а) оборудуются по меньшей мере танками или отсеками двойного дна, имеющими такую высоту, что расстояние h , указанное в пункте 3(b), соответствует следующему:

$$h = B/15 \text{ (м)}$$

с минимальной величиной $h = 0,76$ м;

в районе закругления скулы и в местах без четко обозначенного закругления скулы граница грузового танка проходит параллельно линии плоского днища на миделе, как показано на рисунке 3; и

- б) оборудуются грузовыми танками, устроенными таким образом, что вместимость каждого грузового танка не превышает 700 м^3 , если бортовые танки или отсеки не устроены согласно пункту 3(a) в соответствии со следующим:

$$w = 0,4 + \frac{2,4 DW}{20000} \text{ (м)}$$

с минимальной величиной $w = 0,76$ м.

8. Нефть не перевозится в любом отсеке, простирающемся в нос от таранной переборки, расположенной в соответствии с правилом II-1/11 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками. Нефтяной танкер, для которого не требуется таранная переборка в соответствии с тем правилом, не перевозит нефть в любом отсеке, простирающемся в нос от поперечной плоскости, перпендикулярной диаметральной плоскости, расположенной таким образом, как если бы это была таранная переборка, расположенная в соответствии с тем правилом.

9. При одобрении проекта и конструкции нефтяных танкеров, строящихся в соответствии с положениями настоящего правила, Администрации должным образом учитывают общие аспекты безопасности, включая необходимость технического обслуживания и проверок бортовых танков или отсеков и танков или отсеков двойного дна.

Правило 13G

Предотвращение аварийного загрязнения нефтью- Меры по существующим нефтяным танкерам

- 1) Если специально не предусмотрено иное, настоящее правило:
- а) применяется к нефтяным танкерам дедвейтом 5 000 тонн и более, контракт на постройку которых заключен, кили которых заложены или которые поставлены до дат, указанных в пункте 1 правила 13F настоящего Приложения; и
- б) не применяется к нефтяным танкерам, соответствующим правилу 13F настоящего Приложения, контракт на постройку которых заключен, кили которых заложены или которые поставлены до дат, указанных в пункте 1 правила 13F настоящего Приложения; и
- с) не применяется к нефтяным танкерам, указанным в подпункте (а), выше, которые отвечают пункту 3(a) и (b) или (4), или (5) правила 13F настоящего Приложения, за исключением

того, что требования к минимальным расстояниям между ограничивающими конструкциями грузовых танков и бортовой и днищевой обшивкой судна могут соблюдаться не во всех отношениях. В этом случае расстояния для защиты борта должны быть не меньше, чем указано в Международном кодексе по химовозам в отношении размещения грузовых танков типа 2, а расстояния в диаметральной плоскости для защиты днища должны соответствовать пункту 4(b) правила 13E настоящего Приложения.

- 2) Для целей настоящего правила:
 - а) «Тяжелое дизельное топливо» означает судовое дизельное топливо, за исключением тех дистиллятов, из которых более 50 процентов по объему дистиллируется при температуре не более 340 °С при испытании методом, приемлемым для Организации¹.
 - б) «Жидкое топливо» означает, тяжелые дистилляты или остатки сырой нефти либо смеси таких материалов, предназначенные для использования в качестве топлива для производства теплоты или энергии, качество которых эквивалентно спецификациям, приемлемым для Организации².
- 3) Для целей настоящего правила, нефтяные танкеры подразделяются на следующие категории:
 - а) «нефтяной танкер категории 1» означает нефтяной танкер дедвейтом 20 000 тонн и более, перевозящий в качестве груза сырую нефть, жидкое топливо, тяжелое дизельное топливо или смазочное масло, и дедвейтом 30 000 тонн и более, перевозящий нефть, иную чем указанная выше, который не отвечает требованиям относительно новых нефтяных танкеров, как они определены в пункте 26 правила 1 настоящего Приложения;
 - б) «нефтяной танкер категории 2» означает нефтяной танкер дедвейтом 20 000 тонн и более, перевозящий в качестве груза сырую нефть, жидкое топливо, тяжелое дизельное топливо или смазочное масло, и дедвейтом 30 000 тонн и более, перевозящий нефть, иную чем указанная выше, который отвечает требованиям относительно новых нефтяных танкеров, как они определены в пункте 26 правила 1 настоящего Приложения; и
 - в) «нефтяной танкер категории 3» означает нефтяной танкер дедвейтом 5 000 тонн и более, но менее, чем указано в подпункте (а) или (б) настоящего пункта.
- 4) Нефтяной танкер, к которому применяется настоящее правило, должен отвечать требованиям правила 13F настоящего Приложения не позднее, чем 5 апреля 2005 года или в годовщину его поставки, исполняющейся в дату или год, указанные в следующей таблице:

1 См. Стандартный метод испытаний (Обозначение D86), American Society for Testing and Materials.

2 См. Спецификацию жидкого топлива номер четыре (Обозначение D396) или более тяжелого топлива, American Society for Testing and Materials.

Категория нефтяного танкера	Дата или год
Категория 1	5 апреля 2005 года для судов, поставленных 5 апреля 1982 года или раньше 2005 год для судов, поставленных после 5 апреля 1982 года
Категория 2 и категория 3	5 апреля 2005 года для судов, поставленных 5 апреля 1977 года или раньше 2005 для судов, поставленных после 5 апреля 1977 года, но до 1 января 1978 года 2006 для судов, поставленных в 1978 и 1979 годах, 2007 для судов, поставленных в 1980 и 1981 годах 2008 год для судов, поставленных в 1982 году 2009 год для судов, поставленных в 1983 году 2010 год для судов, поставленных в 1984 году или позже

5) Несмотря на положения пункта 4 настоящего правила в отношении нефтяного танкера категории 2 или 3, который оборудован только двойным дном или двойным бортом, не используемыми для перевозки нефти и простирающимися по всей длине грузового танка, либо отсеками двойного корпуса, не используемыми для перевозки нефти и простирающимися по всей длине грузового танка, но который не выполняет условий, требуемых для освобождения его от применения положений пункта 1 (с) настоящего правила, Администрация может разрешить продолжение эксплуатации такого судна после даты, указанной в пункте 4 настоящего правила, при условии что:

- a) судно находилось в эксплуатации 1 июля 2001 года;
- b) посредством проверки официальных данных Администрация убедилась, что судно выполнило указанные выше условия;
- c) указанное выше состояние судна остается без изменения; и
- d) такая эксплуатация не продолжается после даты, в которую судно достигнет возраста 25 лет после даты его поставки.

6) Нефтяной танкер категории 2 или 3 возрастом 15 лет или более, считая с даты его поставки, должен соблюдать систему оценки состояния, принятую Комитетом по защите морской среды резолюцией МЕРС.94(46), с поправками, которые могут быть в нее внесены, при условии что такие поправки одобряются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи 16 настоящей Конвенции, относящимися к процедурам внесения поправок в дополнение к Приложению.

7) Администрация может разрешить продолжение эксплуатации нефтяного танкера категории 2 или 3 после даты, указанной в пункте 4 настоящего правила, если удовлетворительные результаты соблюдения системы оценки состояния подтверждают, что, по мнению Администрации, судно пригодно для такого продолжения эксплуатации, при условии что эксплуатация не продолжится после

исполняющейся в 2015 году годовщины его поставки или даты, в которую судно достигнет возраста 25 лет после даты его поставки, в зависимости от того, какая дата наступит раньше.

- 8) а) Администрация Стороны настоящей Конвенции, которая разрешает применение пункта 5 настоящего правила либо разрешает, приостанавливает, прекращает или запрещает применение пункта 7 настоящего правила к судну, имеющему право плавать под ее флагом, немедленно сообщает Организации сведения об этом для рассылки Сторонам настоящей Конвенции для их информации и принятия соответствующих мер, если таковые потребуются.
- б) Страна настоящей Конвенции имеет право отказывать в заходе в порты или на удаленные от берега терминалы, находящиеся под ее юрисдикцией, нефтяным танкерам, эксплуатирующимся в соответствии с положениями:
- i) пункта 5 настоящего правила после исполняющейся в 2015 году годовщины его поставки; или
 - ii) пункта 7 настоящего правила.
- В таких случаях эта Страна сообщает Организации сведения об этом для рассылки Сторонам настоящей Конвенции для их информации.

Правило 13Н

Предотвращение загрязнения нефтью с нефтяных танкеров, перевозящих в качестве груза нефть тяжелых сортов

- 1) Настоящее правило:
- а) применяется к нефтяным танкерам дедвейтом 600 тонн и более, перевозящим в качестве груза нефть тяжелых сортов, независимо от даты поставки; и
 - б) не применяется к нефтяным танкерам, указанным в подпункте (а), выше, которые отвечают пункту 3(а) и (б) или 4, или 5 правила 13F настоящего Приложения, за исключением того, что требования к минимальным расстояниям между ограничивающими конструкциями грузовых танков и бортовой и днищевой обшивкой судна могут соблюдаться не во всех отношениях. В этом случае расстояния для защиты борта должны быть не меньше, чем указано в Международном кодексе по химовозам в отношении размещения грузовых танков типа 2, а расстояния в диаметральной плоскости для защиты днища должны соответствовать пункту 4(б) правила 13E настоящего Приложения.
- 2) Для целей настоящего правила «нефть тяжелых сортов» означает любое из следующего:
- а) сырую нефть плотностью при 15 °С более 900 кг/м³;
 - б) жидкое топливо плотностью при 15 °С более 900 кг/м³ или с кинематической вязкостью при 50 °С более 180 мм²/с;
 - в) битум, смолу и их эмульсии.
- 3) Нефтяной танкер, к которому применяется настоящее правило, помимо применимых положений правила 13G, должен отвечать положениям пунктов (4)-(8) настоящего правила.

4) С учетом положений пунктов (5), (6) и (7) настоящего правила нефтяной танкер, к которому применяется настоящее правило, должен:

- а) если его дедвейт 5 000 тонн и более, отвечать требованиям правила 13F настоящего Приложения не позднее 5 апреля 2005 года; или
- б) если его дедвейт 600 тонн и более, но менее 5 000 тонн, быть оборудован танками или отсеками двойного дна, отвечающими положениям пункта 7(а) правила 13F настоящего Приложения, а также бортовыми танками или отсеками, расположенными в соответствии с пунктом 3(а) правила 3F и отвечающими требованиям к расстоянию w , упомянутому в пункте 7(б) правила 13F, не позднее исполняющейся в 2008 году годовщины поставки судна.

5) В отношении нефтяного танкера дедвейтом 5 000 тонн и более, перевозящего в качестве груза нефть тяжелых сортов, который оборудован только двойным дном или двойным бортом, не используемыми для перевозки нефти и простирающимися по всей длине грузового танка, либо отсеками двойного корпуса, не используемыми для перевозки нефти и простирающимися по всей длине грузового танка, но который не выполняет условий, требуемых для освобождения его от применения положений пункта 1(b) настоящего правила, Администрация может разрешить продолжение эксплуатации такого судна после даты, указанной в пункте 4 настоящего правила, при условии что:

- а) судно находилось в эксплуатации 4 декабря 2003 года;
 - б) посредством проверки официальных данных Администрация убедилась, что судно выполнило указанные выше условия;
 - с) указанное выше состояние судна остается без изменения; и
 - д) такая эксплуатация не продолжается после даты, в которую судно достигнет возраста 25 лет после даты его поставки.
- б) а) Администрация может разрешить продолжение эксплуатации нефтяного танкера дедвейтом 5 000 тонн и более, перевозящего сырую нефть плотностью при 15 °С более 900 кг/м³, но менее 945 кг/м³, после даты, указанной в пункте 4(а) настоящего правила, если удовлетворительные результаты соблюдения системы оценки состояния, упомянутой в пункте 6 правила 13G, подтверждают, что, по мнению Администрации, судно пригодно для такого продолжения эксплуатации с учетом его размеров, возраста, района эксплуатации и состояния конструкции и при условии что эксплуатация не продолжится после даты, в которую судно достигнет возраста 25 лет после даты его поставки.
- б) Администрация может разрешить продолжение эксплуатации нефтяного танкера дедвейтом 600 тонн и более, но менее 5 000 тонн, перевозящего в качестве груза нефть тяжелых сортов, после даты, указанной в пункте 4(б) настоящего правила, если, по мнению Администрации, судно пригодно для такого продолжения эксплуатации с учетом его размеров, возраста, района эксплуатации и состояния конструкции, при условии что эксплуатация не продолжится после даты, в которую судно достигнет возраста 25 лет после даты его поставки.

7) Администрация Стороны настоящей Конвенции может освободить нефтяной танкер дедвейтом 600 тонн и более, перевозящий в качестве груза нефть тяжелых сортов, от применения положений настоящего правила, если нефтяной танкер.

- a) выполняет рейсы исключительно в пределах района, находящегося под ее юрисдикцией, или эксплуатируется в качестве плавучей установки для хранения нефти тяжелых сортов, расположенной в пределах района, находящегося под ее юрисдикцией; или
 - b) выполняет рейсы исключительно в пределах района, находящегося под юрисдикцией другой Стороны, или эксплуатируется в качестве плавучей установки для хранения нефти тяжелых сортов, расположенной в пределах района, находящегося под юрисдикцией другой Стороны, при условии что Сторона, под юрисдикцией которой нефтяной танкер будет эксплуатироваться, соглашается с эксплуатацией нефтяного танкера в пределах района, находящегося под ее юрисдикцией.
- 8) a) Администрация Стороны настоящей Конвенции, которая разрешает, приостанавливает, прекращает или запрещает применение пункта (5), (6) или (7) настоящего правила к судну, имеющему право плавать под ее флагом, немедленно сообщает Организации сведения об этом для рассылки Сторонам настоящей Конвенции для их информации и принятия соответствующих мер, если таковые потребуются.
- b) С учетом положений международного права Сторона настоящей Конвенции имеет право отказывать нефтяным танкерам, эксплуатирующимся в соответствии с положениями пункта (5) или (6) настоящего правила, в заходе в порты или на удаленные от берега терминалы, находящиеся под ее юрисдикцией, или запрещать перекачку нефти тяжелых сортов с судна на судно в районах, находящихся под ее юрисдикцией, за исключением случаев, когда это необходимо для целей обеспечения безопасности судна или спасения человеческой жизни на море. В таких случаях эта Сторона сообщает Организации сведения об этом для рассылки Сторонам настоящей Конвенции для их информации.

Правило 14

Разделение нефти и водяного балласта и перевозка нефти в форпиковых танках

1. На новых судах валовой вместимостью 4000 рег.т и более, не являющихся нефтяными танкерами, и на новых нефтяных танкерах валовой вместимостью 150 рег.т и более прием водяного балласта в танки нефтяного топлива не допускается, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 2 настоящего правила.

2. Если необычные погодные условия или необходимость иметь на борту большое количество нефтяного топлива вынуждают принимать водяной балласт, не являющийся чистым балластом, в какой-либо из топливных танков, то такой водяной балласт сбрасывается в приемные сооружения или в море в соответствии с правилом 9 с использованием оборудования, указанного в пункте 2 правила 16 настоящего Приложения. Соответствующая запись об этом производится в Журнале нефтяных операций.

3. Все другие суда должны выполнять требования пункта 1 настоящего правила, насколько это целесообразно и практически выполнимо.

4. На судне валовой вместимостью 400 рег.т и более, контракт на постройку которого заключен после 1 января 1982 г. либо, при отсутствии контракта на постройку, киль которого заложен или которое находится в подобной стадии постройки после 1 июля 1982 г., нефть не должна перевозиться в форпике либо танках, расположенных в нос от таранной переборки.

5. Все другие суда, не подпадающие под действие пункта 4 настоящего правила, должны выполнять требования этого пункта, настолько это целесообразно и практически выполнимо.

Правило 15

Сохранение нефти на борту

1. С учетом положений пунктов 5 и 6 настоящего правила на нефтяных танкерах валовой вместимостью 150 рег.т и более предусматриваются устройства в соответствии с требованиями пунктов 2 и 3 настоящего правила, при условии, что в случае существующих танкеров требования в отношении систем автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти, а также устройства отстойных танков применяются через три года со дня вступления в силу настоящей Конвенции.

2. а) Для очистки грузовых танков, перекачки остатков грязного балласта и промывочной воды из грузовых танков в отстойный танк предусматриваются соответствующие средства, одобренные Администрацией. На существующих танкерах любой грузовой танк может использоваться в качестве отстойного.

б) В такой системе предусматриваются устройства для перекачки нефтяных остатков в отстойный танк или систему отстойных танков таким образом, чтобы любой сток, сбрасываемый в море, удовлетворял положениям правила 9 настоящего Приложения.

с) Отстойный танк или система отстойных танков должны иметь вместимость, необходимую для сохранения в них смывок, образовавшихся при мойке танков, нефтяных остатков и остатков грязного балласта. Общая вместимость отстойного танка или танков должна быть не менее 3% от грузовой емкости судна по нефти, за исключением того, что Администрация может допустить:

(i) 2% для тех нефтяных танкеров, на которых применяется такая система мойки танков, что принятой однажды в отстойный танк или танки моечной воды достаточно и для мойки танков и, если это применяется, для обеспечения рабочей жидкостью эжекторов без дополнительного введения в систему воды;

- (ii) 2% для тех танкеров, на которых предусмотрены танки изолированного балласта или танки, выделенные для чистого балласта, в соответствии с правилом 13 настоящего Приложения или оборудована система мойки грузовых танков сырой нефтью в соответствии с правилом 13В настоящего Приложения. Эта вместимость может быть далее уменьшена до 1,5% для таких танкеров, на которых мойка танков водой выполняется таким образом, что принятой однажды в отстойный танк или танки воды для мойки достаточно и для мойки танков и, если это применяется, для обеспечения рабочей жидкостью эжекторов без дополнительного введения в систему воды;
 - (iii) 1% для комбинированных грузовых судов, если нефтяной груз перевозится только в танках с гладкими стенками. Эта вместимость может быть далее уменьшена до 0,8%, если мойка танков водой выполняется таким образом, что принятой однажды в отстойный танк или танки воды для мойки достаточно и для мойки танков и, если это применяется, для обеспечения рабочей жидкостью эжекторов без дополнительного введения в систему воды. Новые нефтяные танкера дедвейтом 70000 т и более оборудуются по меньшей мере, двумя отстойными танками.
- d) Отстойные танки проектируются таким образом, чтобы в особенности в отношении расположения входных и выходных отверстий, отбойных переборок и водосливов, если они имеются, не происходило излишней турбулизации и захвата водой нефти или эмульсии.
3. a) Устанавливается одобренная Администрацией система автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти. При рассмотрении конструкции прибора для измерения содержания нефти, входящего в систему, Администрацией принимаются во внимание технические требования, рекомендованные Организацией*. Система оснащается самопишущим устройством для непрерывной регистрации сброса в литрах на морскую милю и общего сброшенного количества либо содержания нефти и интенсивности сброса. Такая запись должна позволять установить дату и время сброса и сохраняться не менее трех лет. Система автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти включается в действие при любом сбросе стока в море и выполняется таким образом, что обеспечивает автоматическое прекращение сброса нефтесодержащей смеси, когда мгновенная интенсивность сброса нефти превышает значение, допускаемое подпунктом 1(а) правила 9 настоящего Приложения. Любая неисправность системы автоматического замера, регистрации и управления должна приводить к прекращению сброса, а запись о ней производится в Журнале нефтяных операций. Предусматривается альтернативное ручное управление системой, которое может быть использовано в случае такой неисправности, а неисправный узел приводится в рабочее состояние как можно скорее.

* См. Рекомендации по международным техническим требованиям к эксплуатационным характеристикам и испытаниям оборудования для сепарации нефтewодяных смесей и приборов для определения содержания нефти, принятую Организацией резолюцией А.393(Х).

Органы власти Государства порта могут разрешить танкеру с неисправным узлом осуществить один балластный рейс до прихода в порт ремонта. Система автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти проектируется и устанавливается в соответствии с «Руководством и техническими требованиями по системам автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти для нефтяных танкеров», разработанными Организацией*. Администрации могут допустить такие специальные устройства и меры, как это оговорено в Руководстве и технических требованиях.

- b) Для быстрого и точного определения положения поверхности раздела нефть - вода в отстойных танках предусматриваются одобренные Администрацией эффективные индикаторы поверхности раздела нефть - вода. Такие же индикаторы используются и в других танках, в которых производится разделение нефти и воды и из которых предполагается сбрасывать сток непосредственно в море.
- c) Инструкции по эксплуатации этой системы должны соответствовать руководству по эксплуатации, одобренному Администрацией. Они должны охватывать как ручное, так и автоматическое управление и предусматривать исключение всякого сброса нефти, кроме производимого в соответствии с условиями, указанными в правиле 9 настоящего Приложения**.

4. Требования пунктов 1, 2, и 3 настоящего правила не применяются к нефтяным танкерам валовой вместимостью менее 150 рег.т; на которых ограничение сброса нефти в соответствии с правилом 9 настоящего Приложения осуществляется путем сохранения нефти на борту с последующей сдачей всех загрязненных промывочных вод в приемные сооружения. Общее количество нефти и воды, использованной для мойки и возвращенной в сборный танк, записывается в Журнале нефтяных операций. Все это количество сдается на приемные сооружения, если не приняты надлежащие меры, гарантирующие, что любой сток, который допускается сбросить в море, эффективно контролируется для обеспечения выполнения положений правила 9 настоящего Приложения.

- 5. а) Администрация может не применять требований пунктов 1, 2 и 3 настоящего правила к любому нефтяному танкеру, занятому исключительно в рейсах продолжительностью не более 72 ч в пределах 50 миль от ближайшего берега, при условии, что такой нефтяной танкер занят исключительно в рейсах между портами или терминалами одного Государства-Стороны настоящей Конвенции. Любое такое освобождение допускается только лишь при условии, что нефтяной танкер сохраняет на борту все нефтесодержащие смеси для последующей сдачи их в приемные сооружения, и Администрация убеждена в том, что имеющиеся сооружения для приема таких нефтесодержащих смесей достаточны.

* См. Пересмотренное руководство и технические требования по системам автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти для нефтяных танкеров, принятые Организацией резолюцией А.586(14).

** См. публикацию «Clean Sea Guide for Oil Tankers» опубликованную Международной палатой судоходства и Международным форумом морских нефтяных компаний.

- б) Администрация может не применять требований пункта 3 настоящего правила к нефтяным танкерам, иным, чем те, которые указаны в подпункте (а) настоящего пункта в случаях, когда:
- (i) танкер является существующим нефтяным танкером дедвейтом 40000 т и более, занятым в специальных рейсах, указанных в пункте 1 правила 13С настоящего Приложения, и выполняются условия, установленные в пункте 2 правила 13С; или
 - (ii) танкер занят исключительно в одной или более следующих категорий рейсов:
 - 1) в особых районах; или
 - 2) пределах 50 морских миль от ближайшего берега вне особых районов, где занят танкер:
 - aa) перевозках между портами или терминалами одного Государства-Стороны настоящей Конвенции; или
 - bb) ограниченных рейсах по определению Администрации продолжительностью не более 72 ч;
- при одновременном соблюдении всех следующих условий:
- 3) все нефтесодержащие смеси сохраняются на борту для последующего сброса на приемные сооружения;
 - 4) для рейсов определенных в подпункте b(ii)(2) настоящего пункта, Администрация определила, что имеются достаточные приемные сооружения для приема таких нефтесодержащих смесей в тех портах или терминалах погрузки, куда танкер заходит;
 - 5) Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью, если оно требуется, содержит запись о том, что судно занято исключительно в одном или нескольких рейсах, определенных в подпунктах b(ii)(1) и b(ii)(2)(bb) настоящего пункта;
 - 6) сброшенное количество, время и порт сброса записываются в Журнале нефтяных операций.

6. Если, по мнению Организации, оборудование для автоматического замера и регистрации сброса легких очищенных продуктов (светлых нефтей), требуемое подпунктом 1(a)(vi) правила 9 настоящей Конвенции и определенное в подпункте 3(a) настоящего правила, отсутствует, то в этом случае Администрация может воздержаться от применения этого требования при условии, что сброс разрешается исключительно в соответствии с предусмотренными Организацией методами, удовлетворяющими условиям подпункта 1(a) правила 9 настоящего Приложения, кроме обязательного наличия действующей системы автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти. Организация пересматривает вопрос о наличии такого оборудования не реже одного раза в 12 месяцев.

7. Требования пунктов 1, 2 и 3 настоящего правила не применяются к нефтяным танкерам, перевозящим битум и другие подпадающие под действие настоящего Приложения продукты, которые вследствие своих физических свойств препятствуют эффективному разделению продукта и воды и измерению содержания продукта; и

для которых управление сбросом осуществляется в соответствии с правилом 9 настоящего Приложения путем сохранения остатков на борту и сдачи всех загрязненных промывочных вод на приемные сооружения.

Правило 16

Система автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти и оборудование для фильтрации нефти

1. Любое судно валовой вместимостью 400 рег.т и более, но менее 10000 рег.т оснащается оборудованием для фильтрации нефти, отвечающим требованиям пункта 4 настоящего правила. Любое такое судно, имеющее на борту большое количество нефтяного топлива, должно удовлетворять пункту 2 настоящего правила или пункту 1 правила 14.
2. Любое судно валовой вместимостью 10000 рег.т и более оснащается оборудованием для фильтрации нефти и устройствами сигнализации и автоматического прекращения любого сброса нефтесодержащей смеси, когда содержание нефти в стоке превышает 15 частей на миллион.
3. а) Администрация может не применять требования пунктов 1 и 2 настоящего правила к любому судну, выполняющему исключительно рейсы в пределах особых районов, при соблюдении всех следующих условий:
 - (i) судно оборудовано сборным танком достаточной, удовлетворяющей Администрацию, вместимости для полного сохранения на борту нефтесодержащих льяльных вод;
 - (ii) все нефтесодержащие льяльные воды сохраняются на борту для последующего их сброса в приемные сооружения;
 - (iii) Администрация удостоверилась, что в достаточном количестве портов или терминалов, куда заходит судно, имеются отвечающие требованиям приемные сооружения для приема таких льяльных вод;
 - (iv) Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью, если оно требуется, содержит запись о том, что судно выполняет исключительно рейсы, в пределах особых районов; и
 - (v) сброшенное количество, время и порт сброса регистрируются в Журнале нефтяных операций.
- б) Администрация обеспечивает, чтобы суда валовой вместимостью менее 400 рег.т были оснащены, насколько это практически возможно, оборудованием для сохранения на борту нефти или нефтесодержащих смесей либо их сброса в соответствии с требованиями подпункта 1(б) правила 9 настоящего Приложения.
4. Оборудование для фильтрации нефти, упомянутое в пункте 1 настоящего правила, имеет одобренную Администрацией конструкцию и является таковым, чтобы после прохождения через систему любой нефтесодержащей смеси, сбрасываемой в море, содержание нефти в ней не превышало 15 частей на миллион. При рассмотрении конструкции такого оборудования Администрацией принимаются во внимание технические требования, рекомендованные Организацией.

5. Оборудование для фильтрации нефти, упомянутое в пункте 2 настоящего правила, имеет одобренную Администрацией конструкцию и является таковым, чтобы после прохождения через систему или системы любой нефтесодержащей смеси, сбрасываемой в море, содержание нефти в ней не превышало 15 частей на миллион. Оно оснащается сигнальными устройствами, которые включаются, когда этот уровень не может поддерживаться. Система также оборудуется устройствами, обеспечивающими автоматическое прекращение любого сброса нефтесодержащих смесей, когда содержание нефти в стоке превышает 15 частей на миллион. При рассмотрении конструкции такого оборудования и устройств Администрация принимает во внимание технические требования, рекомендованные Организацией.
6. К судам, построенным до 6 июля 1993 года, требования настоящего правила применяются к 6 июля 1998 года при условии, что эти суда могут эксплуатироваться с оборудованием для нефтеводной сепарации (оборудование на 100 частей на миллион).

Правило 17

Танки для нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков)

1. Каждое судно валовой вместимостью 400 рег.т и более, с учетом типа его силовой установки и продолжительности рейса, оборудуется танком или танками достаточной вместимости для сбора нефтяных остатков (шлама), таких как утечки нефти в машинных помещениях и отходы сепарации топлива и масла, с которыми нельзя поступить как-либо иначе для удовлетворения требованиям настоящего Приложения.
2. На новых судах такие танки проектируются и строятся так, чтобы облегчить их очистку и сдачу остатков в приемные сооружения. Существующие суда выполняют это требование, насколько это целесообразно и практически осуществимо.
3. Трубопроводы из и в шламовые танки не должны иметь прямого соединения с забортным сливным отверстием, если оно не является стандартным сливным соединением, упомянутым в правиле 19.

Правило 18

Насосы, трубопроводы и устройство сброса нефтяных танкеров

1. На каждом нефтяном танкере на открытой палубе по обоим бортам судна располагается сливной патрубок с клапаном для присоединения к приемным сооружениям и сброса грязного водяного балласта или загрязненной нефтью воды.
2. На каждом нефтяном танкере трубопроводы для сброса в море водяного балласта или загрязненной нефтью воды из района грузовых танков, допускаемого правилами 9 или 10 настоящего Приложения, выводятся на открытую палубу или к борту судна выше ватерлинии, соответствующей наибольшей осадке судна в балласте. Для возможности осуществления операций таким образом, как разрешено подпунктами (а) – (е) пункта 6 настоящего правила, может быть допущено иное устройство трубопроводов.

3. На новых нефтяных танкерах предусматриваются средства для прекращения сброса в море водяного балласта или загрязненной нефтью воды из района грузовых танков, отличного от тех сбросов ниже ватерлинии, которые разрешены в соответствии с пунктом 6 настоящего правила, с места, расположенного на верхней палубе или выше таким образом, что с него может просматриваться используемый патрубок, упомянутый в пункте 1 настоящего правила, и сброс в море из трубопроводов, упомянутых в пункте 2 настоящего правила. Устанавливать на месте наблюдения средства для прекращения сброса нет необходимости, если предусмотрена эффективная система связи, такая, как телефон или радио, между местом наблюдения и местом управления сбросом.

4. Каждый новый нефтяной танкер, на котором должны быть предусмотрены танки изолированного балласта либо который должен быть оборудован системой мойки сырой нефтью, подчиняется следующим требованиям:

- а) он оборудуется нефтяными трубопроводами, спроектированными и установленными таким образом, чтобы остаток нефти в трубопроводах был минимальным; и
- б) предусматриваются дренажные средства для осушения всех грузовых насосов и всех нефтяных трубопроводов после окончания выгрузки, при необходимости — путем их подсоединения к зачистному устройству. Обеспечивается возможность сброса стоков из дренажных трубопроводов и насосов как на берег, так и в грузовой или отстойный танк. Для сброса на берег предусматривается специальный трубопровод небольшого диаметра, который присоединяется с забортной стороны клапанов на судовых приемно-отливных патрубках.

5. Каждый существующий танкер для сырой нефти, на котором должны быть предусмотрены танки изолированного балласта либо который должен быть оборудован системой мойки танков сырой нефтью или эксплуатироваться с выделенными для чистого балласта танками, подчиняется положениям подпункта 4(б) настоящего правила.

6. На каждом нефтяном танкере сброс водяного балласта или загрязненной нефтью воды из района грузовых танков должен производиться выше ватерлинии за исключением следующего:

- а) изолированный балласт и чистый балласт можно сбрасывать ниже ватерлинии:
 - (i) в портах и у удаленных от берега терминалов;
 - (ii) в море самотеком, при условии, что поверхность водяного балласта проверена непосредственно перед сбросом, чтобы удостовериться, что не произошло загрязнения нефтью;
- б) существующие нефтяные танкера, которые без переоборудования не способны сбрасывать изолированный балласт в море выше ватерлинии могут сбрасывать изолированный балласт ниже ватерлинии при условии, что поверхность водяного балласта проверена непосредственно перед сбросом, чтобы удостовериться, что загрязнения нефтью не произошло;

- с) существующие нефтяные танкера, эксплуатируемые с выделенными для чистого балласта танками, которые без переоборудования не способны сбрасывать водяной балласт из выделенных для чистого балласта танков выше ватерлинии, могут сбрасывать такой балласт ниже ватерлинии при условии, что сброс этого водяного балласта контролируется в соответствии с пунктом 3 правила 13А настоящего Приложения;
- d) на каждом нефтяном танкере грязный водяной балласт или загрязненная нефтью вода из грузовых танков, не являющихся отстойными танками, могут быть сброшены в море самотеком ниже ватерлинии при условии, что предоставлено достаточно времени для того, чтобы дать возможность произойти разделению нефти и воды, и что непосредственно перед сбросом водяной балласт проконтролирован с помощью индикатора поверхности раздела нефть – вода, упомянутого в подпункте 3(b) правила 15 настоящего Приложения, чтобы удостовериться, что высота поверхности раздела такова, что сброс не сопряжен с какой-либо повышенной опасностью для морской среды;
- e) на существующих нефтяных танкерах сброс грязного водяного балласта и загрязненной нефтью воды из района грузовых танков может быть произведен в море ниже ватерлинии вслед за сбросом, указанным в подпункте d) настоящего пункта, или вместо него при условии, что:
 - (i) часть потока такой воды отводится через стационарный трубопровод в легкодоступное место на верхней палубе или выше, где за ним можно вести визуальное наблюдение во время операции сброса;
 - (ii) такое устройство для наблюдения за частичным потоком удовлетворяет требованиям, установленным Администрацией, которые должны содержать по меньшей мере все положения Технических требований к конструкции, установке и эксплуатации системы частичного отвода для контроля за сбросом за борт, одобренных Организацией.

Правило 19

Стандартное сливное соединение

Для обеспечения возможности присоединения труб приемных сооружений к судовому трубопроводу для сброса остатков из льял машинных помещений оба трубопровода оснащаются стандартным сливным соединением в соответствии со следующей таблицей:

Стандартные размеры фланцев для сливных соединений

Наименование	Размер
Наружный диаметр	215 мм
Внутренний диаметр	Соответственно наружному диаметру трубы
Диаметр окружности центров отверстий под болты	183 мм
Прорези во фланце	6 отверстий диаметром 22 мм, расположенных на равных расстояниях по окружности центров вышеупомянутого диаметра, с прорезями до наружной кромки фланца. Ширина прорезей – 22 мм
Толщина фланца	20 мм
Болты и гайки: количество, диаметр	6, каждый диаметром 20 мм и надлежащей длины

Фланец предназначен для труб с максимальным внутренним диаметром до 125 мм и изготавливается из стали или из другого эквивалентного материала с плоской торцевой поверхностью. Этот фланец с прокладкой из нефтестойкого материала рассчитывается на рабочее давление 6 кг/см²

Правило 20

Журнал нефтяных операций

1. Каждый нефтяной танкер валовой вместимостью 150 рег.т и более и каждое судно валовой вместимостью 400 рег.т и более, не являющееся нефтяным танкером, снабжается Журналом нефтяных операций, часть I (Операции в машинных помещениях). Каждый нефтяной танкер валовой вместимостью 150 рег.т и более снабжается Журналом нефтяных операций, часть II (Балластно-грузовые операции). Журналы нефтяных операций выполняются по форме, установленной в Дополнении III к настоящему Приложению, и могут быть либо частью официального судового журнала, либо отдельным журналом.

2. Журнал нефтяных операций заполняется по каждому танку, если это применимо, в каждом случае, когда на судне производятся какие-либо из указанных ниже операций:

а) операции в машинных помещениях (для всех судов):

- (i) прием балласта в танки нефтяного топлива либо их очистка;
- (ii) сброс грязного балласта или промывочной воды из танков, указанных в (i) настоящего подпункта;
- (iii) удаление нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков);

- (iv) сброс за борт или удаление иным образом льяльных вод, накопившихся в машинных помещениях;
- b) балластно-грузовые операции (для нефтяных танкеров):
 - (i) погрузка нефтяного груза;
 - (ii) перекачка нефтяного груза в пределах судна во время рейса;
 - (iii) выгрузка нефтяного груза;
 - (iv) прием балласта в грузовые танки и выделенные для чистого балласта танки;
 - (v) очистка грузовых танков, включая мойку сырой нефтью;
 - (vi) сброс балласта, за исключением сброса из танков изолированного балласта;
 - (vii) сброс воды из отстойных танков;
 - (viii) закрытие всех надлежащих клапанов или аналогичных устройств после проведения сброса из отстойных танков;
 - (ix) закрытие клапанов, отделяющих выделенные для чистого балласта танки от грузовых и зачистных трубопроводов, после проведения сброса из отстойных танков;
 - (x) удаление остатков.

3. В случае сброса нефти или нефтесодержащей смеси, упомянутого в правиле 11 настоящего Приложения, а также при аварийном или ином исключительном сбросе нефти, неразрешенном правилом 11, в Журнале нефтяных операций производится запись с изложением обстоятельств и причин такого сброса.

4. Каждая операция, описанная в пункте 2 настоящего правила, подробно и без промедления регистрируется в Журнале нефтяных операций так, чтобы все записи в журнале, относящиеся к данной операции, были завершенного вида. Каждая законченная операция подписывается лицом или лицами командного состава, ответственными за эти операции, а каждая заполненная страница журнала подписывается капитаном судна. Записи в Журнале нефтяных операций производятся на официальном языке Государства, под флагом которого судну дано право плавания, а на судах, имеющих Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью, также на английском или французском языке. В случае спора или разночтения предпочтение отдается записям на официальном национальном языке Государства, под флагом которого судну дано право плавания.

5. Журнал нефтяных операций хранится на судне, за исключением буксируемых судов без экипажа, в таком месте, которое легко доступно и позволяет в любое разумное время произвести проверку журнала. Журнал сохраняется в течение трех лет после внесения в него последней записи.

6. Компетентные власти правительства Стороны Конвенции могут проверить Журнал нефтяных операций на любом судне, находящемся в ее порту или у удаленных от берега терминалов, к которому применяется настоящее Приложение, и снять копию с любой записи в этом журнале, а также потребовать, чтобы капитан судна заверил, что эта копия является подлинной копией такой записи. Любая такая копия, заверенная капитаном судна как подлинная копия записи

в Журнале нефтяных операций, может быть предъявлена при любом разбирательстве в качестве доказательства фактов, изложенных в записи. Проверка Журнала нефтяных операций и снятие заверенной копии компетентными властями в соответствии с настоящим пунктом осуществляются как можно быстрее, чтобы не вызвать чрезмерного простоя судна.

7. Для нефтяных танкеров валовой вместимостью менее 150 рег.т, эксплуатируемых в соответствии с пунктом 4 правила 15 настоящего Приложения, Администрацией разрабатывается надлежащий Журнал нефтяных операций.

Правило 21

Особые требования к буровым установкам и иным платформам

Стационарные и плавучие буровые установки, когда они заняты разведкой, разработкой и связанными с ними процессами разработки в море минеральных ресурсов морского дна, а также иные платформы должны удовлетворять требованиям настоящего Приложения, применимым к судам валовой вместимостью 400 рег.т и более, не являющимися нефтяными танкерами, за исключением того, что:

- a) они оборудуются, насколько это практически осуществимо, установками, требуемыми правилами 16 и 17 настоящего Приложения;
- b) на них ведется запись обо всех операциях, связанных со сбросом нефти или нефтеводяной смеси, по форме, одобренной Администрацией;
- c) с учетом положений, предусмотренных правилом 11 настоящего Приложения, сброс в море нефти и нефтеводяных смесей запрещается за исключением случаев, где содержание нефти в стоке без разбавления не превышает 15 миллионных долей.

ГЛАВА III

ТРЕБОВАНИЯ ПО ДОВЕДЕНИЮ ДО МИНИМУМА ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ С НЕФТЯНЫХ ТАНКЕРОВ В РЕЗУЛЬТАТЕ ПОВРЕЖДЕНИЯ БОРТА И ДНИЩА

Правило 22

Расчетные повреждения

1. В основу расчета предполагаемого вылива нефти из нефтяных танкеров положены три указанных ниже измерения протяженности повреждения, принимаемого в виде прилегающего к борту и днищу параллелепипеда. Для повреждения днища рассматриваются два случая его расположения по длине судна, каждый из которых применяется отдельно к соответствующей установленной части нефтяного танкера.

а) Повреждение борта	$1/3 L^{2/3}$, или 14,5 м в зависимости от того, что меньше	
(i) Продольная протяженность (l_c):		
(ii) Поперечная протяженность (t_c) (измеряется от внутренней поверхности наружной обшивки под прямым углом к диаметральной плоскости на уровне, соответствующем назначенному летнему надводному борту):	$B/5$ или 11,5 м, в зависимости от того, что меньше	
(iii) Вертикальная протяженность (v_c):	от основной линии вверх без ограничения	
б) Повреждение днища	На длине $0,3L$ от носового перпендикуляра судна	В любой другой части судна
(i) Продольная протяженность (l_s):	$L/10$	$L/10$, или 5 м, в зависимости от того, что меньше
(ii) Поперечная протяженность (t_s):	$B/6$, или 10 м в зависимости от того, что меньше, но не менее 5 м	5 м
(iii) Вертикальная протяженность от основной линии (v_s):	$B/15$, или 6 м в зависимости от того, что меньше	

2. Приведенные в настоящем Правиле обозначения при использовании их в настоящей главе имеют значения, определенные настоящим правилом.

Правило 23

Предполагаемый вылив нефти

1. Предполагаемый вылив нефти при повреждении борта (O_c) и днища (O_s) рассчитывается по приведенным ниже формулам для отсеков, задетых повреждением в любом возможном месте по длине судна, размеры которого определены правилом 22 настоящего Приложения:

а) при повреждении борта:

$$O_c = \sum W_i + \sum K_i C_i$$

б) при повреждении днища:

$$O_s = 1/3(\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i)$$

где W_i — объем бортового танка, предположительно поврежденного, как определено в правиле 22 настоящего Приложения, куб.м; W_i для танка изолированного балласта может приниматься равным нулю;

C_i = объем центрального танка, предположительно поврежденного, как определено в правиле 22 настоящего Приложения, куб.м; C_i для танка изолированного балласта может приниматься равным нулю;

K_i = $1 - b_i/t_c$; при b_i , равном или больше t_c , K_i принимается равным нулю;

Z_i = $1 - h_i/v_s$; при h_i , равном или больше v_s , Z_i принимается равным нулю;

b_i — ширина рассматриваемого бортового танка, измеренная от внутренней поверхности наружной обшивки под прямым углом к диаметральной плоскости на уровне, соответствующем назначенному летнему надводному борту, м;

h_i — минимальная высота рассматриваемого двойного дна, м. При отсутствии двойного дна h_i принимается равным нулю.

Приведенные в настоящем пункте обозначения при использовании их в настоящей главе имеют значения, определенные настоящим правилом.

2. Если незаполненный отсек или танк изолированного балласта длиной меньше величины l_c , как она определена правилом 22 настоящего Приложения, расположены между бортовыми нефтяными танками, вылив O_c в формуле (I) может быть рассчитан на основе объема W_i , который является истинным объемом одного такого танка (если танки одинаковой вместимости) или объемом меньшего из двух танков (если они имеют разную вместимость), смежных с таким отсеком, умноженного на коэффициент S_i , как он определен ниже, причем для всех других бортовых танков, поврежденных при таком столкновении, принимается величина фактического полного объема.

$$S_i = 1 - l_i/l_c,$$

где l_i — длина рассматриваемого незаполненного отсека или танка изолированного балласта, м.

3. а) Учитываются только те междудонные танки, которые либо остаются порожними либо в которых перевозится чистая вода, когда в расположенных над ними танках перевозится груз.
 - б) Если двойное дно простирается не на полную длину и ширину рассматриваемого танка, считается, что оно отсутствует, и объем танков, расположенных над участком поврежденного днища, включается в формулу (II), даже если танк не считается поврежденным вследствие наличия такого частичного двойного дна.
 - в) При определении величины h_i приемные колодцы могут не учитываться при условии, что они не слишком велики по площади и простираются ниже танка на минимальное расстояние, причем в любом случае их глубина не превышает половину высоты двойного дна. Если глубина такого колодца превышает половину высоты двойного дна, h_i принимается равным высоте двойного дна за вычетом глубины колодца. Трубопровод, проложенный в междудонном пространстве и обслуживающий такие колодцы, в месте своего соединения с обслуживаемым танком оборудуется клапанами или иными запорными устройствами для предотвращения вылива нефти в случае повреждения трубопровода. Такой трубопровод прокладывается как можно выше над днищевой обшивкой судна. При нахождении судна в море эти клапаны должны быть закрыты во всех случаях, когда в танке находится нефтяной груз, за исключением того, что они могут быть открыты только для перекачки груза, необходимой для удифферентования судна.
4. В случае, если повреждение днища одновременно охватывает четыре центральных танка, величина O_s может быть рассчитана по формуле:

$$O_s = 1/4(Z_i W_i + Z_i C_i)$$

5. Администрация может рассматривать в качестве средства уменьшения вылива нефти в случае повреждения днища применение системы перекачки груза, имеющей в каждом грузовом нефтяном танке высоко расположенный аварийный всасывающий патрубок и способной перекачивать груз из поврежденного танка или танков в танки изолированного балласта или в имеющиеся незаполненные грузовые танки, если есть уверенность, что они будут иметь достаточное незаполненное пространство. Такая система учитывается только в том случае, если она обладает способностью перекачивать за два часа работы количество нефти, равное половине объема самого большого из рассматриваемых поврежденных танков, и при наличии эквивалентной приемной вместимости в балластных или грузовых танках. При наличии такой системы расчет вылива O_s разрешается производить по формуле (III). Всасывающие трубопроводы этой системы прокладываются по меньшей мере на высоте от днища не меньшей вертикальной протяженности повреждения днища v_s . Администрация представляет Организации соответствующую информацию относительно одобренных ею таких устройств для направления другим Сторонам Конвенции.

Правило 24

Ограничение размеров грузовых танков и их расположение

1. Каждый новый нефтяной танкер должен соответствовать положениям настоящего правила. Каждый существующий нефтяной танкер в течение двух лет после вступления в силу настоящей Конвенции приводится в соответствие с положениями настоящего правила, если этот танкер относится к одной из следующих категорий:

- а) танкер, поставка которого осуществляется после 1 января 1977 г.;
- б) танкер, к которому применимы оба следующих условия:
 - (i) его поставка осуществляется не позднее 1 января 1977 г.;
 - (ii) контракт на его постройку заключен после 1 января 1974 г. или, если контракт на его постройку не был предварительно заключен, киль заложен или танкер находится в аналогичной стадии постройки после 30 июня 1974 г.

2. Расположение и размеры грузовых танков нефтяных танкеров должны быть такими, чтобы предполагаемый вылив нефти O_s или O_b , вычисленный в соответствии с положениями правила 23 настоящего Приложения для любого места по длине судна, не превышал 30000 куб.м либо величины, вычисленной по формуле $400 \sqrt[3]{DW}$, в зависимости от того, что больше, но во всяком случае не превышал 40000 куб.м.

3. Объем любого бортового грузового нефтяного танка нефтяного танкера не должен превышать 75 % предельного предполагаемого вылива нефти, указанного в пункте 2 настоящего правила. Объем любого центрального грузового нефтяного танка не должен превышать 50000 куб.м. Однако на нефтяных танкерах с изолированным балластом, удовлетворяющим правилу 13 настоящего Приложения, допустимый объем бортовых грузовых нефтяных танков, расположенных между двумя танками изолированного балласта, длина каждого из которых превышает величину l_c , может быть увеличен до максимального предела предполагаемого вылива нефти при условии, что ширина бортовых танков превышает величину t_c .

4. Длина любого грузового танка не должна превышать 10 м или одной из следующих величин в зависимости от того, что больше:

- а) при отсутствии внутри танка продольной переборки:

$$(0,5 b_i/V + 0,1) L, \text{ но не более } 0,2L$$

- б) при наличии внутри грузового танка продольной переборки в диаметральной плоскости:

$$(0,25 b_i/V + 0,15) L$$

- с) при наличии внутри грузовых танков двух и более продольных переборок:

- (i) для бортовых грузовых танков: $0,2L$;

- (ii) для центральных грузовых танков:

- 1) если b_i/V равно или больше $1/5$: $0,2L$

- 2) если b_i/V менее $1/5$:

– при отсутствии продольной переборки в диаметральной плоскости:

$$(0,5 b_i/V + 0,1) L$$

– при наличии продольной переборки в диаметральной плоскости:

$$(0,25 b_i/V + 0,15) L$$

d) « b_i » – минимальное расстояние от борта судна до внешней продольной переборки данного танка, измеренное от внутри от поверхности обшивки судна под прямым углом к диаметральной плоскости на уровне, соответствующем назначенному летнему надводному борту.

5. Во избежание превышения предельных объемов, установленных пунктами 2, 3 и 4 настоящего правила, и независимо от принятого типа установленной системы перекачки груза, если такая система соединяет два грузовых танка или более, предусматриваются клапаны или иные подобные запорные устройства для разделения танков друг от друга. Такие клапаны или устройства должны быть закрыты, когда танкер находится в море.

6. Участки трубопровода, проходящие через грузовые танки на расстоянии менее t_c от борта судна или менее v_c от днища, оборудуются клапанами или иными подобными запорными устройствами в месте их открытого входа в любой грузовой танк. При нахождении судна в море, если в танках находится груз нефти, эти клапаны должны быть закрыты, за исключением того, что они могут быть открыты только для перекачки груза, необходимой для удифферентования судна.

Правило 25

Деление на отсеки и остойчивость

1. Каждый новый нефтяной танкер должен удовлетворять критериям деления на отсеки и аварийной остойчивости, указанным в пункте 3 настоящего правила, после предполагаемого повреждения борта или днища, упомянутого в пункте 2 настоящего правила, при любой эксплуатационной осадке, отражающей фактическую частичную или полную загрузку с соответствующим учетом дифферента, прочности судна и удельных весов грузов. Такое повреждение рассматривается на всех возможных участках судна по длине, а именно:

- a) для танкеров длиной более 225 м – в любом месте по длине судна;
- b) для танкеров длиной более 150 м, но не более 225 м – в любом месте по длине судна, за исключением повреждения, затрагивающего кормовую или носовую переборки, ограничивающие расположенное в корме машинное отделение. Машинное отделение рассматривается как единый затопляемый отсек; и
- c) для танкеров длиной не более 150 м – в любом месте по длине судна между соседними поперечными переборками, за исключением машинного отделения. Для танкеров длиной 100 м и менее, для которых все требования пункта 3 настоя-

шего правила не могут быть удовлетворены без существенного ухудшения их эксплуатационных качеств, Администрации могут допустить освобождение их от этих требований.

Случаи, когда танкер не перевозит в своих грузовых танках никакой нефти, кроме нефтяных остатков, не рассматриваются.

2. Относительно размера и характера предполагаемого повреждения принимается следующее:

- а) Повреждение борта
- | | |
|---|--|
| (i) Продольная протяженность: | $1/3 L^{2/3}$, или 14,5 м в зависимости от того, что меньше |
| (ii) Поперечная протяженность (измеряется внутрь от поверхности обшивки судна под прямым углом к диаметральной плоскости на уровне летней грузовой ватерлинии): | $B/5$, или 11,5 м, в зависимости от того, что меньше |
| (iii) Вертикальная протяженность: | от теоретической линии днищевой обшивки на диаметральной плоскости вверх без ограничения |
- б) Повреждение днища
- | | | |
|-----------------------------------|--|--|
| | На длине $0,3L$ от носового перпендикуляра судна | В любой другой части судна |
| (i) Продольная протяженность: | $1/3 L^{2/3}$, или 14,5 м, в зависимости от того, что меньше | $1/3 L^{2/3}$, или 5 м, в зависимости от того, что меньше |
| (ii) Поперечная протяженность: | $B/6$, или 10 м в зависимости от того, что меньше | $B/6$, или 5 м в зависимости от того, что меньше |
| (iii) Вертикальная протяженность: | $B/15$, или 6 м в зависимости от того, что меньше, измеряется от теоретической линии днищевой обшивки в диаметральной плоскости | |
- с) Если какое-либо повреждение меньшего размера, чем максимальное повреждение, указанное в подпунктах (а) и (б) настоящего пункта, приводит к более тяжелым последствиям, то в расчет принимается такое повреждение.
- д) Если повреждение, затрагивающее поперечные переборки, рассматривается для случаев, указанных в подпунктах (а) и (б) пункта 1 настоящего правила, то для того чтобы эти по-

поперечные водонепроницаемые переборки считались эффективными, расстояние между ними должно быть не менее продольной протяженности предполагаемого повреждения, указанного в подпункте (а) настоящего пункта. Если поперечные переборки расположены друг от друга на меньшем расстоянии, то при определении затопляемых отсеков одна или более из таких переборок в пределах упомянутого повреждения рассматриваются как несуществующие.

- е) Если повреждение между соседними поперечными водонепроницаемыми переборками рассматривается для случая, указанного в подпункте 1(с) настоящего правила, то ни главная поперечная переборка, ни поперечная переборка, ограничивающая бортовые или междудонные танки, не рассматривается поврежденной, если только:
 - (i) расстояние между соседними переборками не меньше продольной протяженности предполагаемого повреждения, указанного в подпункте (а) настоящего пункта; или
 - (ii) поперечная переборка не имеет уступа или рецесса длиной более 3,05 м, расположенного в пределах предполагаемого повреждения. Уступ, образованный переборкой и настилом ахтерпика, не рассматривается как уступ для целей настоящего правила.
- ф) Если в пределах предполагаемого повреждения расположены трубопроводы, каналы или туннели, принимаются меры для того, чтобы прогрессирующее затопление не распространилось по ним на отсеки, затопление которых не предполагается для каждого данного случая повреждения.

3. Нефтяные танкера считаются удовлетворяющими критериями аварийной остойчивости, если удовлетворены следующие требования:

- а) конечная ватерлиния с учетом затопления, крена и дифферента находится ниже нижней кромки любого отверстия, через которое может происходить прогрессирующее затопление отсека. Такие отверстия включают воздушные трубы и отверстия, закрываемые с помощью брызгонепроницаемых дверей или люковых крышек. Из их числа могут быть исключены отверстия, закрываемые с помощью водонепроницаемых лазовых крышек, палубных иллюминаторов, малых водонепроницаемых крышек люков грузовых танков, которые обеспечивают высокую степень целостности палубы, водонепроницаемых клинкетных дверей с дистанционным управлением и бортовых глухих иллюминаторов;
- б) на конечной стадии затопления угол крена, вызванный несимметричным затоплением, не превышает 25° , однако этот угол может быть увеличен до 30° , если при этом кромка палубы не погружается в воду;
- в) остойчивость на конечной стадии затопления необходимо проверить. Она может считаться достаточной, если диаграмма статической остойчивости имеет отсчитываемый от положения равновесия диапазон, равный по меньшей мере 20° , и если при этом максимальное остаточное плечо равно по меньшей мере 0,1 м. Площадь под кривой в этом диапазоне должна быть не менее 0,0175 м.рад. Незащищенные отверстия не должны погружаться в воду в этом диапазоне, если только рассматриваемое помещение не принимается затоп-

ленным. В пределах этого диапазона может быть допущено погружение в воду любого из отверстий, перечисленных в подпункте (а) настоящего пункта, а также других отверстий, которые могут быть закрыты брызгонепроницаемыми закрытиями;

- d) Администрация должна убедиться в том, что судно обладает достаточной остойчивостью на промежуточных стадиях затопления;
- e) Устройства выравнивания, требующие таких механических средств, как клапаны или поперечные уравнивательные трубы, если они применены, не должны учитываться для уменьшения угла крена или достижения минимального диапазона остаточной остойчивости, чтобы удовлетворить требованиям подпунктов (а), (b) и (с) настоящего пункта, и достаточная остаточная остойчивость должна поддерживаться в течение всех этапов, когда применяется выравнивание. Помещения, соединенные каналами с большой площадью поперечного сечения, могут рассматриваться как одно помещение.

4. Требования пункта 1 настоящего правила подтверждаются расчетами, учитывающими проектные характеристики судна, расположение, конфигурацию и содержимое поврежденных отсеков, равно как и распределение, удельные веса и влияние свободной поверхности жидкостей. В расчетах учитывается следующее:

- a) учитываются все порожние или частично заполненные танки, плотность перевозимых грузов, а также любой вылив жидкости из поврежденных отсеков;
- b) величины проницаемости помещений, затопленных в результате повреждения, принимаются следующими:

Помещения	Проницаемость
Предназначенные для запасов	0,60
Жилые	0,95
Занятые механизмами	0,85
Пустые	0,95
Предназначенные для расходуемых жидкостей	от 0 до 0,95*
Предназначенные для прочих жидкостей	от 0 до 0,95*

- c) плавучесть любой надстройки, расположенной непосредственно над местом повреждения борта, не учитывается. Можно, однако, учесть незатопленные водой части надстроек за пределами повреждения, если они отделены от поврежденного отсека водонепроницаемыми переборками и в отношении этих неповрежденных пространств соблюдены требования подпункта 3(а) настоящего правила. В водонепроницаемых переборках надстройки допускается наличие навесных водонепроницаемых дверей;

* Проницаемость частично заполненных помещений должна соответствовать количеству перевозимой в них жидкости. Если повреждение затрагивает танк, содержащий жидкость, то следует предполагать, что содержимое из него полностью вытекает и заменяется соленой водой выше уровня конечного положения равновесия.

- d) влияние свободной поверхности рассчитывается при угле крена в 5° для каждого отдельного отсека. Для частично заполненных танков Администрация может потребовать или разрешить расчет поправки на влияние свободной поверхности при угле крена, превышающем 5° ;
 - e) при расчете влияния свободных поверхностей расходуемых жидкостей принимается, что для каждого типа жидкости по меньшей мере одна поперечная пара танков или один центральный танк имеют свободную поверхность, причем в расчет принимается такой танк или такая комбинация танков, для которых влияние свободной поверхности наибольшее.
5. Капитан каждого нового нефтяного танкера и лицо, ответственное за новый несамоходный танкер, к которому применяется настоящее Приложение, снабжаются по одобренной форме:
- a) информацией по загрузке и распределению груза, необходимой для обеспечения выполнения положений настоящего правила; и
 - b) данными о способности судна удовлетворять критериям аварийной остойчивости, определенными настоящим правилом, включая последствия отступлений, которые могут быть разрешены в соответствии с подпунктом 1(c) настоящего правила.

Правило 25 А

Остойчивость в неповрежденном состоянии

1. Это правило должно применяться к нефтяным танкерам дедвейтом 5000 тонн и выше:
- a) контракты на постройку которых заключены 1 февраля 1999 г. или после;
- или
- b) при отсутствии контракта на постройку, кили которых заложены, или которые находятся в аналогичной стадии строительства 1 августа 1999 г. или после;
 - c) поставка которых осуществляется 1 февраля 2002 г. или после;
 - d) которые подверглись серьезной модернизации:
 - (i) контракт на которую заключен после 1 февраля 1999г.; или
 - (ii) при отсутствии контракта, работы по реализации которой начались после 1 августа 1999 г.; или
 - (iii) которая завершена после 1 февраля 2002 г.
2. Каждый нефтяной танкер должен удовлетворять критерию остойчивости в неповрежденном состоянии, определенному в подпараграфах (а) и (б) этого параграфа для действующей ватерлинии при наихудших возможных условиях погрузки груза и балласта, совместимых с правильной эксплуатационной практикой, включая промежуточные стадии операций перекачки жидкости. При любых условиях балластные танки должны приниматься свободными.
- a) В порту начальная метацентрическая высота $GМo$ с поправкой на влияние свободной поверхности, измеренной при крене 0° , должна быть не менее 0,15 м;

- б) В море должны применяться следующие критерии:
- (i) площадь под диаграммой статической устойчивости (кривая GZ) должна быть не меньше 0,055 м.рад до угла крена $\theta = 30^\circ$ и не менее 0,09 м.рад до $\theta = 40^\circ$ или другого угла заливания θ_g^* , если этот угол менее 40° .
Кроме того, площадь под диаграммой статической устойчивости (кривая GZ) между углами крена 30° и 40° или между 30° и θ_g , если этот угол меньше 40° , не должна быть менее 0,03 м.рад;
 - (ii) восстанавливающее плечо GZ должен быть как минимум 0,20 м при угле крена равном или больше 30° ;
 - (iii) максимальное восстанавливающее плечо должно достигаться при угле крена желательном превышающем 30° , но не менее 25° ;
 - (iv) начальная метацентрическая высота GMo с поправкой на влияние свободной поверхности, измеренной при крене 0° , должна быть не менее 0,15м.

3. Требования параграфа 2 должны обеспечиваться конструктивными мерами. При комбинированных перевозках могут допускаться дополнительные простые эксплуатационные процедуры.

4. Дополнительные простые эксплуатационные процедуры для операции перекачки жидкости, указанные в параграфе 3, означают письменные процедуры, которые должны иметься в распоряжении капитана и которые:

- (i) одобрены Администрацией;
- (ii) указывают те грузовые и балластные танки, которые, при конкретных условиях перекачки жидкости и возможном диапазоне плотностей груза, могут быть освобождены не нарушая критерия стабильности. Пустые танки могут изменяться в процессе операций перекачки жидкости и при любом сочетании они будут удовлетворять критерию;
- (iii) понятны лицу командного состава, ответственному за операции перекачки жидкости;
- (iv) предлагают запланированную последовательность операций перекачки груза/балласта;
- (v) позволяют сравнивать достигнутую и требуемую устойчивость, используя критерии изменения устойчивости в графической или табличной форме;
- (vi) не требуют обширных математических вычислений ответственного лица командного состава;
- (vii) обеспечивают возможность принятия ответственным лицом командного состава корректирующих действий в случае отклонения от рекомендованных величин или аварийных ситуаций;
- (viii) ясно отражаются в одобренной информации об осадке и устойчивости судна на посту управления грузовыми и балластными операциями и в компьютерном программном обеспечении, которое осуществляет расчет устойчивости.

* θ_g – угол крена, при котором отверстия в корпусе, палубных сооружениях или рубках, которые не могут обеспечить непроницаемость при воздействии моря, погружаются в воду. При применении этого критерия небольшие отверстия, через которые не может происходить, увеличивающееся затопление, не должны рассматриваться как открытые.

ГЛАВА IV
ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ
В РЕЗУЛЬТАТЕ инцидЕНТА,
ВЫЗЫВАЮЩЕГО ЗАГРЯЗНЕНИЕ НЕФТЬЮ

Правило 26

*Судовой план чрезвычайных мер
по борьбе с загрязнением нефтью*

1. Каждый нефтяной танкер валовой вместимостью 150 рег.т и более и каждое судно, не являющееся нефтяным танкером, валовой вместимостью 400 рег.т и более должны иметь на борту судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью, одобренный Администрацией. Для судов, построенных до 4 апреля 1993 года настоящее требование применяется через 24 месяца после этой даты.
2. Такой план должен составляться в соответствии с руководством, разработанным Организацией*, в письменном виде на рабочем языке капитана и лиц командного состава. План должен включать, по крайней мере:
 - a) процедуру, которой должны следовать капитан или другие лица, несущие службу на судах, при сообщении в случае инцидента, вызывающего загрязнение нефтью, как это требуется в статье 8 настоящей Конвенции и Протоколе I к ней, на основе руководства, разработанного Организацией**;
 - b) перечень организаций или лиц, с которыми должна быть установлена связь в случае инцидента, вызывающего загрязнение нефтью;
 - c) подробное описание действий, которые должны быть немедленно предприняты лицами, находящимися на борту судна, для ограничения или регулирования сброса нефти в результате инцидента; и
 - d) процедуры и пункты связи на судне для координации действий на борту судна с национальными и местными властями по борьбе с загрязнением.
3. В отношении судов, к которым применяется также правило 16 Приложения II к Конвенции, такой план может быть объединен с судовым планом чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря вредными жидкими веществами, требуемым согласно правилу 16 Приложения II к Конвенции. В этом случае название такого плана должно быть «Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря.»

* См. Руководство по разработке судовых планов чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью, разработанное Организацией.

** Дается ссылка на «Общие принципы систем судовых сообщений и требований к судовым сообщениям, включая руководство по сообщениям в случаях с опасными грузами, вредными веществами и/или загрязняющими море веществами», принятые Организацией резолюцией А.648(16).

ДОПОЛНЕНИЕ I

ПЕРЕЧЕНЬ НЕФТЕЙ*

Битумные растворы

Компоненты, используемые для получения битумов
Кровельный битум
Остаточные продукты прямой перегонки

Сырые нефти, топлива и масла

Осветленная
Сырая нефть
Смеси, содержащие сырую нефть
Дизельное топливо
Топливо № 4
Топливо № 5
Топливо № 6
Остаточное котельное топливо
Дорожный битум
Трансформаторное масло
Ароматическое масло
(за исключением растительного)
Смазочные масла и компоненты,
используемые для получения масел
Минеральное масло
Моторное масло
Масло для пропитки
Веретенное масло
Турбинное масло

Дистилляты

Прямой перегонки
Исходные материалы для производства дистиллята

Газойль

Крекинг-газойль

Компоненты, используемые для получения бензинов

Алкилаты топливные
Продукты реформинга
Полимеры топливные

* Этот перечень не следует рассматривать как исчерпывающий

Карбюраторные топлива

Конденсат (природный)
Автомобильное
Авиационное
Прямой перегонки
Топливо ÷ 1 (керосин)
Топливо ÷ 1-D
Топливо ÷ 2
Топливо ÷ 2-D

Реактивные топлива

JP-1 (керосин)
JP-3
JP-4
JP-5 (керосин тяжелый)
Газотурбинное
Керосин
Уайт-спирит

Бензино-лигроиновые фракции

Сольвент легкий
Сольвент тяжелый
Среднефракционный дистиллят

ДОПОЛНЕНИЕ II
ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА ИОРР
МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО
О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ

(Примечание: К настоящему свидетельству должен прилагаться
Перечень конструкции и оборудования)

Выдано в соответствии с положениями Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом к ней, 1978 года, (именуемой далее «Конвенция») по уполномочию Правительства:

.....
(полное официальное название страны)

.....
(полное официальное наименование компетентного лица или организации, уполномоченных в соответствии с положениями Конвенции)

Название судна	Регистровый номер или позывной сигнал	Порт приписки	Валовая вместимость

Тип судна:

Нефтяной танкер*

Судно, не являющееся нефтяным танкером, с грузовыми танками, подпадающими под действие пункта 2 правила 2 Приложения I к Конвенции*

Судно, не являющееся ни одним из перечисленных выше*

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ ЧТО:

1. СУДНО ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНО В СООТВЕТСТВИИ С ПРАВИЛОМ 4 ПРИЛОЖЕНИЯ I К КОНВЕНЦИИ.
2. ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕМ УСТАНОВЛЕНО, ЧТО СОСТОЯНИЕ КОНСТРУКЦИИ, ОБОРУДОВАНИЯ, СИСТЕМ, УСТРОЙСТВ, ПРИСПОСОБЛЕНИЙ И МАТЕРИАЛОВ СУДНА ВО ВСЕХ ОТНОШЕНИЯХ УДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНО И ЧТО СУДНО ОТВЕЧАЕТ ПРИМЕНИМЫМ ТРЕБОВАНИЯМ ПРИЛОЖЕНИЯ I К КОНВЕНЦИИ.

Настоящее свидетельство действительно до при условии проведения освидетельствований в соответствии с правилом 4 Приложения I к Конвенции.

Выдано в
(Место выдачи свидетельства)

..... 19
(Дата выдачи)

.....
(Подпись должным образом уполномоченного лица, выдавшего свидетельство)

(Печать или штамп полномочной организации)

* Ненужное зачеркнуть

**ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ЕЖЕГОДНОГО
И ПРОМЕЖУТОЧНОГО ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ**

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при освидетельствовании, требуемом правилом 4 Приложения I к Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим положениям Конвенции:

Ежегодное освидетельствование:

Подписано
(Подпись должным образом уполномоченного лица, выдавшего свидетельство)

Место

Дата

(Печать или штамп полномочной организации)

Ежегодное*/промежуточное* освидетельствование:

Подписано
(Подпись должным образом уполномоченного лица, выдавшего свидетельство)

Место

Дата

(Печать или штамп полномочной организации)

Ежегодное*/промежуточное* освидетельствование:

Подписано
(Подпись должным образом уполномоченного лица, выдавшего свидетельство)

Место

Дата

(Печать или штамп полномочной организации)

Ежегодное освидетельствование:

Подписано
(Подпись должным образом уполномоченного лица, выдавшего свидетельство)

Место

Дата

(Печать или штамп полномочной организации)

* Ненужное зачеркнуть

ФОРМА А
(Пересмотрена в 1991 году)

**Добавление к международному свидетельству
о предотвращении загрязнения нефтью
(Свидетельство ИОРР)**

**ПЕРЕЧЕНЬ КОНСТРУКЦИИ И ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ СУДОВ,
НЕ ЯВЛЯЮЩИХСЯ НЕФТЯНЫМИ ТАНКЕРАМИ**

(в отношении положений Приложения I к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом к ней 1978 года (далее именуемой «Конвенция»).

Примечания:

1. Эта форма должна выдаваться третьему типу судов по классификации в Международном свидетельстве о предотвращении загрязнения нефтью, то есть «судам, не являющимся ни одним из перечисленных выше». Нефтяным танкерам и судам, не являющимся нефтяными танкерами, с грузовыми танками, подпадающими под действие пункта 2 правила 2 Приложения I к Конвенции, выдается форма В.
2. Настоящий Перечень является неотъемлемой частью Международного свидетельства о предотвращении загрязнения нефтью, который должен постоянно находиться на судне в доступном месте.
3. Если языком оригинала Перечня не является английский или французский язык, то его текст должен включать перевод на один из этих языков.
4. Записи в клеточках должны производиться путем проставления знака «х» для ответов «да» и «применяется» или знака «-» для ответов «нет» и «не применяется».
5. Правилами, упомянутыми в настоящем Перечне, являются правила Приложения I к Конвенции, а резолюциями — те, что приняты Международной морской организацией.

1 СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ

- 1.1 Название судна
- 1.2 Регистровый номер или позывной сигнал
- 1.3 Порт приписки
- 1.4 Валовая вместимость
- 1.5 Дата постройки:
 - 1.5.1 Дата контракта на постройку
 - 1.5.2 Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки
 - 1.5.3 Дата поставки
- 1.6 Значительное переоборудование (если применимо):
 - 1.6.1 Дата контракта на переоборудование
 - 1.6.2 Дата начала переоборудования
 - 1.6.3 Дата окончания переоборудования

- 1.7 Статус судна:
- 1.7.1 Новое судно в соответствии с пунктом 6 правила 1
- 1.7.2 Существующее судно в соответствии с пунктом 7 правила 1
- 1.7.3 Судно признано Администрацией «существующим судном» в соответствии с пунктом 7 правила 1 в силу непредвиденной задержки поставки
- 2 **ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ УПРАВЛЕНИЯ СБРОСОМ НЕФТИ ИЗ ЛЬЯЛ МАШИННЫХ ПОМЕЩЕНИЙ И ТОПЛИВНЫХ ТАНКОВ (правила 10 и 16)**
- 2.1 Перевозка водяного балласта в топливных танках:
- 2.1.1 В обычных условиях судно может перевозить водяной балласт в топливных танках
- 2.2 Тип установленного оборудования для фильтрации нефти:
- 2.2.1 Оборудование для фильтрации (15 частей на миллион) нефти (пункт 4 правила 16)
- 2.2.2 Оборудование для фильтрации нефти (15 частей на миллион) с сигнальным устройством и устройством, обеспечивающим автоматическое прекращение сброса (пункт 5 правила 16)
- 2.3 Разрешается эксплуатация судна с существующим оборудованием до 6 июля 1998 года (пункт 6 правила 16), и судно оснащено:
- 2.3.1 Оборудование для нефтеводяной сепарации (100 частей на миллион)
- 2.3.2 Оборудование для фильтрации нефти (15 частей на миллион) без сигнального устройства
- 2.3.3 Оборудование для фильтрации нефти (15 частей на миллион) с сигнальным устройством и устройством для ручного прекращения сброса

- 2.4 Нормативы одобрения*:
- 2.4.1 Сепарационное или фильтрующее оборудование
- .1 одобрено в соответствии с резолюцией А.393.(X)
 - .2 одобрено в соответствии с резолюцией МЕРС.60(33)
 - .3 одобрено в соответствии с резолюцией А.233(VII)
 - .4 одобрено в соответствии с национальными нормативами, не основанными на резолюции А.393.(X) или А.233.(VII)
 - .5 не одобрено
- 2.4.2 Доочистная приставка одобрена в соответствии с резолюцией А.444.(XI)
- 2.4.3 Прибор для измерения содержания нефти:
- .1 одобрен в соответствии с резолюцией А.393.(X)
 - .2 одобрен в соответствии с резолюцией МЕРС.60(33)
- 2.5 Максимальная пропускная способность системы м³/ч
- 2.6 Изъятие из правила 16:
- 2.6.1 Требования пунктов 1 или 2 правила 16 изымаются в отношении судна в соответствии с пунктом 3(а) Правила 16. Судно занято исключительно в рейсах в особом(ых) районе(ах):
- 2.6.2 Судно оборудовано следующими сборными танками для полного сохранения на борту всех льяльных вод, загрязненных нефтью:

Обозначение танка	Расположение танка		Вместимость (м ³)
	Шпангоуты (от) – (до)	Поперечное положение	
			Общая вместимость(м ³)

* См. Рекомендацию по международным техническим требованиям к эксплуатационным характеристикам и испытаниям оборудования для сепарации нефтеводных смесей и приборов для определения содержания нефти, принятую Организацией 14 ноября 1977 года резолюцией А.393(X), которая заменила резолюцию А.233(VII); см. публикацию ИМО под номером ИМО-608Е. Кроме того, см. Руководство и технические требования по оборудованию для предотвращения загрязнения из льял машинных помещений судов, принятые Комитетом по защите морской среды Организации резолюцией МЕРС.60(33), которая 6 июля 1993 года заменила резолюции А.393(X) и А.444(XI); см. публикацию ИМО под номером ИМО-646Е.

3 СРЕДСТВА СОХРАНЕНИЯ НА БОРТУ И УДАЛЕНИЯ НЕФТЯНЫХ ОСТАТКОВ (НЕФТЕСОДЕРЖАЩИХ ОСАДКОВ) (правило 17) и сборные танки для льяльной воды*

3.1 Судно оборудовано следующими танками для нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков):

Обозначение танка	Расположение танка		Вместимость (м ³)
	Шпангоуты (от) – (до)	Поперечное положение	
			Общая вместимость(м ³)

3.2 Средства удаления остатков в дополнение к предусмотренным танкам для нефтесодержащих осадков:

- 3.2.1 инсинератор для нефтяных остатков; производительность л/ч
- 3.2.2 вспомогательный котел, пригодный для сжигания нефтяных остатков
- 3.2.3 танк для смешивания нефтяных остатков с жидким топливом; емкость м³
- 3.2.4 другие приемлемые средства:

3.3 Судно оборудовано следующими сборными танками для сохранения на борту льяльной воды, загрязненной нефтью:

Обозначение танка	Расположение танка		Вместимость (м ³)
	Шпангоуты (от) – (до)	Поперечное положение	
			Общая вместимость(м ³)

4 СТАНДАРТНОЕ СЛИВНОЕ СОЕДИНЕНИЕ (правило 19)

4.1 Судно оборудовано трубопроводом для сброса остатков из льял машинных помещений в приемные сооружения, снабженным стандартным сливным соединением в соответствии с правилом 19

* Сборные танки для льяльной воды Конвенцией не требуются, записи в таблице в пункте 3.3 производятся на добровольной основе.

5 СУДОВОЙ ПЛАН ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ МЕР
ПО БОРЬБЕ С ЗАГРЯЗНЕНИЕМ НЕФТЬЮ
(правило 26)

5.1 На судне предусмотрен судовой план
чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением
нефтью в соответствии с правилом 26

6 ИЗЪЯТИЕ

6.1 Администрацией предоставлены освобождения
от выполнения требований главы II
Приложения I к Конвенции в соответствии
с пунктом 4(а) правила 2 по тем позициям,
которые перечислены в пунктах ...
настоящего Перечня

7 РАВНОЦЕННЫЕ ЗАМЕНЫ (правило 3)

7.1 Для некоторых требований Приложения I,
перечисленных в пунктах
. настоящего Перечня, Администрацией
одобренены равноценные замены

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что настоящий Перечень
содержит достоверные во всех отношениях сведения.

Выдано в
(место выдачи Перечня)

..... 19... Г.
(подпись должным образом уполномоченного лица,
выдавшего Перечень)

(печать или штамп организации)

ФОРМА В
(Пересмотрена в 1991 году)

**Добавление к Международному свидетельству
о предотвращении загрязнения нефтью
(Свидетельство IOPP)**

**ПЕРЕЧЕНЬ КОНСТРУКЦИИ И ОБОРУДОВАНИЯ
ДЛЯ НЕФТЯНЫХ ТАНКЕРОВ**

в отношении положений Приложения I к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом к ней 1978 года (далее именуемой «Конвенция»).

Примечания:

- 1 Эта форма должна выдаваться первым двум типам судов по классификации в Международном свидетельстве о предотвращении загрязнения нефтью, т.е. нефтяным танкерам и судам, не являющимся нефтяными танкерами, с грузовыми танками, подпадающими под действие пункта 2 правила 2 Приложения I к Конвенции. Третьему типу судов по классификации в Международном свидетельстве должна выдаваться форма А.
- 2 Настоящий Перечень является неотъемлемой частью Международного свидетельства о предотвращении загрязнения нефтью, которое должно постоянно находиться на судне в доступном месте.
- 3 Если языком оригинала Перечня не является английский или французский язык, то его текст должен включать перевод на один из этих языков.
- 4 Записи в клеточках должны производиться путем проставления знака «х» для ответов «да» и «применяется» или знака «-» для ответов «нет» и «не применяется».
- 5 Если не оговаривается иное, правилами, упомянутыми в настоящем Перечне, являются правила Приложения I к Конвенции, а резолюциями — те, что приняты Международной морской организацией.

1 СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ

- 1.1 Название судна
- 1.2 Регистрационный номер или позывной сигнал
- 1.3 Порт приписки
- 1.4 Валовая вместимость
- 1.5 Грузовместимость судна (м³)
- 1.6 Дедвейт судна . . . (метрические тонны)
(пункт 22 правила 1)
- 1.7 Длина судна (м) (пункт 18 правила 1)
- 1.8 Дата постройки:
 - 1.8.1 Дата контракта на постройку.
 - 1.8.2 Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки

- 1.8.3 Дата поставки
- 1.9 Значительное переоборудование (если применено):
- 1.9.1 Дата контракта на переоборудование
- 1.9.2 Дата начала переоборудования
- 1.9.3 Дата окончания переоборудования
- 1.10 Статус судна:
- 1.10.1 Новое судно в соответствии с пунктом 6 правила 1
- 1.10.2 Существующее судно в соответствии с пунктом 7 правила 1
- 1.10.3 Новый нефтяной танкер в соответствии с пунктом 26 правила 1
- 1.10.4 Существующий нефтяной танкер в соответствии с пунктом 27 правила 1
- 1.10.5 Судно признано Администрацией «существующим судном» в соответствии с пунктом 7 правила 1 в силу непредвиденной задержки поставки
- 1.10.6 Судно признано Администрацией «существующим нефтяным танкером» в соответствии с пунктом 27 правила 1 в силу непредвиденной задержки поставки
- 1.10.7 Не требуется, чтобы судно удовлетворяло положениям правила 24 в силу непредвиденной задержки поставки
- 1.11 Тип судна:
- 1.11.1 Танкер для сырой нефти
- 1.11.2 Нефтепродуктовоз
- 1.11.2bis Нефтепродуктовоз, не перевозящий жидкое топливо или тяжелое дизельное топливо, как указано в пункте 2 правила 13G, или смазочное масло
- 1.11.3 Танкер для сырой нефти/нефтепродуктовоз
- 1.11.4 Комбинированное судно
- 1.11.5 Судно, не являющееся нефтяным танкером, с грузовыми танками, подпадающими под действие пункта 2 правила 2 Приложения I к Конвенции
- 1.11.6 Нефтяной танкер, предназначенный для перевозки нефтепродуктов, упомянутых в пункте 7 правила 15
- 1.11.7 Судно, классифицированное как «танкер для сырой нефти», эксплуатируемый с системой мойки сырой нефтью, классифицируется также как «нефтепродуктовоз», эксплуатируемый с выделенными для чистого балласта танками, для чего ему выдано также отдельное Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью

- 1.11.8 Судно, классифицированное как «нефтепродуктовоз», эксплуатируемый с выделенными для чистого балласта танками, классифицируется также как «танкер для сырой нефти», эксплуатируемый с системой мойки танков сырой нефтью, для чего ему выдано также отдельное Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью
- 1.11.9 Танкер-химовоз, перевозящий нефть
- 2 ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ УПРАВЛЕНИЯ СБРОСОМ НЕФТИ ИЗ ЛЬЯЛ МАШИННЫХ ПОМЕЩЕНИЙ И ТОПЛИВНЫХ ТАНКОВ (правила 10 и 16)
- 2.1 Перевозка водяного балласта в топливных танках
- 2.1.1 В обычных условиях судно может перевозить водяной балласт в топливных танках
- 2.2 Тип установленного оборудования для фильтрации нефти:
- 2.2.1 Оборудование для фильтрации (15 частей на миллион) нефти (пункт 4 правила 16)
- 2.2.2 Оборудование для фильтрации нефти (15 частей на миллион) с сигнальным устройством и устройством, обеспечивающим автоматическое прекращение сброса (пункт 5 правила 16)
- 2.3 Разрешается эксплуатация судна с существующим оборудованием до 6 июля 1998 года (пункт 6 правила 16), и судно оснащено:
- 2.3.1 Оборудование для нефтеводяной сепарации (100 частей на миллион)
- 2.3.2 Оборудование для фильтрации нефти (15 частей на миллион) без сигнального устройства
- 2.3.3 Оборудование для фильтрации нефти (15 частей на миллион) с сигнальным устройством и устройством для ручного прекращения сброса
- 2.4 Нормативы одобрения*:
- 2.4.1 Сепарационное или фильтрующее оборудование
- .1 одобрено в соответствии с резолюцией А.393.(X)
- .2 одобрено в соответствии с резолюцией МЕРС.60(33)

* См. Рекомендацию по международным техническим требованиям к эксплуатационным характеристикам и испытаниям оборудования для сепарации нефтеводяных смесей и приборов для определения содержания нефти, принятую Организацией 14 ноября 1977 года резолюцией А.393(X), которая заменила резолюцию А.233(VII); см. публикацию ИМО под номером ИМО-608Е. Кроме того, см. Руководство и технические требования по оборудованию для предотвращения загрязнения из льял машинных помещений судов, принятые Комитетом по защите морской среды Организации резолюцией МЕРС.60(33), которая 6 июля 1993 года заменила резолюции А.393(X) и А.444(XI); см. публикацию ИМО под номером ИМО-646Е.

- .3 одобрено в соответствии с резолюцией А.233(VII)
- .4 одобрено в соответствии с национальными нормативами, не основанными на резолюции А.393.(X) или А.233.(VII)
- .5 не одобрено
- 2.4.2 Доочистная приставка одобрена в соответствии с резолюцией А.444.(XI)
- 2.4.3 Прибор для измерения содержания нефти:
 - .1 одобрен в соответствии с резолюцией А.393.(X)
 - .2 одобрен в соответствии с резолюцией МЕРС.60(33)
- 2.5 Максимальная пропускная способность системы м³/ч
- 2.6 Изъятие из правила 16
- 2.6.1 Требования пунктов 1 или 2 правила 16 изымаются в отношении судна в соответствии с пунктом 3(а) Правила 16. Судно занято исключительно в рейсах в особом(ых) районе(ах):
- 2.6.2 Судно оборудовано следующими сборными танками для полного сохранения на борту всех льяльных вод, загрязненных нефтью:

Обозначение танка	Расположение танка		Вместимость, м ³
	Шпангоуты (от)-(до)	Поперечное положение	
Общая вместимость ... м ³			

- 2.6.3 Вместо сборного танка судно оборудовано устройством для перекачки льяльной воды в отстойный танк

3 СРЕДСТВА СОХРАНЕНИЯ НА БОРТУ И УДАЛЕНИЯ НЕФТЯНЫХ ОСТАТКОВ (НЕФТЕСОДЕРЖАЩИХ ОСАДКОВ) (ПРАВИЛО 17) И СБОРНЫЕ ТАНКИ ДЛЯ ЛЬЯЛЬНОЙ ВОДЫ*

- 3.1 Судно оборудовано следующими танками для нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков):

Обозначение танка	Расположение танка		Вместимость, м ³
	Шпангоуты (от)-(до)	Поперечное положение	
Общая вместимость ... м ³			

* Сборные танки для льяльной воды Конвенцией не требуются, записи в таблице в пункте 3.3 производятся на добровольной основе.

- 3.2 Средства удаления остатков в дополнение к предусмотренным танкам для нефтесодержащих осадков:
- 3.2.1 инсинератор для нефтяных остатков; производительность л/ч
- 3.2.2 вспомогательный котел, пригодный для сжигания нефтяных остатков
- 3.2.3 танк для смешивания нефтяных остатков с жидким топливом; емкость м³
- 3.2.4 другие приемлемые средства:
- 3.3 Судно оборудовано следующими сборными танками для сохранения на борту льяльной воды, загрязненной нефтью:

Обозначение танка	Расположение танка		Вместимость, м ³
	Шпангоуты (от) – (до)	Поперечное положение	
			Общая вместимость ... м ³

4 СТАНДАРТНОЕ СЛИВНОЕ СОЕДИНЕНИЕ (правило 19)

- 4.1 Судно оборудовано трубопроводом для сброса остатков из льял машинных помещений в приемные сооружения, снабженные стандартным сливным соединением в соответствии с правилом 19

5 КОНСТРУКЦИЯ (правила 13, 24 и 25)

- 5.1 В соответствии с требованиями правила 13 на судне:
- 5.1.1 Требуется предусмотреть танки изолированного балласта, их защитное расположение и систему мойки сырой нефтью
- 5.1.2 Требуется предусмотреть танки изолированного балласта и их защитное расположение
- 5.1.3 Требуется предусмотреть танки изолированного балласта
- 5.1.4 Требуется предусмотреть танки изолированного балласта или систему мойки сырой нефтью
- 5.1.5 Требуется предусмотреть танки изолированного балласта или выделенные для чистого балласта танки
- 5.1.6 Не требуется, чтобы судно удовлетворяло требованиям правила 13
- 5.2 Танки изолированного балласта:
- 5.2.1 На судне предусмотрены танки изолированного балласта в соответствии с правилом 13

5.2.2 На судне предусмотрены танки изолированного балласта в соответствии с правилом 13, которые обеспечивают защитное расположение в соответствии с правилом 13Е

5.2.3 Танки изолированного балласта распределены следующим образом:

Танк	Вместимость, м ³	Танк	Вместимость, м ³
			Всего ... м ³

5.3 Выделенные для чистого балласта танки:

5.3.1 На судне предусмотрены выделенные для чистого балласта танки в соответствии с правилом 13А, и оно может эксплуатироваться как нефтепродуктовоз

5.3.2 Танки чистого балласта распределены следующим образом:

Танк	Вместимость, м ³	Танк	Вместимость, м ³
			Всего ... м ³

5.3.3 Судно снабжено действующим Руководством по эксплуатации выделенных для чистого балласта танков, датированным

5.3.4 Судно имеет общие трубопроводы и насосы для балластировки выделенных для чистого балласта танков и грузовых операций

5.3.5 Судно имеет отдельный независимый трубопровод и насос для балластировки выделенных для чистого балласта танков

5.4 Система мойки сырой нефтью:

5.4.1 Судно оборудовано системой мойки сырой нефтью в соответствии с правилом 13В

5.4.2 Судно оборудовано системой мойки сырой нефтью в соответствии с правилом 13В, за исключением того, что эффективность системы не подтверждена в соответствии с пунктом 6 правила 13 и пунктом 4.2.10 пересмотренных спецификаций по системам мойки сырой нефтью (резолюция А.446(XI))

5.4.3 Судно снабжено действующим Руководством по оборудованию и эксплуатации системы мойки сырой нефтью, датированным

- 5.4.4 Судно не требуется оборудовать, но оно оборудовано системой мойки сырой нефтью в соответствии с положениями безопасности пересмотренных спецификаций по системам мойки сырой нефтью (резолюция А.446(XI))
- 5.5 Изъятие из правила 13:
- 5.5.1 Судно занято исключительно в перевозках между
.
в соответствии с правилом 13С и поэтому освобождено от выполнения требований правила 13
- 5.5.2 Судно эксплуатируется со специальной балластировкой в соответствии с правилом 13D и поэтому освобождено от выполнения требований правила 13
- 5.6 Ограничение размеров грузовых танков и их расположение (правило 24)
- 5.6.1 Судно должно быть построено в соответствии с правилом 24 и удовлетворяет его требованиям
- 5.6.2 Судно должно быть построено в соответствии с пунктом 4 правила 24 и удовлетворяет его требованиям (см. пункт 2 правила 2)
- 5.7 Деление на отсеки и остойчивость (правило 25):
- 5.7.1 Судно должно быть построено в соответствии с правилом 25 и удовлетворяет его требованиям
- 5.7.2 Судно снабжено одобренной информацией и данными, требуемыми пунктом 5 правила 25
- 5.7.3 Судно должно быть построено в соответствии с правилом 25А и удовлетворять его требованиям
- 5.7.4 Информация и данные, требуемые согласно правилу 25 А для комбинированных судов, предоставлены судну в письменном виде, одобренном Администрацией
- 5.8 Конструкция двойного корпуса:
- 5.8.1 Судно должно быть построено в соответствии с правилом 13F и удовлетворять требованиям:
- .1 пункта 3 (конструкция двойного корпуса)
 - .2 пункта 4 (танкера с палубой посередине высоты борта и с двойными бортами)
 - .3 пункта 5 (альтернативный метод, одобренный Комитетом по защите морской среды)
- 5.8.2 Судно должно быть построено в соответствии с пунктом 7 правила 13F и удовлетворять его требованиям (требованиям двойного дна)

- 5.8.3 Не требуется, чтобы судно соответствовало правилу 13F
- 5.8.4 Судно подпадает под требования правила 13G и:
- .1 должно соответствовать правилу 13F не позднее
 - .2 устроено таким образом, что следующие танки или отсеки не используются для перевозки нефти
 - .3 ему разрешено продолжение эксплуатации в соответствии с пунктом (5) правила 13G до
 - .4 ему разрешено продолжение эксплуатации в соответствии с пунктом (7) правила 13G до
- 5.8.5 Судно не подпадает под требования правила 13G
- 5.8.6 Судно подпадает под требования правила 13Н и:
- .1 должно соответствовать пункту 4 правила 13Н не позднее
 - .2 ему разрешено продолжение эксплуатации в соответствии с пунктом (5) правила 13Н до
 - .3 ему разрешено продолжение эксплуатации в соответствии с пунктом 6(a) правила 13Н до
 - .4 ему разрешено продолжение эксплуатации в соответствии с пунктом 6(b) правила 13Н до
 - .5 оно освобождено от применения положений правила 13Н в соответствии с пунктом 7(b) правила 13Н
- 5.8.7 Судно не подпадает под требования правила 13Н
- 6 СОХРАНЕНИЕ НЕФТИ НА БОРТУ (правило 15)
- 6.1 Система автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти:
- 6.1.1 Судно подпадает под категорию нефтяного танкера, установленную в резолюции А.496(ХІІ) или А.586(14)* (ненужное зачеркнуть)
- 6.1.2 Система представляет собой:
- .1 управляющую систему
 - .2 вычисляющую систему
 - .3 рассчитывающую систему
- 6.1.3 Система оборудована:
- .1 блокировкой включения
 - .2 автоматическим прекращающим сброс устройством

* Нефтяные танкера, кили которых заложены либо которые находятся в подобной стадии постройки на 2 октября 1986 года или после этой даты, должны быть оборудованы системой, одобренной согласно резолюции А.586(14).

- 6.1.4 Прибор для измерения содержания нефти, одобренный в соответствии с требованиями резолюции А.393(X) или А.586(14) (ненужное зачеркнуть), пригоден для:
- .1 сырой нефти
 - .2 темных нефтепродуктов
 - .3 светлых нефтепродуктов
 - .4 нефтеподобных вредных жидких веществ, перечисленных в приложении к Свидетельству
- 6.1.5 Судно снабжено Руководством по эксплуатации системы автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти
- 6.2 Отстойные танки:
- 6.2.1 На судне предусмотрены ... выделенные отстойные танки общей вместимостью ... м³, составляющей ... % от грузовместимости судна по нефти, в соответствии с:
- .1 пунктом 2(с) правила 15
 - .2 пунктом 2(с)(i) правила 15
 - .3 пунктом 2(с)(ii) правила 15
 - .4 пунктом 2(с)(iii) правила 15
- 6.2.2 Грузовые танки назначены в качестве отстойных танков
- 6.3 Индикаторы поверхности раздела нефть—вода:
- 6.3.1 На судне предусмотрены индикаторы поверхности раздела нефть—вода, одобренные в соответствии с требованиями резолюции МЕРС.5(XIII)
- 6.4 Изъятия из правила 15:
- 6.4.1 Судно освобождено от выполнения требований пунктов 1, 2 и 3 правила 15 согласно пункту 7 правила 15
- 6.4.2 Судно освобождено от выполнения требований пунктов 1, 2 и 3 правила 15 согласно пункту 2 правила 2
- 6.5 Изъятие из правила 15:
- 6.5.1 Требования пункта 3 правила 15 изымаются в отношении судна в соответствии с пунктом 5(b) правила 15. Судно занято исключительно в:
- .1 специальных перевозках согласно правилу 13С
 - .2 рейсах в особом(ых) районе(ах)
 - .3 рейсах на расстоянии 50 миль от ближайшего берега за пределами особых районов продолжительностью 72 часа или менее, ограниченных

- 7 НАСОСЫ, ТРУБОПРОВОДЫ И УСТРОЙСТВО СБРОСА
(правило 18)
- 7.1 Сливные забортные отверстия для изолированного балласта расположены:
- 7.1.1 выше ватерлинии
- 7.1.2 ниже ватерлинии
- 7.2 Сливные забортные отверстия для чистого балласта, иные чем приемно-отливные патрубки, расположены:*
- 7.2.1 Выше ватерлинии
- 7.2.2 Ниже ватерлинии
- 7.3 Сливные забортные отверстия для грязного водяного балласта или загрязненной нефтью воды из районов грузовых танков, иные чем приемно-отливные патрубки, расположены:*
- 7.3.1 Выше ватерлинии
- 7.3.2 Ниже ватерлинии в сочетании с устройством частичного отвода в соответствии с пунктом 6(е) правила 18
- 7.3.3 Ниже ватерлинии
- 7.4 Сброс нефти из грузовых насосов и нефтяных трубопроводов (пункты 4 и 5 правила 18):
- 7.4.1 Способы осушения всех грузовых насосов и нефтяных трубопроводов по завершении выгрузки груза
- .1 остатки могут быть сброшены в грузовой или отстойный танк
- .2 для сброса на берег предусмотрен специальный трубопровод небольшого диаметра
- 8 СУДОВОЙ ПЛАН ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ МЕР ПО БОРЬБЕ С ЗАГРЯЗНЕНИЕМ НЕФТЬЮ
(правило 26)
- 8.1 На судне предусмотрен судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью в соответствии с правилом 26
- 9 ЭКВИВАЛЕНТНЫЕ УСТРОЙСТВА ДЛЯ ТАНКЕРОВ-ХИМОВОЗОВ, ПЕРЕВОЗЯЩИХ НЕФТЬ
- 9.1 В качестве эквивалентного устройства для перевозки нефти на танкерах-химовозах судно оборудовано следующим оборудованием взамен отстойных танков (пункт 6.2 выше) и индикаторов поверхности раздела нефть-вода (пункт 6.3 выше):
- 9.1.1 Оборудованием для нефтеводяной сепарации, способным производить сток с содержанием нефти менее 100 частей на миллион, пропускной способностью ... м³/ч

* Указываются только те отверстия, сброс через которые может быть проконтролирован.

- 9.1.2 Сборным танком вместимостью ... м³
- 9.1.3 Танком для сбора промывных вод, который является:
- .1 выделенным для этого танком
- .2 грузовым танком, назначенным сборным танком
- 9.1.4 Стационарным перекачивающим насосом для сброса за борт стока, содержащего нефть, через оборудование для нефтеводяной сепарации
- 9.2 Оборудование для нефтеводяной сепарации испытано и одобрено в соответствии с требованиями резолюции А.393(Х) и пригодно для всего диапазона продуктов, подпадающих под действие Приложения I
- 9.3 Судно имеет действительное Свидетельство о пригодности для перевозки опасных химических грузов наливом
- 10 НЕФТЕПОДОБНЫЕ ВРЕДНЫЕ ЖИДКИЕ ВЕЩЕСТВА
- 10.1 В соответствии с правилом 14 Приложения II к Конвенции судно разрешено перевозить нефтеподобные вредные жидкие вещества, указанные в прилагаемом перечне*
- 11 ИЗЪЯТИЕ
- 11.1 Администрацией предоставлено освобождение от выполнения требований глав II и III Приложения I к Конвенции в соответствии с пунктом 4(а) правила 2 по тем позициям, которые перечислены в пункте(ах) настоящего Перечня
- 12 РАВНОЦЕННЫЕ ЗАМЕНЫ (правило 3)
- 12.1 Для некоторых требований Приложения I к Конвенции, перечисленных в пунктах ... настоящего Перечня, Администрацией одобрены равноценные замены

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что настоящий Перечень содержит достоверные во всех отношениях сведения.

Выдано в
(Место выдачи Перечня)

..... 19.
(Подпись должным образом уполномоченного лица, выдавшего Перечень)

(Печать или штамп организации)

* Прилагается перечень нефтеподобных вредных веществ, разрешенных для перевозки, с подписью, датой и заверенной печатью или штампом выдавшей организации.

ДОПОЛНЕНИЕ III

ФОРМА ЖУРНАЛА НЕФТЯНЫХ ОПЕРАЦИЙ

ЖУРНАЛ НЕФТЯНЫХ ОПЕРАЦИЙ
OIL RECORD BOOK

Часть I. Операции в машинном отделении
(Для всех судов)

Part I – Machinery space operations
(All ships)

Название судна _____
Name of ship

Регистровый номер
или позывные _____
Distinctive number or letters

Валовая вместимость _____
Gross tonnage

Начат _____ Окончен _____
Period from to

Примечание: Часть I Журнала нефтяных операций должна быть предусмотрена на каждом нефтяном танкере валовой вместимостью 150 рег. т и более и на каждом судне, не являющемся нефтяным танкером, валовой вместимостью 400 рег. т и более для записи соответствующих операций в машинном отделении. Кроме того, для нефтяных танкеров должна быть предусмотрена также Часть II Журнала нефтяных операций для записи соответствующих грузовых и балластных операций.

Note: Oil Record Book Part I shall be provided to every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above and every ship of 400 tons gross tonnage and above, other than oil tankers, to record relevant machinery space operations. For oil tankers, Oil Record Book Part II shall also be provided to record relevant cargo ballast operations.

**ПЕРЕЧЕНЬ ПУНКТОВ, ПОДЛЕЖАЩИХ РЕГИСТРАЦИИ
LIST OF ITEMS TO BE RECORDED**

Код (буква) Code (letter)	Пункт (номер) Item (number)	Наименование операции и пункта Name of operations and items
(A)		ПРИЕМ БАЛЛАСТА В ТАНКИ НЕФТЯНОГО ТОПЛИВА ИЛИ ОЧИСТКА ЭТИХ ТАНКОВ BALLASTING OR CLEANING OF OIL FUEL TANKS
	1	Обозначение танка(ов), заполненного(ых) балластом Identity of tank(s) ballasted
	2	Были ли танки очищены после того, как в них находилась нефть? Если нет, указать вид нефти, которая в них ранее перевозилась Whether cleaned since they last contained oil and, if not, type of oil previously carried
	3	Процесс очистки: Cleaning process:
	3.1	местонахождение судна и время в начале и по окончании очистки; position of ship and time at the start and completion of cleaning;
	3.2	обозначение танка(ов), для которого(ых) применялся тот или иной метод (промывка, пропаривание, очистка с помощью химических веществ; тип и количество использованных химических веществ); identify tank(s) in which one or another method has been employed (rincing through, steaming, cleaning with chemicals; type and quality of chemicals used);
	3.3	обозначение танка(ов), в который(е) была перекачена промывочная вода identity of tank(s) into which cleaning water was transfered
	4	Балластировка: Ballasting:
	4.1	местонахождение судна и время в начале и по окончании балластировки; position of ship and time at start and and of ballasting;
	4.2	количество балласта, если танки не очищены; quantity of ballast if tanks are not cleaned;
(B)		СБРОС ГРЯЗНОГО БАЛЛАСТА ИЛИ ПРОМЫВОЧНОЙ ВОДЫ ИЗ ТОПЛИВНЫХ ТАНКОВ, УКАЗАННЫХ В РАЗДЕЛЕ (A) DISCHARGE OF DIRTY BALLAST OR CLEANING WATER FROM OIL FUEL TANKS REFERRED TO UNDER SECTION (A)
	5	Обозначение танка(ов) Identity of tank(s)
	6	Местонахождение судна в начале сброса Position of ship at start of discharge
	7	Местонахождение судна по окончании сброса Position of ship on completion of discharge

Код (буква) Code (letter)	Пункт (номер) Item (number)	Наименование операции и пункта Name of operations and items
(C)	12	<p>Методы удаления остатка Method of disposal of residue</p> <p>Указать количество удаленных нефтесодержащих остатков, опорожненных танков и количество сохраненного содержимого: State quantity of oil residues disposed of, the tank(s) emptied and the quantity of contents retained:</p>
	12.1	в приемные сооружения (указать порт); (см. Примечание 2) to reception facilities (identify port); (see Note 2)
	12.2	перекачено в другой(ие) танк(и) (указать танк(и) и общее содержимое танка(ов)); transferred to another (other) tank(s) (indicate tank(s) and the total content of tank(s));
	12.3	сожжено (указать общее время операции); incinerated (indicate total time of operation);
	12.4	другим методом (указать каким) other method (state which)
(D)		<p>НЕАВТОМАТИЧЕСКИЙ СБРОС ЗА БОРТ ИЛИ ИНОЙ СПОСОБ УДАЛЕНИЯ ЛЬЯЛЬНЫХ ВОД, НАКОПИВШИХСЯ В МАШИНЫХ ОТДЕЛЕНИЯХ NON-AUTOMATIC DISCHARGE OVERBOARD OR DISPOSAL OTHERWISE OF BILGE WATER WHICH HAS ACCUMULATED IN MACHINERY SPACES</p>
	13	Сброшенное или удаленное количество Quantity discharged or disposed of
	14	Время сброса или удаления (начало и конец) Time of discharge or disposal (start and stop)
	15	Метод сброса или удаления: Method of discharge or disposal:
	15.1	через очистное оборудование на 100 млн ⁻¹ (указать местонахождение в начале и конце); through 100 ppm equipment (state position at start and end);
	15.2	через очистное оборудование на 15 млн ⁻¹ (указать местонахождение в начале и конце); through 15 ppm equipment (state position at start and end);
	15.3	в приемные сооружения (указать порт); (см.Примечание 2) to reception facilities (identify port); (see Note 2)
	15.4	перекачка в отстойный или сборный танк (указать танк(и); отметить перекаченное количество и общее количество, сохраняемое в танке(ах)) transfer to slop tank or holding tank (indicate tank(s); state quantity transferred and the total quantity retained in tank(s))

Код (буква) Code (letter)	Пункт (номер) Item (number)	Наименование операции и пункта Name of operations and items
(E)		АВТОМАТИЧЕСКИЙ СБРОС ЗА БОРТ ИЛИ ИНОЙ СПОСОБ УДАЛЕНИЯ ЛЬЯЛЬНЫХ ВОД, НАКОПИВШИХСЯ В МАШИННЫХ ОТДЕЛЕНИЯХ AUTOMATIC DISCHARGE OVERBOARD OR DISPOSAL OTHERWISE OF BILGE WATER WHICH ACCUMULATED IN MACHINERY SPACES
	16	Время и местонахождение судна, когда система была введена в автоматический режим работы для сброса за борт Time and position of ship at which the system has been put into automatic mode of operation for discharge overboard
	17	Время, когда система была введена в автоматический режим работы для перекачки льяльной воды в сборный танк (указать танк) Time when the system has been put into automatic mode of operation for transfer of bilge water to holding tank (identify tank)
	18	Время, когда система была переведена на ручную работу Time when the system has been put to manual operation
	19	Метод сброса за борт: Method of discharge overboard:
	19.1	через очистное оборудование на 100 млн ⁻¹ ; through 100 ppm equipment;
	19.2	через очистное оборудование на 15 млн ⁻¹ ; through 15 ppm equipment;
(F)		СОСТОЯНИЕ СИСТЕМЫ АВТОМАТИЧЕСКОГО ЗАМЕРА, РЕГИСТРАЦИИ И УПРАВЛЕНИЯ СБРОСОМ НЕФТИ CONDITION OF OIL DISCHARGE MONITORING AND CONTROL SYSTEM
	20	Время выхода системы из строя Time of system failure
	21	Время, когда система была введена в действие Time when the system has been made operational
	22	Причины выхода из строя Reasons for failure
(G)		АВАРИЙНЫЕ И ДРУГИЕ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ СБРОСЫ НЕФТИ ACCIDENTAL OR OTHER EXCEPTIONAL DISCHARGES OF OIL
	23	Время происшествия Time of occurrence
	24	Место или местонахождение судна во время происшествия Place or position of ship at time of occurrence
	25	Приблизительное количество и вид нефти Approximate quantity and type of oil
	26	Обстоятельства сброса или утечки, причины и общие замечания Circumstances of discharge or escape, the reasons therefor and general remarks

Код (буква) Code (letter)	Пункт (номер) Item (number)	Наименование операции и пункта Name of operations and items
(H)		БУНКЕРОВКА ТОПЛИВА ИЛИ СМАЗОЧНОГО МАСЛА BUNKERING OF FUEL OIL OR BULK LUBRICATING OIL
	27	Бункеровка Bunkering
	27.1	Место бункеровки Place of bunkering
	27.2	Время бункеровки Time of bunkering
	27.3	Тип и количество топлива и обозначение танка(ов) (указать добавленное количество и общее количество в танке(ах)) Type and quantity of fuel oil and identity of tank(s) (state quantity added and total quantity of tank(s))
27.4	Тип и количество смазочного масла и обозначение танка(ов) (указать добавленное количество и общее количество в танке(ах)) Type and quantity of lubricating oil and identity of tank(s) (state quantity added and total content of tank(s))	
(I)		ДРУГИЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ОПЕРАЦИИ И ОБЩИЕ ЗАМЕЧАНИЯ ADDITIONAL OPERATIONAL PROCEDURES AND GENERAL REMARKS

Примечания:

1. Только в танках, перечисленных в пунктах 3 Формы А и В Дополнения к Международному свидетельству о предотвращении загрязнения нефтью.

Only in tanks listed in item 3 of Form A and B of the Supplement to the IOPP Certificate.

2. Капитаны судов должны получать от оператора приемных сооружений, в том числе барж и автоцистерн, расписку или свидетельство, в которых указывается количество перекаченной промывочной воды, грязного балласта, остатков или нефтесодержащих смесей, а также время и дата перекачки. Эта расписка или свидетельство, прилагаемые к Журналу нефтяных операций, могут оказать помощь капитану судна в подтверждении того, что его судно не было вовлечено в предполагаемый инцидент, повлекший загрязнение. Расписку или свидетельство следует хранить вместе с Журналом нефтяных операций.

Ships' masters should obtain from the operator of the reception facilities which include barges and tank trucks a receipt or certificate detailing the quantity of tank washings, dirty ballast, residues or oily mixtures transferred, together with the time and date of the transfer. This receipt or certificate, if attached to the Oil Record Book, may aid the master of the ship in proving that his ship was not involved in an alleged pollution incident. The receipt or certificate should be kept together with the Oil Record Book.

**ЖУРНАЛ НЕФТЯНЫХ ОПЕРАЦИЙ
OIL RECORD BOOK**

Часть II. Грузовые и балластные операции
(для нефтяных танкеров)

Part II – Cargo/ballast operations
(Oil tankers)

Наименование судна _____
Name of ship _____
Регистровый номер
или позывные _____
Distinctive number or letters _____
Валовая вместимость _____
Gross tonnage _____
Начат _____ Окончен _____
Period from to _____

Примечание: На каждом нефтяном танкере валовой вместимостью 150 рег.т и более должна быть предусмотрена Часть II Журнала нефтяных операций для записи соответствующих грузовых и балластных операций. На нем же должна быть предусмотрена также Часть I Журнала нефтяных операций для записи соответствующих операций в машинном отделении.

Note: Every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above shall be provided with Oil Record Book Part II to record relevant cargo4ballast operations. Such a tanker shall also be provided with Oil Record Book Part I to record relevant machinery spsce operations.

ВВЕДЕНИЕ

На следующих страницах настоящего раздела представлен полный перечень пунктов грузовых балластных операций, которые в надлежащих случаях подлежат регистрации в Журнале нефтяных операций в соответствии с Правилom 20 Приложения I Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов, 1973 г., измененной Протоколом 1978 г. к ней (МАРПОЛ 73/78). Пункты сгруппированы в операционные разделы, каждому из которых присвоен буквенный код.

При внесении записей в Журнал нефтяных операций в соответствующих колонках должны проставляться дата, операционный код и номер пункта. Требуемые подробности операции записываются в хронологическом порядке на чистом месте страницы.

Каждая завершенная операция должна быть подписана и датирована лицом командного состава, ответственным за операцию. Каждая заполненная страница должна быть подписана капитаном судна. Для нефтяных танкеров, занятых в специальных рейсах в соответствии с Правилom 13С Приложения I к МАРПОЛ 73/78, соответствующая запись в Журнале нефтяных операций должна быть заверена компетентными властями Государства порта.*

Последнее предложение вносится в Журнал нефтяных операций только для танкеров, занятых в специальных рейсах.

В Журнале нефтяных операций содержится много ссылок на количество нефти. Ограниченная точность измерительных устройств танкеров, изменения температуры, а также часть груза, осевшая на конструкциях, будут влиять на точность этих показаний. Записи в Журнале нефтяных операций следует рассматривать соответствующим образом.

* Последнее предложение вносится в Журнал нефтяных операций только для танкеров, занятых в специальных рейсах.

**ПЕРЕЧЕНЬ ПУНКТОВ,
ПОДЛЕЖАЩИХ РЕГИСТРАЦИИ
LIST OF ITEMS TO BE RECORDED**

Код (буква) Code (letter)	Пункт (номер) Item (number)	Наименование операции и пункта Name of operations and items
(A)		ПОГРУЗКА НЕФТЯНОГО ГРУЗА LOADING OF OIL CARGO
	1	Место погрузки Place of loading
	2	Тип погруженной нефти и обозначение танка(ов) Type of oil loaded and identity of tank(s)
	3	Общее количество погруженной нефти (указать добавленное количество и общее количество в танке(ах)) Total quantity of oil loaded (state quantity added and the total content of tanks(s))
(B)		ВНУТРИСУДОВАЯ ПЕРЕКАЧКА НЕФТЯНОГО ГРУЗА В РЕЙСЕ INTERNAL TRANSFER OF OIL CARGO DURING VOYAGE
	4	Обозначение танка(ов) Identity of the tank(s)
	4.1	Из: From:
	4.2	В: (указать перекаченное количество и общее количество в танке(ах)) To: (state quantity transferred and total quantity of tank(s))
	5	Был(и) ли опорожнен(ы) танк(и), указанный(е) в п.4.1? (Если нет, указать сохраняемое количество) Was (were) the tank(s) in 4.1 emptied? (If not, state the quantity retained)
(C)		ВЫГРУЗКА НЕФТЯНОГО ГРУЗА UNLOADING OF OIL CARGO
	6	Место выгрузки Place of unloading
	7	Обозначение разгруженного(ых) танка(ов) Identity of tank(s) unloaded
	8	Был(и) ли опорожнен(ы) танк(и)? (Если нет, указать сохраняемое количество) Was (were) the tank(s) emptied? (If not, state quantity retained)

Код (буква) Code (letter)	Пункт (номер) Item (number)	Наименование операции и пункта Name of operations and items
(D)		МОЙКА СЫРОЙ НЕФТЬЮ (ТОЛЬКО ДЛЯ ТАНКЕРОВ, ОБОРУДОВАННЫХ СИСТЕМОЙ МОЙКИ СЫРОЙ НЕФТЬЮ) CRUDE OIL WASHING (COW TANKERS ONLY) (Заполняется для каждого танка, промываемого сырой нефтью) (To be completed for each tank being crude oil washed)
	9	Порт, в котором проводилась мойка сырой нефтью, или местонахождение судна, если мойка проводилась между двумя портами выгрузки Port where crude oil washing was carried out or ship's position if carried out between two discharge ports
	10	Обозначение промытого(ых) танка(ов) (см. Примечание 1) Identity of tank(s) washed (see Note 1)
	11	Количество используемых машинок Number of machines in use
	12	Время начала мойки Time of start of washing
	13	Порядок мойки (см. Примечание 2) Washing pattern employed (see Note 2)
	14	Давление в моечном трубопроводе Washing line pressure
	15	Время окончания или приостановки мойки Time washing was completed or stopped
	16	Указать, каким методом определено, что танк(и) был(и) сухим(и) State method of establishing that tank(s) was (were) dry
	17	Замечания (см. Примечание 3) Remarks (see Note 3)
(E)		ПРИЕМ БАЛЛАСТА В ГРУЗОВЫЕ ТАНКИ BALLASTING OF CARGO TANKS
	18	Местонахождение судна в начале и по окончании приема балласта Position of ship at start and end of ballasting
	19	Процесс приема балласта: Ballasting process:
	19.1	обозначение заполненного(ых) балластом танка(ов); identity of tank(s) ballasted;
	19.2	время начала и конца приема балласта; time of start and end;
	19.3	количество принятого балласта. Указать общее количество балласта для каждого танка, занятого в операции quantity of ballast received. Indicate total quantity of ballast for each tank involved in the operation

Код (буква) Code (letter)	Пункт (номер) Item (number)	Наименование операции и пункта Name of operations and items
(F)		ПРИЕМ БАЛЛАСТА В ВЫДЕЛЕННЫЕ ДЛЯ ЧИСТОГО БАЛЛАСТА ТАНКИ (ТОЛЬКО ДЛЯ ТАНКЕРОВ С ВЫДЕЛЕННЫМИ ДЛЯ ЧИСТОГО БАЛЛАСТА ТАНКАМИ) BALLASTING OF DEDICATED CLEAN BALLAST TANKS (CBT TANKERS ONLY)
	20	Обозначение заполненного(ых) балластом танка(ов) Identity of tank(s) ballasted
	21	Местонахождение судна, когда в выделенные для чистого балласта танки была принята вода, предназначенная для промывки или балласт, необходимый судну в порту Position of ship when water intended for flushing, or port ballast was taken to dedicated clean ballast tank(s)
	22	Местонахождение судна, когда были промыты в отстойный танк насос(ы) и трубопроводы Position of ship when pump(s) and lines were flushed to slop tank
	23	Количество образовавшейся при промывке трубопроводов нефтесодержащей воды, перекаченной в отстойный(е) танк(и) или грузовой(ые) танк(и), в котором(ых) предварительно хранится отстой (указать танк(и)). Указать общее количество Quantity of the oily water which, after line flushing, is transferred to the slop tank(s) or cargo tank(s) in which slop is preliminarily stored (identify tank(s)). State the total quantity.
	24	Местонахождение судна, когда был принят в выделенный(е) для чистого балласта танк(и) дополнительный водяной балласт Position of ship when additional ballast water was taken to dedicated clean ballast tank(s)
	25	Время и местонахождение судна, когда были закрыты клапаны, отделяющие выделенные для чистого балласта танки от грузовых и зачистных трубопроводов Time and position of ship when valves separating the dedicated clean ballast tanks from cargo and stripping lines were closed
	26	Количество принятого на борт чистого балласта Quantity of clean ballast taken on board
(G)		ОЧИСТКА ГРУЗОВЫХ ТАНКОВ CLEANING OF CARGO TANKS
	27	Обозначение очищенного(ых) танка(ов) Identity of tank(s) cleaned
	28	Порт или местонахождение судна Port or ships's position
	29	Продолжительность очистки Duration of cleaning
	30	Метод очистки (см.Примечание 4) Method of cleaning (see Note 4)
	31	Промывочная вода перекачена в: Tank washings transferred to:

Код (буква) Code (letter)	Пункт (номер) Item (number)	Наименование операции и пункта Name of operations and items
(G)	31.1	приемные сооружения (указать порт и количество) (см.Примечание 5) reception facilities (state port and quantity) (see Note 5)
	31.2	отстойный(е) танк(и) или грузовой(ые) танк(и), определен- ный(е) в качестве отстойного(ых) танка(ов) обозначение танка(ов); указать перекаченное и общее количество) slop tank(s) or cargo tank(s) designated as slop tank(s) (identify tank(s); state quantity transferred and total quantity)
(H)		СБРОС ГРЯЗНОГО БАЛЛАСТА DISCHARGE OF DIRTY BALLAST
	32	Обозначение танка(ов) Identity of tank(s)
	33	Местонахождение судна в начале сброса в море Position of ship at start of discharge into the sea
	34	Местонахождение судна по окончании сброса в море Position of ship on completion of discharge into the sea
	35	Сброшенное в море количество Quantity discharge into the sea
	36	Скорость судна во время сброса Ship's speed(s) during discharge
	37	Находилась ли в действии во время сброса система автомати- ческого замера, регистрации и управления сбросом нефти? Was the discharge monitoring and control system in operation during the discharge?
	38	Велось ли регулярное наблюдение за стоком и за поверхностью воды у места сброса? Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge?
	39	Количество нефтесодержащей воды, перекаченной в отстой- ный(е) танк(и) (указать отстойный(ые) танк(и). Указать общее количество) Quantity of oily water transferred to slop tank(s) (identify slop tank(s). State total quantity)
	40	Сброшено в береговые приемные сооружения (указать порт и общее количество) (см.Примечание 5) Discharged to shore reception facilities (identify port and quantity involved) (see Note 5)

Код (буква) Code (letter)	Пункт (номер) Item (number)	Наименование операции и пункта Name of operations and items
(I)		СБРОС ВОДЫ ИЗ ОТСТОЙНЫХ ТАНКОВ В МОРЕ DISCHARGE OF WATER FROM SLOP TANKS INTO THE SEA
	41	Обозначение отстойного(ых) танка(ов) Identity of slop tank(s)
	42	Время отстоя с момента последнего поступления остатков; либо Time of setting from last entry of residues; or
	43	Время отстоя с момента последнего сброса Time of setting from last discharge
	44	Время и местонахождение судна в начале сброса Time and position of ship at start of discharge
	45	Уровень заполнения танка в начале сброса Ullage of total contents at start of discharge
	46	Уровень поверхности раздела нефть - вода в начале сброса Ullage of oil/water interface at start of discharge
	47	Сброшенное количество и интенсивность сброса основной массы Bulk quantity discharged and rate of discharge
	48	Сброшенное количество при заключительном сбросе и интенсивность сброса Final quantity discharged and rate of discharge
	49	Время и местонахождение судна по окончании сброса Time and position of ship on completion of discharge
	50	Находилась ли в действии во время сброса система автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти? Was the discharge monitoring and control system in operation during the discharge?
	51	Уровень поверхности раздела нефть - вода по окончании сброса Ullage of oil/water interface at completion of discharge
	52	Скорость судна во время сброса Ship's speed(s) during discharge
	53	Велось ли регулярное наблюдение за стоком и за поверхностью воды у места сброса? Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge?
54	Подтвердить, что все надлежащие клапаны судовой системы трубопроводов были закрыты по окончании сброса из отстойных танков Confirm that all applicable valves in the ship's piping system have been closed on completion of discharge from the slop tanks	

Код (буква) Code (letter)	Пункт (номер) Item (number)	Наименование операции и пункта Name of operations and items
(J)		УДАЛЕНИЕ ОСТАТКОВ И НЕФТЕСОДЕРЖАЩИХ СМЕСЕЙ, НЕ ПОДВЕРГНУТЫХ КАКИМ-ЛИБО ИНЫМ ОПЕРАЦИЯМ DISPOSAL OF RESIDUES AND OILY MIXTURES NOT OTHERWISE DEALT WITH
	55	Обозначение танка(ов) Identity of tank(s)
	56	Удаленное из каждого танка количество (Указать сохраняемое количество) Quantity disposed of from each tank (State the quantity retained)
	57	Метод удаления: Method of the disposal:
(J)	57.1	в приемные сооружения (определить порт и общее количество); (см. Примечание 5) to reception facilities (identify port and quantity involved); (see Note 5)
	57.2	смешано с грузом (указать количество); mixed with cargo (state quantity);
	57.3	перекачено в другой(ие) танк(и); указать танк(и); указать перекаченное и общее количество в танке(ах); transferred to (an)other tank(s): identify tank(s); state quantity transferred and total quantity in tank(s);
	57.4	иным методом (указать каким); указать удаленное количество other method (state which); state quantity disposed of
(K)		СБРОС ЧИСТОГО БАЛЛАСТА, СОДЕРЖАЩЕГОСЯ В ГРУЗОВЫХ ТАНКАХ DISCHARGE OF CLEAN BALLAST CONTAINED IN CARGO TANKS
	58	Местонахождение судна в начале сброса чистого балласта Position of ship at start of discharge of clean ballast
	59	Обозначение танка(ов), из которого(ых) производился сброс Identity of tank(s) discharged
	60	Был(и) ли опорожнен(ы) танк(и) после окончания сброса? Was (were) the tank(s) empty on completion?
	61	Местонахождение судна по окончании сброса, если оно отличается от указанного в п. 58 Position of ship on completion if different from 58
	62	Белось ли регулярное наблюдение за стоком и за поверхностью воды у места сброса? Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge?

Код (буква) Code (letter)	Пункт (номер) Item (number)	Наименование операции и пункта Name of operations and items
(L)		СБРОС БАЛЛАСТА ИЗ ВЫДЕЛЕННЫХ ДЛЯ ЧИСТОГО БАЛЛАСТА ТАНКОВ (ТОЛЬКО ДЛЯ ТАНКЕРОВ С ВЫДЕЛЕННЫМИ ДЛЯ ЧИСТОГО БАЛЛАСТА ТАНКАМИ) DISCHARGE OF BALLAST FROM DEDICATED CLEAN BALLAST TANKS (CBT TANKERS ONLY)
	63	Обозначение танка(ов), из которого(ых) производился сброс Identity of tank(s) discharged
	64	Время и местонахождение судна в начале сброса чистого балласта в море Time and position of ship at start of discharge of clean ballast into the sea
	65	Время и местонахождение судна по окончании сброса в море Time and position of ship on completion of discharge into the sea
	66	Сброшенное количество: Quantity discharged:
	66.1	в море; либо into the sea; or
	66.2	в приемное сооружение (указать порт) to reception facility (identify port)
	67	Обнаружены ли какие-либо признаки загрязнения нефтью водяного балласта до или во время сброса в море? Was there any indication of oil contamination of the ballast water before or during discharge into the sea?
	68	Контролировался ли сброс с помощью прибора для измерения содержания нефти? Was the discharge monitored by an oil content meter?
	69	Время и местонахождение судна, когда по окончании сброса балласта были закрыты клапаны, отделяющие выделенные для чистого балласта танки от грузовых и зачистных трубопроводов Time and position of ship when valves separating dedicated clean ballast tanks from the cargo and stripping lines were closed on completion of deballasting
(M)		СОСТОЯНИЕ СИСТЕМЫ АВТОМАТИЧЕСКОГО ЗАМЕРА, РЕГИСТРАЦИИ И УПРАВЛЕНИЯ СБРОСОМ НЕФТИ CONDITION OF OIL DISCHARGE MONITORING AND CONTROL SYSTEM
	70	Время выхода системы из строя Time of system failure
	71	Время, когда система была введена в действие Time when system has been made operational
	72	Причины выхода из строя Reasons for failure

Код (буква) Code (letter)	Пункт (номер) Item (number)	Наименование операции и пункта Name of operations and items
(N)		АВАРИЙНЫЕ ИЛИ ДРУГИЕ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ СБРОСЫ НЕФТИ ACCIDENTAL OR OTHER EXCEPTIONAL DISCHARGES OF OIL
	73	Время происшествия Time of occurrence
	74	Порт или местонахождение судна во время происшествия Port or ship's position at time of occurrence
	75	Приблизительное количество и тип нефти Approximate quantity and type of oil
	76	Обстоятельства сброса или утечки, причины и общие замечания Circumstances of discharge or escape, the reasons therefor and general remarks
(O)		ДРУГИЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ОПЕРАЦИИ И ОБЩИЕ ЗАМЕЧАНИЯ ADDITIONAL OPERATIONAL PROCEDURES AND GENERAL REMARKS
		ТАНКЕРЫ, ЗАНЯТЫЕ В СПЕЦИАЛЬНЫХ РЕЙСАХ TANKERS ENGAGED IN SPECIFIC TRADES
(P)		ПРИЕМ ВОДЯНОГО БАЛЛАСТА LOADING OF BALLAST WATER
	77	Обозначение заполненного(ых) балластом танка(ов) Identity of tank(s) ballasted
	78	Местонахождение судна, когда окончен прием балласта Position of ship when ballasted
	79	Общее количество принятого балласта, в кубических метрах Total quantity of ballast loaded in cubic metres
	80	Замечания Remarks
(Q)		ИЗМЕНЕНИЕ РАЗМЕЩЕНИЯ ВОДЯНОГО БАЛЛАСТА НА СУДНЕ RE-ALLOCATION OF BALLAST WATER WITHIN THE SHIP
	81	Причины изменения размещения балласта Reasons for re-allocation
(R)		СБРОС ВОДЯНОГО БАЛЛАСТА В ПРИЕМНОЕ СООРУЖЕНИЕ BALLAST WATER DISCHARGE TO RECEPTION FACILITY
	82	Порт(ы), где был сброшен водяной балласт Port(s) where ballast water was discharged
	83	Назначение или обозначение приемного сооружения Name of designation of reception facility

Код (буква) Code (letter)	Пункт (номер) Item (number)	Наименование операции и пункта Name of operations and items
(R)	84	Общее количество сброшенного водяного балласта, в кубических метрах Total quantity of ballast water discharged in cubic metres
	85	Дата, подпись и штамп полномочного представителя портовых властей Date, signature and stamp of port authority official

Примечания:

1. Если в танке установлено машинок больше, чем может работать одновременно, как предписывается Руководством по оборудованию и эксплуатации, то указывается обозначение промываемой сырой нефтью секции, например: No. 2 центральный, носовая секция.

When an individual tank has more machines then can be operated simultaneously, as described in the Operations and Equipment Manual, then the section being crude oil washed should be identified, e.g. No. 2 centre, forward section.

2. Указывается применяемый в соответствии с Руководством по оборудованию и эксплуатации метод мойки — одноэтапная или многоэтапная. Если применяется многоэтапная мойка, указать сектор, обрабатываемый машинками по вертикали, и сколько раз этот сектор обрабатывался на данном этапе программы мойки.

In accordance with the Operations and Equipment Manual, enter whether single-stage or multi-stage method of washing is employed. If multi-stage method is used, give the vertical arc covered by the machines and the number of times that arc is covered for that particular stage of the programme.

3. Если программа, приведенная в Руководстве по оборудованию и эксплуатации, не соблюдается, то в Замечаниях должны быть изложены подробные разъяснения.

If the programmes given in the Operations and Equipment Manual are not followed, then the reasons must be given under Remarks.

4. Мойка шлангом вручную, мойка с помощью машинок и/или химическая очистка. В случае химической очистки указать использованный химический препарат и его количество.

Hand-hosing, machine washing and/or chemical cleaning. Where chemically cleaned, the chemical concerned and amount used should be stated.

5. Капитаны судов должны получать от оператора приемных сооружений, в том числе барж и автоцистерн, расписку или свидетельство, в которых указывается количество перекаченной промывочной воды, грязного балласта, остатков или нефтесодержащих смесей, а также время и дата перекачки. Эта расписка или свидетельство, прилагаемое к Журналу нефтяных операций, могут оказать помощь капитану судна в подтверждении того, что его судно не было вовлечено в предполагаемый инцидент, повлекший загрязнение. Расписку или свидетельство следует хранить вместе с Журналом нефтяных операций.

Ship's masters should obtain from the operator of the reception facilities which include barges and tank trucks a receipt or certificate detailing the quantity of tank washings, dirty ballast, residues or oily mixtures transferred, together with the time and date of the transfer. This receipt or certificate, if attached to the Oil Record Book, may aid the master of the ship in proving that his ship was not involved in an alleged pollution incident. The receipt or certificate should be kept together with the Oil Record Book.

ПРИЛОЖЕНИЕ II К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ 73/78

ПРАВИЛА ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВРЕДНЫМИ ЖИДКИМИ ВЕЩЕСТВАМИ, ПЕРЕВОЗИМЫМИ НАЛИВОМ

Правило 1

Определения

Для целей настоящего Приложения:

1. «Танкер-химовоз» означает судно, построенное или приспособленное главным образом для перевозки груза вредных жидких веществ наливом, и включает «нефтяной танкер», определение которому дано в Приложении I к настоящей Конвенции, если он перевозит в качестве груза или части груза вредные жидкие вещества наливом.
2. «Чистый балласт» означает балласт, перевезенный в танке, который после последней перевозки в нем груза, содержащего вещество категории А, В, С или D, был тщательно очищен, а образовавшиеся при этом остатки были сброшены и танк был опорожнен в соответствии с соответствующим требованием настоящего Приложения.
3. «Изолированный балласт» означает балластную воду, принятую в танк, который полностью отделен от грузовой и топливной систем и предназначен только для перевозки в нем балласта либо балласта и грузов, не являющихся нефтью или вредными жидкими веществами, различные определения которым даны в Приложениях к настоящей Конвенции.
4. «Ближайший берег» понимается так, как определено в пункте 9 Правила 1 Приложения I к настоящей Конвенции.
5. «Жидкие вещества» означают вещества, давление паров которых не превышает $2,8 \text{ кг/см}^2$ при температуре $37,8^\circ\text{C}$.
6. «Вредное жидкое вещество» означает любое вещество, упомянутое в Дополнении II к настоящему приложению или временно оцененное в соответствии с положениями пункта 4 правила 3 как относящееся к категории А, В, С или D.
7. «Особый район» означает морской район, где по признанным техническим причинам, относящимся к его океанографическим и экологическим условиям и специфике его судоходства, необходимо принятие особых обязательных методов предотвращения загрязнения моря вредными жидкими веществами.

Особыми районами являются:

- a) район Балтийского моря;
- b) район Черного моря;
- c) район Антарктики.

8. «Район Балтийского моря» понимается так, как определено в пункте 1(b) правила 10 Приложения I к настоящей Конвенции.
9. «Район Черного моря» понимается так, как определено в подпункте 1(c) правила 10 Приложения I к настоящей Конвенции.
- 9a. «Район Антарктики» означает район, расположенный к югу от параллели 60° южной широты.

10. «Международный кодекс по химовозам» означает *Международный кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические вещества наливом*, принятый Комитетом по защите морской среды Организации резолюцией МЕРС.19(22), со всеми поправками, которые могут быть внесены Организацией, при условии, что такие поправки приняты и введены в силу в соответствии с положениями статьи 16 настоящей Конвенции, касающимися процедуры внесения поправок в Дополнение к Приложению к Конвенции.

11. «Кодекс по химовозам» означает *Кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические вещества наливом*, принятый Комитетом по защите морской среды Организации резолюцией МЕРС.20(22), со всеми поправками, которые могут быть внесены Организацией, при условии, что такие поправки приняты и введены в силу в соответствии с положениями статьи 16 настоящей Конвенции, касающимися процедуры внесения поправок в Дополнение к Приложению к Конвенции.

12. «Судно, построенное» означает судно, киль которого заложен или которое находится в аналогичной стадии постройки. Судно, переоборудованное в танкер-химовоз, независимо от даты постройки, рассматривается как танкер-химовоз, построенный в тот день, когда началось такое переоборудование. Это положение о переоборудовании не применяется к дооборудованию судна, удовлетворяющего всем следующим условиям:

- а) судно построено до 1 июля 1986 года; и
- б) в соответствии с Кодексом по химовозам судно аттестовано перевозить только те продукты, которые этим Кодексом отнесены к веществам, представляющим только опасность загрязнения.

13. «Аналогичная стадия постройки» означает стадию, при которой:

- а) начато строительство, которое можно отождествить с определенным судном, и
- б) началась сборка конструкций этого судна массой по меньшей мере 50 т или 1% от расчетной массы материала всех корпусных конструкций в зависимости от того, что меньше.

Правило 2

Применение

1. Положения настоящего Приложения, если особо не оговорено иное, применяются ко всем судам, перевозящим вредные жидкие вещества наливом.

2. Если груз, подпадающий под положения Приложения I к настоящей Конвенции, перевозится в грузовом помещении танкера-химовоза, то применяются также соответствующие требования Приложения I к настоящей Конвенции.

3. Правило 13 настоящего Приложения применяется только к судам, перевозящим вещества, которые в отношении ограничения их сброса отнесены к категории А, В или С.

4. Положения правила 5 настоящего Приложения в отношении требований к сбросу ниже ватерлинии и максимальной концентрации в кильватерной струе судна применяются к судам, построенным до 1 июля 1986 года, с 1 января 1988 года.

5. Администрация может разрешить применение на судне любых устройств, материалов, приспособлений, аппаратов или приборов в качестве альтернативы требуемым настоящим Приложением, если такие устройства, материалы, приспособления, аппараты или приборы являются не менее эффективными, чем требуемые настоящим Приложением. Такие полномочия Администрации не распространяются на замену методами эксплуатации в качестве эквивалента проектным и конструктивным мерам, предписанным правилам настоящего Приложения с целью осуществления ограничения сброса вредных жидких веществ.

6. Администрация, разрешающая применение устройств, материалов, приспособлений, аппаратов или приборов в качестве альтернативы требуемым настоящим Приложением согласно пункту 5 настоящего правила, сообщает подробные сведения об этом Организации для распространения среди других Сторон Конвенции с целью информации и принятия ими соответствующих действий, если таковые потребуются.

7. а) Если внесение поправки в настоящее Приложение, а также в Международный кодекс по химовозам и Кодекс по химовозам вызывает изменения конструкции или оборудования и устройств ввиду повышения требований к перевозке некоторых веществ, Администрация может изменить или отложить на определенный период применение такой поправки к судам, построенным до даты вступления в силу этой поправки, если немедленное применение такой поправки считается нецелесообразным или практически невыполнимым. Такое смягчение требований определяется в отношении каждого вещества, принимая во внимание руководство, разработанное Организацией.
- б) Администрация, допускающая смягчение требований по применению поправки согласно настоящему пункту, представляет Организации доклад, в котором излагаются подробные сведения о судне или судах, перевозимых грузах, перевозках, в которых занято каждое судно, а также обоснование смягчения требований с целью рассылки Сторонам Конвенции для информации и соответствующих действий, если они потребуются.

Правило 3

Классификация и перечень вредных жидких веществ

1. Для целей правил настоящего Приложения вредные жидкие вещества разделяются на следующие четыре категории:

- а) *категория А* — вредные жидкие вещества, которые, будучи сброшены в море в процессе очистки танков или слива балласта, представляют большую опасность либо для морских ресурсов, либо для здоровья человека или причиняют большой вред природной привлекательности моря в качестве места отдыха или другим видам правомерного использования моря, в силу чего оправдывают применение строгих мер по недопущению загрязнения;

- b) *категория В* – вредные жидкие вещества, которые, будучи сброшены в море в процессе очистки танков или слива балласта, представляют опасность либо для морских ресурсов, либо для здоровья человека или причиняют вред природной привлекательности моря в качестве места отдыха или другим видам правомерного использования моря, в силу чего оправдывают применение особых мер по недопущению загрязнения;
 - c) *категория С* – вредные жидкие вещества, которые, будучи сброшены в море в процессе очистки танков или слива балласта, представляют небольшую опасность либо для морских ресурсов, либо для здоровья человека или причиняют небольшой вред природной привлекательности моря в качестве места отдыха или другим видам правомерного использования моря, в силу чего требуют соблюдения особых условий эксплуатации;
 - d) *категория D* – вредные жидкие вещества, которые, будучи сброшены в море в процессе очистки танков или слива балласта, представляют некоторую опасность либо для морских ресурсов, либо для здоровья человека или причиняют минимальный вред природной привлекательности моря в качестве места отдыха или другим видам правомерного использования моря, в силу чего требуют некоторого внимания при эксплуатации.
2. Руководство по классификации вредных жидких веществ приведены в Дополнении I к настоящему Приложению.
3. Вредные жидкие вещества, перевозимые наливом, которые в настоящее время классифицируются как относящиеся к категории А, В, С или D и подпадают под положения настоящего приложения, указаны в Дополнении II к настоящему Приложению.
4. Если предполагается перевозка наливом жидкого вещества, которое не отнесено к какой-либо категории в соответствии с пунктом 1 настоящего правила и не оценено, как указано в пункте 1 правила 4 настоящего Приложения, Правительства Сторон Конвенции, участвующих в предполагаемой перевозке, договариваются о временной оценке его для целей предполагаемой перевозки, руководствуясь принципами, упомянутыми в пункте 2 настоящего правила. До тех пор пока исчерпывающее соглашение между участвующими Правительствами не будет достигнуто, перевозка вещества должна осуществляться в соответствии с наиболее жесткими предполагаемыми условиями. Участвующая Администрация как можно скорее, но не позднее чем через 90 дней после первой такой перевозки, уведомляет об этом Организацию и сообщает подробные сведения о веществе и временной его оценке для незамедлительной рассылки всем Сторонам с целью информации и рассмотрения. Правительство каждой Стороны в течение 90 дней сообщает Организации свои замечания со своим суждением относительно оценки вещества.

Правило 4

Другие жидкие вещества

1. Вещества, упомянутые в Дополнении III к настоящему Приложению, были подвергнуты оценке и признаны не относящимися к категориям А, В, С и D, определение которым дано в пункте 1

правила 3 настоящего Приложения, так как в настоящее время считается, что они, будучи сброшены в море в процессе очистки танков или слива балласта, не наносят вреда здоровью человека, морским ресурсам, не ухудшают природной привлекательности моря в качестве места отдыха или других видов законного использования моря.

2. Сброс льяльных или балластных вод либо иных остатков или смесей, содержащих только вещества, упомянутые в Дополнении III к настоящему Приложению, не подпадает ни под какое требование настоящего Приложения.

3. Сброс в море чистого или изолированного балласта не подпадает ни под какое требование настоящего Приложения.

Правило 5

Сброс вредных жидких веществ

Вещества категорий А, В и С вне особых районов и вещества категории D во всех районах

С учетом исключений пункта 14 настоящего правила и правила 6 настоящего Приложения:

1. Запрещается сброс в море веществ категории А, определение которой дано в подпункте 1(а) правила 3 настоящего Приложения, либо веществ, временно оцененных как относящихся к ней; или водяного балласта, промывочных вод или иных остатков или смесей, содержащих такие вещества. Если танки, содержащие такие вещества или смеси, подвергаются мойке, то образовавшиеся при этом остатки должны сбрасываться в приемное сооружение до тех пор, пока концентрация вещества в сбрасываемом на сооружение стоке не будет равной или ниже 0,1% по весу, а танк не будет опорожнен, за исключением фосфора (желтого или белого), остаточная концентрация которого составляет 0,01% по весу. Всякая вода, добавленная после того в танк, может быть сброшена в море при соблюдении одновременно всех следующих условий:

- а) судно находится *в пути*, имея скорость не менее 7 узлов, если оно самоходное, или скорость не менее 4 узлов, если оно несамоходное;
- б) сброс производится ниже ватерлинии с учетом расположения отверстий для приема забортной воды; и
- с) сброс производится на расстоянии не менее 12 морских миль от ближайшего берега на глубине не менее 25 м.

2. Запрещается сброс в море веществ категории В, определение которой дано в подпункте 1(б) правила 3 настоящего Приложения, либо веществ, временно оцененных как относящихся к ней, или водяного балласта, промывочных вод или иных остатков или смесей, содержащих такие вещества, за исключением случаев, когда соблюдаются одновременно все следующие условия:

- а) судно находится *в пути*, имея скорость не менее 7 узлов, если оно самоходное, или скорость не менее 4 узлов, если оно несамоходное;
- б) методы и устройства для сброса одобрены Администрацией. Эти методы и устройства основываются на нормативах, разработанных Организацией, и обеспечивают такую концентра-

цию и интенсивность сброса стока, что концентрация вещества в кильватерной струе судна не превышает 1 части на миллион;

- с) максимальное количество груза, сброшенного в море из каждого танка и связанной с ним системы трубопроводов, не превышает максимального количества, установленного в соответствии с методами, упомянутыми в подпункте (b) настоящего пункта, которое ни в коем случае не должно превышать 1 м^3 или $1/3000$ вместимости танка в м^3 ;
- d) сброс производится ниже ватерлинии с учетом расположения отверстий для приема забортной воды;
- e) сброс производится на расстоянии не менее 12 морских миль от ближайшего берега на глубине не менее 25 м.

3. Запрещается сброс в море веществ категории С, определение которой дано в подпункте 1(c) правила 3 настоящего Приложения, либо веществ, временно оцененных как относящихся к ней, или водяного балласта, промывочных вод или иных остатков или смесей, содержащих такие вещества, за исключением случаев, когда соблюдаются одновременно все следующие условия:

- a) судно находится *в пути*, имея скорость не менее 7 узлов, если оно самоходное, или скорость не менее 4 узлов, если оно несамоходное;
- b) методы и устройства для сброса одобрены Администрацией. Эти методы и устройства основываются на нормативах, разработанных Организацией, и обеспечивают концентрацию вещества в кильватерной струе судна не превышающую 10 частей на миллион;
- с) максимальное количество груза, сброшенного в море из каждого танка и связанной с ним системы трубопроводов, не превышает максимального количества, установленного в соответствии с методами, упомянутыми в подпункте (b) настоящего пункта, которое ни в коем случае не должно превышать 3 м^3 или $1/1000$ вместимости танка в м^3 ;
- d) сброс производится ниже ватерлинии с учетом расположения отверстий для приема забортной воды;
- e) сброс производится на расстоянии не менее 12 морских миль от ближайшего берега на глубине не менее 25 м.

4. Запрещается сброс в море веществ категории D, определение которой дано в подпункте 1(d) правила 3 настоящего Приложения, либо веществ, временно оцененных как относящихся к ней, или водяного балласта, промывочных вод или иных остатков или смесей, содержащих такие вещества, за исключением случаев, когда соблюдаются одновременно все следующие условия:

- a) судно находится *в пути*, имея скорость не менее 7 узлов, если оно самоходное, или скорость не менее 4 узлов, если оно несамоходное;
- b) концентрация таких смесей не превышает одной доли вещества в десяти долях воды;

- с) сброс производится на расстоянии не менее 12 морских миль от ближайшего берега.

5. Для удаления остатков груза из танков могут быть использованы методы вентиляции, одобренные Администрацией. Эти методы должны основываться на нормативах, разработанных Организацией. Всякая вода, введенная после того в танк, рассматривается как чистая и не подпадает под требования пунктов 1, 2, 3 или 4 настоящего правила.

6. Запрещается сброс в море веществ неклассифицированных, не подвергнутых временной оценке либо не оцененных в соответствии с пунктом 1 правила 4 настоящего Приложения, или водяного балласта, промывочных вод или иных остатков или смесей, содержащих такие вещества.

Вещества категорий А, В и С в особых районах

С учетом исключений пункта 14 настоящего правила и правила 6 настоящего Приложения:

7. Запрещается сброс в море веществ категории А, определение которой дано в подпункте 1(а) правила 3 настоящего Приложения, либо веществ, временно оцененных как относящихся к ней, или водяного балласта, промывочных вод или иных остатков или смесей, содержащих такие вещества. Если танки, содержащие такие вещества или смеси, подвергаются мойке, то образовавшиеся при этом остатки должны сбрасываться в приемное сооружение, которое прилегающее к этому особому району государства предусматривают в соответствии с правилом 7 настоящего Приложения, до тех пор, пока концентрация вещества в сбрасываемом на сооружение стоке не будет равной или ниже 0,05% по весу, а танк не будет опорожнен, за исключением фосфора (желтого или белого), остаточная концентрация которого составляет 0,005% по весу. Всякая вода, добавленная после того в танк, может быть сброшена в море при соблюдении одновременно всех следующих условий:

- а) судно находится *в пути*, имея скорость не менее 7 узлов, если оно самоходное, или скорость не менее 4 узлов, если оно несамоходное;
- б) сброс производится ниже ватерлинии с учетом расположения отверстий для приема забортной воды;
- с) сброс производится на расстоянии не менее 12 морских миль от ближайшего берега на глубине не менее 25 м.

8. Запрещается сброс в море веществ категории В, определение которой дано в подпункте 1(б) правила 3 настоящего Приложения, либо веществ, временно оцененных как относящихся к ней, или водяного балласта, промывочных вод или иных остатков или смесей, содержащих такие вещества, за исключением случаев, когда соблюдаются одновременно все следующие условия:

- а) предварительная мойка танка произведена в соответствии с методом, одобренным Администрацией и основанным на нормативах, разработанных Организацией, а образовавшиеся при этом промывочные воды сброшены в приемное сооружение;

- b) судно находится *в пути*, имея скорость не менее 7 узлов, если оно самоходное, или скорость не менее 4 узлов, если оно несамоходное;
- c) методы и устройства для сброса и мойки одобрены Администрацией. Эти методы и устройства основываются на нормативах, разработанных Организацией, и обеспечивают такую концентрацию и интенсивность сброса стока, что концентрация вещества в кильватерной струе судна не превышает 1 части на миллион;
- d) сброс производится ниже ватерлинии с учетом расположения отверстий для приема забортной воды;
- e) сброс производится на расстоянии не менее 12 морских миль от ближайшего берега на глубине не менее 25 м.

9. Запрещается сброс в море веществ категории С, определение которой дано в подпункте 1(с) правила 3 настоящего Приложения, либо веществ, временно оцененных как относящиеся к ней, или водяного балласта, промывочных вод или иных остатков или смесей, содержащих такие вещества, за исключением случаев, когда соблюдаются одновременно все следующие условия:

- a) судно находится *в пути*, имея скорость не менее 7 узлов, если оно самоходное, или скорость не менее 4 узлов, если оно несамоходное;
- b) методы и устройства для сброса одобрены Администрацией. Эти методы и устройства основываются на нормативах, разработанных Организацией, и обеспечивают такую концентрацию и интенсивность сброса стока, что концентрация вещества в кильватерной струе судна не превышает 1 части на миллион;
- c) максимальное количество груза, сброшенного в море из каждого танка и связанной с ним системы трубопроводов, не превышает максимального количества, установленного в соответствии с методами, упомянутыми в подпункте (b) настоящего пункта, которое ни в коем случае не должно превышать 1 м³ или 1/3000 вместимости танка в м³;
- d) сброс производится ниже ватерлинии с учетом расположения отверстий для приема забортной воды;
- e) сброс производится на расстоянии не менее 12 морских миль от ближайшего берега на глубине не менее 25 м.

10. Для удаления остатков груза из танков могут быть использованы методы вентиляции, одобренные Администрацией. Эти методы должны основываться на нормативах, разработанных Организацией. Всякая вода, введенная после того в танк, рассматривается как чистая и не подпадает под требования пунктов 7, 8 и 9 настоящего правила.

11. Запрещается сброс в море веществ неклассифицированных, не подвергнутых временной оценке либо не оцененных в соответствии с пунктом 1 правила 4 настоящего Приложения, или водяного балласта, промывочных вод или иных остатков или смесей, содержащих такие вещества.

12. Ничто в настоящем правиле не запрещает сохранения на судне остатков грузов веществ категории В или С и сброса таких остатков в море за пределами особого района в соответствии с пунктом 2 или 3 настоящего правила соответственно.
13. а) Правительства Сторон Конвенции, побережья которых прилегают к какому-либо данному особому району, совместно приходят к соглашению и устанавливают дату, до наступления которой будут выполнены требования пункта 1 правила 7 настоящего Приложения и после наступления которой требования пунктов 7, 8, 9 и 10 настоящего правила относительно этого района вступают в силу, и уведомляют об установленной таким образом дате Организацию по меньшей мере за шесть месяцев до ее наступления. Организация незамедлительно уведомляет затем все Стороны об этой дате.
- б) Если дата вступления в силу настоящей Конвенции наступит раньше, чем дата, установленная в соответствии с подпунктом (а) настоящего пункта, то в промежутке между ними применяются требования пунктов 1, 2 и 3 настоящего правила.
14. В районе Антарктики запрещается любой сброс в море вредных жидких веществ или смесей, содержащих такие вещества.

Правило 5А

Насосы, трубопроводы и устройства выгрузки

1. Каждое судно, построенное 1 июля 1986 года или после этой даты, оборудуется насосами и трубопроводами, обеспечивающими во время испытаний при благоприятных условиях выкачки такую зачистку каждого танка, предназначенного для перевозки веществ категории В, при которой количество остатков в связанных с танком трубопроводах и в непосредственной близости от точки всасывания из этого танка не превышает $0,1 \text{ м}^3$.
2. а) С учетом положений подпункта (б) настоящего пункта каждое судно, построенное до 1 июля 1986 года, оборудуется насосами и трубопроводами, обеспечивающими во время испытаний при благоприятных условиях выкачки такую зачистку каждого танка, предназначенного для перевозки веществ категории В, при которой количество остатков в связанных с танком трубопроводах и в непосредственной близости от точки всасывания из этого танка не превышает $0,3 \text{ м}^3$.
- б) Судам, упомянутым в подпункте (а) настоящего пункта и не удовлетворяющим требованиям этого подпункта, разрешается до 2 октября 1994 года иметь как минимум насосы и трубопроводы, обеспечивающие во время испытаний при благоприятных условиях выкачки такую зачистку каждого танка, предназначенного для перевозки веществ категории В, при которой количество остатков в этом танке и связанных с ним трубопроводах в сумме с оцененным количеством остатков на поверхностях танка не превышает 1 м^3 или $1/3000$ вместимости танка в м^3 .

3. Каждое судно, построенное 1 июля 1986 года или после этой даты, оборудуется насосами и трубопроводами, обеспечивающими во время испытаний при благоприятных условиях выкачки такую зачистку каждого танка, предназначенного для перевозки веществ категории С, при которой количество остатков в связанных с танком трубопроводах и в непосредственной близости от точки всасываний из этого танка не превышает 0,3 м³.
4. а) С учетом положений подпункта (b) настоящего пункта каждое судно, построенной до 1 июля 1986 года, оборудуется насосами и трубопроводами, обеспечивающими во время испытаний при благоприятных условиях выкачки такую зачистку каждого танка, предназначенного для перевозки веществ категории С, при которой количество остатков в связанных с танком трубопроводах и в непосредственной близости от точки всасывания из этого танка не превышает 0,9 м³.
- б) Судам, упомянутым в подпункте (a) настоящего пункта и не удовлетворяющим требованиям этого подпункта, разрешается до 2 октября 1994 года иметь как минимум насосы и трубопроводы, обеспечивающие во время испытаний при благоприятных условиях выкачки такую зачистку каждого танка, предназначенного для перевозки веществ категории С, при которой количество остатков в этом танке и связанных с ним трубопроводах в сумме с оцененным количеством остатков на поверхностях танка не превышает 3 м³ или 1/1000 емкости танка в м³.
5. Условия выкачки, упомянутые в пунктах 1, 2, 3 и 4 настоящего правила, должны быть одобрены Администрацией и основываться на нормативах, разработанных Организацией. Испытания эффективности выкачки, упомянутые в пунктах 1, 2, 3 и 4 настоящего правила, проводятся с применением воды в качестве выкачиваемой жидкости, они должны быть одобрены Администрацией и основываться на нормативах, разработанных Организацией. Количество остатков на поверхностях грузового танка, упомянутых в подпунктах 2(b) и 4(b) настоящего правила, определяется на основе нормативов, разработанных Организацией.
6. а) С учетом положения подпункта (b) настоящего пункта положения пунктов 2 и 4 настоящего правила не применяются к судам, построенным до 1 июля 1986 года, которые заняты в ограниченных рейсах по определению Администрации между:
- (i) портами или терминалами государства-Стороны настоящей Конвенции; или
 - (ii) портами или терминалами государств-Сторон настоящей Конвенции;
- б) Положения подпункта (a) настоящего пункта применяются к судну, построенному до 1 июля 1986 года, если только:
- (i) каждый раз, когда танк, содержащий вещества категории В или С или их смеси, предстоит подвергнуть мойке или балластировке, мойка танка осуществляется в соответствии с методом предварительной мойки, одобренным Администрацией и основанным на нормативах, разработанных Организацией, а промывочные воды из танка сбрасываются в приемное сооружение;

- (ii) последующие промывочные воды или водяной балласт сбрасываются в приемное сооружение или в море в соответствии с другими положениями настоящего Приложения;
- (iii) достаточность приемных сооружений в упомянутых выше портах или терминалах для целей настоящего пункта подтверждена правительствами государств-Сторон настоящей Конвенции, в пределах которых такие порты или терминалы расположены;
- (iv) в отношении судов, занятых в рейсах в порты или терминалы, находящиеся под юрисдикцией других государств-Сторон настоящей Конвенции, Администрация сообщает Организации подробные сведения о представленном освобождении для распространения среди Сторон Конвенции с целью их информации и принятия ими соответствующих действий, если таковые потребуются;
- (v) в свидетельстве, требуемом согласно настоящему Приложению, сделана запись о том что судно занято исключительно в таких ограниченных рейсах.

7. Администрация может разрешить освобождение от выполнения положений пунктов 1, 2, 3 и 4 настоящего правила судну, конструкция и характер эксплуатации которого таковы, что баллаستировка грузовых танков не требуется, и мойка грузового танка требуется только для ремонта или докования, при одновременном соблюдении всех следующих условий:

- а) конструкция и оборудование судна одобрены Администрацией с учетом назначения этого судна;
- б) любой сток после мойки танков, которая может быть проведена до ремонта или докования судна, сбрасывается в приемное сооружение, в достаточности которого Администрация удостоверилась;
- в) в свидетельстве, требуемом в соответствии с настоящим Приложением:
 - (i) указано, что каждый грузовой танк аттестован перевозить только одно поименованное вещество;
 - (ii) приведены подробные сведения о представленном освобождении;
- д) на судне имеется надлежащее руководство по эксплуатации, одобренное Администрацией; и
- е) в отношении судов, занятых в рейсах в порты или терминалы, находящиеся под юрисдикцией других государств-Сторон настоящей Конвенции, Администрация сообщает Организации подробные сведения о представленном освобождении для распространения среди Сторон Конвенции с целью их информации и принятия ими соответствующих действий, если таковые потребуются.

Правило 6

Исключения

Правило 5 настоящего Приложения не применяется;

- a) к сбросу в море вредных жидких веществ или смесей, содержащих такие вещества, с целью обеспечения безопасности судна или спасения человеческой жизни на море;
- b) к сбросу в море вредных жидких веществ или смесей, содержащих такие вещества, который происходит в результате повреждения судна или его оборудования:
 - (i) при условии, что после получения повреждения или обнаружении сброса были приняты все разумные предупредительные меры для предотвращения или сведения к минимуму такого сброса;
 - (ii) за исключением случаев, когда судовладелец или капитан действовали либо с намерением причинить повреждение, либо безответственно и понимая, что это может привести к повреждению;
- c) к сбросу в море одобренных Администрацией вредных жидких веществ или смесей, содержащих такие вещества, которые используются для борьбы с особыми случаями загрязнения моря с целью сведения к минимуму ущерба от загрязнения. Любой подобный сброс подлежит одобрению всяким Правительством, в чьей юрисдикции находится район, в котором предполагается осуществить такой сброс.

Правило 7

Приемные сооружения и устройства для выгрузки груза у причалов

1. Правительство каждой стороны Конвенции обязуется предусмотреть приемные сооружения, соответствующие потребностям судов, пользующихся ее портами, причалами или ремонтными портами, как указано ниже:
 - a) порты и причалы погрузки и выгрузки обеспечиваются сооружениями, достаточными для приема, без чрезмерной задержки судов, таких остатков и смесей, содержащих вредные вещества, которые могли бы остаться для удаления с перевозящих их судов как следствие применения настоящего Приложения;
 - b) ремонтные порты, производящие ремонт танкеров-химовозов, обеспечиваются сооружениями, достаточными для приема остатков и смесей, содержащих вредные жидкие вещества.
2. Правительство каждой Стороны определяет типы сооружений, предусмотренных для целей пункта 1 настоящего Правила, в каждом расположенном на его территории порту погрузки и выгрузки, терминале и порту ремонта судов и уведомляет об этом Организацию.
3. Правительство каждой Стороны Конвенции обязуется обеспечить, чтобы причалы для выгрузки груза были оборудованы устройствами, облегчающими зачистку грузовых танков судов, выгружающих вредные жидкие вещества на этих терминалах. Грузовые шланги и трубопроводы терминала, содержащие выгружаемые с судов вред-

ные жидкие вещества, не должны допускать стока этих веществ обратно на судно.

4. Каждая Сторона уведомляет Организацию для извещения заинтересованных Сторон о любом случае предполагаемой недостаточности требуемых пунктом 1 настоящего правила сооружений или требуемых пунктом 3 настоящего правила устройств.

Правило 8

Меры контроля

1. а) Правительство каждой Стороны Конвенции назначает или уполномочивает инспекторов для целей выполнения настоящего правила. Инспектора осуществляют контроль в соответствии с процедурой контроля, разработанной Организацией.
- б) Капитан судна, перевозящего вредные жидкие вещества наливом, обеспечивает выполнение положений правила 5, настоящего правила и заполнение Журнала грузовых операций в соответствии с правилом 9 настоящего Приложения во всех случаях, когда производятся операции, упомянутые в правиле 9.
- с) Освобождение, упомянутое в подпунктах 2(б), 5(б), 6(с) или 7(с) настоящего правила, может быть представлено Правительством получающей груз Стороны только судну, занятому в рейсах в порты или терминалы, находящиеся под юрисдикцией других государств-Сторон настоящей Конвенции. Если такое освобождение предоставлено, то соответствующая запись, сделанная в Журнале грузовых операций, заверяется инспектором, упомянутым в подпункте (а) настоящего пункта.

Вещества категории А во всех районах

2. В отношении веществ категории А во всех районах применяются следующие положения:

- а) С учетом подпункта (б) настоящего пункта танк, из которого выгружен груз, подвергается мойке в соответствии с требованиями пункта 3 и 4 настоящего правила, прежде чем судно покинет порт выгрузки.
- б) По просьбе капитана судна правительство получающей груз Стороны может освободить судно от выполнения требований, упомянутых в подпункте (а) настоящего пункта, если оно удостоверилось, что:
 - (i) разгруженный танк подлежит загрузке тем же веществом или иным веществом, совместимым с предыдущим, и что до погрузки танк не будет подвергаться мойке или балластировке; или
 - (ii) разгруженный танк не будет подвергаться ни мойке, ни балластировке в море и положения пункта 3 или 4 настоящего правила будут выполнены в другом порту, при условии письменного подтверждения наличия в этом порту приемного сооружения, достаточного для такой цели; или
 - (iii) остатки груза будут удалены методом вентиляции, одобренным Администрацией и основанным на нормативах, разработанных Организацией.

3. Если танк подлежит мойке в соответствии с пунктом 2(а) настоящего правила, то промывочные воды, образовавшиеся при мойке танка, сбрасываются в приемное сооружение по меньшей мере до тех пор, пока концентрация вещества в сбрасываемом стоке, определяемая анализом проб стока, взятых инспектором, не снизится до концентрации, установленной в пункте 1 или 7 правила 5 в зависимости от конкретного случая, настоящего Приложения. Когда требуемая концентрация достигнута, оставшаяся в танке промывочную воду продолжают сбрасывать в приемное сооружение до тех пор, пока танк не будет опорожнен. Соответствующие записи об этих операциях вносятся в Журнал грузовых операций и заверяются инспектором, упомянутым в подпункте 1(а) настоящего правила.

4. Если Правительство получающей груз Стороны удостоверилось в практической невозможности замера концентрации вещества в стоке без чрезмерной задержки судна, эта Сторона может допустить другой метод, если он является эквивалентным методу, указанному в пункте 3 настоящего правила, при условии, что:

- a) танк подвергнут предварительной мойке в соответствии с методом, одобренным Администрацией и основанным на стандартах, разработанных Организацией;
- b) инспектор, упомянутый в подпункте 1(а), удостоверил в Журнале грузовых операций, что:
 - (i) танк, его насосы и трубопроводы опорожнены; и
 - (ii) предварительная мойка произведена в соответствии с методом предварительной мойки, одобренным Администрацией для данного танка и для данного вещества; и
 - (iii) промывочные воды, образовавшиеся в результате такой предварительной мойки танка, сброшены в приемное сооружение и танк опорожнен.

Вещества категорий В и С за пределами особых районов

5. В отношении веществ категорий В и С за пределами особых районов применяются следующие положения:

- a) С учетом положений подпункта (b) настоящего пункта танк, из которого выгружен груз, подвергается предварительной мойке, прежде чем судно покинет порт выгрузки, всякий раз, когда:
 - (i) выгруженное вещество отнесено в стандартах, разработанных Организацией, к веществам, образующим остатки в количестве, превышающем максимальное количество, которое может быть сброшено в море в соответствии с пунктом 2 или 3 правила 5 настоящего Приложения в случае перевозки веществ В или С соответственно; или
 - (ii) выгрузка производится не в соответствии с условиями выкачки из данного танка, одобренными Администрацией и основанными на стандартах, разработанных Организацией и упомянутых в пункте 5 правила 5А настоящего Приложения, если только не приняты альтернативные меры, удовлетворяющие инспектора, упомянутого в пункте 1(а) настоящего правила, для удаления с судна остатков груза до соответствующего количества, указанного в правиле 5А настоящего Положения.

Применяемый метод предварительной мойки должен быть одобрен Администрацией и основан на стандартах, разработанных Организацией, а образовавшиеся в результате мойки танка промывочные воды будут сброшены в приемное сооружение в порту выгрузки.

- b) По просьбе капитана судна правительство получающей груз Стороны может освободить судно от выполнения требований подпункта (а) настоящего пункта, если оно удостоверилось, что:
- (i) разгруженный танк подлежит загрузке тем же веществом или иным веществом, совместимым с предыдущим, и что до погрузки танк не будет подвергаться мойке или балластировке; или
 - (ii) разгруженный танк не будет подвергаться ни мойке, ни балластировке в море, а будет подвергнут предварительной мойке в другом порту в соответствии с методом, одобренным Администрацией и основанным на стандартах, разработанных Организацией, а образовавшиеся в результате мойки танка промывочные воды будут сброшены в приемное сооружение, при условии, что письменно подтверждено, что в этом порту имеется приемное сооружение, достаточное для такой цели; или
 - (iii) остатки груза будут удалены методом вентиляции, одобренным Администрацией и основанным на стандартах, разработанных Организацией.

Вещества категории В в особых районах

6. В отношении веществ категории В в особых районах применяются следующие положения:

- a) с учетом положений пунктов (b) и (c) танк, из которого выгружен груз, подвергается предварительной мойке, прежде чем судно покинет порт выгрузки. Применяемый метод предварительной мойки должен быть одобрен Администрацией и основан на стандартах, разработанных Организацией, а образовавшиеся в результате мойки танка промывочные воды сбрасываются в приемное сооружение в порту выгрузки.
- b) Требования подпункта (a) настоящего пункта не применяются, когда одновременно соблюдаются следующие условия:
 - (i) выгруженное вещество категории В отнесено в стандартах, разработанных Организацией, к веществам, образующим остатки в количестве, не превышающем максимального количества, которое может быть сброшено в море за пределами особых районов в соответствии с пунктом 2 правила 5 настоящего Приложения, и остатки сохраняются на борту для последующего сброса в море за пределами особого района в соответствии с пунктом 2 правила 5 настоящего Приложения;
 - (ii) выгрузка производится в соответствии с условиями выкачки из данного танка, одобренными Администрацией и основанными на стандартах, разработанных Организацией и упомянутых в пункте 5 правила 5А настоящего Приложения, а, если нельзя соблюсти одобренные условия выкачки, приняты альтернативные меры, удовлетворяющие инспектора, упомянутого в подпункте 1(а) настоящего

правила, для удаления с судна остатков груза до соответствующего количества, указанного в правиле 5А настоящего Положения.

- с) По просьбе капитана судна правительство получающей груз Стороны может освободить судно от выполнения требований подпункта (а) настоящего пункта, если оно удостоверилось, что:
- (i) разгруженный танк подлежит загрузке тем же веществом или иным веществом, совместимым с предыдущим, и что до погрузки танк не будет подвергаться мойке или балластировке; или
 - (ii) разгруженный танк не будет подвергаться ни мойке, ни балластировке в море, а будет подвергнут предварительной мойке в другом порту в соответствии с методом, одобренным Администрацией и основанным на стандартах, разработанных Организацией, а образовавшиеся в результате мойки танка промывочные воды будут сброшены в приемное сооружение, при условии письменного подтверждения наличия в этом порту приемного сооружения, достаточного для такой цели, или
 - (iii) остатки груза будут удалены методом вентиляции, одобренным Администрацией и основанным на стандартах, разработанных Организацией.

Вещества категории С в особых районах

7. В отношении веществ категории С в особых районах применяются следующие положения:

- а) С учетом положений подпунктов (b) и (c) настоящего пункта танк, из которого выгружен груз, подвергается предварительной мойке, прежде чем судно покинет порт выгрузки, всякий раз, когда:
- (i) выгруженное вещество категории С отнесено в разработанных Организацией стандартах к веществам, образующим остатки в количестве, превышающем максимальное количество, которое может быть сброшено в море в соответствии с пунктом 9 правила 5 настоящего Приложения; или
 - (ii) выгрузка производится не в соответствии с условиями выкачки из данного танка, одобренными Администрацией и основанными на стандартах, разработанных Организацией и упомянутых в пункте 5 правила 5А настоящего Приложения, если только не приняты альтернативные меры, удовлетворяющие инспектора, упомянутого в пункте 1(а) настоящего правила, для удаления с судна остатков груза до соответствующего количества, указанного в правиле 5А настоящего Приложения.

Применяемый метод предварительной мойки должен быть одобрен Администрацией и основан на разработанных Организацией стандартах, а образовавшиеся в результате мойки танка промывочные воды сбрасываются в приемное сооружение в порту выгрузки.

- b) Требования подпункта (а) настоящего пункта не применяются, когда одновременно удовлетворяются все следующие условия:
- (i) выгруженное вещество категории С отнесено в разработанных Организацией стандартах к веществам, образующим остатки в количестве, не превышающем максимального количества, которое может быть сброшено в море за пределами особых районов в соответствии с пунктом 3 правила 5 настоящего Приложения, и остатки сохраняются на борту для последующего сброса в море за пределами особого района в соответствии с пунктом 3 правила 5 настоящего Приложения;
 - (ii) выгрузка производится в соответствии с условиями выкачки из данного танка, одобренными Администрацией и основанными на стандартах, разработанных Организацией и упомянутых в пункте 5 правила 5А настоящего Приложения, или, если нельзя соблюсти условия выкачки, приняты альтернативные меры, удовлетворяющие инспектора, упомянутого в пункте 1(а) настоящего правила, для удаления с судна остатков груза до соответствующего количества, указанного в правиле 5А настоящего Приложения.
- c) По просьбе капитана судна правительство получающей груз Стороны может освободить судно от выполнения требований подпункта (а) настоящего пункта, если оно удостоверилось, что:
- (i) разгруженный танк подлежит загрузке тем же веществом или иным веществом, совместимым с предыдущим, и что до погрузки танк не будет подвергаться мойке или балластировке; или
 - (ii) разгруженный танк не будет подвергнут ни мойке, ни балластировке в море, а будет подвергнут предварительной мойке в другом порту в соответствии с методом, одобренным Администрацией и основанным на стандартах, разработанных Организацией, а образовавшиеся в результате мойки танка промывочные воды будут сброшены в приемное сооружение при условии письменного подтверждения наличия в этом порту приемного сооружения, достаточного для такой цели; или
 - (iii) остатки груза будут удалены методом вентиляции, одобренным Администрацией и основанным на стандартах, разработанных Организацией.

Вещества категории D во всех районах

8. В отношении веществ категории D: танк, из которого выгружен груз, подвергается мойке, а образовавшиеся в результате мойки танка промывочные воды сбрасываются в приемное сооружение, или сохранившиеся в танке остатки разбавляются и сбрасываются в море в соответствии с пунктом 4 правила 5 настоящего Приложения.

Сброс из отстойного танка

9. Любые остатки, сохраняемые на борту судна в отстойном танке, включая остатки льял насосного отделения, содержащие вещества категории А, либо в пределах особого района, содержащие вещества

категории А или В, сбрасываются в приемное сооружение в соответствии с положениями пунктов 1, 7 или 8 правила 5 настоящего Приложения, в зависимости от того, какое из них применимо.

Правило 9

Журнал грузовых операций

1. Каждое судно, к которому применяется настоящее Приложение, снабжается Журналом грузовых операций. Он может быть частью официального судового журнала или отдельным журналом по форме, установленной Дополнением IV к настоящему Приложению.

2. Журнал грузовых операций заполняется по каждому танку во всех случаях, когда на судне производятся любые из указанных ниже операций с вредными жидкими веществами:

- (i) погрузка груза;
- (ii) внутрисудовая перекачка груза;
- (iii) выгрузка груза;
- (iv) очистка грузовых танков;
- (v) прием балласта в грузовые танки;
- (vi) сброс балласта из грузовых танков;
- (vii) удаление остатков в приемные сооружения;
- (viii) сброс в море или удаление остатков методом вентиляции в соответствии с правилом 5 настоящего Приложения.

3. В случае любого из упомянутых в статье 8 настоящей Конвенции и в правиле 6 настоящего Приложения сброса какого-либо вредного жидкого вещества или смеси, содержащей такое вещество, независимо от того, произведен ли он преднамеренно или вследствие аварии, в Журнале грузовых операций производится запись с изложением обстоятельств и причин такого сброса.

4. После того как инспектор, назначенный или уполномоченный правительством Стороны Конвенции для надзора за какими-либо операциями в соответствии с настоящим Приложением, осмотрел судно, он производит соответствующую запись в Журнале грузовых операций.

5. Каждая операция, упомянутая в пунктах 2 и 3 настоящего правила, подробно и без промедления регистрируется в Журнале грузовых операций так, чтобы все записи в журнале, относящиеся к данной операции, были полностью завершенными. Каждая запись в Журнале подписывается лицом или лицами, ответственными за соответствующую операцию, и каждая страница подписывается капитаном судна. Записи в Журнале грузовых операций производятся на официальном языке государства, под флагом которого судно дано право плавания, а на судах, имеющих Международное свидетельство о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом или свидетельством, упомянутое в правиле 12А настоящего Приложения, на английском или французском языке. В случае спора или разночтения предпочтение отдается записям на официальном национальном языке государства, под флагом которого судно дано право плавания.

6. Журнал грузовых операций хранится на судне, за исключением буксируемых судов без экипажа, в таком месте, которое легко дос-

тупно для проверки. Журнал сохраняется в течение трех лет после внесения в него последней записи.

7. Компетентные власти правительства Стороны могут проверить Журнал грузовых операций на борту любого судна, находящегося в ее порту, к которому применяется настоящее Приложение, и снять копию с любой записи в этом Журнале, а также потребовать, чтобы капитан судна заверил, что эта копия является подлинной копией такой записи. Любая такая копия, заверенная капитаном судна как подлинная копия записи в Журнале грузовых операций, может быть предъявлена при любом разбирательстве в качестве доказательства фактов, изложенных в записи. Проверка Журнала грузовых операций и снятие заверенной копии компетентными властями в соответствии с настоящим пунктом осуществляются как можно быстрее, чтобы не вызвать необоснованной задержки судна.

Правило 10

Освидетельствования

1. Суда, перевозящие вредные жидкие вещества наливом, подлежат установленным ниже освидетельствованиям:

- a) первоначальному освидетельствованию - перед вводом судна в эксплуатацию или перед первичной выдачей свидетельства, требуемого правилом 11 настоящего Приложения, которое включает полный осмотр конструкции, оборудования, систем, устройств, приспособлений и материалов в объеме требований, предъявляемых к судну настоящим Приложением. Это освидетельствование проводится, чтобы удостовериться, что конструкция, оборудование, системы, устройства, приспособления и материалы полностью отвечают применимым к ним требованиям настоящего Приложения;
- b) периодическим освидетельствованиям — через промежутки времени, установленные Администрацией, но не превышающие пяти лет, чтобы удостовериться, что конструкция, оборудование, системы, устройства, приспособления и материалы полностью отвечают применимым к ним требованиям настоящего Приложения;
- c) как минимум, одному промежуточному освидетельствованию в течение срока действия свидетельства, чтобы удостовериться, что оборудование, и связанные с ним насосы и системы трубопроводов полностью отвечают применимым к ним требованиям настоящего Приложения и находятся в хорошем рабочем состоянии. В тех случаях, когда проводится только одно такое промежуточное освидетельствование в течение какого-либо одного из сроков действия свидетельства, оно проводится не ранее шести месяцев до и не позднее шести месяцев после даты, соответствующей половине срока действия свидетельства. О таких промежуточных освидетельствованиях производится запись в свидетельстве, выданном в соответствии с правилом 11 настоящего Приложения;
- d) ежегодному освидетельствованию - в течение трех месяцев до или после дня и месяца выдачи свидетельства, которое включает общую проверку, чтобы удостовериться, что конструкция, устройства, приспособления и материалы продолжают удовлетворять во всех отношениях тем условиям эксплуа-

тации, для которых судно предназначено. О таких ежегодных освидетельствованиях производится запись в свидетельстве, выданном в соответствии с правилом 11 настоящего Приложения.

2. a) Освидетельствования судов во исполнение положений настоящего Приложения осуществляются должностными лицами Администрации. Однако Администрация может поручить проведение освидетельствований назначенным для этой цели инспекторам или признанным ею организациям.
 - b) Администрация, назначающая инспекторов или признающая организации для проведения освидетельствований и проверок, как это предусмотрено в подпункте (а) настоящего пункта, как минимум, уполномочивает назначенного инспектора или признанную организацию:
 - (i) требовать ремонта судна; и
 - (ii) проводить освидетельствования и проверки по просьбе компетентных властей государства порта.Администрация уведомляет Организацию о конкретных обязанностях и условиях полномочий, предоставленных назначенным инспекторам или признанным организациям, для распространения среди Сторон настоящей Конвенции с целью информации их должностных лиц.
 - c) Если назначенный инспектор или признанная организация определяет, что состояние судна или его оборудования существенно не соответствует данным свидетельства или что их состояние таково, что судно не подготовлено к выходу в море, не представляя чрезмерной угрозы морской среде, такой инспектор или такая организация немедленно обеспечивает принятие мер по устранению недостатков и должным образом уведомляет об этом Администрацию. Если меры по устранению недостатков не выполняются, то свидетельство изымается и Администрация немедленно уведомляется об этом. Если же судно находится в порту другой Стороны, то об этом немедленно уведомляются также компетентные власти государства порта. Если должностное лицо Администрации, назначенный инспектор или признанная организация уведомили компетентные власти государства порта, то правительство соответствующего государства порта оказывает всю необходимую помощь такому должностному лицу, инспектору или организации в соответствии с настоящим правилом. В необходимых случаях правительство соответствующего государства порта принимает меры, обеспечивающие, чтобы судно не уходило до тех пор, пока оно не сможет выйти в море или покинуть порт для следования на ближайшую судоремонтную верфь, не представляя чрезмерной угрозы морской среде.
 - d) В каждом случае соответствующая Администрация полностью гарантирует полноту и тщательность освидетельствования и проверки и обеспечивает принятие необходимых мер для выполнения этого обязательства.
3. a) Состояние судна и его оборудования должно поддерживаться в соответствии с положениями настоящей Конвенции для обеспечения того, чтобы судно оставалось во всех отноше-

ниях подготовленным к выходу в море, не представляя чрезмерной угрозы морской среде.

- б) После проведения любого освидетельствования судна в соответствии с пунктом 1 настоящего, правила без санкции Администрации не допускается производить никаких изменений в конструкции, оборудовании, системах, устройствах, приспособлениях или материалах, подвергшихся освидетельствованию, за исключением замены этого оборудования или устройства на такие же.
- с) Всякий раз, когда с судном происходит авария или на нем обнаруживается неисправность, которая существенным образом влияет на целостность судна либо на эксплуатационную пригодность его оборудования, охватываемого настоящим Приложением, капитан или судовладелец при первой же возможности сообщает об этом Администрации, признанной организацией или назначенному инспектору, ответственному за выдачу соответствующего свидетельства, которые проводят обследования для определения необходимости освидетельствования, требуемого пунктом 1 настоящего правила. Если судно находится в порту другой Стороны, капитан или судовладелец также немедленно сообщает об этом компетентным властям государства порта, а назначенный инспектор или признанная организация должны убедиться, что такое сообщение сделано.

Правило 11

Выдача свидетельств

1. Международное свидетельство о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом выдается после освидетельствования в соответствии с положениями правила 10 настоящего Приложения каждому судну, перевозящему вредные жидкие вещества наливом, которое занято в рейсах в порты или к терминалам, находящимся под юрисдикцией других Сторон Конвенции.
2. Такое свидетельство выдается Администрацией либо лицом или организацией, должным образом ею уполномоченными. В каждом случае Администрация несет полную ответственность за свидетельство.
3. а) Правительство Стороны Конвенции может по просьбе Администрации принять к освидетельствованию судно и, удостоверившись, что на судне выполнены все положения настоящего Приложения, выдает или поручает выдать судну Международное свидетельство о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом в соответствии с настоящим Приложением.
 - б) Копия свидетельства и копия акта об освидетельствовании передаются как можно скорее Администрации, по просьбе которой осуществляется освидетельствование.
 - с) Выданное таким образом свидетельство должно содержать запись о том, что оно выдано по просьбе Администрации, и имеет такую же силу и получает такое же признание, как и свидетельство, выданное в соответствии с пунктом 1 настоящего правила.

- d) Международное свидетельство о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом не выдается судну, которое имеет право плавать под флагом государства, не являющегося Стороной Конвенции.

4. Международное свидетельство о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом составляется на официальном языке выдающей его страны по форме, соответствующей образцу, приведенному в Дополнении V к настоящему Приложению. Если используемый язык не является английским или французским, то текст свидетельства должен содержать перевод на один из этих языков.

Правило 12

Срок действия свидетельства

1. Международное свидетельство о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом выдается на срок, установленный Администрацией, но не превышающий пяти лет со дня его выдачи.

2. Свидетельство теряет силу, если на судне без санкции Администрации произведены существенные изменения в конструкции, оборудовании, системах, устройствах, приспособлениях или материалах, за исключением замены такого оборудования или устройств на такие же, а также если не проведены промежуточные или ежегодные освидетельствования, установленные Администрацией в соответствии с пунктом 1(c) или 1(d) правила 10 настоящего Приложения.

3. Выданное судну свидетельство также теряет силу при передаче судна под флаг другого государства. Новое свидетельство выдается ему только тогда, когда правительство, выдающее новое свидетельство, полностью удостоверилось, что судно полностью удовлетворяет требованиям пунктов 3(a) и 3(b) правила 10 настоящего Приложения. При передаче судна от одной Стороны другой правительство Стороны, под флагом которой судно прежде имело право плавать, если оно получило запрос не позднее трех месяцев после такой передачи, как можно скорее передает Администрации копию свидетельства, находившегося на судне до момента передачи, а также, если это возможно, копию соответствующего акта об освидетельствовании.

Правило 12А

Освидетельствование и выдача свидетельств танкерам-химовозам

Несмотря на положения правил 10, 11 и 12 настоящего Приложения, танкера-химовозы, которые освидетельствованы и которым выданы соответствующие свидетельства государствами-участниками настоящей Конвенции в соответствии с положениями Международного кодекса по химовозам или Кодекса по химовозам, рассматриваются как удовлетворяющие указанным правилам, а свидетельство, выданное в соответствии с таким Кодексом, имеет такую же силу и получает такое же признание, как и свидетельство, выданное в соответствии с правилом 11 настоящего Приложения.

Правило 13

Требования по сведению к минимуму аварийного загрязнения

1. Конструкция, оборудование и эксплуатация судов, перевозящих вредные жидкие вещества категорий А, В или С наливом, должны быть такими, чтобы свести к минимуму неконтролируемый сброс в море таких веществ.
2. Танкера-химовозы, построенные 1 июля 1986 года или после этой даты, должны отвечать требованиям Международного кодекса по химовозам.
3. Танкера-химовозы, построенные до 1 июля 1986 года, должны отвечать следующим требованиям:
 - а) следующие танкера-химовозы должны отвечать требованиям Кодекса по химовозам, применимым к судам, упомянутым в пункте 1.7.2 этого Кодекса:
 - (i) суда, контракт на постройку которых заключен 2 ноября 1973 года или после этой даты и которые заняты в рейсах в порты или к терминалам, находящимся под юрисдикцией других государств-участников Конвенции; и
 - (ii) суда, построенные 1 июля 1983 года или после этой даты, которые заняты в рейсах между портами или терминалами только государства, под флагом которого судно имеет право плавать;
 - б) следующие танкера-химовозы должны отвечать требованиям Кодекса по химовозам, применимым к судам, упомянутым в пункте 1.7.3 этого Кодекса:
 - (i) суда, контракт на постройку которых заключен до 2 ноября 1973 года и которые заняты в рейсах в порты или к терминалам, находящимся под юрисдикцией других государств-участников Конвенции; и
 - (ii) суда, построенные до 1 июля 1983 года, которые заняты в рейсах между портами или терминалами государства, под флагом которого судно имеет право плавать, за исключением того, что для судов валовой вместимостью менее 1600 рег.т необходимость отвечать требованиям Кодекса в отношении конструкции и оборудования наступает не позднее 1 июля 1994 года.
4. В отношении судов, не являющихся танкерами-химовозами и перевозящих вредные жидкие вещества категорий А, В или С наливом, Администрация принимает надлежащие меры, основанные на Руководстве, разработанном Организацией для обеспечения выполнения положений пункта 1 настоящего правила.

Правило 14

Перевозка и сброс нефтеподобных веществ

Несмотря на положения других правил настоящего Приложения, вредные жидкие вещества, упомянутыми в Дополнении II к настоящему Приложению как подпадающие под категорию С или D и отнесенные Организацией к нефтеподобным веществам в соответствии с критериями, разработанными Организацией, могут перевозиться на нефтяном танкере, определение которого дано в Приложе-

нии I к Конвенции, и сбрасываться в соответствии с положениями Приложения I к настоящей Конвенции при условии одновременного соблюдения всех следующих условий:

- a) судно удовлетворяет положениям Приложения I к настоящей Конвенции, применимым к нефтепродуктовозам, определение которых дано в Приложении I;
- b) судно имеет Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью с добавлением к нему по форме В, в котором сделана запись о том, что судно может перевозить нефтеподобные вещества в соответствии с настоящим правилом и эта запись включает перечень нефтеподобных веществ, которые судну разрешено перевозить;
- c) в случае перевозки веществ категории С судно отвечает требованиям по остойчивости в поврежденном состоянии к судам типа 3 согласно:
 - (i) Международному кодексу по химовозам, — если судно построено 1 июля 1986 года или после этой даты; или
 - (ii) Кодексу по химовозам, насколько он применим согласно правилу 13 настоящего Приложения, — если судно построено до 1 июля 1986 года;
- d) прибор для измерения содержания нефти в системе автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти одобрен Администрацией для целей контроля сброса нефтеподобных веществ, подлежащих перевозке.

Правило 15

*Контроль государства порта за выполнением эксплуатационных требований**

1. Судно, находясь в порту другой Стороны, подлежит инспектированию должностными лицами, надлежащим образом уполномоченными этой Стороной, которое касается выполнения эксплуатационных требований согласно настоящему Приложению, если имеются явные основания полагать, что капитан или экипаж не знают важнейших судовых процедур, относящихся к предотвращению загрязнения вредными жидкими веществами.
2. При обстоятельствах, приведенных в пункте 1 настоящего правила, Страна принимает меры, обеспечивающие, чтобы судно не отошло до тех пор, пока положение дел не будет исправлено в соответствии с требованиями настоящего Приложения.
3. К настоящему правилу применяется предписанный в статье 5 настоящей Конвенции порядок контроля государством порта.
4. Ничто в настоящем правиле не должно толковаться как ограничение прав и обязанностей Стороны, осуществляющей контроль за выполнением эксплуатационных требований специально предусмотренных в настоящей Конвенции.

* Процедуры контроля судов государством порта, одобренные Организацией Резолюцией А.787(19) с поправками.

Правило 16

Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря вредными жидкими веществами

1. Каждое судно валовой вместимостью 150 и более, которому выдано свидетельство на перевозку вредных жидких веществ наливом, должно иметь на борту судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря вредными жидкими веществами, одобренный Администрацией. Настоящее требование применяется ко всем таким судам не позднее 1 января 2003 года.

2. Такой план составляется в соответствии с Руководством* разработанным Организацией, в письменном виде на рабочем языке или языках, понятных для капитана и лиц командного состава. План включает, по меньшей мере:

- (a) процедуру, которую должны выполнять капитан и другие лица, несущие ответственность за судно, при передаче сообщения об инциденте, вызывающем загрязнение вредными жидкими веществами, как требуется в статье 8 настоящей Конвенции и Протоколе I к ней, на основании Руководств, разработанных Организацией;**
- (b) перечень организаций или лиц, с которыми должна быть установлена связь в случае инцидента, вызывающего загрязнение вредными жидкими веществами;
- (c) подробное описание действий, которые должны быть немедленно предприняты лицами, находящимися на борту судна, для уменьшения сброса вредных жидких веществ в результате инцидента или управления им; и
- (d) процедуры и пункт связи на судне для координации с национальными и местными властями действий, осуществляемых на борту судна, по борьбе с загрязнением.

3. В отношении судов, к которым применяется также правило 26 Приложения I к Конвенции, такой план может быть объединен с судовым планом чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью, требуемым согласно правилу 26 Приложения I к Конвенции. В этом случае название такого плана должно быть «Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря».

* См. «Руководство по разработке судовых планов чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря нефтью и/или вредными жидкими веществами».

** См. Общие принципы систем судовых сообщений и требований к передаче сообщений, включая Руководство по передаче сообщений об инцидентах, повлекших сброс опасных грузов, вредных веществ и/или загрязнителей моря, принятые Организацией резолюцией А.851(20).

**ДОПОЛНЕНИЯ К ПРИЛОЖЕНИЮ II
К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ 73/78**

ДОПОЛНЕНИЕ I

**РУКОВОДСТВО ПО КЛАССИФИКАЦИИ
ВРЕДНЫХ ЖИДКИХ ВЕЩЕСТВ**

- Категория А** Вещества, являющиеся биоаккумулируемыми и способные создать опасность для морских живых организмов и здоровья человека; или являющиеся высокотоксичными для морских живых организмов (что обозначается категорией опасности 4, соответствующей в единицах TL_m величине менее чем 1 часть на миллион); и, кроме того, некоторые вещества, которые являются умеренно токсичными для морских живых организмов (что обозначается категорией опасности 3, соответствующей в единицах TL_m величине, равной 1 части на миллион или более, но менее 10 частей на миллион), когда придается особое значение дополнительным факторам опасности или особым характеристикам веществ.
- Категория В** Вещества, являющиеся биоаккумулируемыми и ненадолго сохраняющие свои свойства, в течение недели или менее; или которые способны приводить морские живые организмы в непригодность к употреблению в пищу; или которые умеренно токсичны для морских живых организмов (что обозначается категорией опасности 3, соответствующей в единицах TL_m величине, равной 1 части на миллион или более, но менее 10 частей на миллион); и, кроме того, некоторые вещества, которые малотоксичны для морских живых организмов (что обозначается категорией опасности 2, соответствующей в единицах TL_m величине, равной 10 частям на миллион или более, но менее 100 частей на миллион), когда придается особое значение дополнительным факторам опасности или особым характеристикам вещества.
- Категория С** Вещества, которые малотоксичны для морских живых организмов (что обозначается категорией опасности 2, соответствующей в единицах TL_m величине, равной 10 частям на миллион или более, но менее 100 частям на миллион, и, кроме того, некоторые вещества, которые практически нетоксичны для морских живых организмов (что обозначается категорией опасности 1, соответствующей в единицах TL_m величине, равной 100 частям на миллион или более, но менее 1000 частей на миллион), когда придается особое значение дополнительным факторам опасности или особым характеристикам вещества.

Категория D Вещества, которые практически нетоксичны для морских живых организмов (что обозначается категорией опасности 1, соответствующей в единицах TL_m величине, равной 100 частям на миллион или более миллионным долям, но менее 1000 частей на миллион); или вызывают появление осадков, покрывающих морское дно, с высокой биологической потребностью в кислороде (БПК); или являются высокоопасными для здоровья человека, имея величину LD_{50} , равную менее 5 мг/кг; или умеренно ухудшают природную привлекательность моря в качестве места отдыха вследствие устойчивого сохранения неприятного запаха, ядовитости или раздражающего воздействия, что может препятствовать использованию пляжей; или создают умеренную опасность для здоровья человека, имея величину LD_{50} , равную 5 мг/кг или более, но менее 50 мг/кг, и незначительно ухудшают природную привлекательность моря.

Прочие жидкие вещества

(для целей правила 4 настоящего Приложения). Вещества, не вошедшие в перечисленные выше категории А, В, С и D.

ДОПОЛНЕНИЕ II

**ПЕРЕЧЕНЬ ВРЕДНЫХ ВЕЩЕСТВ,
ПЕРЕВОЗИМЫХ НАЛИВОМ**

Вредные жидкие вещества, перевозимые наливом, которые в настоящее время классифицируются как относящиеся к категории А, В, С или D и подпадают под положения настоящего Приложения, указаны как таковые в колонке категории загрязнителя в главах 17 или 18 Международного кодекса по химовозам.

ДОПОЛНЕНИЕ III

ПЕРЕЧЕНЬ ДРУГИХ ЖИДКИХ ВЕЩЕСТВ

Жидкие вещества, перевозимые наливом, которые определены как не относящиеся к категории А, В, С или D и не подпадают под положения настоящего Приложения, обозначаются «III» в колонке категории загрязнителя в главах 17 или 18 Международного кодекса по химовозам.

ДОПОЛНЕНИЕ IV
ЖУРНАЛ ГРУЗОВЫХ ОПЕРАЦИЙ

**ЖУРНАЛ ГРУЗОВЫХ ОПЕРАЦИЙ ДЛЯ СУДОВ,
ПЕРЕВОЗЯЩИХ ВРЕДНЫЕ ЖИДКИЕ ВЕЩЕСТВА НАЛИВОМ**

**CARGO RECORD BOOK FOR SHIPS
CARRYING NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES BULK**

Наименование судна _____
Name of ship
Регистровый номер
или позывные _____
Distinctive number or letters
Валовая вместимость _____
Gross tonnage
Начат _____ Окончен _____
Period from to

Примечание: каждое судно, перевозящее вредные жидкие вещества наливом, снабжается журналом грузовых операций для регистрации соответствующих балластно-грузовых операций

Note: every ship carrying noxious liquid substances in bulk shall be provided with a Cargo Record Book to record relevant cargo/ballast operations.

ВВЕДЕНИЕ

Следующие страницы включают полный перечень пунктов грузовых и балластных операций, подлежащих, если это необходимо, регистрации в Журнале грузовых операций по принципу от танка к танку в соответствии с пунктом 2 Правила 9 Приложения II к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., измененной Протоколом 1978 г. к ней. Пункты сгруппированы в операционные разделы, каждому из которых присвоен буквенный код.

При внесении записей в Журнал грузовых операций в соответствующих колонках проставляется дата, операционный код и номер пункта. Требуемые подробности операции записываются в хронологическом порядке на чистом месте страницы.

Каждая завершенная операция датируется и подписывается лицом командного состава, ответственным за операцию, и, если необходимо, инспектором, уполномоченным компетентными властями государства, в котором судно производит выгрузку. Каждая заполненная страница подписывается капитаном судна.

Записи в Журнале грузовых операций необходимо производить только для операций, связанных с веществами категорий А, В, С и D. Для определения категорий вещества обращаться к Таблице I Руководства по методам и устройствам, разработанного для данного судна.

**ПЕРЕЧЕНЬ ПУНКТОВ, ПОДЛЕЖАЩИХ РЕГИСТРАЦИИ
LIST OF ITEMS TO BE RECORDED**

Записи необходимо производить только для операций, связанных с веществами категорий А, В, С и D.

Entries are required only for operations involving Categories A, B, C and D substances.

Код (буква) Code (letter)	Пункт (номер) Item (number)	НАИМЕНОВАНИЕ ОПЕРАЦИИ И ПУНКТА NAME OF OPERATIONS AND ITEMS
(А)		ПОГРУЗКА ГРУЗА LOADING OF CARGO
	1	Место погрузки Place of loading
	2	Указать обозначение танка(ов), наименование веществ(а) и его(их) категорию Identify tank(s), name of substance(s) and category(ies)
(В)		ВНУТРИСУДОВАЯ ПЕРЕКАЧКА ГРУЗА INTERNAL TRANSFER OF CARGO
	3	Наименование и категория перекачиваемого(ых) груза(ов) Name and category of cargo(es) transferred
	4	Обозначение танка(ов) Identity of tank(s)
	4.1	Из: From:
	4.2	В: To:
	5	Был(и) ли опорожнен(ы) танк(и), указанный(е) в п.4.1? Was (were) tank(s) in 4.1 emptied?
	6	Если нет, количество остатков в каждом танке(ах) If not, quantity remaining in tank(s)
(С)		ВЫГРУЗКА ГРУЗА UNLOADING OF CARGO
	7	Место выгрузки Place of unloading
	8	Обозначение разгруженного(ых) танка(ов) Identity of tank(s) unloaded
	9	Был(и) ли танк(и) опорожнен(ы)? Was (were) tank(s) emptied?
	9.1	Если да, подтвердить, что опорожнение и зачистка производилась в соответствии с Руководством по методам и устройствам (т.е. применялись требуемые крен, дифферент и температура зачистки) If yes, confirm that the procedure for emptying and stripping has been performed in accordance with the ship,s Procedures and Arrangements Manual (i.e. list, trim, stripping temperature)
	9.2	Если нет, количество остатков в каждом танке(ах) If not, quantity remaining in tank(s)

Код (буква) Code (letter)	Пункт (номер) Item (number)	НАИМЕНОВАНИЕ ОПЕРАЦИИ И ПУНКТА NAME OF OPERATIONS AND ITEMS
(C)	10	Требует ли Руководство по методам и устройствам предварительной мойки с последующим удалением промывочной воды в приемные сооружения? Does the ship's Procedures and Arrangements Manual require a prewash with subsequent disposal to reception facilities?
	11	Выход из строя системы выкачки и/или зачистки Failure of pumping and/or stripping system
	11.1	Время и характер неисправности Time and nature of failure
	11.2	Причины выхода из строя Reasons for failure
	11.3	Время, когда система была введена в действие Time when system has been made operational
(D)		ОБЯЗАТЕЛЬНАЯ ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ МОЙКА В СООТВЕТСТВИИ С РУКОВОДСТВОМ ПО МЕТОДАМ И УСТРОЙСТВАМ MANDATORY PREWASH IN ACCORDANCE WITH THE SHIP'S PROCEDURES AND ARRANGEMENTS MANUAL
	12	Указать танк(и), вещество(а) и его(их) категорию(и) Identify tank(s), substance(s) and category(ies)
	13	Метод мойки: Washing method:
	13.1	Число моечных машинок на танк Number of washing machines per tank
	13.2	Продолжительность мойки или моечных циклов Duration of wash/washing cycles
	13.3	Горячая или холодная мойка Hot/cold wash
	14	Промывочная вода после предварительной мойки перекачена в: Prewash slops transferred to :
	14.1	Приемные сооружения в порту выгрузки (указать порт); (см. Примечание 1) Reception facility in unloading port (identify port); (see Note 1)
	14.2	Приемные сооружения в другом порту (указать порт); (см. Примечание 1) Reception facility otherwise (identify port); (see Note 1)
(E)		ОЧИСТКА ГРУЗОВЫХ ТАНКОВ, ЗА ИСКЛЮЧЕНИЕМ ОБЯЗАТЕЛЬНОЙ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ МОЙКИ (ДРУГИЕ ОПЕРАЦИИ ПО ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ МОЙКЕ, ОКОНЧАТЕЛЬНАЯ МОЙКА, ВЕНТИЛЯЦИЯ И Т.П.) CLEANING OF CARGO TANKS EXCEPT MANDATORY PREWASH (OTHER PREWASH OPERATIONS, FINAL WASH, VENTILATION ETC)
	15	Указать время, танк(и), вещество(а) и его(их) категорию(и), а также: State time, identify tank(s), substance(s) and category(ies) and state:

Код (буква) Code (letter)	Пункт (номер) Item (number)	НАИМЕНОВАНИЕ ОПЕРАЦИИ И ПУНКТА NAME OF OPERATIONS AND ITEMS
(E)	15.1	Применяемый метод мойки Washing procedure used
	15.2	Моющее средство(а) (указать наименование средства(в) и количество) Cleaning agent(s) (identify agent(s) and quantities)
	15.3	Разбавлены ли остатки груза водой, указать сколько использовано воды (только для веществ категории D) Dilution of cargo residues with water, state how much water used (only category D substances)
	15.4	Применяемый метод вентиляции (указать количество вентиляторов, продолжительность вентиляции) Ventilation procedure used (state number of fans used, duration of ventilation)
	16	Промывочные воды из танка перекачаны: Tank washings transferred:
	16.1	В море Into the sea
	16.2	В приемные сооружение (указать порт);(см.Примечание 1) To reception facility (identify port); (see Note 1)
	16.3	В танк сбора смывок (указать танк) To slops collecting tank (identify tank)
(F)		СБРОС В МОРЕ ПРОМЫВОЧНЫХ ВОД ИЗ ТАНКОВ DISCHARGE INTO THE SEA OF TANK WASHINGS
	17	Указать танк(и) Identify tank(s)
	17.1	Сбрасывались ли промывочные воды в процессе очистки танка(ов), если да, то с какой интенсивностью? Were tank washings discharged during cleaning of tank(s), if so at what rate?
	17.2	Сбрасывались ли промывочные воды из танка сбора смывок. Если да, указать количество и интенсивность сброса Were tank washing(s) discharged from a slops collecting tank. If so, state quantity and rate of discharge
	18	Время начала и конца выкачки Time commenced and stopped pumping
	19	Скорость судна во время сброса Ship's speed during discharge
(G)		БАЛЛАСТИРОВКА ГРУЗОВЫХ ТАНКОВ BALLASTING OF CARGO TANKS
	20	Обозначение забалластированного(ых) танка(ов) Identify of tank(s) ballasted
	21	Время начала балластировки Time at start of ballasting

Код (буква) Code (letter)	Пункт (номер) Item (number)	НАИМЕНОВАНИЕ ОПЕРАЦИИ И ПУНКТА NAME OF OPERATIONS AND ITEMS
(H)		СБРОС ВОДЯНОГО БАЛЛАСТА ИЗ ГРУЗОВЫХ ТАНКОВ DISCHARGE OF BALLAST WATER FROM CARGO TANKS
	22	Обозначение танка(ов) Identify of tank(s)
	23	Сброс балласта: Discharge of ballast:
	23.1	В море Into the sea
	23.2	В приемные сооружение (указать порт); (см.Приложение 1) To reception facility (identify port); (see Note 1)
	24	Время начала и конца сброса балласта Time commenced and stopped ballast discharge
	25	Скорость судна во время сброса Ship's speed during discharge
(I)		АВАРИЙНЫЕ И ДРУГИЕ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ СБРОСЫ ACCIDENTAL OR OTHER EXCEPTIONAL DISCHARGE
	26	Время происшествия Time of occurrence
	27	Приблизительное количество, наименование вещества(в) и его(их) категория(и) Approximate quantity, substance(s) and category(ies)
	28	Обстоятельства сброса или утечки и общие замечания Circumstances of discharge or ascape and general remarks
(J)		КОНТРОЛЬ СО СТОРОНЫ ПОЛНОМОЧНЫХ ИНСПЕКТОРОВ CONTROL DY AUTHORIZED SURVEYORS
	29	Указать порт Identify port
	30	Указать из какого(их) танка(ов) какое(ие) вещество(а) сброшены на берег и категорию(и) этого(их) вещества(в) Identify tank(s), substance(s), category(s) discharged ashore
	31	Был(и) ли опорожнен(ы) танк(и), насос(ы), трубопроводы? Have tank(s), pump(s) and piping system(s) been emptied?
	32	Проводилась ли предварительная мойка в соответствии с Руководством по методам и устройствам? Has a prewash in accordance with the ship's Procedures and Arrangements Manual been carried out?
	33	Сброшены ли на берег образовавшиеся после предварительной мойки танка промывочные воды и опорожнен ли танк? Have tank washings resulting from the prewash been discharged ashore and is the tank empty?
	34	Предоставлено освобождение от проведения обязательной предварительной мойки An exemption has been granted from mandatory prewash

Код (буква) Code (letter)	Пункт (номер) Item (number)	НАИМЕНОВАНИЕ ОПЕРАЦИИ И ПУНКТА NAME OF OPERATIONS AND ITEMS
(J)	35	Причины предоставления освобождения Reasons for exemption
	36	Фамилия и подпись полномочного инспектора Name and signature of authorized surveyor
	37	Организация, компания, правительственный орган, в котором работает инспектор Organization, company, government agency for which surveyor works
(K)		ПРОЧИЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ОПЕРАЦИИ И ЗАМЕЧАНИЯ ADDITIONAL OPERATIONAL PROCEDURES AND REMARKS

Примечание:

Капитаны судов должны получать от оператора приемных сооружений, в том числе барж и автоцистерн, расписку или свидетельство, в которых указывается количество перекаченной промывочной воды, грязного балласта, остатков или нефтесодержащих смесей, а также время и дата перекачки. Эта расписка или свидетельство, прилагаемое к Журналу грузовых операций для судов, перевозящих вредные жидкие вещества наливом, могут оказать помощь капитану судна в подтверждении того, что его судно не было вовлечено в предполагаемый инцидент, повлекший загрязнение. Расписку или свидетельство следует хранить вместе с Журналом грузовых операций для судов, перевозящих вредные жидкие вещества наливом.

Ship's masters should obtain from the operator of the reception facilities which include barges and tank trucks a receipt or certificate detailing the quantity of tank washings, dirty ballast, residues or oily mixtures transferred, together with the time and date of the transfer. This receipt or certificate, if attached to the Cargo Record Book for ships carrying noxious liquid substances bulk, may aid the master of the ship in proving that his ship was not involved in an alleged pollution incident. The receipt or certificate should be kept together with the Cargo Record Book for ships carrying noxious liquid substances bulk.

ДОПОЛНЕНИЕ V

ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА

МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ
ЗАГРЯЗНЕНИЯ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ВРЕДНЫХ ЖИДКИХ
ВЕЩЕСТВ НАЛИВОМ

Выдано в соответствии с положениями Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом к ней 1978 года с поправками (именуемой далее «Конвенция») по уполномочию правительства

.....
(полное официальное наименование страны)

.....
(полное официальное наименование компетентного лица или организации,
уполномоченных в соответствии с положениями Конвенции)

Название судна	Регистровый номер или позывной сигнал	Порт приписки	Валовая вместимость

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, ЧТО:

1 Судно освидетельствовано в соответствии с положениями правила 10 Приложения II к Конвенции.

2 Освидетельствованием установлено, что конструкция, оборудование, системы, арматура, устройства и материалы судна и их состояние являются во всех отношениях удовлетворительными и что судно удовлетворяет применимым к нему требованиям Приложения II к Конвенции.

3 Освидетельствование установлено, что на судне имеется руководство в соответствии со Стандартами на методы и устройства согласно требованиям правил 5, 5A и 8 Приложения II к Конвенции и что устройства и оборудование судна, предписанные руководством, во всех отношениях удовлетворяют и соответствуют применимым требованиям упомянутых Стандартов.

4 Судно может перевозить наливом следующие вредные жидкие вещества при условии соблюдения всех соответствующих эксплуатационных положений Приложения II к Конвенции.

Вредные жидкие вещества	Условия перевозки (номера танков и т.д.)
* Продолжение – на дополнительных подписанных и датированных листах	

Настоящее свидетельство действительно до при условии проведения освидетельствований в соответствии с правилом 10 Приложения II к Конвенции.

Выдано в
(Место выдачи свидетельства)

. 19 . . г.
(Дата выдачи) (Подпись должным образом
уполномоченного лица,
выдавшего свидетельство)

(Печать или штамп организации,
выдавшей свидетельство)

ПРИЛОЖЕНИЕ III К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ-73/78

**ПРАВИЛА ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ
ВРЕДНЫМИ ВЕЩЕСТВАМИ,
ПЕРЕВОЗИМЫМИ МОРЕМ В УПАКОВКЕ**

Правило 1

Применение

1. Если специально не предусмотрено иное, правила настоящего Приложения применяются ко всем судам, перевозящим вредные вещества в упаковке.

1.1. Для целей настоящего Приложения «вредными веществами» являются вещества, которые определены как загрязнители морской среды в Международном кодексе морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ).*

1.2. Руководство по определению вредных веществ в упаковке приведено в дополнении к настоящему Приложению.

1.3. Для целей настоящего Приложения «упаковка» определяется как формы грузовых емкостей, указанные для вредных веществ в Кодексе МКМПОГ.

2. Такие перевозки вредных веществ, осуществляемые не в соответствии с положениями настоящего Приложения, запрещены.

3. В дополнение к положениям настоящего Приложения Правительство каждой Стороны Конвенции издает или поручает издать подробные требования по упаковке, маркировке, ярлыкам, документации, укладке, предельным количествам и исключениям в целях предотвращения или сведения к минимуму загрязнения морской среды вредными веществами*.

4. Для целей настоящего Приложения порожние упаковки, ранее использовавшиеся для перевозки вредных веществ, сами рассматриваются как вредные вещества, если только не были приняты надлежащие предупредительные меры для того, чтобы обеспечить отсутствие в них какого-либо остатка, представляющего вред для морской среды.

5. Требования настоящего Приложения не применяются к судовым запасам и судовому оборудованию.

Правило 2

Упаковка

Упаковки должны отвечать требованиям сведения к минимуму опасности для морской среды с учетом их специфического состояния.

* См. Международный кодекс морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ) принятый Организацией резолюцией А.716(17), в том виде, в котором изменяется или может изменяться Комитетом по безопасности на море.

Правило 3

Маркировка и ярлыки

1. Грузовые места, содержащие вредное вещество, маркируются надежной долговечной маркировкой с правильным техническим наименованием (одни коммерческие названия применять нельзя) и маркируются надежной долговечной маркировкой или снабжаются надежным долговечным ярлыком, указывающими, что вещество является загрязнителем моря. Такое обозначение дополняется, где это возможно, также и любым другим способом, например, указанием соответствующего номера вещества по Списку опасных грузов ООН.
2. Метод маркировки правильного технического наименования или снабжения ярлыками грузовых мест, содержащих вредное вещество, является таковым, чтобы эта информация поддавалась распознаванию на грузовых местах, находившихся в море в погруженном состоянии по меньшей мере в течение трех месяцев. При выборе подходящих маркировки и ярлыков учитывается долговечность применяемых материалов и поверхности грузового места.
3. На грузовые места, содержащие небольшие количества вредных веществ, требования по маркировке могут не распространяться.*

Правило 4

*Документация***

1. Во всех документах, относящихся к морской перевозке вредных веществ, в которых перечисляются такие вещества, используется правильное техническое наименование каждого такого вещества (одни коммерческие названия применять нельзя), и вещество обозначается дополнительными словами «ЗАГРЯЗНИТЕЛЬ МОРЯ».
2. Транспортные документы, представленные грузоотправителем, должны включать подтвержденные подписью свидетельство или декларацию о том, что предъявляемый к перевозке груз надлежащим образом упакован, маркирован или снабжен ярлыками и находится в пригодном к перевозке состоянии, обеспечивающем сведение к минимуму опасности для морской среды, либо сопровождаться такими свидетельством или декларацией.
3. Каждое судно, перевозящее вредные вещества, должно иметь специальный реестр или манифест с перечислением находящихся на борту вредных веществ и указанием их размещения на судне. Вместо такого специального реестра или манифеста может использоваться подробный грузовой план, на котором представлено расположение имеющихся на борту вредных веществ. Копии таких документов сохраняются также на берегу у судовладельца или его представителя до выгрузки этих вредных веществ. Копия одного из этих документов предоставляется перед отходом судна лицу или организации, назначенным властями Государства порта.

* См. специальные освобождения, предусмотренные в Международном кодексе морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ).

** Ссылка на «документы» в настоящем правиле не препятствует применению методов передачи с помощью электронной обработки данных (ЭОД) и электронного обмена данными (ЭВД) в качестве вспомогательных средств к бумажной документации.

4 При наличии на судне специального реестра, манифеста или подробного грузового плана, предписываемых Международной конвенцией по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками для случая перевозки опасных грузов, документы, предписываемые настоящим правилом, могут быть объединены с документами, предписываемыми для перевозки опасных грузов. В случае объединения этих документов проводится четкое разграничение между опасными грузами и вредными веществами, на которые распространяется действие настоящего Приложения.

Правило 5

Размещение

Вредные вещества размещаются и закрепляются так, чтобы свести к минимуму опасность для морской среды без ухудшения безопасности судна и находящихся на борту людей.

Правило 6

Предельные количества

Некоторые вредные вещества по обоснованным научным и техническим причинам могут требовать запрещения их перевозки либо ограничения количества, которое может перевозиться на борту любого судна. При ограничении перевозимого количества учитываются должным образом размерения, конструкция и оборудование судна, а также характер упаковки и свойства вещества.

Правило 7

Исключения

1 Выбрасывание за борт вредных веществ, перевозимых в упаковке, запрещается, за исключением случаев, когда это необходимо в целях обеспечения безопасности судна или спасения человеческой жизни на море.

2 С учетом положений настоящей Конвенции принимаются соответствующие меры, основанные на физических, химических и биологических свойствах вредных веществ, для контролирования смыва за борт утечек при условии, что применение таких мер не ухудшает безопасности судна и находящихся на борту людей.

Правило 8

*Контроль государства порта за выполнением эксплуатационных требований**

1. Судно, находясь в порту другой Стороны, подлежит инспектированию должностными лицами, надлежащим образом уполномоченными этой Стороной, которое касается выполнения эксплуатационных требований согласно настоящему Приложению, если имеются явные основания полагать, что капитан или экипаж не знают важнейших судовых процедур, относящихся к предотвращению загрязнения вредными веществами.

* Процедуры контроля судов государством порта, одобренные Организацией Резолюцией А.787(19) с поправками.

2. При обстоятельствах, приведенных в пункте I настоящего правила, Сторона принимает меры, обеспечивающие, чтобы судно не отошло до тех пор, пока положение дел не будет исправлено в соответствии с требованиями настоящего Приложения.
3. К настоящему правилу применяется предписанный в статье 5 настоящей Конвенцией порядок проведения контроля государством порта.
4. Ничто в настоящем правиле не должно толковаться как ограничение прав и обязанностей Стороны, осуществляющей контроль за выполнением эксплуатационных требований специально предусмотренных в настоящей Конвенции.

ДОПОЛНЕНИЕ

РУКОВОДСТВО ПО ОПРЕДЕЛЕНИЮ ВРЕДНЫХ ВЕЩЕСТВ В УПАКОВКЕ

Для целей настоящего Приложения вредными веществами являются вещества, определяемые по любому из следующих критериев:

- В значительной степени биоаккумулируемые и по имеющимся данным создающие опасность для морских живых организмов и здоровья человека (категория опасности «+» в колонке А*); или
- биоаккумулируемые с сопутствующим риском для морских живых организмов или здоровья человека и ненадолго сохраняющие свои свойства, в течение недели или менее (категория опасности «Z» в колонке А*); или
- высокотоксичные для морских живых организмов, что соответствует в единицах $LC_{50}/96^{**}$ час величине менее части на миллион (категория опасности «4» в колонке В*).

* См. Общий перечень степеней опасности, подготовленный совместной группой экспертов ИМО/ФАО/ЮНЕСКО/ВМО/ВОЗ/МАГАТЭ/ООН/ ЮНЕП по научным аспектам загрязнения моря (ГЕЗАМП), который ежегодно распространяется Организацией посредством циркуляра ВСН среди всех государств-членов ИМО.

** Концентрация вещества, при которой в определенный период времени (обычно 96 часов) погибнет 50% группы подвергающихся воздействию испытываемых организмов. LC_{50} часто выражается в мг/л (частей на миллион).

ПРИЛОЖЕНИЕ IV
ПРАВИЛА ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ
СТОЧНЫМИ ВОДАМИ С СУДОВ

Глава 1 – ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Правило 1

Определения

Для целей настоящего Приложения:

- 1 «Новое судно» означает судно:
 - .1 контракт на постройку которого заключен, или, при отсутствии контракта на его постройку, киль которого заложен, или которое находится в подобной стадии постройки на день вступления в силу настоящего Приложения или позже; или
 - .2 поставка которого осуществляется через три года или более после дня вступления в силу настоящего Приложения.
- 2 «Существующее судно» означает судно, не являющееся новым судном.
- 3 «Сточные воды» означают:
 - .1 стоки и прочие отходы из всех типов туалетов и писсуаров;
 - .2 стоки из медицинских помещений (амбулаторий, лазаретов и т.п.) через расположенные в таких помещениях раковины, ванны и шпигаты;
 - .3 стоки из помещений, в которых содержатся живые животные; или
 - .4 прочие сточные воды, если они смешаны с перечисленными выше стоками.
- 4 «Сборный танк» означает танк, используемый для сбора и хранения сточных вод.
- 5 «Ближайший берег». Выражение «от ближайшего берега» означает от исходной линии, от которой, согласно международному праву, отсчитываются территориальные воды соответствующей территории, за исключением того, что для целей настоящей Конвенции выражение «от ближайшего берега» у северо-восточного побережья Австралии следует понимать как от линии, проведенной от точки на побережье Австралии с координатами 11°00' южной широты и 142°08' восточной долготы, к точке 10°35' южной широты и 141°55' восточной долготы, затем к точке 10°00' южной широты и 142°00' восточной долготы, затем к точке 9°10' южной широты и 143°52' восточной долготы, затем к точке 9°00' южной широты и 144°30' восточной долготы, затем к точке 10°41' южной широты и 145°00' восточной долготы, затем к точке 13°00' южной широты и 145°00' восточной долготы, затем к точке 15°00' южной широты и 146°00' восточной долготы, затем к точке 17°30' южной широты и 147°00' восточной долготы, затем к точке 21°00' южной широты и 152°55' восточной долготы, затем к точке 24°30' южной широты и 154°00' восточной долготы и далее к точке на побережье Австралии с координатами 24°42' южной широты и 153°15' восточной долготы.

6 «Международный рейс» означает рейс, выполняемый из страны, к которой применяется настоящая Конвенция, в порт, находящийся за пределами такой страны, и наоборот.

7 «Лицо» означает члена экипажа и пассажира.

8 «Ежегодная дата» означает число и месяц каждого года, которые соответствуют дате истечения срока действия Международного свидетельства о предотвращении загрязнения сточными водами.

Правило 2

Применение

1 Положения настоящего Приложения применяются к следующим судам, занятым в международных рейсах:

- .1 к новым судам валовой вместимостью 400 рег.т и более; и
- .2 к новым судам валовой вместимостью менее 400 рег.т, которым разрешается нести на борту более 15 человек; и
- .3 к существующим судам валовой вместимостью 400 рег.т и более через пять лет после вступления в силу настоящего Приложения; и
- .4 к существующим судам валовой вместимостью менее 400 рег.т, которым разрешается нести на борту более 15 человек, через 5 лет после вступления в силу настоящего Приложения;

2 Администрация обеспечивает, чтобы существующие суда в соответствии с подпунктами 1.3 и 1.4 настоящего правила, кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки до 2 октября 1983 года, оборудовались, насколько это практически осуществимо, для сброса сточных вод в соответствии с требованиями правила 11 Приложения.

Правило 3

Исключения

1 Правило 11 настоящего Приложения не применяется:

- .1 к сбросу сточных вод с судна в целях обеспечения безопасности судна и находящихся на его борту людей или спасения человеческой жизни на море; или
- .2 к сбросу сточных вод в результате повреждения судна или его оборудования при условии, что до и после случившегося повреждения были приняты все разумные предупредительные меры для предотвращения или сведения к минимуму такого сброса.

Глава 2— ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ И ВЫДАЧА СВИДЕТЕЛЬСТВ

Правило 4

Освидетельствования

1 Каждое судно, от которого в соответствии с правилом 2 требуется выполнение положений настоящего Приложения, подлежит установленным ниже освидетельствованиям:

- .1 Первоначальному освидетельствованию перед вводом судна в эксплуатацию или перед первичной выдачей Свидетельства,

требуемого правилом 5 настоящего Приложения, которое включает полное освидетельствование его конструкции, оборудования, систем, устройств, приспособлений и материалов в той степени, в какой судно охвачено настоящим Приложением. Это освидетельствование проводится, чтобы удостовериться, что конструкция, оборудование, системы, устройства, приспособления и материалы полностью удовлетворяют применимым к ним требованиям настоящего Приложения.

- .2 Освидетельствованию для возобновления свидетельства через интервалы, установленные Администрацией, но не превышающие пяти лет, за исключением случаев, в которых применяется правило 8.2, 8.5, 8.6 или 8.7 настоящего Приложения. Это освидетельствование проводится, чтобы удостовериться, что конструкция, оборудование, системы, устройства, приспособления и материалы полностью удовлетворяют применимым к ним требованиям настоящего Приложения.
- .3 Дополнительное освидетельствование, общее или частичное, в зависимости от обстоятельств, проводится после ремонта, являющегося результатом обследования, предписанного в пункте 4 настоящего правила, или во всех иных случаях после проведения любого значительного ремонта или восстановительных работ. Освидетельствование проводится, чтобы удостовериться, что необходимые ремонт или восстановительные работы были проведены качественно, что материалы и качество такого ремонта или восстановительных работ во всех отношениях удовлетворительны и что судно во всех отношениях отвечает требованиям настоящего Приложения.

2 Администрация принимает надлежащие меры для обеспечения выполнения применимых положений настоящего Приложения на судах, к которым положения пункта 1 настоящего правила не применяются.

3 Освидетельствования судна во исполнение положений настоящего Приложения осуществляются должностными лицами Администрации. Однако Администрация может поручить проведение освидетельствованию назначенным для этой цели инспекторам или признанным ею организациям.

4 Администрация, назначающая инспекторов или признающая организации для проведения освидетельствований, как это предусмотрено в пункте 3 настоящего правила, уполномочивает назначенного инспектора или признанную организацию, как минимум:

- .1 требовать ремонта судна; и
- .2 проводить освидетельствования по просьбе компетентных властей государства порта.

Администрация уведомляет Организацию о конкретных обязанностях и условиях полномочий, предоставленных назначенным инспекторам или признанным организациям, для рассылки Сторонам настоящей Конвенции с целью информирования их должностных лиц.

5 Если назначенный инспектор или признанная организация устанавливает, что состояние судна или его оборудования существенно не соответствует данным Свидетельства или что их состояние таково, что судно не подготовлено к выходу в море, не представляя чрезмерной угрозы морской среде, то такой инспектор или такая организация немедленно обеспечивает принятие мер по устранению недостатков и должным образом уведомляет об этом Администрацию. Если меры по

устранению недостатков не выполняются, то Свидетельство изымается и Администрация немедленно уведомляется об этом. Если же судно находится в порту другой Стороны, то об этом немедленно уведомляются также компетентные власти государства порта. Если должностное лицо Администрации, назначенный инспектор или признанная организация уведомили компетентные власти государства порта, то правительство соответствующего государства порта оказывает такому должностному лицу, инспектору или организации любую необходимую помощь в выполнении их обязанностей в соответствии с настоящим правилом. В необходимых случаях правительство государства порта принимает меры, обеспечивающие, чтобы судно не уходило до тех пор, пока оно не сможет выйти в море или покинуть порт для следования на ближайшую подходящую судоремонтную верфь, не представляя чрезмерной угрозы морской среде.

6 В каждом случае соответствующая Администрация полностью гарантирует полноту и тщательность освидетельствования и обеспечивает принятие необходимых мер для выполнения этого обязательства.

7 Состояние судна и его оборудования должно поддерживаться в соответствии с положениями настоящей Конвенции для обеспечения того, чтобы судно оставалось во всех отношениях подготовленным к выходу в море, не представляя чрезмерной угрозы морской среде.

8 После проведения любого освидетельствования судна в соответствии с пунктом 1 настоящего правила без санкции Администрации не допускается производить никаких изменений в конструкции, оборудовании, системах, устройствах, приспособлениях или материалах, подвергшихся освидетельствованию, за исключением замены этого оборудования или устройств на такие же.

9 Всякий раз, когда с судном происходит авария или на нем обнаруживается неисправность, которая существенным образом влияет на целостность судна либо на эксплуатационную пригодность его оборудования, охватываемого настоящим Приложением, капитан или судовладелец при первой же возможности сообщает об этом ответственным за выдачу соответствующего свидетельства Администрации, признанной организации или назначенному инспектору, которые поручают провести обследование на предмет определения необходимости освидетельствования, требуемого пунктом 1 настоящего правила. Если судно находится в порту другой Стороны, капитан или судовладелец также немедленно сообщает об этом компетентным властям государства порта, а назначенный инспектор или признанная организация должны убедиться, что такое сообщение сделано.

Правило 5

Выдача или подтверждение Свидетельства

1 Международное свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами выдается каждому судну, совершающему рейсы в порты или к удаленным от берега терминалам, находящимся под юрисдикцией других Сторон Конвенции, после первоначального освидетельствования или освидетельствования для возобновления свидетельства в соответствии с положениями правила 4 настоящего Приложения.

2 Такое свидетельство выдается или подтверждается Администрацией либо лицом или организацией*, должным образом ею уполномоченными. В каждом случае Администрация несет полную ответственность за свидетельство.

Правило 6

Выдача или подтверждение Свидетельства другим правительством

1 Правительство Стороны Конвенции может по просьбе Администрации принять к освидетельствованию судно и, убедившись, что на судне выполнены все положения настоящего Приложения, выдает или поручает выдать судну Международное свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами и, где это уместно, подтверждает или поручает подтверждение судну этого свидетельства в соответствии с настоящим Приложением.

2 Копия свидетельства и копия акта об освидетельствовании передаются в возможно короткий срок Администрации, по просьбе которой осуществляется освидетельствование.

3 Выданное таким образом свидетельство содержит запись о том, что оно выдано по просьбе Администрации, и имеет такую же силу и получает такое же признание, как и свидетельство, выданное в соответствии с правилом 5 настоящего Приложения.

4 Международное свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами не выдается судну, которому дано право плавания под флагом государства, не являющегося Стороной Конвенции.

Правило 7

Форма Свидетельства

Международное свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами составляется по форме, соответствующей образцу, приведенному в дополнении к настоящему Приложению и должно быть, по крайней мере, на английском, испанском или французском языке. Если используется официальный язык страны выдающей свидетельство, то он должен иметь преимущество в случае споров или несоответствий.

Правило 8

Срок действия и действительность Свидетельства

1 Международное свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами выдается на срок, установленный Администрацией, но не превышающий пяти лет.

2 .1 Независимо от требований пункта 1 настоящего правила, когда освидетельствование для возобновления свидетельства закончено в пределах трех месяцев до даты истечения срока действия существующего свидетельства, новое свидетельство действительно с даты окончания освидетельствования для

* См. Руководство по предоставлению полномочий организациям, действующим от имени Администрации, принятое Организацией резолюцией А.739(18), и Спецификации функций признанных организаций, действующих от имени Администрации, по освидетельствованию и выдаче свидетельства, принятые Организацией резолюцией А.789(19).

возобновления свидетельства до даты, не превышающей пяти лет с даты истечения срока действия существующего свидетельства.

- .2 Если освидетельствование для возобновления свидетельства закончено после даты истечения срока действия существующего свидетельства, новое свидетельство действительно с даты окончания освидетельствования для возобновления свидетельства до даты, не превышающей пяти лет с даты истечения срока действия существующего свидетельства.
- .3 Если освидетельствование для возобновления свидетельства закончено более чем за три месяца до даты истечения срока действия существующего свидетельства, новое свидетельство действительно с даты окончания освидетельствования для возобновления свидетельства до даты, не превышающей пяти лет с даты окончания освидетельствования для возобновления свидетельства.

3 Если свидетельство выдается на срок менее пяти лет. Администрация может продлить действие свидетельства с даты истечения срока его действия до максимального срока, установленного в пункте 1 настоящего правила.

4 Если освидетельствование для возобновления свидетельства было закончено, а новое свидетельство не может быть выдано или передано на судно до даты истечения срока действия существующего свидетельства, лицо или организация, уполномоченные Администрацией, могут подтвердить существующее свидетельство, и такое свидетельство должно признаваться действительным на дальнейший срок, который не должен превышать пяти месяцев с даты истечения указанного в нем срока действия.

5 Если в момент истечения срока действия свидетельства судно не находится в порту, в котором оно должно быть освидетельствовано, срок действия свидетельства может быть продлен Администрацией, но такое продление предоставляется только для того, чтобы дать возможность судну закончить своей рейс в порт, в котором оно должно быть освидетельствовано, и только в тех случаях, когда такое продление окажется необходимым и целесообразным. Никакое свидетельство не должно продлеваться на срок, превышающий три месяца, и судно, которому предоставляется такое продление, не имеет права по прибытии в порт, в котором оно должно быть освидетельствовано, покинуть этот порт в силу этого продления без нового свидетельства. Когда закончено освидетельствование для возобновления свидетельства, новое свидетельство действительно до даты, не превышающей пяти лет с даты истечения срока действия существующего свидетельства, установленной до предоставления продления.

6 Свидетельство, выданное судну, совершающему короткие рейсы, которое не было продлено в соответствии с вышеупомянутыми положениями настоящего правила, может быть продлено Администрацией на льготный срок до одного месяца с даты истечения указанного в нем срока действия. Когда произведено освидетельствование для возобновления свидетельства, новое свидетельство действительно до даты, не превышающей пяти лет с даты истечения срока действия существующего свидетельства, установленной до предоставления продления.

7 В особых случаях, определенных Администрацией, новое свидетельство может не выдаваться с даты истечения срока действия существующего свидетельства, как требуется пунктами 2.2, 5 или 6 настоящего правила. В этих особых случаях новое свидетельство действительно до даты, не превышающей пяти лет с даты окончания освидетельствования для возобновления свидетельства.

8 Свидетельство, выданное на основании правила 5 или 6, теряет силу в любом из следующих случаев:

- .1 если соответствующие освидетельствования не закончены в сроки, указанные в правиле 4.1 настоящего Приложения;
- .2 при передаче судна под флаг другого государства. Новое свидетельство выдается только тогда, когда правительство, выдающее новое свидетельство, полностью удовлетворено тем, что судно соответствует требованиям правила 4.7 и 4.8 настоящего Приложения. В случае передачи судна между Сторонами, если в пределах трех месяцев после передачи будет сделан запрос, правительство государства, под флагом которого это судно ранее имело право плавать, в возможности короткой срок передает Администрации копии свидетельства, имевшегося на судне до его передачи, и, если имеются, копии соответствующих актов об освидетельствовании.

Глава 3 – ОБОРУДОВАНИЕ И КОНТРОЛЬ СБРОСА

Правило 9

Системы для обработки сточных вод

1 Каждое судно, от которого в соответствии с правилом 2 требуется выполнение положений настоящего Приложения, оборудуется одной из следующих систем канализации:

- .1 установкой для обработки сточных вод типа, одобренного Администрацией в соответствии со стандартами и методами испытаний, разработанными Организацией*, или
- .2 системой измельчения и обеззараживания сточных вод, одобренной Администрацией. Такая система оборудуется средствами, удовлетворяющими требованиям Администрации, для временного хранения сточных вод, когда судно находится на расстоянии менее 3 морских миль от ближайшего берега, или
- .3 сборным танком вместимостью, удовлетворяющей требованиям Администрации, для сохранения всех сточных вод, обращая внимание на эксплуатацию судна, количество людей на борту и другие соответствующие факторы. Сборный танк должен иметь конструкцию, удовлетворяющую требованиям Администрации, и должен иметь средство визуальной индикации объема его содержимого.

* См. Международные спецификации стандартов стока и руководства по испытательным тестам установок для обработки сточных вод, принятые Организацией резолюцией МЕРС.2(VI). В отношении существующих судов допускаются национальные спецификации.

Правило 10

Стандартное сливное соединение

1 Для обеспечения возможности присоединения труб приемных сооружений к судовому сливному трубопроводу оба трубопровода оснащаются стандартным сливным соединением в соответствии со следующей таблицей:

СТАНДАРТНЫЕ РАЗМЕРЫ ФЛАНЦЕВ СЛИВНЫХ СОЕДИНЕНИЙ

Наименование	Размер
Наружный диаметр	210 мм
Внутренний диаметр	Соответственно наружному диаметру трубы
Диаметр окружности центров отверстий под болты	170 мм
Прорези во фланце	4 отверстия диаметром 18 мм, расположенные на равных расстояниях по окружности центров вышеупомянутого диаметра, с прорезями до наружной кромки фланца. Ширина прорезей 18 мм
Толщина фланца	16 мм
Болты, гайки: количество, диаметр	4, каждый диаметром 16 мм и надлежащей длины
Фланец предназначен для труб с максимальным внутренним диаметром до 100 мм и изготавливается из стали или из другого эквивалентного материала с плоской торцевой поверхностью. Этот фланец вместе с соответствующей прокладкой рассчитывается на рабочее давление 600 кПа.	

Для судов, имеющих теоретическую высоту борта 5 м и менее, внутренний диаметр сливного соединения может быть равным 38 мм

2 Для судов, выполняющих рейсы специального назначения, например для пассажирских паромов, в качестве альтернативы сливной трубопровод судна может быть снабжен сливным соединением, которое может быть принято Администрацией, таким, как быстро-соединяемое соединение.

Правило 11

Сброс сточных вод

1 С учетом исключений, предусмотренных положениями правила 3 настоящего Приложения, сброс в море сточных вод запрещается, кроме случаев, когда:

- 1 судно сбрасывает измельченные и обеззараженные сточные воды на расстоянии более 3 морских миль от ближайшего берега, используя систему, одобренную Администрацией в соответствии с пунктом 1.2 правила 9 настоящего Приложения, или сбрасывает неизмельченные и необеззараженные сточные воды на расстоянии более 12 морских миль от ближайшего берега при условии, что в любом случае накопленные в сборных танках сточные воды сбрасываются не мгновенно, а постепенно, когда судно находится в пути, имея скорость не менее 4 узлов. Интенсивность сброса одобряется

Администрацией на основе нормативов, разработанных Организацией; или

- .2 на судне действует одобренная установка для обработки сточных вод, которая удостоверена Администрацией в том, что она удовлетворяет эксплуатационным требованиям, предусмотренным пунктом 1.1 правила 9 настоящего Приложения; и
 - .1 результаты испытаний установки занесены в выданное судну Международное свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами; и
 - .2 кроме того, сток не дает видимых плавающих твердых частиц и не вызывает изменения цвета окружающей воды.

2 Положения пункта 1 не применяются к судам, эксплуатирующимся в водах, находящихся под юрисдикцией какого-либо Государства, и судам, заходящим из других Государств, когда они находятся в этих водах и сбрасывают сточные воды в соответствии с менее строгими требованиями, которые могут быть установлены этим Государством.

3 Если сточные воды смешаны с отходами или другими загрязненными водами, на которые распространяются другие Приложения к МАРПОЛ 73/78, в дополнение к требованиям настоящего Приложения выполняются требования этих Приложений.

Глава 4 – ПРИЕМНЫЕ СООРУЖЕНИЯ

Правило 12

Приемные сооружения

1 Правительство каждой Стороны Конвенции, которая требует, чтобы суда, эксплуатирующиеся в водах, находящихся под ее юрисдикцией, и посещающие суда, когда они находятся в ее водах, выполняли требования правила 11.1, обязуется предусмотреть в портах и на терминалах сооружения для приема сточных вод, достаточные для удовлетворения потребностей пользующихся ими судов, не приводя к простоям этих судов.

2 Правительство каждой Стороны уведомляет Организацию для извещения имеющих отношение к этому Договаривающихся правительств о всех случаях предполагаемого несоответствия предусмотренных настоящим правилом сооружений установленным требованиям.

ДОПОЛНЕНИЕ
ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА
МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО
О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ЗАГРЯЗНЕНИЯ СТОЧНЫМИ ВОДАМИ

Выдано в соответствии с положениями Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., измененной Протоколом 1973 года к ней и резолюцией МЕРС....(...) (далее именуемой «Конвенция»), по уполномочию Правительства

.....
(полное официальное название страны)

.....
(полное официальное наименование компетентного лица или организации, уполномоченных в соответствии с положениями Конвенции)

Сведения о судне¹

Название судна

Позывные

Порт приписки

Валовая вместимость

Число людей, которое разрешено судну нести на борту

Номер ИМО²

Новое/существующее судно*

Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в аналогичной стадии постройки, или, если это применимо, дата, в которую началась работа по преобразованию или изменению, или модификации существенного характера

1 На выбор, сведения о судне могут быть помещены в таблицу
2 Смотри Систему опознавательных номеров судов ИМО, одобренную резолюцией А.600(15)
* Ненужное вычеркнуть

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, ЧТО:

- 1 Судно оборудовано установкой для обработки сточных вод/ измельчителем/сборным танком* и сливным трубопроводом согласно правилам 9 и 10 Приложения IV к Конвенции:
 - **1.1 Описание установки для обработки сточных вод:
Тип установки для обработки сточных вод
Изготовитель
Администрация удостоверяет, что установка для обработки сточных вод обеспечивает сток, отвечающий нормам, предусмотренным резолюцией МЕРС.2(VI)
 - **1.2 Описание измельчителя:
Тип измельчителя
Изготовитель
Качество сточных вод после обеззараживания
 - **1.3 Описание сборных танков:
Общая вместимость сборных танков м³
Место размещения
- 1.4 Трубопровод для сброса сточных вод в приемное сооружение снабжен стандартным сливным соединением.
- 2 Судно освидетельствовано в соответствии с правилом 4 Приложения IV к Конвенции.
- 3 Освидетельствованием установлено, что конструкция, оборудование, системы, устройства, приспособления и материалы судна и его состояние во всех отношениях удовлетворительны, а также что судно отвечает применимым к нему требованиям Приложения IV к Конвенции.

Настоящее свидетельство сохраняет силу до 3.
при условии проведения освидетельствования в соответствии с правилом 4 Приложения IV к Конвенции.

Окончательная дата освидетельствования на которой этот сертификат основан дд/мм/гг
Выдано в
(Место выдачи свидетельства)

. (Дата выдачи) (Подпись должностного лица,
выдавшего свидетельство)
(Печать или штамп организации, выдавшей свидетельство)

3 Указать дату истечения срока действия, установленную Администрацией в соответствии с правилом 8.1 Приложения IV к Конвенции. День и месяц этой даты соответствуют ежегодной дате, определенной в правиле 1.8 Приложения IV к Конвенции.

* Ненужное зачеркнуть

** Привести параметры

Подтверждение продления свидетельства, если оно действительно в течение менее 5 лет, в случае применения правила 8.3

Судно отвечает соответствующим положениям Конвенции, и настоящее свидетельство в соответствии с правилом 8.3 Приложения IV к Конвенции считается действительным до

Подписано:
(подпись уполномоченного должностного лица)

Место:

Дата:

(Печать или штамп организации)

Подтверждение в случае завершения освидетельствования для возобновления свидетельства и применения правила 8.4

Судно отвечает соответствующим положениям Конвенции, и настоящее свидетельство в соответствии с правилом 8.4 Приложения IV к Конвенции считается действительным до

Подписано:
(подпись уполномоченного должностного лица)

Место:

Дата:

(Печать или штамп организации)

Подтверждение продления свидетельства до прибытия в порт освидетельствования или на льготный период в случае применения правила 8.5 или 8.6

Настоящее свидетельство в соответствии с правилом 8.5 или 8.6* Приложения IV к Конвенции считается действительным до

Подписано:
(подпись уполномоченного должностного лица)

Место:

Дата:

(Печать или штамп организации)

* * *

* Ненужное вычеркнуть

ПРИЛОЖЕНИЕ V

**ПРАВИЛА ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ
МУСОРОМ С СУДОВ**

Правило 1

Определения

Для целей настоящего Приложения:

1. «*Мусор*» означает все виды продовольственных, бытовых и эксплуатационных отходов (исключая свежую рыбу и ее остатки), которые образуются в процессе нормальной эксплуатации судна и подлежат постоянному или периодическому удалению, за исключением веществ, определение или перечень которых приведены в других Приложениях к настоящей Конвенции.

2. «*Ближайший берег*». Выражение «от ближайшего берега» означает от исходной линии, от которой, согласно международному праву, отсчитываются территориальные воды соответствующей территории, за исключением того, что для целей настоящей Конвенции выражение «от ближайшего берега» у северо-восточного побережья Австралии следует понимать как от линии, проведенной от точки на побережье Австралии

с координатами 11°00' южной широты и 142°08' восточной долготы,

к точке 10°35' южной широты и 141°55' восточной долготы,

затем к точке 10°00' южной широты и 142°00' восточной долготы,

затем к точке 9°10' южной широты и 143°52' восточной долготы,

затем к точке 9°00' южной широты и 144°30' восточной долготы,

затем к точке 10°41' южной широты и 145°00' восточной долготы,

затем к точке 13°00' южной широты и 145°00' восточной долготы,

затем к точке 15°00' южной широты и 146°00' восточной долготы,

затем к точке 17°30' южной широты и 147°00' восточной долготы,

затем к точке 21°00' южной широты и 152°55' восточной долготы,

затем к точке 24°30' южной широты и 154°00' восточной долготы,

и далее к точке на побережье Австралии с координатами

24°42' южной широты и 153°15' восточной долготы.

3. «*Особый район*» означает морской район, где по признанным техническим причинам, относящимся к его океанографическим и экологическим условиям, и специфике судоходства по нему необходимо принятие особых обязательных методов предотвращения загрязнения моря мусором. Особыми районами являются районы, перечисленные в правиле 5 настоящего Приложения.

Правило 2

Применение

Положения настоящего Приложения, если не оговорено иное, применяются ко всем судам.

Правило 3

Удаление мусора за пределами особых районов

1. С учетом исключений, предусмотренных положениями правил 4, 5 и 6 настоящего Приложения:
 - а) запрещается выбрасывание в море всех видов пластмасс, включая синтетические тросы, синтетические рыболовные сети, пластмассовые мешки для мусора и золу из инсинераторов, образующуюся в результате сжигания изделий из пластмассы, которые могут содержать токсичные остатки или остатки тяжелых металлов, но, не ограничиваясь ими;
 - б) выбрасывание в море перечисленных ниже видов мусора производится настолько далеко от ближайшего берега, насколько это выполнимо, но в любом случае такой сброс запрещается, если расстояние от ближайшего берега составляет менее:
 - (i) 25 морских миль для обладающих плавучестью сепарационных, обшивочных и упаковочных материалов;
 - (ii) 12 морских миль для пищевых отходов и другого мусора, включая изделия из бумаги, ветошь, стекло, металл, бутылки, черепки и аналогичные отбросы;
 - с) выбрасывание в море мусора, указанного в подпункте (b)(ii) настоящего правила, может быть разрешено, если такой мусор пропущен через измельчитель или мельничное устройство, и оно производится настолько далеко от ближайшего берега, насколько это выполнимо, но в любом случае запрещается, если расстояние до ближайшего берега менее 3 морских миль. Такой измельченный или размолотый мусор должен проходить через грохот с отверстиями размером не более 25 мм.
2. Если мусор смешан с другими отходами, удаление или сброс которых подпадает под другие требования, то применяются более строгие требования.

Правило 4

Особые требования к удалению мусора

1. С учетом исключений, предусмотренных положениями пункта 2 настоящего правила, запрещается выбрасывание любых подпадающих под действие настоящего Приложения материалов со стационарных или плавучих платформ, занятых разведкой, разработкой и связанными с ними процессами обработки в море минеральных ресурсов морского ложа, а также со всех других судов, ошвартованных у таких платформ или находящихся в пределах 500 м от них.
2. Разрешается сброс в море пищевых отходов, пропущенных через измельчитель или мельничное устройство, с таких стационарных или плавучих платформ, расположенных на расстоянии более 12 морских миль от берега, и со всех других судов, ошвартованных у таких платформ или находящихся в пределах 500 м от них. Такие измельченные или размолотые пищевые отходы должны проходить через грохот с отверстиями размером не более 25 мм.

Правило 5

Удаление мусора в пределах особых районов

1. Для целей настоящего Приложения особыми районами являются район Средиземного моря, район Балтийского моря, район Черного моря, район Красного моря и «Район заливов», район Северного моря и Антарктический район, район бассейна Карибского моря, включая Мексиканский залив и Карибское море, определение которых дается ниже:

- a) район Средиземного моря означает собственно Средиземное море с находящимися в нем заливами и морями, ограниченное со стороны Черного моря параллелью 41° северной широты, а на западе – меридианом $5^{\circ}36'$ западной долготы, пересекающим Гибралтарский пролив;
- b) район Балтийского моря означает собственно Балтийское море с Ботническим и Финским заливами и с проходом в Балтийское море, ограниченное параллелью $57^{\circ}44,8'$ северной широты у мыса Скаген в проливе Скагеррак;
- c) район Черного моря означает собственно Черное море, ограниченное со стороны Средиземного моря параллелью 41° северной широты;
- d) район Красного моря означает собственно Красное море с Суэцким и Акабским заливами, ограниченное с юга прямой линией, проходящей между Рас-си-Ан ($12^{\circ}8,5'$ северной широты, $43^{\circ}19,6'$ восточной долготы) и Хусн-Мурад ($12^{\circ}40,4'$ северной широты, $43^{\circ}30,2'$ восточной долготы);
- e) «Район заливов» означает морской район, расположенный к северо-западу от прямой линии, проходящей между Рас-эль-Хадд ($22^{\circ}30'$ северной широты, $59^{\circ}48'$ восточной долготы) и Рас-эль-Фасте ($25^{\circ}04'$ северной широты, $61^{\circ}25'$ восточной долготы).
- f) район Северного моря означает собственно Северное море с находящимися в нем морями, ограниченное:
 - (i) со стороны Северного моря к югу – параллелью 62° северной широты, а на востоке – меридианом 4° западной долготы;
 - (ii) проливом Скагеррак, южная граница которого определена параллелью $57^{\circ}44,8'$ северной широты к востоку от мыса Скаген; и
 - (iii) Английским каналом и подходами к нему к востоку от меридиана 5° западной долготы и к северу от параллели $48^{\circ}30'$ северной широты;
- g) район Антарктики означает морской район, расположенный к югу от параллели 60° южной широты;
- h) район бассейна Карибского моря, как определено в пункте 1 статьи 2 Конвенции по защите и развитию морской среды района бассейна Карибского моря (Картахена де Индиас, 1998 год), означает собственно Мексиканский залив и Карибское море с находящимися в них заливами и морями, а также часть Атлантического океана в рамках границы, образованной параллелью 30° северной широты от Флориды в восточном направлении до меридиана $77^{\circ}30'$ западной долготы, откуда прямой линией до пересечения параллели 20° северной широты и

меридиана 59° западной долготы, оттуда прямой линией до пересечения параллели 7°20' северной широты и меридиана 50° западной долготы, оттуда прямой линией, проведенной в юго-западном направлении до восточной границы Французской Гвианы.

2. С учетом исключений, предусмотренных положениями правила 6 настоящего Приложения:

- a) запрещается выбрасывание в море:
 - (i) всех видов пластмасс, включая синтетические тросы, синтетические рыболовные сети, пластмассовые мешки для мусора и золу из инсинераторов, образующуюся в результате сжигания изделий из пластмассы, которые могут содержать токсичные остатки или остатки тяжелых металлов, но, не ограничиваясь ими; и
 - (ii) всякого прочего мусора, включая изделия из бумаги, ветошь, стекло, металл, бутылки, черепки, сепарационные, обшивочные и упаковочные материалы;
- b) за исключением предусмотренного в подпункте (с) настоящего пункта выбрасывание в море пищевых отходов должно производиться настолько далеко от берега, насколько это выполнимо, но в любом случае не ближе 12 морских миль от ближайшего берега.
- c) выбрасывание в районе бассейна Карибского моря пищевых отходов, пропущенных через измельчитель или мельничное устройство, должно производиться настолько далеко от берега, насколько это выполнимо, но в любом случае, не подлежащем правилу 4, не ближе 3 морских миль от ближайшего берега. Такие измельченные или размолотые пищевые отходы должны проходить через грохот с отверстиями размером не более 25 мм.

3. Если мусор смешан с другими отходами, удаление или сброс которых подпадает под другие требования, то применяются более строгие требования.

4. Приемные сооружения в пределах особых районов:

- a) Правительство каждой Стороны Конвенции, береговая линия которой прилегает к особому району, обязуется обеспечить, чтобы во всех портах, находящихся в особых районах, были как можно скорее предусмотрены достаточные приемные сооружения в соответствии с правилом 7 настоящего Приложения с учетом особых потребностей судов, эксплуатируемых в этих районах.
- b) Правительство каждой имеющей отношение к этому Стороны уведомляет Организацию о мерах, принятых во исполнение положений подпункта (а) настоящего правила. После получения достаточного числа уведомлений Организация устанавливает дату, начиная с которой для соответствующего особого района вступают в действие требования настоящего правила. Организация уведомляет все Стороны о такой дате не позднее чем за двенадцать месяцев до ее наступления.

- с) После наступления установленной таким образом даты суда, заходящие также и в порты, находящиеся в этих особых районах, но еще не имеющие таких сооружений, должны полностью выполнять требования настоящего правила.
5. Несмотря на пункт 4 настоящего правила, к району Антарктики применяются следующие правила:
- а) Правительство каждой Стороны Конвенции, из портов которой суда уходят в рейс в район Антарктики или в порты которой суда прибывают из района Антарктики, обязуется обеспечить, чтобы, как только это будет практически возможно, были предусмотрены соответствующие сооружения для приема всего мусора со всех судов, не вызывающее чрезмерного простоя и отвечающее нуждам пользующихся ими судов.
 - б) Правительство каждой Стороны Конвенции обеспечивает, чтобы все суда, имеющие право плавания под ее флагом, перед выходом в район Антарктики имели на борту достаточные емкости для сохранения мусора при плавании в этом районе и имели договоренности о сбросе такого мусора в приемное сооружение после выхода из этого района.

Правило 6

Исключения

Правила 3, 4 и 5 настоящего Приложения не применяются:

- а) к удалению мусора с судна в целях обеспечения безопасности судна и находящихся на его борту людей или спасения человеческой жизни на море;
- б) к удалению мусора в результате повреждения судна или его оборудования при условии, что до и после случившегося повреждения были приняты все разумные предупредительные меры для предотвращения или сведения к минимуму такого сброса;
- с) к аварийной потере синтетических рыболовных сетей при условии, что были приняты все разумные предупредительные меры для предотвращения такой потери.

Правило 7

Приемные сооружения

1. Правительство каждой Стороны Конвенции обязуется предусмотреть в портах и терминалах сооружения для приема мусора в соответствии с потребностями пользующихся ими судов, не приводя к чрезмерному простоям этих судов.
2. Правительство каждой Стороны уведомляет организацию для извещения имеющих отношение к этому Сторон о всех случаях предполагаемого несоответствия предусмотренных настоящим правилом сооружений установленным требованиям.

Правило 8

*Контроль государства порта за выполнением эксплуатационных требований**

1. Судно, находясь в порту другой Стороны, подлежит инспектированию должностными лицами, надлежащим образом уполномоченными этой Стороной, которое касается выполнения эксплуатационных требований согласно настоящему Приложению, если имеются явные основания полагать, что капитан или экипаж не знают важнейших судовых процедур относящихся к предотвращению загрязнения мусором.
2. При обстоятельствах, приведенных в пункте 1 настоящего правила. Сторона принимает меры, обеспечивающие, чтобы судно не отошло до тех пор, пока положение дел не будет исправлено в соответствии с требованиями настоящего Приложения.
3. К настоящему правилу применяется предписанный в статье 5 настоящей Конвенции порядок проведения контроля государством порта.
4. Ничто в настоящем правиле не должно толковаться как ограничение прав и обязанностей Стороны, осуществляющей контроль за выполнением эксплуатационных требований специально предусмотренных в настоящей Конвенции.

Правило 9

Плакаты, планы управления мусором и ведение учета мусора

- 1 (a) На каждом судне длиной 12 метров или более должны вывешиваться плакаты, которые уведомляют экипаж и пассажиров о соответствующих требованиях правил 3 и 5 настоящего Приложения по удалению отходов.
- (в) Плакаты составляются на рабочем языке судового персонала и, в отношении судов, совершающих рейсы в порты или к прибрежным терминалам, находящимся под юрисдикцией других Сторон Конвенции, также на английском, французском или испанском языке.
2. Каждое судно валовой вместимостью 400 т и более и каждое судно, сертифицированное для перевозки 15 человек и более, должно иметь и выполнять план управления мусором. В плане должны в письменном виде содержаться процедуры сбора, хранения, обработки и удаления мусора, включая использование оборудования на борту судна. Он должен также определить лицо ответственное за выполнение плана. Такой план должен соответствовать Руководству разработанному Организацией и написанному на рабочем языке команды.

* Процедуры контроля судов государством порта, одобренные Организацией Резолюцией А.787(19) с поправками.

3. Каждое судно валовой вместимостью 400 т и более и каждое судно, которое сертифицировано для перевозки 15 человек и более занятое в рейсах в порты или к морским терминалам находящимся под юрисдикцией других сторон Конвенции и каждая стационарная или плавучая платформа, занятая разведкой или эксплуатацией морского дна, должны иметь Журнал операций с мусором, либо как часть официального судового журнала либо иное, который должен иметь форму указанную в Дополнении к Приложению.

- a. Каждая выполненная операция по сбросу или сжиганию регистрируется в Журнале операций с мусором и подписывается в день сжигания или сброса ответственным лицом командного состава. Каждая заполненная страница Журнала операций с мусором подписывается капитаном судна. Записи в журнале операций с мусором производятся, по меньшей мере, на английском, испанском или французском языках. В случае спора или разночтения предпочтение отдается записям на официальном национальном языке государства, под флагом которого судно имеет право плавать;
- b. Запись каждого сжигания или сброса должна включать дату и время, местоположение судна, описание мусора и предполагаемое количество сброшенного или сожженного мусора.
- c. Журнал операций с мусором должен находиться на борту судна в таком месте, чтобы в разумное время быть доступным для инспекции. Этот документ следует хранить в течение 2-х лет после последней записи.
- d. В случае сброса, удаления или аварийной потери веществ, указанных в правилах настоящего Приложения, следует делать запись в Журнале операций с мусором с указанием условий и причин потери.

4. Администрация может освободить от выполнения требования о наличии Журнала операций с мусором;

- i. любое судно находящееся в рейсе длительностью 1 час или менее и сертифицированное для перевозки 15 человек или более.
- ii. стационарные или плавучие платформы занятые разведкой и эксплуатацией морского дна.

5. Компетентные официальные лица правительства Стороны Конвенции могут проверить Журнал операций с мусором на борту любого судна, к которому применимо данное правило, во время его нахождения в порту или у морского терминала и могут делать копии любой записи в журнале и могут требовать от капитана этого судна удостоверить, что данная копия правильна. Любую сделанную таким образом копию записи в судовом Журнале операций с мусором, удостоверенную капитаном судна в подлинности, следует принимать при любой юридической процедуре, как свидетельство факта, констатированного этой записью. Проверка Журнала операций с мусором и получение заверенной копии компетентным официальным лицом производимыми согласно этому параграфу должны проводиться настолько быстро, чтобы не вызывать необоснованной задержки судна.

6. Для судов построенных до 1 июля 1997 года это правило следует применять после 1 июля 1998 года.

ДОПОЛНЕНИЕ
ЖУРНАЛ ОПЕРАЦИЙ С МУСОРОМ

Название судна _____
Регистровый № или позывной сигнал _____
Номер ИМО _____
Период _____ Начато _____ Закончено _____

1. ВВЕДЕНИЕ.

В соответствии с правилом 9 Приложения V Международной Конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 г. (МАРПОЛ 73/78) должна проводиться запись каждой операции законченного сжигания или сброса мусора с судна. Это включает сброс в море, на береговые приемные сооружения или на другое судно.

2. МУСОР И УПРАВЛЕНИЕ МУСОРОМ.

Мусор включает все виды пищевых, бытовых и эксплуатационных отходов, включая свежую рыбу и ее части, образовавшихся во время нормальной эксплуатации судна и подлежащих постоянному или периодическому удалению, за исключением таких веществ, которые определены или перечислены в других приложениях МАРПОЛ 73/78 (таких как нефть, сточные воды или вредные химические грузы).

Руководство по применению Приложения V МАРПОЛ 73/78 следует также использовать для получения информации.

3. ОПИСАНИЕ МУСОРА

Для целей настоящего журнала мусор группируется по следующим категориям:

1. Пластмассы.
2. Плавающий сепарационный, упаковочный и перевязочный материал.
3. Измельченные бумага, ветошь, металл, стекло, бутылки, посуда (глиняная, фаянсовая) и т.п.
4. Остатки груза, бумажные изделия, тряпки, стекло, металл, бутылки, посуда и т.п.
5. Пищевые отходы.
6. Зола от инсенераторов.

4. ВНЕСЕНИЕ ЗАПИСЕЙ В ЖУРНАЛ ОПЕРАЦИЙ С МУСОРОМ

4.1. Записи в Журнале Операций с Мусором должны производиться в каждом из следующих случаев:

- а) Когда мусор сбрасывается в море.
 - i) Дата и время сброса.
 - ii) Местоположение судна (широта и долгота). Примечание для сбросов остатков груза, включая местоположение начала и окончания сброса.
 - iii) Категория сбрасываемого мусора.
 - iv) Оцененный объем сброса для каждой категории, м³.

- v) Подпись лица ответственного за операцию.
- b) Когда мусор сбрасывается на береговые приемные сооружения или на другое судно:
 - i) Дата и время сброса.
 - ii) Порт или приемные сооружения или наименование судна.
 - iii) Категория сбрасываемого мусора.
 - iv) Оцененный объем сброса для каждой категории, м³.
 - v) Подпись лица ответственного за операцию.
- c) Когда мусор сожжен.
 - i) Дата и время начала и окончания сжигания.
 - ii) Местоположение судна (широта и долгота).
 - iii) Оцененный объем сожженного мусора, м³.
 - iv) Подпись лица ответственного за операцию.
- d) Аварийный или другой исключительный сброс мусора.
 - i) Время события.
 - ii) Порт или местоположение судна (широта и долгота).
 - iii) Оцененное количество и категория мусора.
 - iv) Обстоятельства сброса, выброса или потери, причины этого и общие заметки.

4.2. Квитанции.

Капитан должен получить от оператора береговых приемных сооружений или от капитана другого судна принявшего мусор квитанцию или сертификат детализирующий оцененное количество переданного мусора. Квитанции или сертификаты должны храниться на борту судна вместе с Журналом Операций с Мусором в течении двух лет.

4.3 Количество мусора.

Количество мусора на борту следует оценивать в м³, по возможности отдельно для каждой категории. Журнал Операций с Мусором содержит много ссылок на оценку количества мусора. Признается, что точность определения количества мусора оставлена для толкований. Оцененные объемы различны до и после обработки. Некоторые процессы обработки не могут быть разрешены для приемлемой оценки объема, например непрерывная обработка пищевых отходов. Эти факторы должны приниматься во внимание при внесении записей и их интерпретации.

РЕЕСТР ОПЕРАЦИЙ С МУСОРОМ

Название судна: _____ Регистровый номер или позывной сигнал: _____ Номер ИМО: _____

Категории мусора:

1. Пластмассы
2. Обладающие плавучестью сепарационные, обшивочные или упаковочные материалы
3. Измельченные изделия из бумаги, ветошь, стекло, металл, бутылки, черепки и т.д.
4. Изделия из бумаги, ветошь, стекло, металл, бутылки, черепки и т.д.
5. Пищевые отходы
6. Зола из инсинераторов, за исключением золы, образующейся в результате сжигания изделий из пластмассы, которые могут содержать токсичные остатки или остатки тяжелых металлов

ПРИМЕЧАНИЕ: СБРОС ЛЮБОГО МУСОРА, ЗА ИСКЛЮЧЕНИЕМ ПИЩЕВЫХ ОТХОДОВ, В ОСОБЫХ РАЙОНАХ ЗАПРЕЩАЕТСЯ. ДОЛЖЕН КЛАССИФИЦИРОВАТЬСЯ ТОЛЬКО МУСОМ, СБРАСЫВАЕМЫЙ В МОРЕ. В ОТНОШЕНИИ МУСОРА, ИНОГО, ЧЕМ МУСОМ КАТЕГОРИИ 1, СБРАСЫВАЕМОГО В ПРИЕМНЫЕ СООРУЖЕНИЯ. ДОСТАТОЧНО УКАЗАТЬ ТОЛЬКО ОБЩЕЕ ПРИБЛИЗИТЕЛЬНОЕ КОЛИЧЕСТВО. ПРИ СБРОСЕ ОСТАТКОВ ГРУЗА ТРЕБУЕТСЯ РЕГИСТРАЦИЯ ПОЛОЖЕНИЯ СУДНА В НАЧАЛЕ И КОНЦЕ ОПЕРАЦИЙ.

Дата/ время	Местонахождение судна	Приблизительное количество мусора, сброшенного в море (м ³)					Приблизительное количество мусора, сброшенного в прием- ные сооружения или на другое судно (м ³)		Приблизительное количество сожженного мусора (м ³)	Подтверждение/ подпись
		Кат.2	Кат.3	Кат.4	Кат.5	Кат.6	Кат.1	Прочий		

Подпись капитана: _____ Дата: _____

КНИГА II

**ТОЛКОВАНИЯ ПРАВИЛ
ПРИЛОЖЕНИЙ К КОНВЕНЦИИ,
РУКОВОДСТВА И НАСТАВЛЕНИЯ
ПО ВЫПОЛНЕНИЮ
ТРЕБОВАНИЙ КОНВЕНЦИИ**

BOOK II

**INTERPRETATIONS
OF REGULATIONS OF ANNEXES
TO THE CONVENTION, GUIDELINES
AND MANUALS
ON IMPLEMENTATIONS OF
THE CONVENTION'S REQUIREMENTS**

ЕДИНЫЕ ТОЛКОВАНИЯ ПРИЛОЖЕНИЯ I К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ 73/78

Примечания. Для целей Единых толкований используются следующие сокращения:

МАРПОЛ 73/78	Конвенция МАРПОЛ 1973 года, измененная Протоколом 1978 года к ней
Правило	Правило Приложения I к Конвенции МАРПОЛ 73/78
Свидетельство IOPP	Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью
SBT	Танки изолированного балласта
CBT	Танки выделенные для чистого балласта
COW	Система мойки сырой нефтью
IGS	Системы инертного газа
PL	Защитное расположение танков изолированного балласта
H	Дата вступления в силу Конвенции МАРПОЛ 73/78 (см. 2.0.1). «H + 2» означает два года после даты вступления в силу Конвенции МАРПОЛ 73/78.

1 Определения

П.1 пр.1 1A.0 Определение «нефть»
1A.0.1 (Животные и растительные масла признаны подпадающими под категорию «вредное жидкое вещество»; таким образом, это толкование было опущено (см. Приложение II, дополнение II к Конвенции МАРПОЛ 73/78).)

Обработка промасленной ветоши

1A.0.2 Промасленная ветошь, как определено в Руководстве по выполнению Приложения V к Конвенции МАРПОЛ 73/78, должна обрабатываться в соответствии с Приложением V и процедурами, изложенными в Руководстве.

П.4 пр.1 1.0 Определение «нефтяной танкер»
1.0.1 Газовоз, определение которого приведено в правиле 3.20 главы II-1 Конвенции СОЛАС 74 (с поправками), если он перевозит в качестве груза или части груза нефть наливом, должен рассматриваться как «нефтяной танкер», определение которого приведено в пункте 4 правила 1.

Пп.6 и 26 пр.1 1.1 Определение «новое судно»
1.1.1 Пункты 6 и 26 правила 1, определяя «новое судно» и «новый нефтяной танкер» соответственно, должны тол-

коваться в том значении, что судно, которое подпадает под одну из категорий, перечисленных в подпунктах а), b), с), d) i), d) ii) или d) iii) этих пунктов, должно рассматриваться как новое судно или новый нефтяной танкер соответственно.

**Пп.6 и 26
пр. 1 и
пр. 24**

1.2 Непредвиденная задержка в поставке судов

1.2.1 Для цели определения «новых» или «существующих» судов согласно пунктам 6 и 26 правила 1 и правила 24, судно, контракт на строительство которого (или закладка киля) и поставка были запланированы до сроков, предусмотренных в этих правилах, но поставка которого была задержана после установленной даты из-за непредвиденных обстоятельств, не зависящих от строителя и собственника, может признаваться Администрацией как «существующее судно». Трактовка таких судов должна рассматриваться Администрацией в каждом отдельном случае, принимая во внимание особые обстоятельства.

1.2.2 Важно, чтобы суда, поставляемые после установленной даты из-за непредвиденной задержки и рассматриваемые Администрацией как существующие суда, должны также признаваться таковыми государствами порта. В целях обеспечения этого, Администрациям рекомендуется следующая практика при рассмотрении заявки в отношении такого судна:

- .1 Администрация должна тщательно рассматривать заявки в каждом отдельном случае, принимая во внимание особые обстоятельства. В случае строительства судна за границей Администрация может затребовать официальное подтверждение от властей страны, где строилось судно, о том, что задержка произошла из-за непредвиденных обстоятельств, не зависящих от строителя и собственника;
- .2 в случае, когда судно рассматривается как существующее судно согласно такому заявлению, Свидетельство ИОРР для такого судна должно заверяться для подтверждения того, что судно признано Администрацией как существующее судно; и
- .3 Администрация должна сообщать Организации сведения о таком судне и основания для его признания как существующего судна.

П.8 пр.1

1.3 Значительное переоборудование

1.3.1 Дедвейт, используемый для определения применимости положений Приложения I, является дедвейтом, назначенным нефтяному танкеру во время назначения грузовой марки. Если грузовая марка переназначается в целях изменения дедвейта без изменения конструкции судна, любые существенные изменения дедвейта, вытекающие из такого переназначения, не должны толковаться как «значительное переоборудование», как это предусмотрено в пункте 8 правила 1. Однако в Свидетельстве ИОРР должен указываться только один дедвейт судна, и это Свидетельство должно возобновляться при каждом переназначении грузовой марки.

1.3.2 Если существующий танкер для сырой нефти действом 40000 тонн и более, удовлетворяющий требованиям к системе мойки сырой нефтью, меняет свое назначение для перевозки нефтепродуктов*, необходимо переоборудование танков СВТ или танков SBT и переоформление Свидетельства IOPP (см. пункт 4.5 ниже). Такое переоборудование не должно рассматриваться как «значительное переоборудование», определяемое в пункте 8 правила 1.

1.3.3 Когда нефтяной танкер, используемый исключительно для хранения нефти, впоследствии используется для перевозки нефти, такое изменение функции не должно толковаться как «значительное переоборудование», определяемое в пункте 8 правила 1.

1.3.4 Переоборудование существующего нефтяного танкера в комбинированное грузовое судно или уменьшение длины танкера путем удаления поперечной секции грузовых танков должно толковаться как «значительное переоборудование», определяемое в пункте 8 правила 1.

1.3.5 Переоборудование существующего нефтяного танкера в танкер с изолированным балластом путем добавления поперечной секции танков должно считаться «значительным переоборудованием», определяемым в пункте 8 правила 1, только тогда, когда грузоподъемность танкера увеличивается.

П.17 пр.1 1.4 Определение «изолированный балласт»

1.4.1 Система изолированного балласта должна быть системой, которая «полностью отделена от нефтяной грузовой и топливной систем», как это требуется пунктом 17 правила 1. Однако может быть предусмотрен аварийный сброс изолированного балласта соединением грузового насоса с помощью съемного патрубка катушечного типа. В таком случае в местах соединения с изолированным балластом должны быть установлены невозвратные клапаны для предотвращения поступления нефти в танки изолированного балласта. Съемный патрубок катушечного типа должен устанавливаться на видном месте в насосном отделении, и рядом с ним должно постоянно находиться предупреждение об ограничении его использования.

1.4.2 Муфты скользящего типа не должны использоваться в целях расширения там, где трубопроводы для груза нефти или жидкого топлива проходят через танки изолированного балласта и где трубопроводы для изолированного балласта проходят через танки для груза нефти или жидкого топлива. Это толкование применяется к судам, киль которых заложен или которые находятся в подобной стадии постройки на 1 июля 1992 года или до этой даты.

* «Нефтепродукт» означает любую нефть, кроме сырой нефти, определение которой приведено в пункте 28 правила 1.

Пр. 3

1.5 Эквивалентны

1.5.1 Признание Администрацией, согласно правилу 3, какого-либо устройства, материала, приспособления или прибора, отличного от требуемого Приложением I, включает одобрение типа оборудования для предотвращения загрязнения, которое является эквивалентным тому, которое указано в резолюции А.393(Х). Администрация, которая разрешает такое одобрение, должна сообщить подробные сведения об этом Организации, включая результаты испытаний, на которых основано одобрение эквивалентности, в соответствии с пунктом 2 правила 3.

1.5.2 Что касается выражения «соответствующих действий, если таковые потребуются» в пункте 2 правила 3, то любая Сторона Конвенции, которая имеет возражение против эквивалентности, представленной другой Стороной, должна передать это возражение Организации и Стороне, разрешившей эквивалентность, в течение одного года после того, как Организация распространит сообщение об эквивалентности среди Сторон. Сторона, возражающая против признания эквивалентности, должна указать, относится ли возражение к судам, заходящим в ее порты.

1А Освидетельствования и проверки

Пп.1(с) и
3(в) пр.4

1А.1 Промежуточное и ежегодное освидетельствование судов, для которых не требуется Свидетельство ИОРР

1А.1.1 Применимость пунктов 1 с) и 3 в) правила 4 к судам, на которых не требуется иметь Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью, должна определяться Администрацией.

2 Свидетельства

Пр. 5 и
другие

2.0 Дата вступления в силу

2.0.1 При применении Протокола 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения судов 1973 года (Протокол 1978 года) текст «дата вступления в силу настоящей Конвенции» должен толковаться как означающий дату вступления в силу Протокола 1978 года, т.е. 2 октября 1983 года.

Пр. 5
13
13Е

2.1 Определение типа нефтяных танкеров

2.1.1 Нефтяные танкера должны определяться в Свидетельстве ИОРР либо как «танкер для сырой нефти», «нефтепродуктовоз», либо как «танкер для сырой нефти/нефтепродуктов». Кроме того, требования, содержащиеся в правилах 13 – 13Е, отличаются для новых и существующих «танкеров для сырой нефти» и «нефтепродуктовозов», и соответствие этим требованиям фиксируется в Свидетельстве ИОРР. Различные типы нефтяных танкеров разрешается использовать в следующих перевозках нефти:

.1 танкеру для сырой нефти/нефтепродуктов разрешается перевозить либо сырую нефть или нефтепродукт, либо оба вида одновременно;

- .2 танкеру для сырой нефти разрешается перевозить сырую нефть, но запрещается перевозить нефтепродукты; и
 - .3 нефтепродуктовозу разрешается перевозить нефтепродукты, но запрещается перевозить сырую нефть.
- 2.1.2 При определении типа нефтеналивного танкера в Свидетельстве ЮОПР на основании соблюдения требований для SBT, PL, CBT и COW должны применяться следующие стандарты.
- 2.1.3 Новые нефтяные танкера* дедвейтом менее 20000 тонн.
- 2.1.3.1 Эти нефтяные танкера могут определяться как «танкера для сырой нефти/ нефтепродуктов».
- 2.1.4 Новые нефтяные танкера* дедвейтом 20000 тонн и более
- 2.1.4.1 Нефтяные танкера, удовлетворяющие требованиям для SBT + PL + COW могут определяться как «танкера для сырой нефти/нефтепродуктов».
- 2.1.4.2 Нефтяные танкера, удовлетворяющие требованиям для SBT + PL, но не удовлетворяющие COW, должны определяться как «нефтепродуктовоз».
- 2.1.4.3 Нефтяные танкера дедвейтом 20000 тонн и более, но менее чем 30000 тонн без SBT + PL, должны определяться как «нефтепродуктовоз».
- 2.1.5 «Новые» нефтяные танкера** дедвейтом 70000 тонн и более
- 2.1.5.1 Эти нефтяные танкера, удовлетворяющие требованиям для SBT, могут определяться как «танкер для сырой нефти/нефтепродуктов».
- 2.1.6 Существующие нефтяные танкера*** дедвейтом менее 40000 тонн.
- 2.1.6.1 Эти нефтяные танкера могут определяться как «танкер для сырой нефти/нефтепродуктов».
- 2.1.7 Существующие нефтяные танкера*** дедвейтом 40000 тонн и более
- 2.1.7.1 Нефтяные танкера, удовлетворяющие требованиям для SBT, должны определяться как «танкер для сырой нефти/нефтепродуктов».
- 2.1.7.2 Нефтяные танкера, удовлетворяющие требованиям только для COW, должны определяться как «танкер для сырой нефти».
- 2.1.7.3 Нефтяные танкера, удовлетворяющие требованиям для CBT, должны определяться как «танкер для сырой нефти/нефтепродуктов». Такое определение должно быть

* Как это определено в пункте 26 правила 1.

** «Новые» нефтяные танкера в этом случае означают нефтяные танкера дедвейтом 70000 тонн и более, построенные после дат, предусмотренных в пункте б правила 1, но до дат, предусмотренных в пункте 26 правила 1. Термин «построенный» в этом контексте означает контракт на строительство, закладку киля или поставку, как это определено в пунктах а), б) и с) этого правила.

*** Как это определено в пункте 27 правила 1.

действительным до даты истечения срока действия Свидетельства IOPP, которая должна быть Н+2 (см. определение терминов) для нефтяных танкеров дедвейтом 70000 тонн и более и Н + 4 – для нефтяных танкеров дедвейтом 40000 тонн и более, но менее 70000 тонн.

2.1.7.4 После указанной выше даты истечения срока действия свидетельства такой нефтяной танкер должен определяться следующим образом:

- .1 если нефтяной танкер продолжает эксплуатироваться с СВТ, то он должен определяться как «нефтепродуктовоз»;
- .2 если предусмотрена только COW, нефтяной танкер должен определяться как «танкер для сырой нефти»;
- .3 если предусмотрены SBT, нефтяной танкер должен определяться как «танкер для сырой нефти/нефтепродуктов»; и
- .4 если предусмотрены СВТ + COW, танкер должен определяться как «танкер для сырой нефти/нефтепродуктов» (см. пункт 4.5 ниже).

П.1 пр.5 2.2 Свидетельство IOPP для существующих нефтяных танкеров

2.2.1 В соответствии с пунктом 1 правила 5 выдача Свидетельства IOPP существующим судам не является обязательной до истечения двенадцати месяцев после даты вступления в силу Конвенции МАРПОЛ 73/78. Однако рекомендуется для существующих нефтяных танкеров дедвейтом 40000 тонн и более иметь на борту Свидетельство IOPP или соответствующий документ, выданный Администрацией после вступления в силу Конвенции МАРПОЛ 73/78, который может быть предъявлен должностным лицам по контролю в иностранных портах или терминалах.

2.3 Действительность Свидетельства IOPP, выданного до вступления Конвенции в силу

2.3.1 Если суда освидетельствованы, а Свидетельства IOPP выданы до вступления Конвенции в силу, срок действия таких свидетельств должен считаться с даты их выдачи.

2.4 Свидетельство IOPP для танкеров для сырой нефти/нефтепродуктов с СВТ и COW

2.4.1 Когда нефтяной танкер с СВТ и COW освидетельствуется для переоборудования из танкера для сырой нефти, эксплуатирующегося с COW, в нефтепродуктовоз, эксплуатирующийся с СВТ, или наоборот (см. пункт 4.5.2), то должно выдаваться другое Свидетельство IOPP на период, не превышающий оставшегося срока действия существующего свидетельства, если освидетельствование не является таким же полным, как и периодическое освидетельствование, требуемое пунктом 1 b) правила 4 (см. также пункт 4.5.3).

2.4.2 Запись об освидетельствованиях, содержащаяся в существующем свидетельстве, должна быть включена в другое Свидетельство IOPP, выданное, как указано выше.

- Пр. 7** **2.4А** **Новая форма Свидетельства IOPP или добавления к нему**
- 2.4А.1 В случае изменения формы Свидетельства IOPP или добавления к нему существующая форма Свидетельства или добавления, которая действует, когда поправка вступает в силу, может оставаться действительной до истечения срока действия этого Свидетельства при условии, что во время первого освидетельствования после даты вступления в силу поправки в существующем Свидетельстве или добавлении указаны необходимые изменения посредством надлежащих исправлений, например посредством вычеркивания недействительной записи и впечатывания новой.
- Пр. 8** **2.5** **Продление срока действия Свидетельства IOPP**
- 2.5.1 Если освидетельствование, требуемое правилом 4 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ 73/78, не проведено в течение промежутка времени, указанного в этом правиле, то Свидетельство IOPP теряет свою силу. Если в последующем проводится освидетельствование, соответствующее требуемому освидетельствованию, то действительность свидетельства может быть возобновлена без изменения срока действия первоначального свидетельства, и в свидетельстве делается соответствующая запись об этом. Тщательность и строгость такого освидетельствования зависят от времени, истекшего с момента предписанного освидетельствования, и состояния судна.
- 3** **Ограничение сброса нефти**
- II.1 пр.9** **3.1** **Сбросы из льял машинных отделений нефтяных танкеров**
- 3.1.1 Выражение «из льял машинного отделения нефтяного танкера, за исключением льял отделения грузовых насосов, если только стоки машинных льял не смешаны с остатками нефтяного груза» в пункте 1 б) правила 9 должно толковаться следующим образом:
- .1 Пункт 1 а) правила 9 применяется к:
- .1.1 сбросам нефти или нефтесодержащей смеси из льял машинных отделений нефтяных танкеров, когда они смешаны с остатками нефтяного груза или перекачиваются в отстойные танки; и
- .1.2 сбросам из льял отделения грузовых насосов нефтяных танкеров.
- .2 Пункт 1 б) правила 9 применяется к сбросам из льял машинных отделений нефтяных танкеров, иным чем те, которые упомянуты выше.
- 3.1.2 Приведенное выше толкование не должно пониматься как смягчающее любое существующее запрещение устройств трубопроводов, соединяющих машинное отделение и отстойные танки, которые могут допустить попадания груза в машинные помещения. Любые устройства, обеспечивающие сбросы из льял машинных отделений в отстойные танки, должны включать соответствующие средства, предотвращающие обратное поступление жидкого груза или газа в машинные помещения. Любые такие

устройства не являются смягчением требований правила 16 в отношении систем автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти и оборудования для нефтеводяной сепарации.

3.2 Общее количество сброса

3.2.1 Выражение «общее количество данного вида груза, из которого образовался остаток» в пункте 1 а) v) правила 9 относится к общему количеству данного груза, который перевозился в предыдущем рейсе, и не должно толковаться как относящееся только к общему количеству груза, который находился в грузовых танках, в которые в последующем принимался водяной балласт.

П.3 пр.10 с поправками 3.3 Автоматическое блокирующее устройство, требуемое правилом 10(3) с поправками

3.3.1 Правило 10(3)(b)(vi) требует блокирующее устройство, обеспечивающее автоматическое прекращение сброса, когда содержание нефти в стоке превышает 15 млн^{-1} . Однако поскольку это не является требованием правила 16, не требуется, чтобы суда валовой вместимостью менее 10000 рег.тонн оборудовались таким блокирующим устройством, если стоки из льял машинных помещений не сбрасываются в пределах особых районов. И наоборот, сброс стоков в пределах особых районов с судов без устройства автоматического прекращения сброса является нарушением Конвенции, даже если содержание нефти в стоке ниже 15 млн^{-1} .

П.2 пр.12 3.5 Достаточные приемные сооружения для веществ, регламентируемых пунктом 7 правила 15

3.5.1 Порты разгрузки, принимающие вещества, регламентируемые пунктом 7 правила 15 (к которым, среди прочего, относятся нефтепродукты с высокой плотностью), должны иметь достаточные сооружения, предназначенные для приема таких продуктов и обеспечивающие проведение в порту всей операции по очистке танка, и должны иметь достаточные приемные сооружения для должного сброса и приема остатков груза и растворителей, необходимых для проведения очистных операций в соответствии с пунктом 6.5.2.

4 Требования к SBT, CBT, COW и PL

П.3 пр.13 с поправками 4.1 Емкость SBT

4.1.1 Для цели применения пункта 3 b) правила 13 с поправками следующие эксплуатационные операции нефтяных танкеров рассматриваются как подпадающие под категорию исключительных случаев:

- .1 когда требуется, чтобы комбинированные суда эксплуатировались под низкими погрузочными или разгрузочными порталами;
- .2 когда требуется, чтобы танкера проходили под низким мостом; и
- .3 когда местные правила порта или канала требуют особой осадки для целей безопасного мореплавания;

- .5 тщательная проверка и/или замер толщин стальных конструкций с использованием плотов, если это допускается правилами; и
 - .6 испытания танков гидростатическим давлением.
- II.4 пр.13 4.2 Применение пункта 4 правила 13 к новым нефтяным танкерам дедвейтом 70000 тонн и более**
- 4.2.1 Новые нефтяные танкера, упомянутые в пункте 4 правила 13, должны означать нефтяные танкера, построенные или переоборудованные после сроков, предусмотренных в пункте 26 правила 1. Таким образом, не является обязательной установка COW на танкерах для сырой нефти дедвейтом 70000 тонн и более, построенных после даты, предусмотренной в пункте 6 правила 1, но ранее даты, предусмотренной в пункте 26 правила 1, и такие нефтяные танкера не подпадают под положения пункта 4 правила 13.
- II.5 пр.13 4.3 Условия изолированного балласта для нефтяных танкеров длиной менее 150 м**
- 4.3.1 Определяя минимальную осадку и дифферент нефтяных танкеров длиной менее 150 м, которые должны квалифицироваться как нефтяные танкера с SBT, Администрация должна следовать руководству, приведенному в дополнении 1 к настоящим толкованиям.
- 4.3.2 Формулы, приведенные в дополнении 1, заменяют формулы, приведенные в пункте 2 правила 13, и эти нефтяные танкера должны также отвечать условиям, изложенным в пунктах 3 и 4 правила 13, для того чтобы быть квалифицированными как нефтяные танкера с SBT.
- II.8 пр.13 4.4 Емкость СВТ**
- 4.4.1 Для целей определения емкости СВТ могут включаться следующие танки:
- .1 танки изолированного балласта; и
 - .2 коффердамы, а также форпиковые и ахтерпиковые танки, при условии что они используются исключительно для перевозки водяного балласта и соединены стационарным трубопроводом с насосами водяного балласта.
- II.9 и 10 пр.13 4.5 Существующие нефтяные танкера с СВТ и COW**
- 4.5.1 Существующие нефтяные танкера, оборудованные СВТ и COW и определенные как «танкера для сырой нефти/ нефтепродуктов» в Свидетельстве IOPP (см. пункт 2.1.7.4.4), должны после истечения даты, определенной в пункте 9 правила 13, эксплуатироваться следующим образом:
- .1 при перевозке сырой нефти или нефтепродуктов или тех и других одновременно они должны всегда эксплуатироваться с СВТ, и ни сырая нефть, ни нефтепродукты не должны перевозиться в выделенных для чистого балласта танках; и
 - .2 при перевозке сырой нефти и нефтепродуктов одновременно или только сырой нефти, они также должны

эксплуатироваться с COW для ограничения нефтесодержащих осадков.

4.5.2 Если танкер для сырой нефти, эксплуатирующийся с COW, должен поменять свое определение на нефтепродуктовоз, эксплуатирующийся с СВТ, или наоборот, должны применяться следующие положения:

- .1 Если танкер имеет общую трубопроводную и насосную систему для балластных и грузовых операций с СВТ, то такой танкер должен быть освидетельствован и ему должно быть выдано новое Свидетельство IOPP. Такое освидетельствование должно гарантировать, что грузовые нефтяные танки, выделенные как СВТ, тщательно очищены, а водяной балласт, который будет приниматься с СВТ, может толковаться как чистый балласт, определенный в пункте 16 правила 1;
- .2 Если танкер имеет изолированную независимую трубопроводную и насосную систему для приема балласта в СВТ, Администрация может выдавать такому танкеру два Свидетельства IOPP, определяя танкер в одном Свидетельстве как «танкер для сырой нефти» и «нефтепродуктовоз» в другом. Одновременно должно иметь силу только одно из этих Свидетельств, которое соответствует конкретной операции танкера, но записи о существовании другого Свидетельства должны производиться в каждом из Свидетельств в графе примечаний. Такой танкер не обязательно освидетельствовать перед каждым изменением вида перевозки. При перевозках только сырой нефти такой танкер должен допускаться к перевозке сырой нефти в тех танках, которые были определены как СВТ, когда перевозились нефтепродукты. При перевозках только нефтепродуктов груз в СВТ перевозиться не должен. Одобренные инструкции по СВТ и COW должны включать главу с описанием процедур, необходимых в случаях изменения с перевозок сырой нефти на перевозки нефтепродуктов и наоборот.

Пр.13

4.6 Нефтяные танкера, используемые для хранения нефти

4.6.1 В случаях, когда нефтяной танкер используется в качестве плавучей установки для хранения или плавучего сооружения для производства, хранения и выгрузки, которое применяется исключительно для хранения или хранения и производства нефти, и пришвартован в определенном месте, за исключением экстремальных экологических или аварийных условий, в отношении такой установки не требуется соблюдение положений правил 13 – 13G, если это не оговорено прибрежным государством полностью или частично.

4.6.2 В случаях, когда нефтяной танкер используется как плавучее средство для приема грязного балласта, выгружаемого с нефтяных танкеров, в отношении такого танкера не требуется соблюдения положений правила 13 – 13G.

**П.3
пр.13А**

4.7 Установка прибора для измерения содержания нефти на танкерах с СВТ

4.7.1 Выражение «первого запланированного посещения танкером судоверфи» в пункте 3 правила 13А должно толковаться в том значении, что прибор для измерения содержания нефти должен быть установлен не позднее, чем при первом запланированном посещении судоверфи, когда грузовые танки дегазированы, и в любом случае — не позднее, чем через три года после даты вступления в силу Конвенции МАРПОЛ 73/78, как это требуется пунктом 1 правила 15.

4.7.2 Необходимо отметить, что суда, построенные после сроков, определенных в пункте 6 правила 1, но ранее сроков, определенных в пункте 26 правила 1, рассматриваются как новые суда, в том, что касается применения пункта 3 правила 15. Следовательно, эти суда должны быть оборудованы требуемыми системами автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти после вступления Конвенции в силу.

4.8 Прибор для измерения содержания нефти в СВТ

4.8.1 Сброс балласта из выделенных для чистого балласта танков должен непрерывно контролироваться (но необязательно регистрироваться) прибором для измерения содержания нефти, требуемым пунктом 3 правила 13А, так чтобы содержание нефти в водяном балласте, если оно отмечается, могло время от времени контролироваться. Не требуется, чтобы этот прибор для измерения содержания нефти приводился в действие автоматически.

Пр.13В

4.9 Система COW, оборудованная на добровольной основе

4.9.1 Система COW, оборудованная на нефтяном танкере в дополнение к требованиям Конвенции МАРПОЛ 73/78, должна, по крайней мере, соответствовать требованиям положений пересмотренных Технических требований к COW, касающихся безопасности.

Пр.13Е

4.10 Применение требований к PL в отношении танкеров дедвейтом 70000 тонн и более

4.10.1 Нефтяные танкера дедвейтом 70000 тонн и более, построенные после сроков, предусмотренных в пункте 6 правила 1, но ранее сроков, предусмотренных в пункте 26 правила 1, должны быть оборудованы SBT, но не требуется их защитное расположение в соответствии с правилом 13Е.

4.11 Защитное расположение SBT

4.11.1 Минимальная ширина бортовых танков и минимальная высота междудонных танков должны измеряться, а величины защитных районов (PAC и PAS) должны рассчитываться в соответствии с Временной рекомендацией для единого толкования правила 13Е — Защитное расположение отсеков изолированного балласта, — приведенной в дополнении 2.

4.11.2 Суда, строящиеся в соответствии с этим толкованием, должны рассматриваться как отвечающие требованиям правила 13Е, и они не будут нуждаться в переобо-

рудовании, если в результате более позднего толкования появятся другие требования.

4.11.3 Если, по мнению Администрации, какой-либо нефтяной танкер, киль которого был заложен или который находился в подобной стадии постройки до 1 июля 1980 года, соответствует требованиям правила 13Е без учета вышеупомянутой Временной рекомендации, Администрация может признать такой танкер как отвечающий требованиям правила 13Е.

**П.3(а)
Пр.13F**

4.12 Общая вместимость балластных танков

4.12.1 Любой балласт, перевозимый в ограниченных внутренних выступах, выемках и рецессах двойного корпуса, таких как опорные коробки переборок, должен быть излишним балластом сверх минимального требования, предъявляемого к танкам изолированного балласта сверх минимального требования, предъявляемого к танкам изолированного балласта в соответствии с правилом 13 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ 73/78.

**П.4
пр.13G**

4.13 Бортовые танки и отсеки двойного дна существующих нефтяных танкеров, используемые для водяного балласта

4.13.1 Если бортовые танки и отсеки двойного дна, упомянутые в пункте 4 правила 13G, используются для водяного балласта, то балластная система должна по меньшей мере соответствовать пересмотренным спецификациям для нефтяных танкеров с выделенными для чистого балласта танками (резолюция А.495(XII)).

Пр.13G(3)(b)

4.12А(4.13А) Любой нефтяной танкер 2 категории должен иметь защищено расположенные танки изолированного балласта (SBT/PL).

5 Нефтяное топливо

П.2 пр.14

5.1 Большие количества нефтяного топлива

5.1.1 Выражение «большие количества нефтяного топлива» в пункте 2 правила 14 было сформулировано при разработке Конвенции МАРПОЛ 73/78, принимая в расчет те суда, которым требуется находиться в море длительное время вследствие особого характера их эксплуатации и вида перевозок. В соответствии с рассмотренными обстоятельствами требуется, чтобы пустые цистерны для нефтяного топлива этих судов заполнялись балластной водой для поддержания достаточной остойчивости и безопасных условий мореплавания.

5.1.2 К таким судам, среди прочих, могут относиться некоторые большие рыболовные суда или морские буксиры. В эту категорию могут также включаться некоторые другие типы судов, от которых, по причинам безопасности, таким как остойчивость, может требоваться перевозка балласта в цистернах для нефтяного топлива.

- П.3 пр.14 5.2 Применение пункта 3 правила 14**
- 5.2.1** Выражение «все другие суда» в пункте 3 правила 14 должно включать:
- .1 новые суда, которые не являются нефтяными танкерами, валовой вместимостью менее 4000 рег. тонн;
 - .2 новые нефтяные танкера валовой вместимостью менее 150 рег. тонн; и
 - .3 все существующие суда, независимо от тоннажа.
- 5.2.2** Когда разделение цистерн для нефтяного топлива и танков для водяного балласта является нецелесообразным или неосуществимым для судов, упомянутых в пункте 5.2.1 выше, водяной балласт может перевозиться в танках для нефтяного топлива при условии, что такой водяной балласт сбрасывается в море в соответствии с требованиями пункта 1 b) правила 9, пункта 2 или 3 правила 10 или в приемные сооружения – в соответствии с пунктом 4 правила 10.
- 6 Сохранение нефти на борту судна**
- П.1 пр.4 П.2 пр.15 П.3(b) пр.15 6.1 Эквивалентные положения для перевозки нефти на танкерах-химовозах**
- 6.1.1** В соответствии с пунктом 4 правила 1 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ 73/78 любой танкер-химовоз при перевозке груза или части груза нефти наливом определяется как нефтяной танкер и, следовательно, должен соответствовать требованиям Приложения I, применяемым к нефтяным танкерам. Такой танкер, если оборудование отстойного танка в соответствии с требованиями пункта 2 правила 15 и установка индикаторов границы раздела нефть-вода в соответствии с пунктом 3 b) правила 15 практически неосуществимы, должен соответствовать эквивалентным положениям, приведенным в дополнении 3.
- П.2(c) пр.15 с поправками 6.2 Танки с гладкими стенками**
- 6.2.1** Термин «танки с гладкими стенками» должен приниматься как включающий главные грузовые танки нефтебалкеров, которые могут строиться с вертикальным набором корпуса малой высоты. Переборки с вертикальными гофрами считаются гладкими стенками.
- П.3(b) пр.15 6.3 Индикаторы границы раздела нефть-вода**
- 6.3.1** На существующих танкерах индикатор границы раздела нефть-вода, упомянутый в пункте 3 b) правила 15, должен устанавливаться не позже даты вступления в силу Конвенции МАРПОЛ 73/78.
- П.5 пр.15 п.3(a) пр.16 6.4 Условия неприменения требований**
- 6.4.1A** Ограничение по времени рейсов «продолжительностью 72 часа или менее» в подпункте «b)i)2» пункта 5 правила 15 должно отсчитываться:
- а) от времени выхода танкера из особого района, когда рейс начинается в пределах особого района, или

b) от времени отхода танкера из порта, расположенного за пределами особого района, до времени подхода танкера к особому району.

6.4.1 Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью, когда это требуется, должно содержать достаточную информацию, для того чтобы государство порта могло определить, соответствует ли судно условиям неприменения требований относительно выражения «ограниченные рейсы, определенные Администрацией». Она может включать список портов, максимальную продолжительность рейса между портами, имеющими приемные сооружения, или аналогичные условия, установленные Администрацией.

6.4.2 Выражение «все нефтесодержащие смеси» в пунктах 5 a) и 5 b) ii) 3) правила 15 включает всю балластную воду и смывки из грузовых танков.

П.7 пр.15 6.5 Указанные в Приложении I вещества, которые вследствие своих физических свойств препятствуют эффективной сепарации нефтепродукта/воды и регистрации.

6.5.1 Правительство принимающей Стороны должно принять соответствующие меры для обеспечения выполнения положений подпункта 2 настоящего пункта.

6.5.2 При условии соблюдения положений подпункта 3 настоящего пункта танк, из которого произведена выгрузка, должен быть промыт, а все загрязненные смывки должны быть сброшены в приемное сооружение до отхода судна из порта разгрузки в другой порт.

6.5.3 По просьбе капитана судна правительство принимающей Стороны может освободить судно от соблюдения требований, упомянутых в подпункте 2 настоящего пункта, если оно убедится, что:

- i) разгруженный танк будет вновь загружен тем же веществом или другим веществом, совместимым с предыдущим, и что танкер не будет подвергаться мойке или балластировке до погрузки; или
- ii) разгруженный танк не подвергается ни мойке, ни балластировке в море в случае перехода судна в другой порт, если не было подтверждено в письменной форме, что в этом порту имеется приемное сооружение, достаточное для приема остатков и растворителей, необходимых для очистных операций.

6.5.4 Освобождение, упомянутое в подпункте 3 настоящего пункта, должно предоставляться правительством принимающей Стороны только судну, выполняющему рейсы в порты или терминалы, находящиеся под юрисдикцией других Сторон Конвенции. Если такое освобождение предоставляется, оно должно быть подтверждено в письменной форме правительством принимающей Стороны.

6.5.5 В случае, если суда, сохраняющие остатки на борту и следующие в порты или к терминалам, находящимся под юрисдикцией других Сторон Конвенции, правительству получающей стороны рекомендуется сообщать следу-

ющему порту захода сведения о судне и остатках груза для информации и соответствующих действий по определению нарушений и обеспечению выполнения Конвенции.

7 Система автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти и оборудование для фильтрации нефти

П.1 пр.16 7.1 Управление сбросом балластной воды из топливных танков

7.1.1 Второе предложение в пункте 1 правила 16 должно толковаться следующим образом:

.1. Любое судно валовой вместимостью 400 рег. тонн и более, но менее 10000 рег. тонн, которое:

.1.1 не принимает водяной балласт в топливных танках, должно оснащаться оборудованием для фильтрации нефти на 15 млн^{-1} с целью управления сбросом из льял машинных помещений;

.1.2 принимает водяной балласт в топливных танках, должно оснащаться оборудованием, требуемым согласно пункту 2 правила 16, для управления сбросом из льял машинных помещений и грязного водяного балласта из топливных танков. Суда, на которых нецелесообразно устанавливать такое оборудование, должны сохранять на борту грязную балластную воду из топливных танков и сбрасывать ее в приемные сооружения.

7.1.2 Вышеупомянутое оборудование должно быть достаточной мощности, с тем чтобы пропустить такое количество стока, которое должно сбрасываться.

П.2 пр.16 7.2 Оборудование для фильтрации нефти

7.2.1 Оборудование для фильтрации нефти, упомянутое в пунктах 1 и 2 правила 16, может включать любую комбинацию сепаратора, фильтра или коалесцирующей приставки, а также отдельную установку, спроектированную для обеспечения стока с содержанием нефти не более 15 млн^{-1} .

П.3(а) пр.16 7.3 Изъятия относительно ограниченных рейсов

7.3.1 Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью, когда это требуется, должно содержать достаточную информацию, для того чтобы государство порта могло определить, соответствует ли судно условиям неприменения требований относительно выражения «ограниченные рейсы, определенные Администрацией». Она может включать список портов, максимальную продолжительность рейса между портами, имеющими приемные сооружения, или аналогичные условия, установленные Администрацией.

П.6. пр.16 7.4 Автоматическое устройство для прекращения сброса на существующих судах, эксплуатировавшихся с оборудованием для фильтрации нефти на 15 млн^{-1} .

7.4.1 Требования установки автоматического устройства для прекращения сброса согласно пункту 2 правила 16 могут не применяться к существующим судам до 6 июля

1998 года, если такие суда оснащены оборудованием для фильтрации нефти на 15 млн⁻¹.

8 Танки для нефтесодержащих осадков

II.1 пр.17 8.1 Вместимость танков для нефтесодержащих осадков

8.1.1 Для оказания содействия Администрациям в определении достаточной вместимости танков для нефтесодержащих осадков в качестве руководства могут использоваться следующие критерии. Эти критерии не следует истолковывать как определяющие количество нефтяных остатков, которые будут производиться механической установкой в течение данного промежутка времени. Вместимость танков для нефтесодержащих осадков, однако, можно рассчитать на основании любых других разумных допущений. Для судна, киль которого заложен или которое находится в подобной стадии постройки на 1 декабря 1990 года или после этой даты, руководство, приведенное в пунктах .4 и .5 ниже, следует использовать вместо руководства, содержащегося в пунктах .1 и .2.

.1 Для судов, которые не перевозят водяной балласт в танках для нефтяного топлива, минимальная вместимость танка для нефтесодержащих осадков (V_1) должна рассчитываться по следующей формуле:

$$V_1 = K_1CD, \quad \text{м}^3,$$

где:

$K_1 = 0,01$ – для судов, на которых тяжелое нефтяное топливо очищается для использования в главном двигателе, или $0,005$ – для судов, использующих дизельное или тяжелое нефтяное топливо, которое до использования не требует очистки,

C – ежедневное потребление нефтяного топлива (метрические тонны),

D – максимальный период рейса между портами, где нефтесодержащие осадки могут сбрасываться на берег (дни). При отсутствии точных данных следует использовать 30 дней.

.2 В случае, когда такие суда оборудованы гомогенизаторами, инсинераторами нефтесодержащих осадков или другими признанными средствами на борту для ограничения нефтесодержащих осадков, минимальная вместимость танка для нефтесодержащих осадков (V_1) должна, вместо вышеприведенной, составлять:

$V_1 = 1 \text{ м}^3$ – для судов валовой вместимостью 400 рег.тонн и более, но менее 4000 рег.тонн и более или 2 м^3 – для судов валовой вместимостью 4000 рег.тонн и более.

.3 Для судов, которые перевозят водяной балласт в танках для нефтяного топлива, наименьшая вместимость танка для нефтесодержащих осадков (V_2) должна рассчитываться по следующей формуле:

$$V_2 = V_1 + K_2B, \quad \text{м}^3,$$

где:

V_1 — вместимость танка для нефтесодержащих осадков, определенная в .1 или .2 выше,

$K_2 = 0,01$ — для танков тяжелого нефтяного топлива или $0,005$ — для танков дизельного топлива,

B — емкость танков для водяного балласта, которые могут также использоваться для нефтяного топлива (метрические тонны).

- .4 Для судов, которые не перевозят водяной балласт в танках для нефтяного топлива, минимальная вместимость танка для нефтесодержащих осадков (V_1) должна рассчитываться по следующей формуле:

$$V_1 = K_1 CD, \quad \text{м}^3,$$

где:

$K_1 = 0,015$ — для судов, на которых тяжелое нефтяное топливо очищается для использования в главном двигателе, или $0,005$ — для судов, использующих дизельное топливо или тяжелое нефтяное топливо, которое до использования не требует очистки,

C — ежедневное потребление нефтяного топлива, м^3

D — максимальный период рейса между портами, где нефтесодержащие осадки могут сбрасываться на берег (дни). При отсутствии точных данных следует принимать 30 дней.

- .5 Для судов, оснащенных гомогенизаторами, инсинераторами нефтесодержащих осадков или другими признанными средствами на борту для ограничения нефтесодержащих осадков, минимальная вместимость танка для нефтесодержащих осадков должна составлять:

- .5.1 50% величины, подсчитанной в соответствии с пунктом .4 выше; или

- .5.2 1 м^3 — для судов валовой вместимостью 400 рег.тонн и более, но менее 4000 рег.тонн, либо 2 м^3 — для судов валовой вместимостью 4000 рег.тонн и более;

в зависимости от того, какая величина больше.

8.1.2 Администрации должны установить, чтобы на судне, киль которого заложен или которое находится в подобной стадии постройки на 1 июля 1990 года или после этой даты, имелись также танки достаточной вместимости для сбора утечки, стока и отработанного масла из силовых установок, которые могут включать танк(и) для нефтесодержащих осадков, упомянутые в пункте 8.1.1 выше. В отношении существующих установок это следует принимать во внимание настолько, насколько это целесообразно и практически выполнимо.

**П.2
пр.17**

8.2 Очистка танков для нефтесодержащих осадков и сброс остатков

8.2.1 Для оказания содействия Администрациям в определении соответствия проекта и конструкции танков для нефтесодержащих осадков в целях облегчения их очистки и сброса остатков в приемные сооружения предусматривается следующее руководство, распространяющееся на суда, киль которых заложен или которые находятся в подобной стадии постройки на 1 июля или 1990 года или после этой даты.

- .1 должны иметься достаточные лазы, с тем чтобы, принимая во внимание внутреннюю конструкцию танков для нефтесодержащих осадков, ко всем частям танка мог иметься доступ для облегчения очистки;
- .2 танки для нефтесодержащих осадков на судах, работающих на тяжелом топливе, которое для использования требует очистки, должны оборудоваться соответствующими системами подогрева или другими подходящими средствами для облегчения перекачки и сброса содержимого танка;
- .3 между отливным трубопроводом и осушительным трубопроводом танка для нефтесодержащих осадков не должно быть соединений, за исключением возможного общего трубопровода, ведущего к стандартному сливному соединению, упомянутому в правиле 19. Однако могут предусматриваться устройства для слива отстоявшейся воды из танков для нефтесодержащих осадков посредством самозакрывающихся клапанов с ручным управлением или аналогичных устройств; и
- .4 танк для нефтесодержащих осадков должен оснащаться насосом, предназначенным для сброса содержимого танка в приемное сооружение. Насос должен быть подходящего типа, производительности и напора с учетом характеристик перекачиваемой жидкости, а также размеров и расположения танка(ов) и общего времени сброса.

**П.3
пр.17**

8.3 Забортное соединение танков для нефтесодержащих осадков

8.3.1 Суда с существующими установками, имеющими проводное соединение танков для нефтесодержащих осадков с забортными сливными отверстиями, не являющимися стандартными сливными соединениями, упомянутыми в правиле 19, могут отвечать требованиям пункта 3 правила 17 путем установки заглушек в этом трубопроводе.

9 Насосы и трубопроводы

**П.2 пр.18
с поправками**

9.1 Устройство трубопроводов для сброса выше ватерлинии

9.1.1 В соответствии с пунктом 2 правила 18 трубопроводы для сброса в море выше ватерлинии должны выводиться:

- .1 либо к судовому сливному выводу, расположенному выше ватерлинии при наибольшей осадке в балласте; либо

.2 к расположенному на миделе судна сливному патрубку с клапаном или к кормовому или носовому устройству для погрузки/выгрузки, расположенному выше верхней палубы, если оно имеется.

9.1.2 Судовой бортовой вывод, упомянутый в 9.1.1.1, должно быть расположено так, чтобы его нижняя кромка не погружалась, когда судно перевозит максимальное количество балласта в своих балластных рейсах, с учетом типа судна и вида перевозок. Сливной вывод для сброса, расположенный выше ватерлинии, признается как соответствующий этому требованию при следующих состояниях судна в балласте:

.1 на нефтяных танкерах, не оборудованных SBT или СВТ, при состоянии в балласте, когда судно перевозит как обычный балласт на отход, так и обычный чистый балласт одновременно;

.2 на нефтяных танкерах, оборудованных SBT или СВТ, при условиях балластировки, когда судно перевозит водяной балласт в танках изолированного балласта или в выделенных для чистого балласта танках вместе с дополнительным балластом в грузовых танках в соответствии с требованием пункта 3 правила 13.

9.1.3 Администрация может признавать устройство трубопроводов, которые подведены к бортовому сливному отверстию, расположенному выше ватерлинии судна в балласте на отход, но не выше ватерлинии, соответствующей наибольшей осадке судна в балласте, если такие устройства были установлены до 1 января 1981 года.

9.1.4 Хотя пункт 2 правила 18 не препятствует использованию устройства, упомянутого в 9.1.1.2, для сброса водяного балласта, признается, что использование этого устройства нежелательно, и настоятельно рекомендуется, чтобы суда были оборудованы либо бортовыми сливными выводами, упомянутыми в 9.1.1.1, либо устройствами для наблюдения за частичным потоком, упомянутыми в пункте 6) е) правила 18.

**П.4(b)
пр.18
с поправ-
ками**

9.2 Трубопровод малого диаметра

9.2.1 Для целей применения пункта 4 б) правила 18 площадь поперечного сечения трубопровода малого диаметра не должна превышать:

.1 10% площади поперечного сечения главной сливной грузовой магистрали — на новых нефтяных танкерах или существующих нефтяных танкерах, которые еще не оборудованы трубопроводом малого диаметра; или

.2 25% площади поперечного сечения главной сливной грузовой магистрали — на существующих нефтяных танкерах, уже оборудованных таким трубопроводом.

(См. пункт 4.4.5 Пересмотренных спецификаций COW, содержащихся в резолюции А.446(XI)).

9.3 Присоединение трубопроводов малого диаметра к клапану приемно-отливного патрубка

9.3.1 Выражение «присоединяется с забортной стороны» в отношении трубопровода малого диаметра для сброса на берег должно толковаться как присоединение к клапанам сливных патрубков на палубе танкера с правого и левого борта ниже по направлению потока груза при выгрузке.

Такое устройство будет позволять перекачивать сток из грузовых магистралей танкера на берег при закрытых клапанах сливных патрубков танкера через те же самые соединения, что и для главных грузовых магистралей (см. схему, приведенную в дополнении 4).

**П.6(е)(ii)
пр.18
с поправками**

9.4 Спецификации для системы частичного потока

9.4.1 Спецификации по конструкции, установке и эксплуатации системы частичного потока для контроля за сбросом за борт, упомянутые в пункте 6 е) ii) правила 18 приведены в дополнении 5.

10 Требования к буровым установкам и другим платформам

**Пр.21
п.3(б)(ii)
ст.2**

10.1 Применение Конвенции МАРПОЛ 73/78

10.1.1 Существует четыре категории сбросов, связанных с эксплуатацией морских платформ, когда они используются для разведки и разработки минеральных ресурсов, а именно:

- .1 стоки с платформ;
- .2 стоки в ходе обработки в море минеральных ресурсов;
- .3 сброс технологической воды; и
- .4 сброс замешенной технологической воды.

Под действие Конвенции МАРПОЛ 73/78 подпадает только сброс стоков с платформ (см. диаграмму в дополнении 6 толкований).

10.1.2 Если нефтяной танкер, упомянутый в едином толковании 4.6.1, используется в качестве плавучей установки для хранения или плавучего сооружения для производства, хранения и выгрузки, его следует рассматривать как «другую платформу» для целей требований к сбросам правила 21.

11 Ограничение размеров танка и аварийная остойчивость

**П.1(б)
пр.22**

11.1 Расчетные повреждения днища

11.1.1 При применении величин повреждения днища в пределах носовой части судна, как это предусмотрено в пункте 1 б) правила 22 для целей расчетов как вылива нефти, так и аварийной остойчивости, крайняя точка протяженности повреждения должна быть на расстоянии 0,3L от носового перпендикуляра по направлению к корме судна.

- Пр.23 11.2 Предполагаемый вылив нефти для комбинированных грузовых судов**
- 11.2.1 Для целей расчетов предполагаемого вылива нефти для комбинированных грузовых судов:
- .1 объем грузового танка должен включать объем люка до верха комингсов люка, безотносительно к конструкции люка, но может не включать объем любого люкового закрытия; и
 - .2 для измерения объема до теоретических линий не должен вычитаться объем внутренних конструкций.
- П.1(б) пр.23 11.3 Расчет предполагаемого вылива нефти**
- 11.3.1 В случае, когда ширина b_i не является постоянной на протяжении длины отдельного бортового танка, для целей оценки предполагаемого вылива нефти O_C и O_S должна использоваться наименьшая величина b_i танка.
- П.1 пр.25 11.4 Эксплуатационная осадка**
- 11.4.1 В отношении выражения «любой эксплуатационной осадке, отражающей фактическую частичную или полную загрузку», требуемая информация должна давать возможность оценивать аварийную остойчивость в таких же или подобных условиях, при которых предполагается эксплуатировать судно.
- П.2 пр.25 11.5 Приемные колодцы**
- 11.5.1 Для целей определения величины предполагаемого повреждения, в соответствии с пунктом 2 правила 25, приемные колодцы могут не учитываться, при условии что они не слишком велики по площади и простираются ниже танка на минимальное расстояние, причем в любом случае их глубина не превышает половины высоты двойного дна.
- 12 Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью**
- П.1 пр.26 12.1 Определение новых судов**
- 12.1.1 Фраза «судов, построенных», упоминаемая в последнем предложении правила 26(1), должна означать «судов, поставленных».
- П.2 пр.26 12.2 Равноценное положение о применении требования в отношении планов чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью**
- 12.2.1 Любая стационарная или плавучая буровая установка или другая морская установка, занятая в разведке, разработке или деятельности, связанной с морской переработкой минеральных ресурсов морского дна, которая имеет план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью, согласованный с прибрежным государством и одобренный в соответствии с процедурами, установленными этим прибрежным государством, должна рассматриваться как соответствующая требованиям правила 26.

ДОПОЛНЕНИЯ К ЕДИНЫМ ТОЛКОВАНИЯМ

ДОПОЛНЕНИЕ 1

Руководство для Администраций относительно рекомендуемых осадок для танкеров с изолированным балластом длиной менее 150 метров

Введение

1 Три формулы приводятся в качестве руководства для Администраций в отношении требований к минимальной осадке для танкеров с изолированным балластом длиной менее 150 метров.

2 Формулы основаны как на теоретических исследованиях, так и на наблюдениях существующей практики на танкерах разной конфигурации, отражающих различные степени значения оголения винта, вибрации, сlemenга, потерь скорости, бортовой качки, швартовых характеристик и других вопросов. Кроме того, включается определенная информация, касающаяся предполагаемого состояния моря.

3 С учетом сущности, лежащей в основе работы, а также меняющегося в широких пределах устройства малых танкеров и особенностей чувствительности каждого судна к ветру и состоянию моря признано, что нет никаких оснований для рекомендации единой формулы.

Предупреждение

4 Необходимо предупредить, что представленная информация должна использоваться как общее руководство для Администраций. В отношении особых эксплуатационных требований к отдельному судну Администрация должна быть убеждена, что танкер имеет достаточные возможности балластировки, обеспечивающие безопасную эксплуатацию. В любом случае остойчивость должна проверяться отдельно.

5 Формула А

- .1 средняя осадка (м) = $0,200 + 0,032L$
- .2 максимальный дифферент = $(0,024 - 6 \times 10^{-5}L)L$

6 Эти данные были получены на основании изучения опыта 26 танкеров длиной от 50 до 150 метров. В некоторых случаях осадки были взяты из записей дифферента и остойчивости и представляют собой условия балластировки на отход. Условия балластировки представляют собой состояние на переходе при погодных условиях до 5 баллов по шкале Бофорта.

7 Формула В

- .1 минимальная осадка носом (м) = $0,700 + 0,0170L$
- .2 минимальная осадка кормой (м) = $2,300 + 0,030L$
или
- .3 минимальная средняя осадка (м) = $1,550 + 0,023L$
- .4 максимальный дифферент = $1,600 + 0,013L$

8 Эти данные получены в результате исследований, основанных на теоретических изысканиях, модельных и полномасштабных испытаниях. Эти формулы базируются на расчетах для состояния моря 6 баллов (международная шкала состояния моря).

9 *Формула С*

.1 минимальная осадка кормой (м) = $2,0000 + 0,0275L$

.2 минимальная осадка кормой (м) = $0,5000 + 0,0225L$

10 Эти данные содержат несколько увеличенные осадки для того, чтобы оказать помощь в предотвращении оголения винта и слеминга более длинных судов.

ДОПОЛНЕНИЕ 2

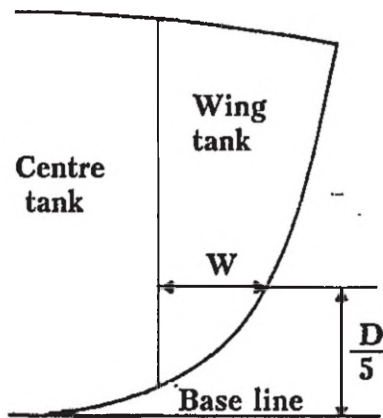
Временная рекомендация для единого толкования правила 13Е

1 Пункт 4 правила 13Е Приложения I к Конвенции МАРПОЛ 73/78 в отношении ширины бортовых танков как минимум 2 метра или $B/15$ в отношении танков в оконечностях судна, где не существует поддающаяся определению скуловая часть, должен толковаться, как изложено ниже. Не существует трудностей в измерении танков в параллельной средней части корпуса судна, где скуловая часть четко определена. Правило не объясняет, как должны проводиться измерения.

2 Минимальная ширина бортовых танков должна измеряться на высоте $D/5$ над основной линией, обеспечивая разумный уровень, выше которого должна применяться ширина 2 метра как защита на случай столкновения в соответствии с предположением, что во всех случаях $D/5$ находится выше верхнего закругления скулы в средней части судна (см. рис.1). Минимальная высота танков двойного дна должна измеряться в вертикальной плоскости, измеряемой на высоте $D/5$ внутрь от пересечения наружной обшивки с горизонтальной линией $D/5$ над основной линией (см. рис.2).

3 Величина RA_c для бортового танка, который не имеет минимальную ширину 2 метра на протяжении его длины, будет равна нулю; не принимается в расчет та часть танка, в которой минимальная ширина превышает 2 метра. Не принимается в расчет при оценке RA_s любой танк двойного дна, часть которого не отвечает требованиям минимальной высоты на любом участке его длины. Если, однако, проектируемые размеры дна грузового танка, расположенного над двойным дном, полностью лежат в пределах района танка двойного дна или отсека, который отвечает требованиям минимальной высоты, и при условии, что боковые переборки, ограничивающие грузовой танк выше, являются вертикальными или имеют наклон не более чем 45° от вертикальной плоскости, может приниматься в расчет часть танка двойного дна, определяемая проекцией дна грузового танка. Для аналогичных случаев, когда бортовые танки выше двойного дна являются танками изолированного балласта или пустыми отсеками, это также может приниматься в расчет. Это не будет, однако, препятствовать в перечисленных выше случаях принятию в расчет значения RA_s в первом случае и значения RA_c во втором случае, где соответствующая вертикальная или горизонтальная проекция отвечают требованиям к минимальным расстояниям, предписанным в пункте 4 правила 13Е.

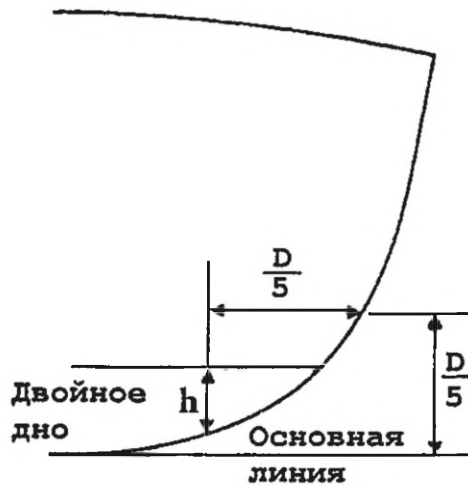
4 Проецируемые размеры должны использоваться, как показано в примерах на рис. 3-8. На рис. 7 и 8 показаны измерения высоты для расчета значения RA_c для танков двойного дна с наклонным настилом двойного дна. На рис. 9 и 10 показаны случаи, в которых должны учитываться при расчете значения RA_s часть танка двойного дна или танк двойного дна полностью.



Вид в разрезе

Рис.1. Измерение минимальной ширины бортового балластного танка в оконечностях судна

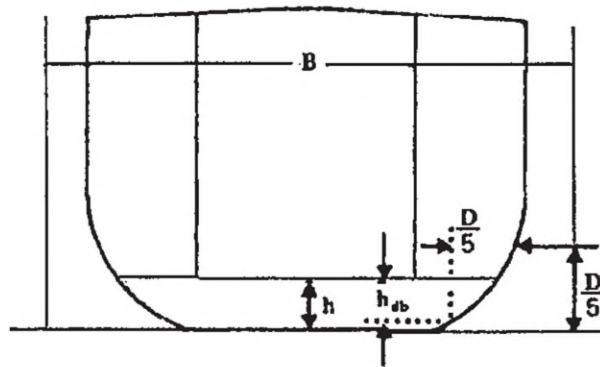
W должно быть по меньшей мере 2 метра вдоль всей длины танка, используемого в расчете PA_c .



Вид в разрезе

Рис.2. Измерение минимальной высоты танка двойного дна в оконечностях судна

h должна быть по меньшей мере 2 метра или $B/15$, в зависимости от того, что меньше, вдоль всей длины танка, используемого в расчете PA_s .



Вид в разрезе

Рис.3. Расчет PA_c и PA_s для танка двойного дна в районе миделя

Если h_{db} по меньшей мере 2 метра или $B/15$, в зависимости от того, что меньше, вдоль всей длины танка,

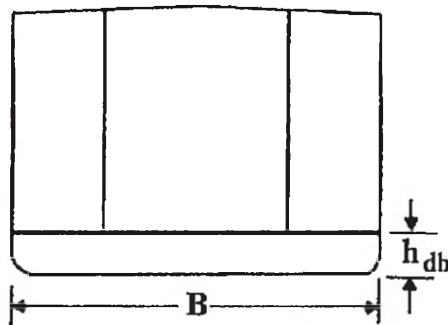
$$PA_c = h_{db} \times \text{длину танка двойного дна} \times 2$$

$$PA_s = B \times \text{длину танка двойного дна}$$

Если h_{db} менее чем 2 метра или $B/15$, в зависимости от того, что меньше,

$$PA_c = h_{db} \times \text{длину танка двойного дна} \times 2$$

$$PA_s = 0$$



Вид в разрезе

Рис.4. Расчет PA_c и PA_s для танка двойного дна в оконечностях судна

Если h_{db} по меньшей мере 2 метра или $B/15$, в зависимости от того, что меньше, вдоль всей длины танка,

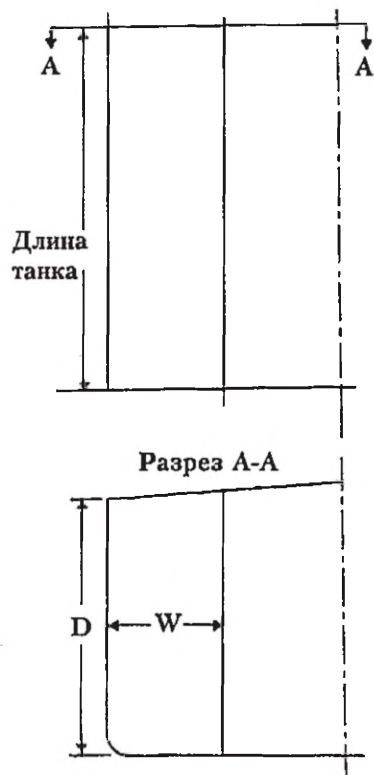
$$PA_c = h \times \text{длину танка двойного дна} \times 2$$

$$PA_s = B \times \text{длину танка двойного дна}$$

Если h_{db} менее чем 2 метра или $B/15$, в зависимости от того, что меньше,

$$PA_c = h \times \text{длину танка двойного дна} \times 2$$

$$PA_s = 0$$

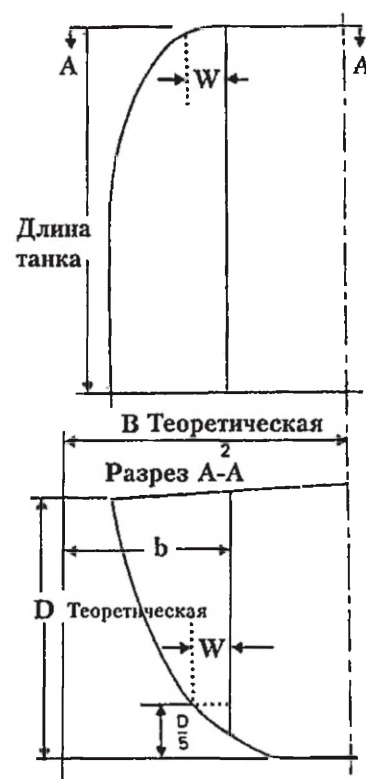


Вид в плане

Рис.5 – Расчет PA_c и PA_s для бортового танка в районе миделя

Если $W \geq 2$ метра или более,
 $PA_c = D \times \text{длина танка} \times 2^*$
 $PA_s = W \times \text{длина танка} \times 2^*$

Если W менее чем 2 метра,
 $PA_c = 0$
 $PA_s = W \times \text{длина танка} \times 2^*$



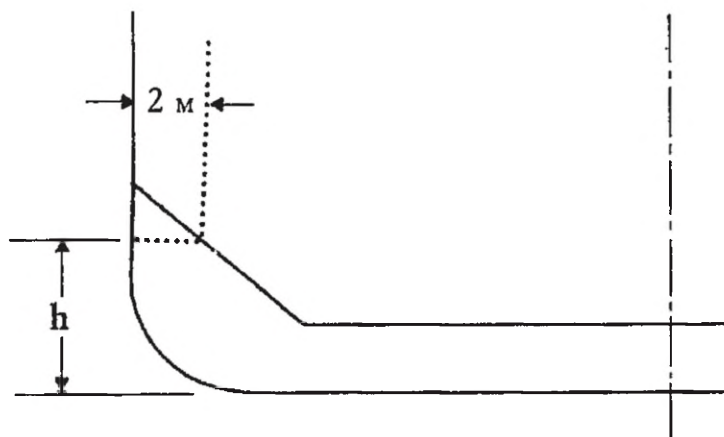
Вид в плане при $D/5$

Рис.6 – Расчет PA_c и PA_s для бортового танка в оконечности судна

Если $W \geq 2$ метра или более,
 $PA_c = D \times \text{длина танка} \times 2^*$
 $PA_s = b \times \text{длина танка} \times 2^*$

Если W менее чем 2 метра,
 $PA_c = 0$
 $PA_s = b \times \text{длина танка} \times 2^*$

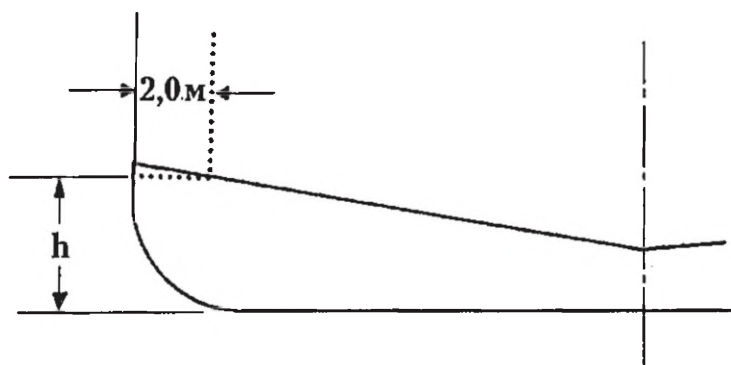
* Включен левый и правый борт.



Вид в разрезе

Рис.7. Измерение h для расчета PA_c для танков двойного дна с наклонным настилом двойного дна (1)

$$PA_c = h \times \text{длину танка двойного дна} \times 2^*$$



Вид в разрезе

Рис.8. Измерение h для расчета PA_c для танков двойного дна с наклонным настилом двойного дна (2)

$$PA_c = h \times \text{длину танка двойного дна} \times 2^*$$

* Включает левый и правый борт.

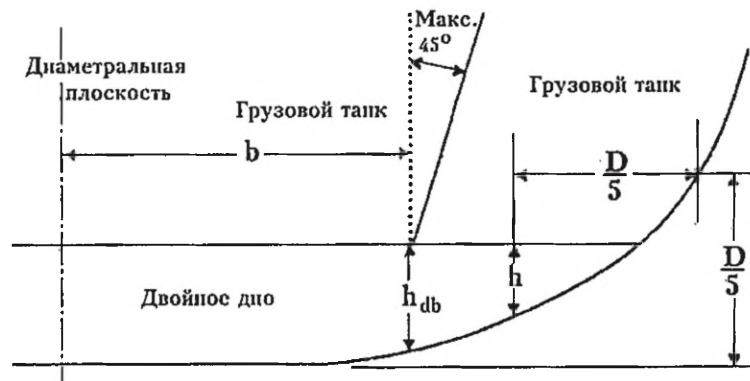


Рис.9. Расчет PA_s для танка двойного дна без четко обозначенного закругления скулы — когда бортовой танк является грузовым танком

Если h менее чем 2 метра или $B/15$, в зависимости от того, что меньше, в любом месте на протяжении длины танка, но h_{db} по меньшей мере 2 метра или $B/15$, в зависимости от того, что меньше, вдоль всей длины танка в пределах ширины, равной $2b$, то:

$$PA_s = 2b \times \text{длина грузового танка}$$

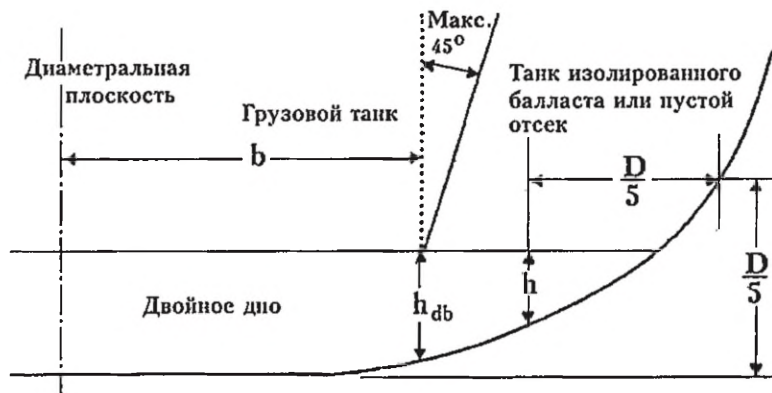


Рис.10. Расчет PA_s для танка двойного дна без четко обозначенного закругления скулы — когда бортовой танк является танком изолированного балласта или пустым отсеком

Если h менее чем 2 метра или $B/15$, в зависимости от того, что меньше, в любом месте на протяжении длины танка, но h_{db} по меньшей мере 2 метра или $B/15$, в зависимости от того, что меньше, вдоль всей длины танка в пределах ширины, равной $2b$, то:

$$PA_s = B \times \text{длина грузового танка}$$

ДОПОЛНЕНИЕ 3

Эквивалентные положения для перевозки нефти на танкерах-химовозах

1 По смыслу пункта 4 правила 1 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ 73/78 предписывается, что в случае, когда груз, подпадающий под положения Приложения I к Конвенции МАРПОЛ 73/78, перевозится в грузовом отсеке танкера-химовоза, то должны применяться соответствующие требования Приложения I к Конвенции МАРПОЛ 73/78. В целях применения таких требований в случаях, когда практически невыполнимо соответствие требованиям пунктов 2 и 3 b) правила 15, танкер-химовоз при перевозке нефти должен, в соответствии с правилом 3 Приложения I, отвечать следующим эквивалентным положениям.

2 Танкер-химовоз должен иметь действительное свидетельство о пригодности, выданное в соответствии с положением Кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом.

3 В районе расположения грузового танка танкер-химовоз должен оснащаться следующим:

- .1 оборудованием для нефтеводяной сепарации, способным обеспечивать содержание нефти в стоке менее чем 100млн^{-1} , в соответствии с требованиями пункта 6 правила 16, которое продемонстрировало пригодность для всего ряда продуктов Приложения I и с минимальной производительностью, указанной в таблице ниже:

Дедвейт, тонны	Производительность сепарационного оборудования, $\text{м}^3/\text{ч}$
Менее чем 2000	5
2000 и более, но менее чем 5000	7,5
5000 и более, но менее чем 10000	10
10000 и более	дедвейт/1000

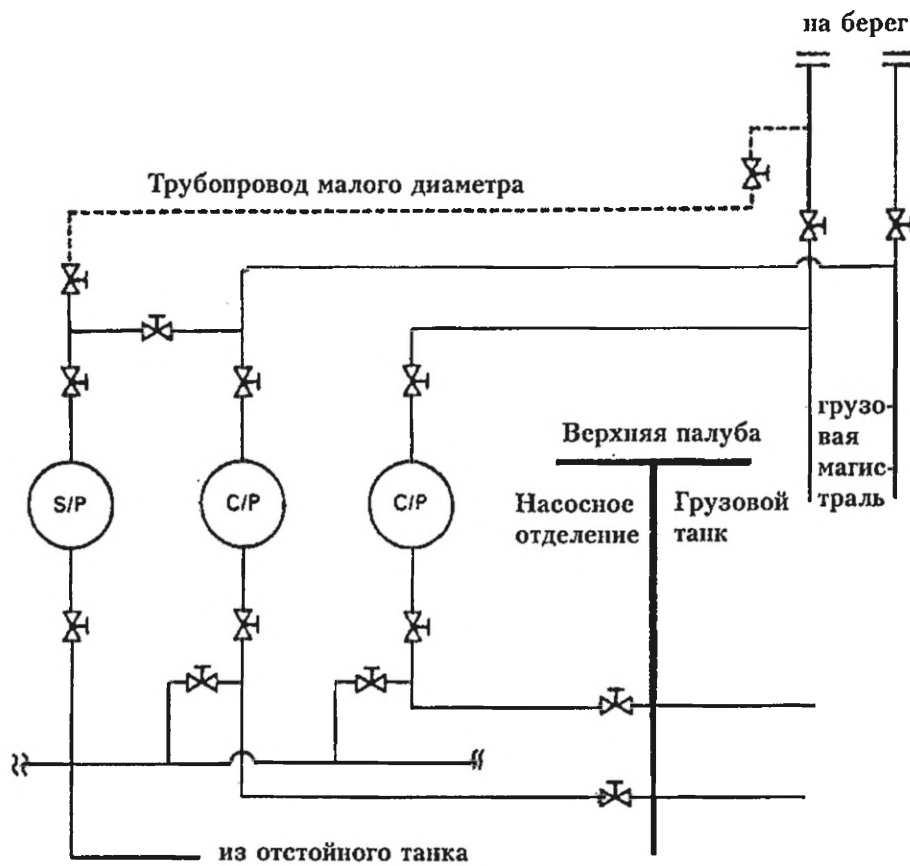
- .2 постоянно установленным перекачивающим насосом для сброса за борт стока, содержащего нефть, через оборудование для нефтеводяной сепарации мощностью, не превышающей мощности сепарационного оборудования;
- .3 сборным танком достаточной вместимости для содержания отсепарированной нефти со средствами сброса этой нефти в приемные сооружения. Вместимость сборного танка должна быть по меньшей мере равна общему количеству остатков, сохраняющихся в грузовых танках после выгрузки, которая определяется по методу, предписанному в дополнении А к Стандартам на методы и устройства для сброса вредных жидких веществ; и
- .4 сборным танком для промывочных вод. Любой грузовой танк может быть определен как сборный танк.

4 Оборудование, упомянутое в пункте 3.1, должно быть одобренного типа в соответствии с условиями, определенными резолюцией А.393(X).

5 Сливное отверстие для сброса за борт стока от оборудования для нефтеводяной сепарации должно располагаться выше ватерлинии в состояниях наибольшей загрузки.

ДОПОЛНЕНИЕ 4

Соединение трубопровода малого диаметра с клапаном сливного патрубка



ДОПОЛНЕНИЕ 5

Технические требования к конструкции, установке и эксплуатации системы частичного потока для управления сбросами за борт

1 Цель

1.1 Цель настоящих технических требований состоит в том, чтобы дать специальные критерии конструкции, а также требования к установке и эксплуатации системы частичного потока, упомянутой в пункте 6 е) правила 18 Приложения I к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней (МАРПОЛ 73/78).

2 Применение

2.1 Существующие нефтяные танкера могут, в соответствии с пунктом 6 е) правила 18 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ 73/78, сбрасывать грязный водяной балласт и загрязненную нефтью воду из районов грузовых танков ниже ватерлинии при условии, что часть потока проходит через постоянный трубопровод к легкодоступному месту на верхней палубе или выше, где он может визуально наблюдаться во время проведения операции сброса и при условии, что устройства отвечают требованиям, установленным Администрацией, которые должны, по меньшей мере, включать все положения настоящих технических требований.

2.2 Концепция частичного потока основана на том принципе, что наблюдение контрольной части потока забортного стока равноценно наблюдению всего потока. В настоящих технических требованиях приводятся подробные данные по конструкции, установке и эксплуатации системы частичного потока.

3 Общие положения

3.1 Система частичного потока должна быть установлена так, чтобы она могла эффективно обеспечивать наглядную демонстрацию контрольной пробы забортного стока при всех обычных условиях эксплуатации.

3.2 Система частичного потока является во многих отношениях похожей на систему отбора проб для системы автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти, но должна иметь отдельный от такой системы насос и трубопроводы или объединенные равноценные устройства, приемлемые для Администрации.

3.3 Наблюдение за частичным потоком должно производиться из защищенного и легкодоступного места на верхней палубе или выше, одобренного Администрацией (например, из входа в насосное отделение). Должна быть налажена связь между местом наблюдения за частичным потоком и постом управления сбросом.

3.4 Пробы должны отбираться из подходящих участков трубопровода для сброса за борт и подводиться к устройству для наблюдения за частичным потоком по стационарной трубопроводной системе.

3.5 Система частичного потока должна включать следующие компоненты:

- .1 пробоотборники;
- .2 трубопроводную систему для отбора проб воды;

- .3 питательный(ые) насос(ы) для проб;
 - .4 устройства для наблюдения за частичным потоком;
 - .5 устройства для сброса проб;
- и, с учетом диаметра трубопровода для отбора проб,
- .6 промывочное устройство.

3.6 Система частичного потока должна соответствовать применимым требованиям безопасности.

4 Устройство системы

4.1 Точки отбора проб

4.1.1 Расположение точек отбора проб:

- .1 Точки отбора проб должны быть расположены так, чтобы могли быть получены соответствующие образцы потока, сбрасываемого через сливные отверстия ниже ватерлинии, используемые для эксплуатационных сбросов.
- .2 Точки отбора проб должны, насколько это практически возможно, быть расположены в секциях трубопровода, где обычно отмечается турбулентный поток.
- .3 Точки отбора проб должны, насколько это практически возможно, быть устроены в легкодоступном месте на вертикальных участках трубопровода для сброса.

4.1.2 Пробоотборники:

- .1 Пробоотборники должны быть устроены так, чтобы вдаваться внутрь трубы на расстояние около одной четверти диаметра трубопровода.
- .2 Пробоотборники должны быть закреплены так, чтобы их можно было легко снимать для чистки.
- .3 Система частичного потока должна иметь запорный клапан, установленный рядом с каждым пробоотборником, за исключением того, что, если пробоотборник устанавливается в грузовой магистрали, в трубопроводе для отбора проб должны быть установлены последовательно два запорных клапана.
- .4 Пробоотборники должны быть из коррозионностойкого и нефтестойкого материала, достаточно прочными, надлежащим образом присоединенными и закрепленными.
- .5 Пробоотборники должны иметь форму, которая не подвержена засорению загрязняющими частицами и которая не должна вызывать высокое гидродинамическое давление на конце пробоотборника. На рис. 1 дается пример одной из удобных форм пробоотборника.
- .6 Пробоотборники должны иметь тот же самый номинальный диаметр отверстия, что и трубопровод для отбора проб.

4.2 Трубопровод для отбора проб

- .1 Трубопровод для отбора проб должен быть проложен как можно прямее между точками для отбора проб и устройством для наблюдения за частичным потоком. Необходимо избегать крутых изгибов и карманов, где могут накапливаться отстоявшаяся нефть или осадки.

- .2 Трубопровод для отбора проб должен быть проложен так, чтобы образцы воды подавались к устройству для наблюдения за частичным потоком в течение 20 секунд. Скорость потока в трубопроводе должна быть не менее чем 2 метра в секунду.
 - .3 Диаметр трубопровода должен быть не менее чем 40 миллиметров, если не предусмотрено стационарное промывочное устройство, и должен быть не менее чем 25 миллиметров, если установлено устройство промывки под давлением, как подробно излагается в пункте 4.4.
 - .4 Трубопровод для отбора проб должен быть из коррозионно-стойкого и нефтестойкого материала, достаточно прочным, надлежащим образом присоединенным и закрепленным.
 - .5 Там, где установлены несколько точек для отбора проб, трубопровод должен подсоединяться к клапанной коробке со всасывающей стороны питательного насоса для отбора проб.
- 4.3 *Питательный насос для отбора проб*
- .1 Мощность питательного насоса для отбора проб должна быть достаточной, чтобы скорость потока пробы воды соответствовала требованиям 4.2.2.
- 4.4 *Промывочное устройство*
- .1 Если диаметр трубопровода для отбора проб менее чем 40 миллиметров, то должно устанавливаться постоянное соединение с нагнетательной трубопроводной системой морской или пресной воды для промывки системы отбора проб.
- 4.5 *Устройство для наблюдения за частичным потоком*
- .1 Устройство для наблюдения за частичным потоком должно состоять из демонстрационной камеры, снабженной смотровым стеклом. Камера должна быть такого размера, чтобы позволять ясно видеть свободнопадающий поток пробы воды на протяжении по меньшей мере 200 миллиметров. Администрация может одобрить равноценные устройства.
 - .2 Устройство для наблюдения за частичным потоком должно включать клапаны и трубопровод для того, чтобы позволять части контрольного потока проходить через демонстрационную камеру в виде ламинарного потока для наблюдения в камере.
 - .3 Устройство для наблюдения за частичным потоком должно быть спроектировано так, чтобы его можно было легко открывать и прочищать.
 - .4 Внутренняя поверхность демонстрационной камеры должна быть белого цвета за исключением задней стенки, которая должна быть окрашена так, чтобы облегчать наблюдение любых изменений качества пробы воды.
 - .5 Нижняя часть демонстрационной камеры должна быть по форме похожей на воронку для сбора пробы воды.
 - .6 Должен быть предусмотрен пробоотборный кран для взятия в любой момент образца воды с целью его проверки независимо от демонстрационной камеры.

- .7 Устройство для наблюдения за частичным потоком должно быть достаточно освещенным для облегчения визуального наблюдения за пробой воды.

4.6 Устройство для сброса проб

- .1 Проба воды, выходящая из демонстрационной камеры, должна сбрасываться в море или в отстойный танк через стационарный трубопровод достаточного диаметра.

5 Эксплуатация

5.1 Когда производится сброс грязного водяного балласта или другой загрязненной нефтью воды из района грузовых танков через сливное отверстие, расположенное ниже ватерлинии, система частичного потока должна обеспечивать отбор проб воды в любое время из соответствующего сливного отверстия.

5.2 За пробами воды следует наблюдать особенно в течение тех фаз операции сброса, когда существует наибольшая возможность случаев загрязнения нефтью. Сброс должен быть прекращен всякий раз, когда становятся видны какие-либо следы нефти в потоке и когда прибор для измерения содержания нефти показывает, что содержание нефти превышает допустимые пределы.

5.3 В тех системах, которые оборудованы промывочными устройствами, трубопровод для отбора проб должен промываться после того, как обнаружено загрязнение, и, кроме того, рекомендуется промывать трубопровод для отбора проб после каждого периода использования.

5.4 В судовых инструкциях по ведению грузовых и балластных операций, а также, где это применимо, в инструкциях по эксплуатации систем мойки сырой нефтью или танков, выделенных для чистого балласта, дается ясное описание использования системы частичного потока в сочетании с процедурами сброса балласта и опорожнения отстойного танка.

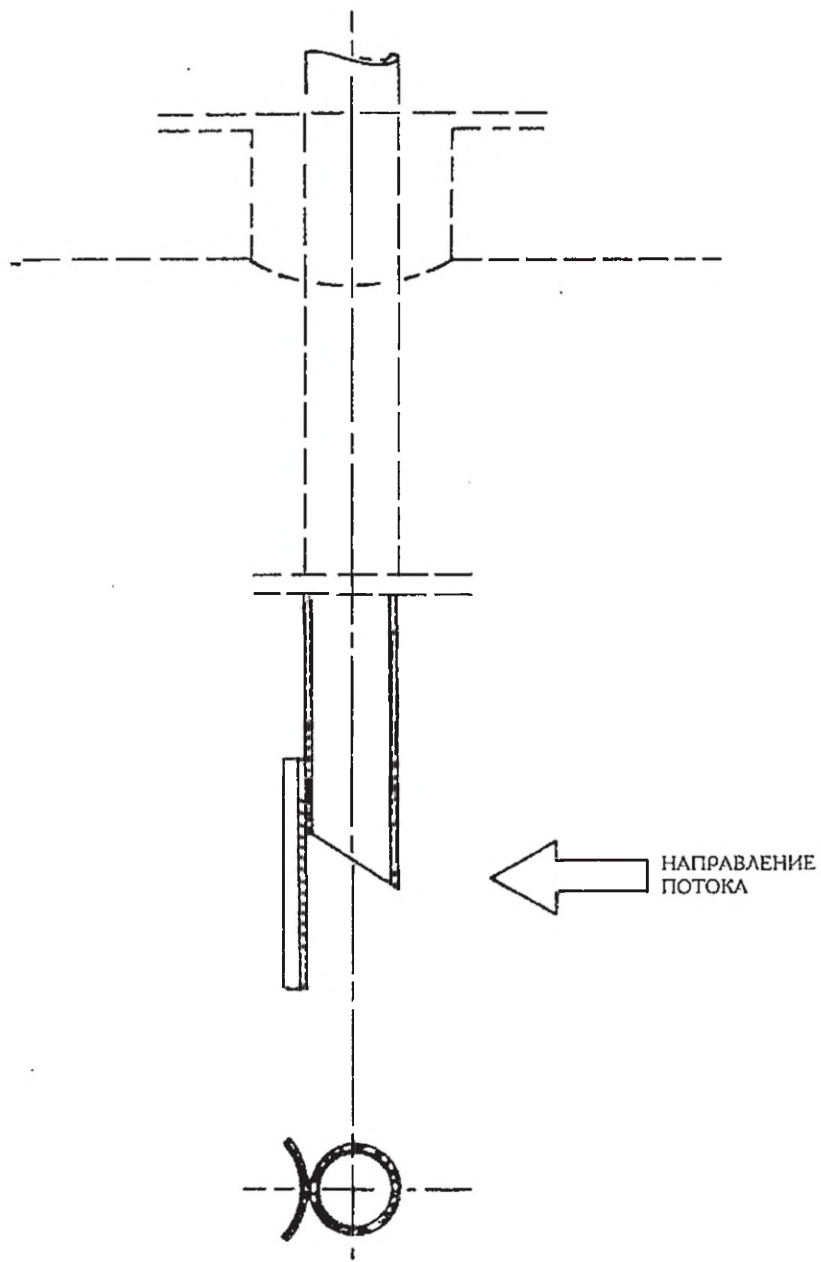
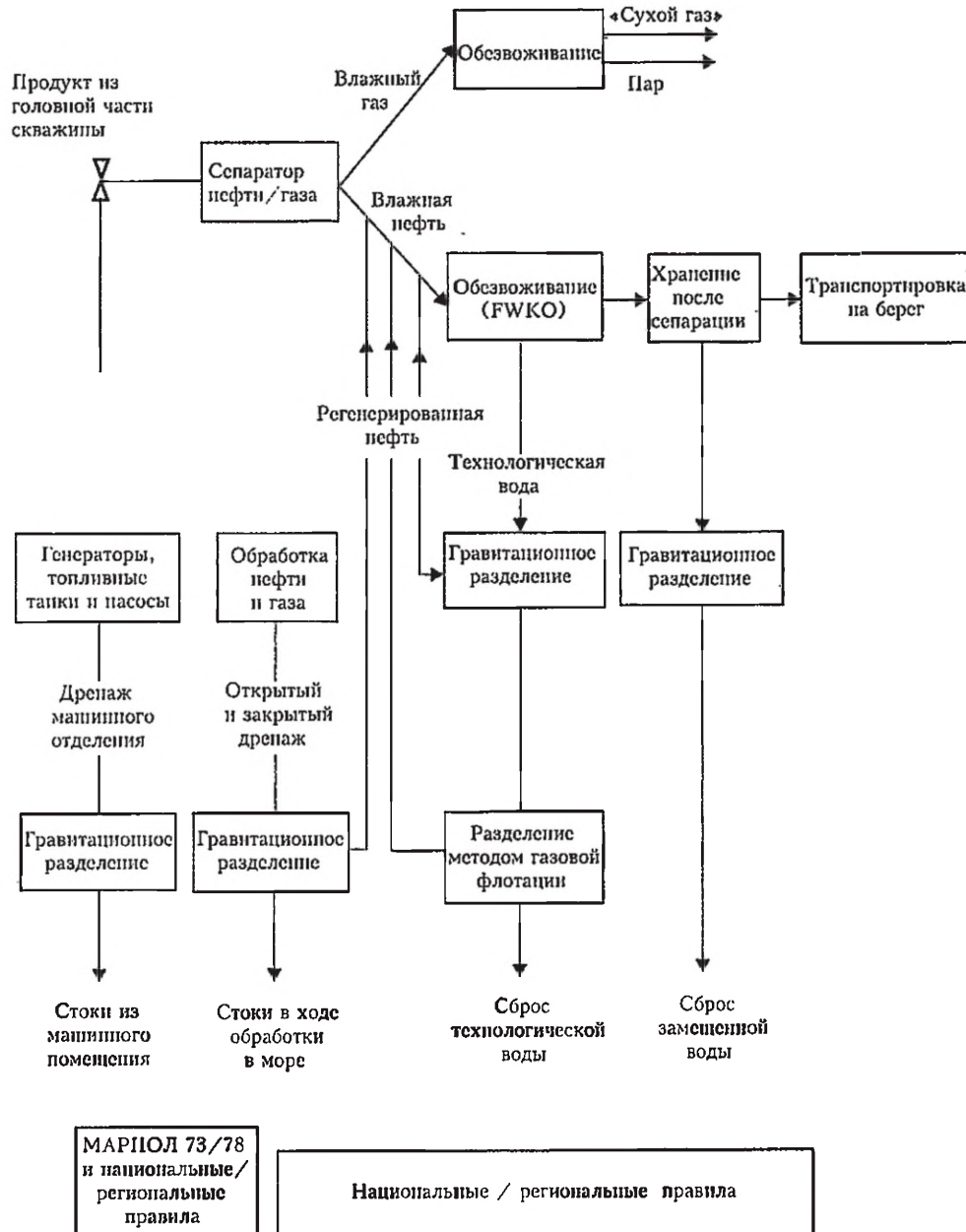


Рис. 1. Пробоотборник для системы наблюдения за частичным потоком

ДОПОЛНЕНИЕ 6

Сбросы с морских платформ



**РУКОВОДСТВО ПО ОДОБРЕНИЮ АЛЬТЕРНАТИВНЫХ
КОНСТРУКТИВНЫХ ИЛИ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ МЕТОДОВ,
ПРЕДЛАГАЕМЫХ В ПУНКТЕ 7 ПРАВИЛА 13G
ПРИЛОЖЕНИЯ 1 К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ 73/78**

(Одобрено резолюцией МЕРС 64(36) 22 ноября 1994 г.)

- 1 Основные положения
 - 2 Применение
 - 3 Эксплуатационные требования
 - 4 Критерии повреждения и вылива
 - 5 Методология расчета предполагаемого вылива нефти
 - 5.1 Расчетные повреждения
 - 5.2 Расчет вылива при повреждении борта
 - 5.3 Расчет вылива при повреждении днища
 - 5.4 Расчет общего вылива при повреждении борта или днища
 - 6 Методы уменьшения вылива
 - 7 Наставление по эксплуатации
 - 8 Подтверждение в Свидетельстве IOPP/Добавлении к нему
- Дополнение Методы, приемлемые в качестве альтернатив согласно пункту 7 правила 13G Приложения 1 к Конвенции МАРПОЛ 73/78

Справочные данные

1 Пункт 4 правила 13G Приложения 1 к МАРПОЛ 73/78 устанавливает требования, применяемые к существующим танкерам дедвейтом 20000 тонн и более для перевозки сырой нефти и к танкерам дедвейтом 30000 тонн и более для перевозки нефтепродуктов, с целью уменьшения аварийного вылива нефти в случае столкновения или посадки на мель. Пункт 7 правила 13G разрешает допускать, в качестве альтернативы, другие конструктивные или эксплуатационные методы при условии, что такие альтернативы обеспечивают по меньшей мере такой же уровень защиты от загрязнения нефтью в случае столкновения или посадки на мель и одобрены Администрацией на основании руководств, разработанных Организацией.

Содержащиеся в настоящем приложении руководство устанавливает критерии, посредством которых следует определять приемлемость альтернативных методов. Методы, одобренные МЕРС во время разработки руководства, подробно изложены в Дополнении.

Другие альтернативные методы могут быть одобрены МЕРС после рассмотрения их характеристик с точки зрения предотвращения загрязнения и обеспечения безопасности. Предложение об одобрении нового или пересмотренного метода должно быть представлено Администрацией и содержать технические и эксплуатационные требования и оценку любых аспектов безопасности.

Применение

2 Настоящее руководство применяется к танкерам дедвейтом 20000 тонн и более для перевозки сырой нефти и к танкерам дедвейтом 30000 тонн и более для перевозки нефтепродуктов, для которых не требуется соответствия правилу 13F и которые не отвечают положениям подпункта «с» пункта 1 правила 13G.

Эксплуатационные требования

3 Требуемая минимальная защита от аварийного вылива нефти регулируется пунктом 4 правила 13G, которое устанавливает, что танкера, к которым применяется правило 13G, должны иметь бортовые танки или отсеки двойного дна, не используемые для перевозки нефти и отвечающие содержащимся в пункте 4 правила 13E требованиям к ширине и высоте, покрывающей по меньшей мере 30 процентов L_t на полную высоту судна по каждому борту или по меньшей мере 30 процентов проекции площади днищевой обшивки в пределах длины L_t , где L_t соответствует указанной в пункте 2 правила 13E. Эквивалентные конструктивные или эксплуатационные методы, допускаемые пунктом 7 правила 13G, должны обеспечивать по меньшей мере такой же уровень защиты от загрязнения нефтью в случае столкновения или посадки на мель. Эквивалентность должна определяться путем расчетов в соответствии с пунктами 4 и 5 ниже.

Критерии повреждения и вылива

4 Вылив нефти следует рассчитывать для случаев повреждения, указанных в подпункте 5.1 настоящего руководства. Предполагаемый вылив следует рассчитывать для условий, указанных в подпунктах 4.1, 4.2 и 4.3 ниже, и в соответствии с процедурами, определенными в подпунктах 5.2, 5.3 и 5.4. Рассчитанные таким образом случаи предполагаемого вылива нефти, разделенные на объем груза, перевозимого судном в его первоначальной конфигурации, и выраженные в процентах, представляют собой число эквивалентного разлива нефти (число ЭРН) для судна в каждом из условий, подробно указанных в подпунктах 4.1, 4.2 и 4.3.

4.1 Число ЭРН следует рассчитывать для существующего судна, причем судно должно быть загружено до максимальной назначенной грузовой марки с нулевым дифферентом и с грузом, имеющим одинаковую плотность, которая позволяет производить заполнение всех грузовых танков на 98 процентов полной загрузки. Этот расчет устанавливает базисное число ЭРН, а также номинальную плотность нефтяного груза, которые следует применять в расчетах, требуемых подпунктами 4.2 и 4.3.

4.2 Второе число ЭРН следует рассчитывать для судна, бортовые танки которого не используются для перевозки груза, как указано в пункте 4 правила 13G.

4.3 Третье число ЭРН следует рассчитывать для выбранного альтернативного метода, и оно не должно превышать числа ЭРН, рассчитанного в соответствии с подпунктом 4.2, и, кроме того, должно составлять не более 85 процентов числа ЭРН, рассчитанного в соответствии с подпунктом 4.1.

4.4 Топливные танки, расположенные в пределах грузовой зоны, следует рассматривать как танки с нефтяным грузом для целей расчета чисел ЭРН.

Методология расчета предполагаемого вылива нефти

5 Методологию, подробно изложенную в настоящем пункте, следует использовать для расчета числа *эквивалентного разлива нефти*, требуемого пунктом 4.

5.1 Расчетные повреждения

Указанные ниже расчетные повреждения следует применять ко всем нефтяным танкерам при расчете числа *эквивалентного разлива нефти*.

5.1.1 Повреждение борта

Продольная протяженность	$l_c = 1/3L^{2/3}$ или 14,5 м, в зависимости от того, что меньше
Поперечная протяженность	$t_c = V/5$ или 11,5 м, в зависимости от того, что меньше
Вертикальная протяженность	V_c – от основной линии вверх без ограничения

5.1.2 Повреждение днища

Продольная протяженность	$l_s = 0,2L$
Поперечная протяженность	$b_s = V/6$ или 10 м, в зависимости от того, что меньше, но не менее 5 м
Вертикальная протяженность от основной линии	$V_s = V/15$

5.2 Расчет вылива при повреждении борта

Расчет вылива в результате повреждения борта должен производиться следующим образом:

Длина, в метрах, между передней и задней оконечностями грузовых танков	L_t , м
Длина танка номер «i»	l_i , м
Расстояние от наружной обшивки корпуса до границы танка	s_i , м
Объем груза в танке номер «i»	V_i , м ³
Продольная протяженность повреждения борта в соответствии с подпунктом 5.1.1	l_s , м
Поперечная протяженность повреждения в соответствии с подпунктом 5.1.1	t_c , м
Предполагаемое равномерное продольное распределение повреждения	
Коэффициент вероятности повреждения танка номер «i» ввиду повреждения борта	

$$q_{ci} = (l - s_i / t_c) \cdot \frac{(l_i + l_c)}{(L_t + l_c)}$$

величина $(l - s_i/t_c)$ должна быть ≥ 0

Общий предполагаемый вылив при повреждении борта

$$Q_c = \sum q_{ci} \cdot V_i$$

Этот метод расчета соответствующим образом учитывает любое количество и любые размеры бортовых балластных танков. Он также учитывает влияние размера грузовых танков. Кроме того, принимается опасность повреждения продольной переборки и вылива из центральных танков.

5.3 Расчет вылива при повреждении днища

Расчет вылива в результате повреждения днища должен производиться следующим образом:

Длина, в метрах, между передней и задней оконечностями грузовых танков	L_t , м
Ширина грузовой зоны	B_t , м
Длина танка номер «i»	l_i , м
Ширина танка номер «i»	b_i , м
Высота двойного дна	h_i , м
Объем груза в танке номер «i»	V_i , м ³
Продольная протяженность повреждения днища в соответствии с подпунктом 5.1.2	l_s , м
Поперечная протяженность повреждения днища в соответствии с подпунктом 5.1.2	b_s , м
Вертикальная протяженность повреждения днища в соответствии с подпунктом 5.1.2	v_s , м
Коэффициент вероятности повреждения танка номер «i» ввиду повреждения днища	

$$q_{si} = (1 - h_i / v_s) \cdot \frac{(l_i + l_s)(b_i + b_s)}{(L_t + l_s)(B_t + B_s)}$$

величина $(1 - h_i/v_s)$ должна быть ≥ 0

Номинальная плотность груза в соответствии с пунктом 4	ρ_c , т/м ³
Плотность морской воды (обычно 1,025)	ρ_s , т/м ³
Осадка в полном грузу	d , м
Высота столба груза над днищем грузового танка	h_c , м
Наибольшее нормальное избыточное давление в системе инертного газа (обычно 0,05 бара)	Δp , бар
Коэффициент, учитывающий промежуточные потери, волнение и прилив	1,1
Стандартное ускорение силы тяжести	$g = 9,81$ м/с ²
Коэффициент вылива ввиду гидростатического избыточного давления в танке номер «i»	

$$q_{hi} = 1 - \frac{(\rho_s (d - h_i) g - 100 \Delta p)}{1,1 \rho_c h_c g}$$

величина q_{hi} должна быть ≥ 0

Вылив из танка номер «i»

$$Q_{si} = q_{si} q_{hi} V_i$$

Общий предполагаемый вылив при повреждении днища

$$Q_s = \sum q_{si} q_{hi} V_i$$

В случае, если судно имеет двойное дно, может предприниматься, что рассчитанный вылив из танков, расположенных выше такого двойного дна, на 50% меньше общей вместимости поврежденных междудонных танков, но ни в коем случае он не может быть уменьшен более чем на 50% рассчитанного вылива из поврежденных танков.

Расчет общего вылива при повреждении борта или днища

5.4 Общий предполагаемый вылив должен быть получен путем сложения величин вылива, рассчитанных согласно подпунктам 5.2 и 5.3 выше, следующим образом:

$$Q_{\text{общ}} = 0.4 Q_c + 0.6 Q_s$$

Методы уменьшения вылива

6 Альтернативные методы уменьшения вылива, допускаемые согласно пункту 7 правила 13G, могут включать один метод или сочетание методов, обеспечивающих защиту в случае столкновения или посадки на мель, либо то и другое. Методы одобренные МЕРС, указаны в Дополнении.

Организация может допускать другие методы. Приемлемость таких методов, помимо их соответствия приведенным в пунктах 4 и 5 критериям вылива, должна оцениваться в каждом конкретном случае с общих точек зрения эксплуатации и безопасности. В частности, любой такой метод:

не должен подвергать танкер недопустимым напряжениям в неповрежденном состоянии и не должен приводить к увеличению случайного повреждения корпуса;

не должен создавать недопустимой дополнительной опасности пожара или взрыва.

Наставление по эксплуатации

7 Капитан должен иметь инструкции по эксплуатации, одобренные Администрацией, в которых должны быть четко указаны условия эксплуатации, требуемые для соблюдения настоящего руководства. Эти инструкции могут содержаться в отдельном наставлении или могут быть включены в существующие судовые наставления. В этих инструкциях должны указываться одобренные условия загрузки, включая условия неполной загрузки, а также включая любую балластировку, используемую для обеспечения этих условий. Кроме того, они должны содержать информацию об использовании системы инертного газа, а также соответствующую информацию о дифференце, напряжениях и остойчивости.

Подтверждение в Свидетельства IOPP/Добавлении к нему

8 Свидетельство IOPP/Дополнение к нему должно подтверждаться с указанием конструктивных или эксплуатационных методов, одобренных в соответствии с пунктом 7 правила 13G, а также одобренных инструкций по эксплуатации.

ДОПОЛНЕНИЕ

Методы, приемлемые в качестве альтернатив согласно пункту 7 правила 13G Приложения I к Конвенции МАРПОЛ 73/78

Настоящее дополнение содержит подробные требования к методам, допускаемым МЕРС в качестве альтернатив положениям пункта 7 правила 13G Приложения I к Конвенции МАРПОЛ 73/78. На момент разработки настоящего дополнение содержит лишь один альтернативный метод.

Требования к применению погрузки с соблюдением гидростатического равновесия в грузовых танках

Погрузка с соблюдением гидростатического равновесия основана на том принципе, что гидростатическое давление столба нефтяного груза на днище грузового танка плюс избыточное давление инертного газа в незаполненном пространстве остается равным гидростатическому давлению внешнего водяного столба или меньшим, чем это давление, тем самым уменьшая вылив нефти при повреждении днища.

Максимальный уровень груза в каждом танке, загружаемом согласно этому критерию, должен, таким образом, удовлетворять следующему уравнению:

$$h_c \rho_c g + 100 \Delta P \leq (d - h_i) \rho_s g$$

где:

h_c — максимально допустимый уровень груза в каждом танке измеренный от днища грузового танка, м

ρ_c — плотность груза, т/м³

d — соответствующая осадка судна, м

h_i — высота днища танка над килем, м

ΔP — наибольшее нормальное избыточное давление в системе инертного газа (обычно 0,05 бара), бары

ρ_s — плотность морской воды, т/м³

g — стандартное ускорение силы тяжести ($g = 9,81 \text{ м/с}^2$)

Балласт может перевозиться в танках изолированного балласта для повышения осадки до большей величины. Это может использоваться для обеспечения приема большого количества груза в грузовые танки в пределах критерия гидростатического равновесия и в пределах назначенной грузовой марки.

Устройства и процедуры для применения метода гидростатического равновесия должны быть одобрены Администрацией. Одобрение должно основываться на спецификациях и документации системы, а также включать:

1. выполненные расчеты для подтверждения, может ли возникнуть резонанс между естественным периодом продольного размещения жидкого груза и естественным периодом килевой качки судна, а также между естественным периодом бортовой качки судна в одобренных условиях загрузки и в любых грузовых танках. В этом контексте фраза «может ли возникнуть резонанс» означает, что естественный период продольного перемещения нефтяного груза находится в пределах от 60 до 130 процентов естественного периода килевой качки судна и/или естественный период поперечного перемещения груза находится в пределах от 80 до 120 процентов естественного периода бортовой качки судна. Если между перемещением судна и перемещением жидкого груза может возникнуть резонанс, следует оценивать давление от ударов перемещаемого груза, вызываемое таким резонансом, и подтверждать, что существующая конструкция обладает достаточной прочностью, чтобы удерживать оцененное давление от ударов перемещаемого груза; и
2. расчеты остойчивости в неповрежденном и поврежденном состояниях, включая влияние свободной поверхности. Расчеты остойчивости в поврежденном состоянии, однако, требуются только для судов, определенных в пункте 6 правила 1.

Если требование об уменьшении аварийного вылива может быть выполнено путем применения погрузки с соблюдением гидростатического равновесия к ограниченному числу танков, бортовые танки должны учитываться в первую очередь, тем самым обеспечивая также определенное уменьшение вылива в результате повреждения борта и сводя к минимуму удары при перемещении груза в частично заполненных центральных танках.

При эксплуатации в режиме погрузки или выгрузки в нескольких портах с использованием метода погрузки с соблюдением гидростатического равновесия, танки, покрывающие по меньшей мере 30% борта по длине грузовой секции, должны оставаться пустыми до последнего пункта загрузки или должны разгружаться в первом пункте разгрузки.

Копии заверенных отчетов о замерах незаполненных пространств грузовых танков должны храниться на борту судна в четкой форме в течение по меньшей мере трех лет.

**ТЕКСТЫ СОГЛАСОВАННЫХ ЕДИНЫХ ТОЛКОВАНИЙ
ПРИЛОЖЕНИЯ II К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ 73/78**

(Если это не оговорено специально, правила, упоминаемые в тексте, являются правилами Приложения II)

1 Определения

П. 12 **1.1 Переоборудование и модификация судов, построенных**
пр. 1 **до 1 июля 1986 года**

1.1.1 Нефтяной танкер или танкер-химовоз, которому ранее не было разрешено перевозить опасные химические грузы, но который изменяется для перевозки этих грузов, должен рассматриваться как переоборудованное судно. Опасные грузы определены в главе VI Кодекса по химовозам (КХ) и главе 17 Международного кодекса по химовозам (МКХ).

1.1.2 Последнее предложение в пункте 12 правила 1 должно применяться только к модификациям нефтяных танкеров и танкеров-химовозов, а выражение «модификация», относящееся к ним, должно в общем означать те изменения, которые являются необходимыми для соответствия Приложению II, и включает установку усовершенствованных зачистных систем и устройств для сброса ниже ватерлинии, но не включает значительных структурных изменений, таких, которые могут быть необходимы для соответствия требованиям по типу судна.

2 Применение

Пп. 5 и 6 **2.1 Равноценные замены для газовозов**
пр. 2

2.1.1 В отношении газовозов, перевозящих вещества Приложения II, перечисленные в Кодексе по газовозам, равноценные замены могут быть разрешены в соответствии с условиями пункта 5 правила 2 по требованиям к постройке и оборудованию, содержащимся в правилах 5, 5А и 13, в случае если газовоз отвечает всем следующим требованиям:

- .1 имеет на борту Свидетельство о пригодности, в соответствии с Кодексом по газовозам, для судов, перевозящих сжиженные газы наливом;
- .2 имеет на борту Международное свидетельство о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом (Свидетельство ВЖВ);
- .3 оборудован системами изолированного балласта;
- .4 оборудован погруженными насосами и устройствами, сокращающими до минимума количество остатков груза, сохраняющихся после сброса, в такой степени, чтобы Администрация, основываясь на конструкции, была удовлетворена, что требования по зачистке, содержащиеся в пункте 2 б) или 4 б)

правила 5А, выполняются безотносительно к ограничивающей дате и что остатки груза могут быть удалены в атмосферу через одобренные вентиляционные устройства;

- .5 имеет на борту Руководство по методам и устройствам, одобренное Администрацией. Это Руководство должно обеспечивать исключение любого эксплуатационного смешивания остатков груза и воды, а также отсутствие после вентиляции остатков груза;
- .6 имеет в Свидетельстве ВЖВ разрешение перевозить только те вредные жидкие вещества Приложения II, которые перечислены в Кодексе по газовозам.

При обеспечении такой равноценной замены извещение, требуемое пунктом 6 правила 2, не является необходимым.

2А Классификация веществ

П. 4 пр. 3 2А.1 В тех случаях, когда вещество, которое не включено в дополнение II или III к Конвенции МАРПОЛ 73/78, предлагается для перевозки наливом, должна быть установлена временная категория в соответствии со следующей процедурой*:

- .1 правительство Государства-участника Конвенции МАРПОЛ 73/78, из которого отгружается или в котором производится вещество, должно свериться с циркулярами МЕРС, с тем чтобы определить, была ли веществу присвоена Организацией категория или было ли оно временно оценено другим Государством-участником Конвенции МАРПОЛ 73/78;
- .2 если в циркулярах информация отсутствует, правительство Стороны должно связаться с Организацией**, с тем чтобы узнать, было ли вещество уже временно оценено Организацией или другим правительством Стороны Конвенции МАРПОЛ 73/78. В последнем случае должны быть получены подробные сведения, и, если правительство Стороны удовлетворено, оно может принять временную оценку;

* При проведении оценки веществ необходимо установить минимальные требования к перевозке не только для целей Приложения II, но также в целях безопасности. В связи с этим необходимо уделить должное внимание «Критериям оценки опасности химических веществ, перевозимых наливом», одобренным КБМ на его сорок второй сессии (Приложение 3 к Кодексу КХ издания 1985 года; они также включены в Кодексы КХ и МКХ издания 1986 года).

** Запрос должен быть направлен по адресу: The Director, MED, IMO, 4 Albert Embankment, London SE1 7SR, United Kingdom; тел.: +44 71 735 7611, телекс: 23588 IMOLDN G, телефакс: + 44 71 587 3210; и должен включать почтовый адрес лица, делающего запрос, номера телекса и телефакса. Последние, если они имеются, ускорят ответ

- .3 в случае отсутствия предыдущей временной оценки или в случае, если правительство Стороны не удовлетворено предыдущей временной оценкой, правительство Стороны, из которой отгружается или в которой производится вещество, должно провести временную оценку в соответствии с приложенным руководством;^{*}
- .4 правительство Стороны должно уведомить правительство государства, в порту которого будет получен груз, и правительство государства флага о своей оценке, а также передать информацию, которая представляет собой основу ее оценки с точки зрения опасности загрязнения и безопасности судна, или уведомить их о временной оценке, зарегистрированной в Организации, с помощью наиболее эффективных и быстрых средств;
- .5 в случае несогласия предпочтение должно быть отдано наиболее строгим условиям;
- .6 в случае отсутствия предварительного или окончательного ответа на уведомление от любой другой заинтересованной Стороны в течение 14 дней со дня его отправки должна считаться принятой временная оценка, выполненная правительством Стороны, из которой отгружается или в которой производится вещество;
- .7 Организация должна быть уведомлена о временной оценке, проведенной в соответствии с пунктом 4 правила 3 (т.е. в течение 90 дней, но, предпочтительно, — как можно скорее), а также должна получить подробные сведения о такой оценке;
- .8 Организация должна разослать информацию по ее получении посредством циркуляра МЕРС и представить временные оценки подкомитету по перевозке химических грузов наливом для рассмотрения. Организация должна также вести регистрацию всех таких веществ и их временных оценок до того времени, пока вещества не будут официально включены в перечни Приложения II, а также в Кодексы МКХ и КХ; и
- .9 Организация должна направить в ГЕЗАМП всю полученную информацию с целью официальной оценки опасности и последующей классификации и установления минимальных требований к перевозке подкомитетом по перевозке химических грузов наливом с целью официального внесения поправок в Приложение II к Конвенции МАРПОЛ 73/78 и в Кодексы МКХ и КХ.

* Руководство по временной оценке жидких веществ, предлагаемых для перевозки наливом, заменено Руководством по временной оценке жидкостей, перевозимых наливом.

2А.2 В том случае, когда такие временно оцененные вещества подразделяются на категории А, В, С или D, ведомости поправок к судовому Свидетельству о пригодности или к Международному свидетельству о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом только в случаях веществ категории D, а также к судовому Руководству по методам и устройствам должны выдаваться Администрацией перед выходом судна в море, таким образом разрешая их перевозку. Такое разрешение на перевозку вещества может иметь форму телекса или равноценного документа, который должен храниться с судовым Свидетельством о пригодности и Руководством по методам и устройствам до тех пор, пока вещество не будет принято в качестве поправки к Кодексам МКХ/КХ. Затем должны официально изменяться Свидетельство и Руководство по методам и устройствам.

2А.3 В случаях, когда необходимо временно оценить смеси, состоящие только из загрязнителей и содержащие вещества, для которых Организация определила категорию загрязнителя или временную категорию загрязнителя и для которых Организация определила тип судна или временное требование к типу судна, может применяться следующая процедура вместо подпункта .4, .5 и .6 пункта 2А.1:

- .1 смеси требуется классифицировать только правительству Стороны, перевозящей или производящей смесь, с помощью процедуры расчета, описанной в разделе 5 Руководства по временной оценке жидкостей, перевозимых наливом;
- .2 смеси могут содержать до 3 процентов неоцененных компонентов, которые могут быть оценены правительством Стороны, перевозящей или производящей смесь;
- .3 смесь может содержать компоненты, которые оценены как имеющие опасность («S» в колонке D главы 17 МКХ), или которые были бы включены в код до тех пор, пока не установлено, что при разбавлении их в смеси они не будут представлять опасности для судна. Для целей данного параграфа, смеси, удовлетворяющие этим характеристикам, считаются смесями, имеющими только категорию загрязнителя.
- .4 правительство Стороны должно уведомить правительство государства, в порту которого груз будет получен, и правительство государства флага об оценке; и
- .5 правительство Стороны может уполномочить изготовителя выполнить оценку (номер п.о.с., соответствующее перевозочное наименование, вязкость и точка плавления) от его имени. В этом случае обязательство информировать государства флага и получающие страны о выполненной оценке возлагается на уполномоченного изготовителя. Изготовитель должен также информировать уполномочившее правительство о проведенной оценке вместе с подробными сведениями по оценке. Изготовитель должен информировать ИМО, если об этом просит правительство перевозящей или производящей страны. По просьбе, изготовитель должен предо-

ставить правительству государства флага или принимающего государства полные подробные сведения о смеси. Уведомление о проводимой изготовителем оценке должно сопровождаться письмом о разрешении, свидетельствующим, что изготовитель действует по указанию и от имени правительства Стороны.

2A.4 Независимо от положений 2A.2, если судно признано пригодным для перевозки веществ п.о.с. (не указано конкретно), в отношении которых временно оценены категория и тип судна, внесения поправки к судовому Свидетельству о пригодности или к судовому Руководству по методам и устройствам не требуется.

3 Сброс остатков

Пр. 5 3.1 В пути

3.1.1 Термин «в пути» означает, что судно находится в море и держит курс или курсы, которые, насколько это практически осуществимо для навигационных целей, позволят, чтобы любой сброс был распространен в морском районе, настолько обширном, насколько это разумно осуществимо.

4 Насосы, трубопроводы и система выгрузки груза

Пп. 6 b) iv) и 7 е) пр. 5А 4.1 Соответствующие действия в случае предоставления освобождения

4.1.1 В отношении термина «соответствующее действие, если таковое потребуется» любая Сторона Конвенции, имеющая возражения против предоставления другой Стороной подробных сведений об освобождении, должна сообщить об этом возражении Организации а также Стороне, предоставившей освобождение в течение одного года после рассылки Организацией Сторонам подробных сведений об освобождении.

5 Приемные сооружения

п. 1 b) пр.7 5.1 Приемные сооружения в ремонтных портах

5.1.1 Настоящее правило означает, что ремонтные порты, производящие ремонт танкеров-химовозов, должны обеспечиваться сооружениями, достаточными для приема остатков и смесей, содержащих вредные жидкие вещества, которые сохраняются для сброса с перевозящих их судов, в результате применения настоящего Приложения.

Пп.5 а) i) 5А Меры контроля и 7 а) i) пр.8

5A.1 Слова «выгруженное вещество отнесено в стандартах, разработанных Организацией, к веществам, образующим остатки в количестве, превышающем максимальное количество, которое может быть сброшено в море» в подпунктах 5 а) i) и 7 а) i) правила 8 относятся к высоковязким или застывающим веществам, определенным в пунктах 1.3.7 и 1.3.9 Стандартов на методы и устройства.

- 6 Освидетельствование и оформление свидетельств**
- П.1 с) и d) пр.10 6.1 Промежуточные и ежегодные освидетельствования судов, которым не требуется иметь на борту Свидетельство ВЖВ**
- 6.1.1 Применимость пунктов 1 с) и 1 d) правила 10 и/или соответствующих требований Кодексов МКХ и КХ в соответствии с правилом 12А к судам, которым не требуется иметь на борту Международное свидетельство о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом в силу правила 11, должна определяться Администрацией.
- 6А.1 Требования по сведению к минимуму аварийного загрязнения**
- П.4 пр.13 6А.1.1 Суда, не являющиеся судами-химовозами**
- Для целей пункта 4 правила 13 Приложения II к Конвенции МАРПОЛ 73/78 Организация разработала руководство по морским судам обеспечения и судам, осуществляющим сбросы в море. Для целей этого правила Кодексы МКХ и КХ, применимые к танкерам-химовозам, являются надлежащим руководством, на основании которого Администрациям следует устанавливать меры в отношении судов, не являющихся танкерами-химовозами, морских судов обеспечения и судов, занятых в операциях по сбросу, перевозящих наливом вредные жидкие вещества категории А, В или С.
- 7 Нефтеподобные вещества**
- Пр.14 7.1 Перечень нефтеподобных веществ**
- Вещества категории С**
- | | |
|----------------------|---|
| Авиационные алкилаты | Метилциклогексан |
| Циклогептан | 2-Метил-1-пентен |
| Циклогексан | Нонан (все изомеры) |
| Циклопентан | Октан (все изомеры) |
| р-Цимол | Олефинов, смеси (C ₅ -C ₇) |
| Диэтилбензол | Пентан (все изомеры) |
| Дипентен | Пентен (все изомеры) |
| Этилбензол | 1-Фенил-1-ксилилэтан |
| Этилциклогексан | Пропилендимер |
| Гептен (все изомеры) | Тетрагидронафталин |
| Гексан (все изомеры) | Толуол |
| Гексен (все изомеры) | Ксилолы |
| Изопропилциклогексан | |
- Вещества категории D**
- Алкил (C₉-C₁₇) бензолы
 Диизопропилнафталин
 Додекан (все изомеры)

Для каждого из вышеуказанных веществ соответствие критерию нефтеподобного вещества 7.2.1.4, приведенному ниже, должно быть выражено в отношении конкретного установленного прибора для определения содержания нефти.

7.2 Критерии выбора

7.2.1 Следующие критерии определяют нефтеподобное вредное жидкое вещество категорий С или D:

- .1 массовая плотность вещества (удельный вес) менее 1,0 при 20°C;
- .2 растворимость вещества в морской воде при 20°C менее 0,1%;
- .3 вещество является углеводородом;
- .4 вещество может быть зарегистрировано прибором для определения содержания нефти, требуемым правилом 15 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ 73/78;*;
- .5 в случае веществ категории С тип судна, как это определено в Кодексе по химовозам или Международном кодексе химовозов, является типом 3;
- .6 вещество не подпадает под действие Кодекса или Международного кодекса химовозов в целях безопасности, как это указано в главах VI и 17 Кодексов соответственно.

П. с) пр.14 7.3 Расчет аварийной остойчивости

7.3.1 Новое судно длиной 150 метров или более в соответствии с Приложением I должно считаться соответствующим требованиям пункта с) правила 14 в случае, если доказано соответствие правилу 25 Приложения I.

* Одобрив систему автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти для целей настоящего правила, Администрация должна обеспечить с помощью испытаний, чтобы система могла регистрировать концентрации каждого нефтеподобного вещества в соответствии с Рекомендацией по международным техническим требованиям к эксплуатационным характеристикам и испытаниям оборудования для сепарации нефтесодержащих смесей и приборов для определения содержания нефти, принятой Организацией резолюцией А.393(X), или Пересмотренным руководством и техническими требованиями по системам автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти для нефтяных танкеров, резолюция А.586(14). Если при переходе с нефтяных продуктов на нефтеподобные жидкие вещества необходимо подрегулировать прибор, должна быть представлена информация о подрегулировке, и Администрация должна одобрить специальные эксплуатационные методы, обеспечивающие точное измерение сбросов нефтеподобных вредных веществ. При подрегулировке прибора для определения содержания нефти в Журнале нефтяных операций должна быть сделана запись.

II. d) пр.14 7.4 **Применимость положения о неприменении, в соответствии с пунктом 5 правила 15 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ 73/78, к нефтяным танкерам, перевозящим нефтеподобные вещества, указанные в Приложении II**

7.4.1 Поскольку правило 14 Приложения II применяется к нефтяным танкерам, определение которым дано в Приложении I и которым разрешено перевозить нефтеподобные вещества и сбрасывать их в соответствии с положениями Приложения I, любое разрешение о неприменении, предоставленное таким нефтяным танкерам в отношении требования об установке системы автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти, касается требований, содержащихся в правиле 14 d) Приложения II. Следует отметить, однако, что при рассмотрении вопроса о выдаче разрешения о неприменении в соответствии с положениями Приложения I Администрации следует установить, что имеются достаточные приемные сооружения для приема остатков и смесей в портах или на терминалах погрузки, в которые заходит танкер, и что сооружения также пригодны для обработки и окончательного удаления принятых нефтеподобных веществ.

**СТАНДАРТЫ НА МЕТОДЫ И УСТРОЙСТВА
ДЛЯ СБРОСА ВРЕДНЫХ ЖИДКИХ ВЕЩЕСТВ
(ТРЕБУЕМЫЕ ПРИЛОЖЕНИЕМ II
К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ 73/78 С ПОПРАВКАМИ)**

ПРЕАМБУЛА

1 Приложение II к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней (МАРПОЛ-73/78), с дальнейшими поправками, сделанными Организацией (далее именуемое «Приложение II»), предусматривает, в частности, необходимость управления эксплуатационными сбросами вредных жидких веществ, перевозимых на судах наливом. Здесь *эксплуатационными сбросами* называются сбросы вредных жидких веществ или воды, загрязненной этими веществами, которые являются результатом промывки грузовых танков и трубопроводов, слива балласта из непромытых грузовых танков и сброса льяльных вод из отделения грузовых насосов.

2 Приложение II запрещает сброс в море вредных жидких веществ, за исключением случаев, когда сброс производится в соответствии с установленными условиями. Эти условия различаются в зависимости от степени опасности, которую представляет вредное жидкое вещество для морской среды. По степени опасности вредные жидкие вещества делятся на четыре категории: А, В, С и D.

3 Правило 5 Приложения II устанавливает условия, при которых может иметь место сброс остатков веществ категорий А, В, С и D. Эти условия, которые не приводятся в настоящем документе, включают такие параметры, как максимальное количество, которое может быть сброшено в море, скорость судна, расстояние до ближайшего берега, глубина воды, максимальная концентрация вещества в кильватерной струе судна и степень разбавления вещества до его сброса в море.

4 Для некоторых морских районов, именуемых «особыми районами», применяются более жесткие критерии сброса.

5 Стандарты на методы и устройства, требуемые Приложением II (далее именуемые «Стандарты»), разработаны во исполнение резолюции 13 Международной конференции по предотвращению загрязнения моря 1973 года и в соответствии с правилами 5, 5А и 8 Приложения II. Стандарты представляют собой единую основу, которой следует руководствоваться Сторонам Конвенции МАРПОЛ 73/78 при одобрении методов и устройств конкретного судна для сброса вредных жидких веществ.

6 Стандарты вступили в силу 6 апреля 1987 года, на дату вступления в действие Приложения II, и применяются ко всем судам, перевозящим вредные жидкие вещества наливом.

7 В Стандартах не повторяются требования Приложения II. Для обеспечения выполнения Приложения II необходимо рассматривать совместно требования Приложения II и требования настоящих Стандартов.

8 Требования Приложения II по сбросу и выдаче свидетельств истолковываются как требования иметь на каждом судне одобренное Администрацией Руководство по методам и устройствам. Руководство должно содержать сведения, установленные настоящими Стандартами и требованиями Приложения II. Соответствие методам и устройствам, указанным в Руководстве для судна, обеспечит удовлетворение требований Приложения II по сбросу.

9 Правило 5А Приложения II требует, чтобы эффективность системы выкачки груза из танка, в котором разрешено перевозить вещества категорий В или С, проверялась в соответствии со Стандартами, разработанными Организацией. Метод проведения испытаний изложен в Стандартах. Определенная путем испытаний эффективность зачистки принимается в дальнейшем как эффективность зачистки, достигаемая при разгрузке танка в соответствии с установленным методом.

10 Наличие «блеска» в результате сброса некоторых веществ категорий В, С и D не должно рассматриваться как противоречие принципам Приложения II при условии, что сброс производится в соответствии с настоящими Стандартами.

11 В настоящих Стандартах термин «сброс» употребляется для обозначения сброса остатков или смесей воды с остатками либо в море, либо в приемные сооружения, а термин «выгрузка» — для обозначения выгрузки груза в портах, терминалах или на причалы грузополучателя.

ГЛАВА I

Введение

1.1 Назначение

Целью настоящих Стандартов является обеспечение единых международных принципов одобрения методов и устройств, с помощью которых суда, перевозящие вредные жидкие вещества наливом, могут удовлетворять положениям Приложения II по сбросу. На основе настоящих Стандартов Администрация должна одобрять методы и устройства, необходимые для выдачи судну Международного свидетельства о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом или Свидетельства о пригодности для перевозки опасных химических веществ наливом или Международного свидетельства о пригодности для перевозки опасных химических веществ наливом. Методы и устройства для конкретного судна должны быть изложены в одобренном Руководстве по методам и устройствам (далее именуемом «Руководство»), используемом на судне. Стандарты не предназначены для использования их судовым экипажем.

1.2 Применение

1.2.1 Настоящие Стандарты применяются ко всем судам, перевозящим наливом вредные жидкие вещества категорий А, В, С и D, включая и те, что временно оценены в качестве таковых.

1.2.2 Стандарты разработаны с целью обеспечения выполнения критериев сброса вредных жидких веществ, указанных в правилах 5 и 8. Для веществ категории А Стандарты устанавливают технологию предварительной мойки, которая может быть применена вместо измерения концентрации стока из танка, из которого сбрасывается промывочная вода, содержащая вещество категории А. Для веществ категорий В и С Стандарты устанавливают методы и устройства, обеспечивающие соблюдение требований по максимальному количеству остатков, которое может быть сброшено из каждого танка, и максимально допустимой концентрации в кильватерной струе судна. Для веществ категорий В и С Стандарты устанавливают методы и устройства, позволяющие оценить соответствие требованиям правила 5А. Для веществ категорий А, В, С и D Стандарты устанавливают методы вентиляции, применяемые для удаления остатков из грузовых танков. Технология предварительной мойки, изложенная в приложении В к Стандартам, дает возможность Администрациям одобрять метод предварительной мойки, упомянутый в пункте 6 b) i) правила 5А.

1.2.3 Настоящие Стандарты не охватывают способы и средства, с помощью которых Администрация обеспечивает выполнение одобренных для судна методов и устройств; они не охватывают также подробных сведений о конструкции или об используемых материалах.

1.2.4 Правило 13 требует, в частности, чтобы танкера-химовозы, перевозящие вредные жидкие вещества категорий А, В или С, удовлетворяли Международному кодексу постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом* (далее именуемому «МКХ») или Кодексу постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом* (далее именуемому «КХ») со всеми поправками, которые могут быть внесены в дальнейшем. Поэтому конструкция, материалы и оборудование, примененные во исполнение требований Приложения II и настоящих Стандартов, должны удовлетворять требованиям МКХ или КХ в отношении танкеров-химовозов, на которых разрешена перевозка веществ категорий А, В или С, в соответствии со Свидетельством о пригодности, выданным согласно существующему Кодексу.

1.3 Определения

1.3.1 *Новое судно* означает судно, построенное 1 июля 1986 года или после этой даты.

1.3.2 *Существующее судно* означает судно, не являющееся новым судном.

1.3.3 *Остаток* означает любое вредное жидкое вещество, которое остается для последующего удаления.

1.3.4 *Смесь остаток/вода* означает остаток, к которому добавлена с любой целью вода (например, очистка танка, балластировка, льяльные воды).

1.3.5 *Смешивающийся* означает растворимый в воде в любой пропорции при температуре промывной воды.

1.3.6 *Присоединенный трубопровод* означает трубопровод от приемного хrapка в грузовом танке до берегового соединения, используемый для выгрузки груза, и включает все судовые трубопроводы, насосы и фильтры, которые не отделены запорами от грузовой магистрали.

1.3.7 *Застывающее вещество* означает вредное жидкое вещество, которое во время выгрузки находится при температуре:

- .1 менее чем на 5°C выше его температуры плавления — для веществ с температурой плавления ниже 15°C; или
- .2 менее чем на 10°C выше его температуры плавления — для веществ с температурой плавления 15°C и выше.

1.3.8 *Незастывающее вещество* означает вредное жидкое вещество, не являющееся застывающим веществом.

1.3.9 *Высоковязкое вещество* означает:

- .1 для веществ категории А и В и для веществ категории С в особых районах — вещество вязкостью 25 мПа.с или более при температуре выгрузки; и

* МКХ и КХ, включающие изменения, затрагивающие аспекты загрязнения моря, были приняты Комитетом по защите морской среды Организации резолюциями МЕРС.19(22) и МЕРС.20(22) соответственно 5 декабря 1985 года.

- .2 для веществ категории С за пределами особых районов – вещество с вязкостью 60 мПа.с и более при температуре выгрузки.

1.3.10 *Маловязкое вещество* означает вредное жидкое вещество, не являющееся высоковязким веществом.

1.3.11 *Правило* означает правило Приложения II к Конвенции МАРПОЛ 73/78.

1.4 Эквиваленты

1.4.1 К настоящим Стандартам также применимы положения об эквивалентах пунктов 5 и 6 правила 2.

1.5 Выдача Свидетельства

1.5.1 Перед выдачей соответствующего Свидетельства, упомянутого в пункте 1.1, Администрация должна проверить и, если найдет удовлетворительным, одобрить:

- .1 Руководство по выполнению Приложения II и настоящих Стандартов;
- .2 оборудование и устройства, предусмотренные для выполнения требований настоящих Стандартов.

1.5.2 В соответствующем Свидетельстве, выданном судну, Администрацией дается ссылка на одобренное Руководство.

1.6 Ответственность капитана

1.6.1 Капитан судна должен обеспечить, чтобы не производилось никаких сбросов в море остатков груза или смесей воды с остатками, содержащих вещества категорий А, В, С и D, если такие сбросы производятся не в полном соответствии с эксплуатационными методами, изложенными в Руководстве, и если не применяются устройства, требуемые Руководством и необходимые для выполнения таких сбросов.

1.7 Вопросы безопасности

1.7.1 Настоящие Стандарты учитывают аспекты защиты морской среды при очистке грузовых танков, содержащих вредные жидкие вещества, и сброс остатков и смесей воды с остатками после этих операций. Некоторые из этих операций являются потенциально опасными, но в настоящих Стандартах не ставится цель изложить нормативы безопасности, охватывающие все стороны этих операций. Описание различных видов потенциальной опасности дается в МКХ и КХ и других документах, разрабатываемых и опубликованных соответствующими ассоциациями или организациями, например в Руководстве по безопасности танкеров (химовозов) Международной палаты судоходства (МПС). Некоторые из видов потенциальной опасности указаны ниже.

1.7.2 *Совместимость*. Должна быть тщательно проверена совместимость остатков и водяных смесей различных веществ перед смешиванием.

1.7.3 *Электростатическая опасность.* Должны быть тщательно рассмотрены вопросы, связанные с возможным образованием электростатических зарядов при мойке грузовых танков.

1.7.4 *Опасность входа в танк.* Должны быть обеспечены меры безопасности для лиц, которым необходимо по какой-либо причине войти в грузовые или отстойные танки.

1.7.5 *Опасность реакций.* В промывочной воде грузовых и отстойных танков, содержащей остатки некоторых веществ, могут происходить опасные реакции. Возможность возникновения такой опасности должна быть тщательно рассмотрена.

1.7.6 *Опасность при вентиляции.* Должна быть тщательно рассмотрена опасность, связанная с вентиляцией танков, как это указано в Руководстве по безопасности танкеров (химовозов) МПС.

1.7.7 *Опасность при очистке трубопроводов.* Должна быть тщательно рассмотрена опасность, связанная с очисткой трубопроводов, как это указано в Руководстве по безопасности танкеров (химовозов) МПС.

1.7.8 *Пожароопасность.* Следует учитывать пожароопасность, связанных с использованием моющих средств иных, чем вода.

1.8 Моющие средства и присадки

1.8.1 Если вместо воды для мойки танка используется моющее средство, иное чем вода, такое как минеральное масло или хлорированный растворитель, то его сброс регулируется положениями Приложения I или Приложения II, которые будут применяться соответственно, если такое средство перевозилось в качестве груза. Порядок мойки танка с использованием такого средства должен быть изложен в Руководстве по методам и устройствам и одобрен Администрацией.

1.8.2 Если для облегчения мойки танка в воду добавляется очень небольшое количество детергентов, то детергенты, содержащие компоненты категории загрязнителя А, не должны использоваться, за исключением тех компонентов, которые способны к быстрой биодegradации и общая концентрация которых составляет менее 10%. Не должны применяться никакие ограничения в дополнение к ограничениям, применимым к танку ввиду предыдущего груза.

ГЛАВА 2

Разработка Руководства по методам и устройствам

2.1 Каждое судно, перевозящее вредные жидкие вещества наливом, обеспечивается Руководством, описание которого дается в настоящей главе.

2.2 Основной целью Руководства является описание для лиц командного состава судна фактических устройств и всех эксплуатационных методов, относящихся к грузовым операциям, очистке танков, операциям со смывками, балластировке и дебалластировке грузовых танков, которые необходимо соблюдать с целью выполнения требований Приложения II.

2.3 Руководство должно основываться на настоящих Стандартах. Оно должно охватывать всю номенклатуру вредных веществ, перевозка которых разрешена на судне.

2.4 Руководство должно, как минимум, содержать следующие сведения и эксплуатационные указания:

- .1 изложение основных положений Приложения II, включая требования по сбросу;
- .2 таблицу вредных жидких веществ, перевозка которых разрешена на судне, содержащую подробные сведения об этих веществах согласно указаниям дополнения D;
- .3 описание танков, в которых перевозятся вредные жидкие вещества, и таблицу, показывающую, в каких грузовых танках может перевозиться каждое вредное жидкое вещество;
- .4 описание всех находящихся на борту судна устройств и оборудования, включая систему подогрева и регулирования температуры груза, находящегося на судне, требования к которому содержатся в главах 3 или 8, включая перечень всех танков, которые могут быть использованы в качестве отстойных танков, принципиальные схемы грузовой и зачистной систем с указанием расположения насосов и приборов управления, и описание способов, с помощью которых можно убедиться в том, что оборудование работает нормально (перечни проверок);
- .5 подробности методов, изложенных в настоящих Стандартах и применимых к данному судну, которые должны включать, если это применимо, следующие указания:
 - .5.1 методы зачистки грузовых танков и при каких ограниченных (например, минимальные крен и дифферент) зачистная система должна работать;
 - .5.2 методы осушения грузовых насосов, грузовых и зачистных трубопроводов;
 - .5.3 программы предварительной мойки грузовых танков;
 - .5.4 методы балластировки и дебалластировки грузового танка;
 - .5.5 методы сброса смесей остатков/воды; и
 - .5.6 методы, которых следует придерживаться, когда грузовой танк нельзя разгрузить согласно требуемому методу;

- .6 для существующих судов, работающих в соответствии с положениями пункта 2 b) или 4 b) правила 5А, — таблицу остатков, разработанную в соответствии с дополнением А и указывающую для каждого танка, в котором должны перевозиться вещества категорий В или С, количество остатков после выгрузки и зачистки танка и присоединенных к нему трубопроводов;
 - .7 таблицу, показывающую количества, определенные по результатам испытаний на воде для оценки «незачищаемого остатка», указанного в пункте 1.2.1 дополнения А; и
 - .8 ответственность капитана в отношении выполнения предписанных эксплуатационных методов и применения надлежащих устройств. Капитан должен обеспечить, чтобы никаких остатков или смесей остаток/вода не сбрасывалось в море, если не применяются устройства, перечисленные в Наставлении и необходимые для выполнения таких сбросов.
- 2.5 Руководство для судов, занятых в международных рейсах, выполняется по типовой форме, приведенной в дополнении D. Если примененный в Руководстве язык не является английским или французским, то текст его должен включать перевод на один из этих языков.
- 2.6 Администрация может одобрить Руководство, содержащее только те части, которые применимы к веществам, которые разрешено перевозить на судне.
- 2.7 Форма и содержание Руководства для судна, упомянутого в пунктах 6 и 7 правила 5А, должны удовлетворять Администрацию.
- 2.8 Форма и содержание Руководства для судна, перевозящего только вещества категории D, должны удовлетворять Администрацию.

ГЛАВА 3

Стандарты на оборудование и конструкцию для новых судов

3.1 Общие положения

3.1.1 Настоящая глава содержит стандарты на оборудование и конструктивное исполнение, позволяющее новому судну отвечать требованиям Приложения II по сбросу остатков.

3.1.2 Требования к оборудованию в настоящей главе должны рассматриваться совместно с эксплуатационными требованиями глав 4, 5, 6 и 7 с тем, чтобы определить, какое оборудование необходимо иметь на судне.

3.2 Требования к перевозке

3.2.1 Вещества категории В с температурой плавления 15°C и выше не должны перевозиться в грузовом танке, любая граница которого образована обшивкой судна, а должны перевозиться только в грузовом танке, оборудованном системой подогрева груза.

3.3 Система выгрузки

3.3.1 Система выгрузки для веществ категорий В и С должна обеспечивать выкачку груза, при которой количество остатков не превышает количества, установленного в правила 5 и 5А. Испытание эффективности выкачки, требуемое пунктом 5 правила 5А, проводится в соответствии с дополнением А.

3.4 Расположение подводного сливного отверстия

3.4.1 Подводное сливное отверстие (или отверстия) располагается вблизи скулы в пределах грузовой зоны и устраивается так, чтобы избежать захвата судном смеси остаток/вода через забортные отверстия, используемые для приема забортной воды.

3.5 Размеры подводного сливного отверстия

3.5.1 Подводное сливное отверстие устраивается так, чтобы смесь остаток/вода, сбрасываемые в море в соответствии с настоящими Стандартами, не выходили за пределы пограничного слоя судна. Для этого, если сброс производится перпендикулярно к обшивке судна, минимальный диаметр сливного отверстия определяется по следующей формуле:

$$D = \frac{Q_D}{5L}$$

где:

D – минимальный диаметр сливного отверстия, м;

L – расстояние от носового перпендикуляра до сливного отверстия, м;

Q_D – максимальная принятая интенсивность сброса, с которой судно может сбрасывать смесь остаток/вода через это отверстие, м³/ч.

3.5.2 Если сброс производится под некоторым углом к обшивке судна, в приведенную выше формулу вместо величины Q_D подставляется ее составляющая, перпендикулярная к обшивке судна.

3.6 Отстойные танки

3.6.1 Хотя Приложение II не требует оборудования отдельных отстойных танков, для некоторых моечных операций могут потребоваться отстойные танки. В качестве отстойных танков могут быть использованы грузовые танки.

3.7 Оборудование для вентиляции

3.7.1 Если остатки удаляются из грузовых танков с помощью вентиляции, то предусматривается вентиляционное оборудование, удовлетворяющее требованиям дополнения С.

ГЛАВА 4

Эксплуатационные стандарты для новых судов, перевозящих вещества категории А

4.1 Общие положения

Настоящая глава применяется к любому новому судну, на котором разрешена перевозка веществ категории А.

4.2 Выкачка и зачистка

При разгрузке грузового танка, содержащего вещество категории А, танк и присоединенные к нему трубопроводы опорожняются в максимальной практически возможной степени путем поддержания постоянного подтекания груза к месту всасывания и применения метода зачистки, изложенного в руководстве.

4.3 Предварительная мойка грузового танка, в котором находились вещества категории А

4.3.1 Приложение II требует, что когда моются грузовые танки, в котором находилось вещество категории А, то образовавшаяся смесь остаток/вода сбрасывались в приемное сооружение до тех пор, пока концентрация вещества в стоке не станет меньше установленной величины, а танк не будет опорожнен. Если признано практически неосуществимым измерять концентрацию вещества в стоке, то в соответствии с пунктом 4 правила 8 применяется предварительная мойка в соответствии с дополнением В.

4.3.2 Образовавшаяся во время предварительной мойки смесь остаток/ вода сбрасывается в приемное сооружение в соответствии с правилом 8.

4.3.3 Всякая вода, введенная после того в грузовой танк, может быть сброшена в море в соответствии с требованиями пунктов 1 или 7 правила 5, относительно местонахождения, скорости судна и расположения сливного отверстия.

4.4 Удаление из грузовых танков веществ категории А путем вентиляции

4.4.1 Метод вентиляции может быть применен только для тех веществ, упругость паров которых при 20°C превышает 5×10^3 Па.

4.4.2 Если танк подлежит вентиляции, то вентиляция производится в соответствии с методом, изложенным в дополнении С.

4.4.3 При проведении вентиляции танка присоединенные трубопроводы вентилируемого танка очищаются от жидкости и танк вентилируется до исчезновения видимых остатков жидкости в танке. Если непосредственное наблюдение невозможно или практически неосуществимо, должны быть предусмотрены иные способы для обнаружения остатков жидкости.

4.4.4 Если грузовой танк осушен методом вентиляции в соответствии с настоящими Стандартами, введенная в него после того вода для балластировки или подготовки его к приему следующего груза рассматривается как чистая и не подпадает под требования Приложения II по сбросу.

ГЛАВА 5

Эксплуатационные стандарты для новых судов, перевозящих вещества категории В

5.1 Общие положения

5.1.1 Настоящая глава применяется к любому новому судну, на котором разрешена перевозка веществ категории В.

5.1.2 Если грузовой танк подлежит мойке или балластировке, после чего часть или весь остаток сбрасывается в море, применяются требования разделов 5.2 – 5.7.

5.1.3 Если требования этой главы, которыми допускаются сбросы в море остатков и смесей остаток/вода, содержащих вещества категории В, не могут быть соблюдены, то такие сбросы производить нельзя.

5.2 Выкачка и зачистка

5.2.1 При разгрузке грузового танка, содержащего вещество категории В, танк и присоединенные к нему трубопроводы опорожняются в максимальной практически возможной степени путем поддержания постоянного подтекания груза к месту всасывания и применения метода зачистки, изложенного в Руководстве.

5.3 Мойка танков и сброс остатков за пределами особых районов

5.3.1 Высоковязкие или застывающие вещества

- .1 следует применять предварительную мойку, указанную в дополнении В;
- .2 образовавшуюся во время предварительной мойки смесь остаток/вода следует сбрасывать в приемное сооружение в соответствии с правилом 8; и
- .3 вода, принятая после того в грузовой танк, может быть сброшена в море с интенсивностью, не превышающей максимальной интенсивности, в соответствии с которой рассчитано подводное сливное отверстие (отверстия), упомянутое в разделе 3.5. Сброс должен производиться также в соответствии с другими требованиями по сбросу пункта 2 правила 5 относительно местонахождения, скорости судна и расположения сливного отверстия.

5.3.2 Маловязкие, незастывающие вещества

- .1 Вода, введенная в грузовой танк, может быть сброшена в море с интенсивностью, не превышающей максимальной интенсивности, в соответствии с которой рассчитано подводное сливное отверстие (отверстия), упомянутое в разделе 3.5. Сброс должен производиться также в соответствии с другими требованиями пункта 2 правила 5 по сбросу относительно местонахождения, скорости судна и расположения сливного отверстия.

5.4 Мойка танков и сброс остатков в особых районах

5.4.1 Следует применять предварительную мойку, указанную в дополнении В.

5.4.2 Образовавшуюся во время предварительной мойки смесь остаток/вода следует сбрасывать в приемное сооружение в соответствии с правилом 8.

5.4.3 Вода, введенная после того в грузовой танк, может быть сброшена в море с интенсивностью, не превышающей максимальной интенсивности, в соответствии с которой рассчитано подводное сливное отверстие (отверстия), упомянутое в разделе 3.5. Сброс должен производиться также в соответствии с другими требованиями пункта 8 правила 5 по сбросу относительно местонахождения, скорости судна и расположения сливного отверстия.

5.4.4 Несмотря на положения пунктов 5.4.1 – 5.4.3, остатки или смеси остаток/вода, содержащие только маловязкие незастывающие вещества, могут быть сохранены на борту судна и сброшены в море за пределами особых районов в соответствии с положениями пункта 5.3.2 или 5.5.2.

5.5 Сброс из отстойного танка

5.5.1 Смеси остаток/вода из отстойного танка не следует сбрасывать в море в особых районах.

5.5.2 Смеси остаток/вода из отстойного танка, содержащие только маловязкие незастывающие вещества, могут быть сброшены в море за пределами особых районов с интенсивностью, не превышающей максимальной интенсивности, в соответствии с которой рассчитано подводное сливное отверстие (отверстия), упомянутое в разделе 3.5. Сброс должен производиться также в соответствии с другими требованиями пункта 2 правила 5 по сбросу относительно местонахождения, скорости судна и расположения сливного отверстия.

5.5.3 Смеси остаток/вода из отстойного танка, содержащие высоковязкие и застывающие вещества и сохраняемые на судне в соответствии с правилом 8, сбрасываются в приемное сооружение.

5.6 Удаление из грузовых танков веществ категории В путем вентиляции

5.6.1 Если для удаления остатков из грузовых танков используется метод вентиляции, то применяются требования, изложенные в разделе 4.3.

5.7 Балластировка и дебалластировка

5.7.1 После выгрузки груза и, если требуется, предварительной мойки, в грузовой танк может быть принят балласт. Методы сброса такого балласта изложены в разделах 5.3 и 5.4.

5.7.2 Балласт, принятый в промытый грузовой танк и содержащий концентрацию менее 1 млн^{-1} перевезенного вещества, может быть сброшен в море при любой интенсивности сброса, скорости судна и расположении сливного отверстия при условии, что судно находится на расстоянии не менее 12 миль от берега и глубина воды не менее 25 м. Принимается, что такая степень очистки достигнута путем проведения предварительной мойки, как указано в дополнении В, и танк после того промыт моечной машинкой в течение полного цикла.

ГЛАВА 6

Эксплуатационные стандарты для новых судов, перевозящих вещества категории С

6.1 Общие положения

6.1.1 Настоящая глава применяется к любому новому судну, на котором разрешена перевозка веществ категории С.

6.1.2 Если грузовой танк подлежит мойке или балластировке, после чего часть или весь остаток сбрасывается в море, применяются требования разделов 6.2 – 6.7.

6.1.3 Если требования настоящей главы, согласно которым допускаются сбросы в море остатков и смесей остаток/вода, содержащих вещества категории С, не могут быть соблюдены, то такие сбросы производить нельзя.

6.2 Выкачка и зачистка

6.2.1 При разгрузке грузового танка, содержащего вещество категории С, танк и присоединенные к нему трубопроводы опорожняются в максимальной практически возможной степени путем поддержания постоянного подтекания груза к месту всасывания и применения метода зачистки, изложенного в Руководстве.

6.3 Мойка танков и сброс остатков за пределами особых районов

6.3.1 Высоковязкие или застывающие вещества

- .1 следует применять предварительную мойку, указанную в дополнении В;
- .2 образовавшуюся во время предварительной мойки смесь остаток/вода следует сбрасывать в приемное сооружение в соответствии с правилом 8; и
- .3 вода, принятая после того в грузовой танк, может быть сброшена в море с интенсивностью, не превышающей максимальной интенсивности, в соответствии с которой рассчитано подводное сливное отверстие (отверстия), упомянутое в разделе 3.5. Сброс должен производиться также в соответствии с другими требованиями пункта 3 правила 5 по сбросу относительно местонахождения, скорости судна и расположения сливного отверстия.

6.3.2 Маловязкие незастывающие вещества

- .1 Вода, принятая в грузовой танк, может быть сброшена в море с интенсивностью, не превышающей максимальной интенсивности, в соответствии с которой рассчитано подводное сливное отверстие (отверстия), упомянутое в разделе 3.5. Сброс должен производиться также в соответствии с другими требованиями пункта 3 правила 5 по сбросу относительно местонахождения, скорости судна и расположения сливного отверстия.

6.4 Мойка танков и сброс остатков в особых районах

6.4.1 Высоковязкие* или застывающие вещества

- .1 следует применять предварительную мойку, указанную в дополнении В;
- .2 образовавшуюся во время предварительной мойки смесь остаток/вода следует сбрасывать в приемное сооружение в соответствии с правилом 8;
- .3 вода, принятая после того в грузовой танк, может быть сброшена в море с интенсивностью, не превышающей максимальной интенсивности, в соответствии с которой рассчитано подводное сливное отверстие (отверстия), упомянутое в разделе 3.5. Сброс должен производиться также в соответствии с другими требованиями пункта 9 правила 5 по сбросу относительно местонахождения, скорости судна и расположения сливного отверстия; и
- .4 несмотря на положения пунктов 6.4.1.1 — 6.4.1.3 смеси остаток/вода, содержащие незастывающие вещества с вязкостью при температуре выгрузки менее 60 мПа.с, могут быть сохранены на борту судна и сброшены в море за пределами особых районов в соответствии с положениями пункта 6.3.2.

6.4.2 Маловязкие** незастывающие вещества

- .1 Вода, принятая в грузовой танк, может быть сброшена в море с интенсивностью, не превышающей максимальной интенсивности, в соответствии с которой рассчитано подводное сливное отверстие (отверстия), упомянутое в разделе 3.5. Сброс должен производиться также в соответствии с другими требованиями пункта 9 правила 5 по сбросу относительно местонахождения, скорости судна и расположения сливного отверстия.

6.5 Сброс из отстойного танка

6.5.1 Смеси остаток/вода из отстойного танка, содержащие только маловязкие*** незастывающие вещества, могут быть сброшены в море с интенсивностью, не превышающей максимальной интенсивности, в соответствии с которой рассчитано подводное сливное отверстие (отверстия), упомянутое в разделе 3.5. Сброс должен производиться также в соответствии с другими требованиями пункта 9 правила 5 по сбросу относительно местонахождения, скорости судна и расположения сливного отверстия.

6.5.2 Смеси остаток/вода из отстойного танка, содержащие высоковязкие или застывающие вещества и сохраняемые на судне в соответствии с правилом 8, сбрасываются в приемное сооружение.

* Т.е. вещество с вязкостью при температуре выгрузки 25 мПа.с и более. См. определение высоковязкого вещества категории С, сбрасываемого в особых районах.

** Т.е. вещество с вязкостью при температуре выгрузки менее 25 мПа.с в особых районах.

*** Т.е. вещество с вязкостью при температуре выгрузки менее 25 мПа.с при сбросе в особых районах или вещество с вязкостью при температуре выгрузки менее 60 мПа.с при сбросе за пределами особых районов.

6.6 Удаление из грузовых танков веществ категории С путем вентиляции

6.6.1 Если для удаления остатков из грузовых танков используется метод вентиляции, то применяются требования, изложенные в разделе 4.3.

6.7 Балластировка и дебалластировка

6.7.1 После выгрузки груза и, если требуется, предварительной мойки, в грузовой танк может быть принят балласт. Методы сброса такого балласта изложены в разделах 6.3 и 6.4.

6.7.2 Балласт, принятый в промытый грузовой танк и содержащий концентрацию перевезенного вещества менее 1 млн^{-1} , может быть сброшен в море при любой интенсивности сброса, скорости судна и расположении сливного отверстия при условии, что судно находится на расстоянии не менее 12 миль от берега, а глубина воды не менее 25 м. Принимается, что такая степень очистки достигнута путем проведения предварительной мойки, как указано в дополнении В, и танк после того промыт моечной машинкой в течение полного цикла.

ГЛАВА 7

Эксплуатационные стандарты для новых судов, перевозящих вещества категории D

7.1 Общие положения

7.1.1 Настоящая глава применяется к любому новому судну, на котором разрешена перевозка веществ категории D.

7.2 Сброс остатков веществ категории D

7.2.1 Несмотря на то, что остатки веществ категории D требуется сбрасывать в особых районах и за пределами особых районов в разбавленном виде в соответствии с пунктом 4 правила 5, такие остатки могут быть также сброшены в соответствии с эксплуатационными стандартами для маловязких незастывающих веществ категории C, как указано в главе 6.

7.3 Удаление из грузовых танков веществ категории D путем вентиляции

7.3.1 Если для удаления остатков из грузовых танков используется метод вентиляции, то применяются требования, изложенные в разделе 4.3.

ГЛАВА 8

Стандарты на оборудование и конструкцию для существующих судов

8.1 Общие положения

8.1.1 Настоящая глава содержит стандарты на оборудование и конструктивное исполнение, дающие возможность существующему судну удовлетворять требованиям Приложения II по сбросу остатков.

8.1.2 Требования к оборудованию в настоящей главе должны рассматриваться совместно с эксплуатационными требованиями глав 9, 10, 11 и 12, с тем чтобы определить, какое оборудование необходимо иметь на судне.

8.2 Требования к перевозке

8.2.1 Вещества категории В с температурой плавления 15°C и выше не должны перевозиться в грузовом танке, любая граница которого образована обшивкой судна, а должны перевозиться только в грузовом танке, оборудованном системой подогрева груза.

8.3 Система выгрузки груза

8.3.1 Система выгрузки груза для веществ категорий В и С должна обеспечивать выгрузку груза, при которой количество остатков не превышает количества, установленного в правилах 5 и 5А. Испытание эффективности выкачки, требуемое пунктом 5 правила 5А проводится в соответствии с дополнением А.

8.4 Система сброса остатков

8.4.1 Если для целей сброса остатков в море регулируемая интенсивность выкачки должна удовлетворять требованиям главы 10, то применяется одна из следующих систем:

- .1 система с переменной интенсивностью выкачки, в которой:
 - .1.1 расход регулируется путем изменения производительности насоса; или
 - .1.2 расход регулируется с помощью дроссельного устройства, установленного на напорном трубопроводе;
- .2 система с постоянной интенсивностью выкачки, в которой расход не превышает допустимой интенсивности сброса, указанной в разделах 10.5 и 10.6.

8.4.2 Если интенсивность выкачки регулируется в соответствии с пунктом 8.4.1.1, то предусматривается устройство, показывающее расход.

8.5 Расположение подводного сливного отверстия

8.5.1 Подводное сливное отверстие (или отверстия) располагается вблизи скулы грузовых танков и устраивается так, чтобы избежать захвата судном смеси остаток/вода через забортные отверстия, используемые для приема забортной воды.

8.5.2 Если для достижения наибольшей допустимой интенсивности сброса предусматриваются два отверстия, они располагаются на разных бортах судна.

8.6 Размеры подводного сливного отверстия

8.6.1 Подводное сливное отверстие устраивается так, чтобы смесь остаток/вода, сбрасываемая в море в соответствии с настоящими Стандартами, не выходила за пределы пограничного слоя судна. Для этого, если сброс производится перпендикулярно к обшивке судна, минимальный диаметр сливного отверстия определяется по следующей формуле:

$$D = \frac{Q_D}{5L}$$

где:

D – минимальный диаметр сливного отверстия, м;

L – расстояние от носового перпендикуляра до сливного отверстия, м;

Q_D – максимальная принятая интенсивность сброса, с которой судно может сбрасывать смесь воды с остатками через это отверстие, м³/ч.

8.6.2 Если сброс производится под некоторым углом к обшивке судна, в приведенную выше формулу вместо величины Q_D подставляется ее составляющая, перпендикулярная к обшивке судна.

8.7 Регистрирующие устройства

8.7.1 Если в соответствии с главой 10 необходимо регистрировать сброс смесей остаток/вода, то предусматриваются средства для записи времени начала и прекращения сброса согласно фактическому времени по Гринвичу или другому стандартному времени. Устройство включается в действие, когда производится подлежащий регистрации сброс в море. Дата записывается либо вручную, либо автоматически. Запись должна допускать расшифровку времени и даты и сохраняться, по меньшей мере, три года.

8.7.2 Если в соответствии с главой 10 необходимо регистрировать интенсивность сброса смесей остаток/вода, предусматриваются средства для измерения расхода. Точность прибора, регистрирующего расход, должна быть в пределах 15 % от фактического расхода.

8.7.3 В случае выхода из строя регистрирующих устройств, описанных в пунктах 8.7.1 или 8.7.2, осуществляется запись вручную. Капитан судна должен сделать запись такой неисправности в Журнале грузовых операций. Неисправное устройство приводится в нормальное состояние как можно скорее, однако не позднее 60 дней после выхода из строя.

8.8 Отстойные танки

8.8.1 Несмотря на то, что Приложение II не требует оборудования отдельных отстойных танков, для некоторых моечных операций могут потребоваться отстойные танки, в качестве которых могут быть использованы грузовые танки.

8.9 Оборудование для вентиляции

8.9.1 Если остатки удаляются из грузовых танков с помощью вентиляции, то предусматривается вентиляционное оборудование, удовлетворяющее требованиям дополнения С.

ГЛАВА 9

Эксплуатационные стандарты для существующих судов, перевозящих вещества категории А

9.1 Общие положения

9.1.1 Настоящая глава применяется к любому существующему судну, на котором разрешена перевозка веществ категории А.

9.2 Предварительная мойка грузового танка, в котором находилось вещество категории А

9.2.1 Приложение II требует, чтобы после мойки грузового танка, в котором находилось вещество категории А, образовавшаяся смесь остаток/вода сбрасывалась в приемное сооружение до тех пор, пока концентрация вещества в стоке не станет меньше установленной величины, а танк не будет опорожнен. Если признано практически неосуществимым измерять концентрацию вещества в стоке, то в соответствии с пунктом 4 правила 8 применяется предварительная мойка в соответствии с дополнением В.

9.2.2 Образовавшуюся во время предварительной мойки смесь остаток/вода следует сбрасывать в приемное сооружение в соответствии с правилом 8.

9.2.3 Вода, принятая после того в грузовой танк, может быть сброшена в море, в соответствии с требованиями пунктов 1 или 7 правила 5, относительно местонахождения, скорости судна и расположения сливного отверстия.

9.3 Удаление из грузовых танков веществ категории А путем вентиляции

9.3.1 Метод вентиляции может быть применен только для тех веществ, упругость паров которых при 20°C превышает 5 кПа.

9.3.2 Если танк подлежит вентиляции, то вентиляция производится в соответствии с методом, изложенным в дополнении С.

9.3.3 При проведении вентиляции танка присоединенные к нему трубопроводы очищаются от жидкости и танк вентилируется до исчезновения видимых остатков жидкости. Если непосредственное наблюдение невозможно или практически неосуществимо, должны быть предусмотрены иные способы для обнаружения остатков жидкости.

9.3.4 Если грузовой танк осушен в соответствии с настоящими Стандартами, принятая в него после того вода для баллаستировки или подготовки его к приему следующего груза рассматривается как чистая и не подпадает под требования Приложения II по сбросу.

ГЛАВА 10

Эксплуатационные стандарты для существующих судов, перевозящих вещества категории В

10.1 Общие положения

10.1.1 Настоящая глава применяется к любому существующему судну, на котором разрешена перевозка веществ категории В.

10.1.2 Если грузовой танк оборудован системой выгрузки груза, позволяющей выгрузить груз так, что количество остатков не превышает количества, установленного в пункте 2 а) правила 5А, и если танк подлежит мойке или балластировке, после чего часть или весь остаток сбрасывается в море, применяются требования главы 5.

10.1.3 Если танк, отличный от указанного в пункте 10.1.2, подлежит мойке или балластировке, после чего часть или весь остаток сбрасывается в море, применяются требования разделов 10.2 – 10.8.

10.1.4 Если требования настоящей главы, согласно которым допускаются сбросы в море остатков и смесей остатков с водой, содержащих вещества категории В, не могут быть соблюдены, то такие сбросы производить нельзя.

10.2 Выкачка и зачистка

10.2.1 При разгрузке грузового танка, содержащего вещество категории В, танк и присоединенные к нему трубопроводы опорожняются в максимальной практически возможной степени путем поддержания постоянного подтекания груза к месту всасывания и применения метода зачистки, изложенного в Руководстве.

10.3 Мойка танков и сброс остатков за пределами особых районов

10.3.1 Высоковязкие или застывающие вещества

- .1 следует применять предварительную мойку, указанную в дополнении В;
- .2 образовавшуюся во время предварительной мойки смесь остаток/вода следует сбрасывать в приемное сооружение в соответствии с правилом 8; и
- .3 вода, принятая после того в грузовой танк, может быть сброшена в море с интенсивностью, не превышающей максимальной интенсивности, в соответствии с которой рассчитано подводное сливное отверстие(я), упомянутое(ые) в разделе 8.6. Сброс должен производиться также в соответствии с другими требованиями к сбросу пункта 2 правила 5 в отношении местоположения и скорости судна, а также расположения сливного отверстия.

10.3.2 Маловязкие незастывающие вещества

- .1 следует применять предварительную мойку, указанную в дополнении В;
- .2 образовавшуюся во время предварительной мойки смесь остаток/вода следует сбрасывать в приемное сооружение в соответствии с правилом 8 или перекачивать в отстой-

ный танк для последующего сброса в море в соответствии с разделом 10.5 или 10.6; и

- .3 вода, принятая после того в грузовой танк, может быть сброшена в море с интенсивностью, не превышающей максимальной интенсивности, в соответствии с которой рассчитано подводное сливное отверстие(я), упомянутое(ые) в разделе 8.6. Сброс должен производиться также в соответствии с другими требованиями пункта 2 правила 5 по сбросу, относительно местонахождения, скорости судна и расположения сливного отверстия.

10.4 Мойка танков и сброс остатков в особых районах

10.4.1 Применяется предварительная мойка, как указано в дополнении В.

10.4.2 Образовавшаяся во время предварительной мойки смесь остаток/вода сбрасывается в приемное сооружение в соответствии с правилом 8.

10.4.3 Вода, введенная после того в грузовой танк, может быть сброшена в море с интенсивностью, не превышающей максимальной интенсивности, в соответствии с которой рассчитано подводное сливное отверстие(я), упомянутое(ые) в разделе 8.6. Сброс должен производиться также в соответствии с другими требованиями пункта 8 правила 5 по сбросу относительно местонахождения, скорости судна и расположения сливного отверстия.

10.4.4 Несмотря на положения пунктов 10.4.1 – 10.4.3, остатки или смеси остаток/вода, содержащие только маловязкие незастывающие вещества, могут быть сохранены на борту судна и сброшены в море за пределами особых районов в соответствии с разделом 10.5 или 10.6.

10.5 Сброс в море смеси растворимой остаток/вода из отстойного или грузового танка

10.5.1 Сброс в море смеси остаток/вода после предварительной мойки, содержащей вещества категории В, в особых районах запрещен.

10.5.2 Перед сбросом растворимой смеси остаток/вода в море за пределами особых районов определяется составная концентрация C_s по формуле:

$$C_s = \frac{n}{V_r}$$

где:

n — число танков, содержащих остатки вещества категории В, которые перекачены в отстойный танк (для простоты расчетов принято, что каждый танк содержит 1 м³ остатка);

V_r — вода в отстойном танке перед сбросом (определяется из таблицы емкости танка), м³.

10.5.3 Смесь остаток/вода может быть сброшена в море при условии, что интенсивность сброса не превышает максимальной интенсивности, в соответствии с которой рассчитано подводное сливное

отверстие(я), упомянутое(ые) в разделе 8.6, или интенсивности, определенной по одной из нижеследующих формул, в зависимости от того, что меньше:

$$Q_D = \frac{KV^{1,4}L^{1,6}}{C_s}$$

если сброс производится через одно отверстие; или

$$Q_D = \frac{1,5KV^{1,4}L^{1,6}}{C_s}$$

если сброс производится через два отверстия,

где:

Q_D - интенсивность сброса смеси остаток/вода, м³/ч;

V - скорость судна, узлы;

L - длина судна, м;

$K = 4,3 \times 10^{-5}$;

C_s - составная концентрация, упомянутая в пункте 10.5.2

10.5.4 Сброс должен производиться также в соответствии с другими требованиями пункта 2 правила 5 по сбросу относительно местонахождения, скорости судна и расположения сливного отверстия.

10.5.5 Сброс смесей остаток/вода в море в соответствии с настоящим разделом записывается с помощью устройства, упомянутого в пункте 8.7.1. Если для сброса применяется насос переменной подачи, то его расход также записывается с помощью устройства, упомянутого в пункте 8.7.2.

10.6 Сброс в море смеси нерастворимой остаток/вода из отстойного танка

10.6.1 Сброс в море смеси остаток/вода после предварительной мойки, содержащей вещества категории В, в особых районах запрещен.

10.6.2 Смесь остаток/вода может быть сброшена в море за пределами особых районов при условии, что интенсивность сброса не превышает максимальной интенсивности, в соответствии с которой рассчитано подводное сливное отверстие(я), упомянутое(ые) в пункте 8.6, или интенсивности, определенной по одной из ниже следующих формул, в зависимости от того, что меньше:

$$Q_D = KV^{1,4}L^{1,6},$$

если сброс производится через одно отверстие; или

$$Q_D = 1,5KV^{1,4}L^{1,6},$$

если сброс производится через два отверстия.

10.6.3 Сброс должен производиться также в соответствии с другими требованиями пункта 2 правила 5 по сбросу относительно местонахождения, скорости судна и расположения сливного отверстия.

10.6.4 Сброс смесей воды с остатками в море в соответствии с настоящим разделом записывается с помощью устройства, упомянутого в пункте 8.7.1. Если для сброса применяется насос переменной подачи, то его расход также записывается с помощью устройства, упомянутого в пункте 8.7.2.

10.7 Удаление из грузовых танков веществ категории В путем вентиляции

10.7.1 Если для удаления остатков из грузовых танков используется метод вентиляции, то применяются требования, изложенные в разделе 9.3.

10.8 Балластировка и дебалластировка

10.8.1 После выгрузки груза и, если требуется, предварительной мойки, в грузовой танк может быть принят балласт. Методы сброса такого балласта изложены в разделах 10.3 – 10.6.

10.8.2 Балласт, принятый в промытый грузовой танк и содержащий концентрацию перевезенного вещества менее 1 млн^{-1} , может быть сброшен в море при любой интенсивности сброса, скорости судна и расположении сливного отверстия при условии, что судно находится на расстоянии не менее 12 миль от берега и глубина воды не менее 25 м. Принимается, что такая степень очистки достигнута путем проведения предварительной мойки, как указано в дополнении В, и танк после того промыт моечной машинкой в течение полного цикла.

ГЛАВА 11

Эксплуатационные стандарты для существующих судов, перевозящих вещества категории С

11.1 Общие положения

11.1.1 Настоящая глава применяется к любому существующему судну, на котором разрешена перевозка веществ категории С.

11.1.2 Если грузовой танк на существующем судне оборудован системой выгрузки груза, позволяющей выгрузить груз так, что количество остатков не превышает количества, установленного в пункте 4 а) правила 5А, и если танк подлежит мойке или балластировке, после чего часть или весь остаток сбрасывается в море, применяются требования главы 6. Однако существующее судно может сбрасывать в особых районах смеси воды с остатками, содержащими вещества категории С, только в соответствии с пунктом 6.4.2.1, если система выгрузки груза удовлетворяет требованиям, установленным для новых судов в пункте 3 правила 5А. Если система выгрузки груза не удовлетворяет этим требованиям, сброс смесей остаток/вода в особых районах производится в соответствии с разделом 11.4 или 11.5.

11.1.3 Если грузовой танк, отличный от указанного в пункте 11.1.2, подлежит мойке или балластировке, после чего часть или весь остаток сбрасывается в море, применяются требования разделов 11.2 – 11.7.

11.1.4 Если требования настоящей главы, согласно которым допускаются сбросы в море остатков и смесей остаток/вода, содержащих вещества категории С, не могут быть соблюдены, то такие сбросы производить нельзя.

11.2 Выкачка и зачистка

11.2.1 При разгрузке грузового танка, содержащего вещество категории С, танк и присоединенные к нему трубопроводы опорожняются в максимальной практически возможной степени путем поддержания постоянного подтекания груза к месту всасывания и применения метода зачистки, изложенного в Руководстве.

11.3 Мойка танков и сброс остатков за пределами особых районов

11.3.1 Высоковязкие или застывающие вещества

- 1 следует применять предварительную мойку, указанную в дополнении В;
- 2 образовавшуюся во время предварительной мойки смесь остаток/вода следует сбрасывать в приемное сооружение в соответствии с правилом 8; и
- 3 вода, принятая после того в грузовой танк, может быть сброшена в море с интенсивностью, не превышающей максимальной интенсивности, в соответствии с которой рассчитано подводное сливное отверстие(я), упомянутое(ые) в разделе 8.6. Сброс должен производиться также в соответствии с другими требованиями пункта 3 правила 5 по сбросу относительно местонахождения, скорости судна и расположения сливного отверстия.

11.3.2 Маловязкие незастывающие вещества

- .1 вода, принятая в грузовой танк, может быть сброшена в море с интенсивностью, не превышающей максимальной интенсивности, в соответствии с которой рассчитано подводное сливное отверстие(я), упомянутое(ые) в разделе 8.6. Сброс должен производиться также в соответствии с другими требованиями пункта 3 правила 5 по сбросу относительно местонахождения, скорости судна и расположения сливного отверстия.

11.4 Мойка танков и сброс остатков в особых районах

11.4.1 Следует применять предварительную мойку, указанную в дополнении В.

11.4.2 Образовавшуюся во время предварительной мойки смесь остаток/вода следует сбрасывать в приемное сооружение в соответствии с правилом 8.

11.4.3 Вода, принятая после того в грузовой танк, может быть сброшена в море с интенсивностью, не превышающей максимальной интенсивности, в соответствии с которой рассчитано подводное сливное отверстие(я), упомянутое(ые) в разделе 8.6. Сброс должен производиться также в соответствии с другими требованиями пункта 9 правила 5 по сбросу относительно местонахождения, скорости судна и расположения сливного отверстия.

11.4.4 Несмотря на положения пунктов 11.4.1 – 11.4.3, смеси остаток/вода, содержащие незастывающие вещества с вязкостью при температуре выгрузки менее 60 мПа.с, могут быть сохранены на борту судна и сброшены в море за пределами особых районов в соответствии с пунктом 11.5.2.

11.5 Сброс из отстойного танка

11.5.1 Смеси остаток/вода из отстойного танка нельзя сбрасывать в море в особых районах.

11.5.2 Смеси остаток/вода из отстойного танка, содержащие только маловязкие незастывающие вещества, могут быть сброшены в море за пределами особых районов с интенсивностью, не превышающей максимальной интенсивности, в соответствии с которой рассчитано подводное сливное отверстие(я), упомянутое(ые) в разделе 8.6. Сброс должен производиться также в соответствии с другими требованиями пункта 3 правила 5 по сбросу относительно местонахождения, скорости судна и расположения сливного отверстия.

11.5.3 Смеси остаток/вода из отстойного танка, содержащие высоковязкие или застывающие вещества, сохраненные на борту судна в соответствии с правилом 8, сбрасываются в приемное сооружение.

11.6 Удаление из грузовых танков веществ категории С путем вентиляции

11.6.1 Если для удаления остатков из грузовых танков используется метод вентиляции, то применяются требования, изложенные в разделе 9.3.

11.7 Балластировка и дебалластировка

11.7.1 После выгрузки груза и, если потребуется, предварительной мойки, в грузовой танк может быть принят балласт. Методы сброса такого балласта изложены в разделах 11.3 – 11.4.

11.7.2 Балласт, принятый в промытый грузовой танк, содержащий концентрацию перевезенного вещества менее 1 млн^{-1} , может быть сброшен в море при любой интенсивности сброса, скорости судна и расположении сливного отверстия при условии, что судно находится на расстоянии не менее 12 миль от берега и глубина воды не менее 25 м. Принимается, что такая степень очистки достигнута путем проведения предварительной мойки, как указано в дополнении В, и танк после того промыт моечной машинкой в течение полного цикла.

ГЛАВА 12

Эксплуатационные стандарты для существующих судов, перевозящих вещества категории D

12.1 Общие положения

12.1.1 Настоящая глава применяется к любому существующему судну, на котором разрешена перевозка веществ категории D.

12.2 Сброс остатков веществ категории D

12.2.1—Несмотря на то, что остатки веществ категории D требуется сбрасывать в особых районах и за пределами особых районов в разбавленном виде в соответствии с пунктом 4 правила 5, такие остатки могут быть также сброшены в соответствии с эксплуатационными стандартами для маловязких незастывающих веществ категории C, как указано в главе 11.

12.3 Удаление из грузовых танков веществ категории D путем вентиляции

12.3.1 Если для удаления остатков из грузовых танков используется метод вентиляции, то применяются требования, изложенные в разделе 9.3.

ДОПОЛНЕНИЕ А

Определение количества остатков в грузовых танках, насосах и трубопроводах

1 ВВЕДЕНИЕ

1.1 Назначение

1.1.1 Назначением настоящего дополнения является:

- .1 дать метод проверки эффективности системы выкачки груза; и
- .2 дать методику расчета количества остатков, осевших на поверхности грузового танка.

1.2 Обоснование

1.2.1 Способность системы выкачки танка удовлетворять требованиям пунктов 1, 2, 3 или 4 правила 5А определяется путем проведения испытаний в соответствии с методом, изложенным в разделе 3 настоящего дополнения. Измеренное количество называется «незачищаемый остаток». Незачищаемый остаток каждого танка записывается в Руководстве по методам и устройствам.

1.2.2 Для танков существующих судов, не удовлетворяющих критерию эффективности выкачки, соответствующему пунктам 2 а) или 4 а) правила 5А, необходимо рассчитать количество остатков, осевших на поверхности танка. Методика расчета осевших остатков приведена в разделе 4.

1.2.3 Для танков, упомянутых в пункте 1.2.2, необходимо рассчитать общее количество остатков в грузовых танках и присоединенных к ним трубопроводах. Общее количество остатков является суммой количества, определенного в результате испытаний на воде, и рассчитанного количества осевших остатков.

1.2.4 Администрация может использовать результат, полученный при определении незачищаемого остатка либо расчете осевшего количества для одного из танков, для другого аналогичного танка при условии, что она убедилась, что система выкачки из этого танка аналогична и действует должным образом.

2 КРИТЕРИИ КОНСТРУКЦИИ И ПРОВЕРКА РАБОТЫ

2.1 Системы выкачки груза должны быть спроектированы так, чтобы выполнялись требуемые количества $0,1 \text{ м}^3$ и $0,3 \text{ м}^3$ или $0,3 \text{ м}^3$ и $0,9 \text{ м}^3$ для веществ категорий В или С соответственно, как установлено правилом 5А, и удовлетворять требованиям Администрации.

2.2 Согласно пункту 5 правила 5А испытания систем выкачки груза для проверки ее работы проводятся на воде. Такие испытания на воде должны показать путем замеров, что система удовлетворяет требованиям правила 5А с точностью 50 л на один танк.

3 МЕТОД ИСПЫТАНИЙ НА ВОДЕ

3.1 Условия испытаний

3.1.1 Крен и дифферент судна должны быть такими, чтобы обеспечивалось благоприятное подтекание к месту всасывания. Во время испытаний дифферент на корму судна не должен превышать 3° , а крен — 1° .

3.1.2 Выбранные для испытаний крен и дифферент должны быть минимально благоприятными для зачистки грузовых танков, указанными в Руководстве по зачистке грузовых танков.

3.1.3 Во время испытаний должны быть предусмотрены меры для поддержания противодавления в отливном патрубке грузового танка не менее 1 бара (см. рис.А-1 и А-2).

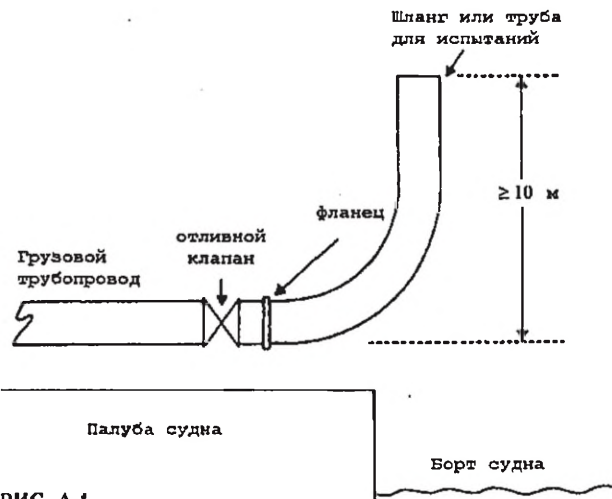


РИС. А-1

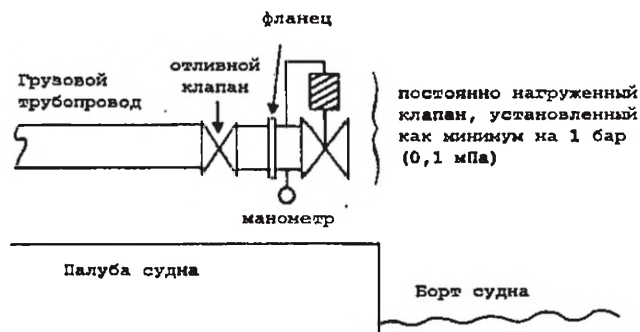


РИС. А-2

Вышеприведенные рисунки иллюстрируют устройства, которые обеспечивают при проведении испытаний противодавление в отливном патрубке грузового танка не менее 1 бара.

3.2 Методика испытаний

3.2.1 Обеспечить, чтобы подвергаемый испытаниям грузовой танк и присоединенные к нему трубопроводы были очищены и доступ в этот танк был безопасным.

3.2.2 Заполнить грузовой танк водой до уровня, необходимого для проведения обычного окончания операций по выгрузке.

3.2.3 Произвести выкачку и зачистку грузового танка и присоединенных к нему трубопроводов в соответствии с одобренным Руководством.

3.2.4 Собрать воду, оставшуюся в грузовом танке и присоединенных к нему трубопроводах в калиброванную емкость для измерений. Остатки воды собираются из следующих мест:

- .1 места всасывания из грузового танка и вблизи него;
- .2 любых мест скопления остатков на днище грузового танка;
- .3 нижнего спускного отверстия грузового насоса; и
- .4 всех нижних спускных отверстий трубопровода, присоединенного к грузовому танку, вплоть до отливного клапана.

3.2.5 Общее количество воды, собранной, как указано выше, определяет зачищаемое количество для грузового танка.

3.2.6 Если группа танков обслуживается общим насосом или трубопроводом, остатки, определенные в результате испытаний на воде и связанные с этой общей системой, могут быть поровну разделены между танками при условии, что в одобренное Руководство включено следующее эксплуатационное ограничение: «При последовательной разгрузке танков этой группы насос и трубопроводы не промываются, пока не будут разгружены все танки группы.»

4 Расчет осевших остатков

4.1 Рассчитать количество осевших остатков, используя следующую формулу:

$$Q_{RES}^{(surf)} = 1,1 \times 10^{-4}A_d + 1,5 \times 10^{-5}A_w + 4,5 \times 10^{-4}L^{1/2}A_b$$

4.2 Обозначения и размерности в формуле остатков:

A_b - площадь днища танка и обращенных вверх горизонтальных поверхностей конструктивного набора танка, m^2 ;

A_d - площадь палубы над танком и обращенных вниз горизонтальных поверхностей конструктивного набора танка, m^2 ;

A_w - площадь поверхности стенок танка и вертикальных поверхностей конструктивного набора танка, m^2 ;

L - длина танка, m ;

$Q_{RES}^{(surf)}$ - количество осевших на поверхностях танка остатков, m^3 .

Примечания:

1. Для расчета площадей A_b , A_d и A_w наклоненные (более чем на 30° от горизонтали) и криволинейные поверхности рассматриваются вертикальными.
2. Допускается приближенный расчет площадей A_b , A_d и A_w . (Например по методике, приведенной в документе BCH 15/INF.5, Япония.)

ПЕРЕСМОТРЕННОЕ ДОПОЛНЕНИЕ В

Метод предварительной мойки для новых судов*

В целях удовлетворения некоторых требований Приложения II в некоторых разделах Стандартов требуется метод предварительной мойки. В настоящем дополнении дается пояснение, каким образом следует выполнять эти методы предварительной мойки и определить минимальные объемы используемых моющих средств. Небольшие объемы моющих средств могут использоваться на основании фактических проверочных испытаний в соответствии с требованиями Администрации. Если уменьшенные объемы одобрены, запись об этом должна вноситься в Руководство по методам и устройствам.

Применимые соображения относительно безопасности, указанные в разделе 1.7 Стандартов, следует учитывать при разработке методов с использованием рециркуляции промывочной воды или в том случае, если мойка выполняется с помощью средства, иного чем вода.

Если для предварительной мойки используется средство, иное чем вода, применяются положения 1.8.1 Стандартов.

Предварительная мойка для незастывающих веществ без рециркуляции

1 Танки промываются с помощью вращающейся водяной струи (струй), создаваемой(ых) достаточно высоким давлением воды. В случае веществ категории А моечные машинки должны располагаться в таких местах, чтобы были промыты все поверхности танка. В случае веществ категории В и С необходимо только одно месторасположение.

2 Во время мойки количество воды в танке должно сводиться к минимуму путем непрерывной откачки промывочной воды и создания постоянного подтекания к месту всасывания. Если это условие не может быть выполнено, мойка производится три раза, причем между мойками производится тщательная зачистка.

3 Танки, содержащие вещества, имеющие вязкость 25×10^3 Па.с и более при температуре 20°C , промываются горячей водой (с температурой по меньшей мере 60°C), если свойства таких веществ не снижают эффективность мойки.

4 Количество используемой промывочной воды должно быть не меньше количества, установленного в пункте 20 или определенного в соответствии с пунктом 21.

5 После предварительной мойки танки и трубопроводы должны быть тщательно зачищены.

* Положение нового дополнения В должны применяться к судам, построенным 1 июля 1994 года или после этой даты и что они могут применяться к судам, построенным до 1 июля 1994 г., с одобрения Администрации (Резолюция МЕРС 62/35).

**Предварительная мойка
для застывающих веществ без рециркуляции**

- 6 Танки промываются как можно скорее после выгрузки. Если возможно, перед мойкой они прогреваются.
- 7 Перед предварительной мойкой желательно удалить остатки из люков и горловин.
- 8 Танки промываются с помощью вращающейся водяной струи (струй), создаваемой достаточно высоким давлением воды, причем расположение машинок должно обеспечивать промывку всех поверхностей танка.
- 9 Во время мойки количество воды в танке сводится к минимуму путем непрерывной откачки промывочной воды и создания постоянного подтекания к месту всасывания. Если это условие не может быть выполнено, мойка производится три раза, причем между мойками производится тщательная зачистка.
- 10 Танки промываются горячей водой (с температурой по меньшей мере 60°C), если свойства таких веществ снижают эффективность мойки.
- 11 Количество используемой промывочной воды должно быть не меньше количества, установленного в пункте 20 или определенного в соответствии с пунктом 21.
- 12 После предварительной мойки танки и трубопроводы должны быть тщательно зачищены.

Предварительная мойка с рециркуляцией моющего средства

- 13 Для мойки более одного грузового танка может допускаться мойка с помощью рециркулированного моющего средства. При определении количества необходимо должным образом учитывать ожидаемое количество остатков в танках и свойства моющего средства, а также применяется ли какая-либо предварительная промывка. Если не предоставлены достаточные данные, рассчитанная конечная концентрация грузовых остатков в моющем средстве не должна превышать 5 % на основании номинального количества зачищаемого вещества.
- 14 Рециркулированное моющее средство должно использоваться только для мойки танков, в которых содержалось то же самое или подобное вещество.
- 15 В промываемый танк или танки должно быть добавлено количество моющего средства, достаточного для обеспечения непрерывной мойки.
- 16 Все поверхности танков промываются с помощью вращающейся струи (вращающихся струй), создаваемой достаточно высоким давлением. Рециркуляция моющего средства может осуществляться либо в промываемом танке, либо через другой танк, например отстойный танк.
- 17 Мойка должна продолжаться до тех пор, пока общая пропускная способность будет не меньше пропускной способности, соответствующей необходимым количествам, указанным в пункте 20 или определенным в соответствии с пунктом 21.

18 Застывающие вещества и вещества с вязкостью, равной или больше 25 мПа.с при температуре 20°C, должны промываться горячей водой (с температурой по меньшей мере 60°C), когда в качестве моющего средства используется вода, если свойства таких веществ не снижают эффективности мойки.

19 По завершении мойки танка с рециркуляцией до указанной в пункте 17 степени моющее средство должно быть сброшено, а танк тщательно зачищен. После этого танк должен быть промыт с помощью чистого моющего средства с непрерывным стоком и сбросом. Как минимум, средство для промывки должно обрабатывать днище танка и быть достаточным для промывки трубопроводов, насоса и фильтра.

**Минимальное количество воды,
используемой для предварительной мойки**

20 Минимальное количество воды, используемой для предварительной мойки, определяется по остаточному количеству вредного жидкого вещества в танке, размерам танка, свойствам груза, допустимой концентрации в любом последующем стоке промывочной воды, а также району операции. Расчет минимального количества воды приводится по следующей формуле:

$$Q = k(15r^{0,8} + 5r^{0,7} V/1000)$$

где:

Q — требуемое минимальное количество, м³

r — остаточное количество в танке, м³. Величина « r » является величиной, полученной в ходе испытания на эффективность фактической зачистки, однако не должна приниматься менее 0,100 м³ для объема танка, составляющего 500 м³ и более, и 0,040 м³ для объема танка, составляющего 100 м³ и менее. Для объемов танка от 100 м³ до 500 м³ минимальная величина « r », допускаемая для использования при расчетах, достигается путем линейной интерполяции.

Для веществ категории А величину « r » следует либо определять на основании испытаний на зачистку в соответствии со стандартами при соблюдении приведенных выше нижних пределов, либо принимать равной 0,9 м³.

V — объем танка, м³

k — коэффициент, имеющий следующие величины:

Незастывающие вещества с низкой вязкостью категории А за пределами особых районов $k = 1,0$

Незастывающие вещества с низкой вязкостью категории А в особых районах $k = 1,2$

Застывающее или высоковязкое вещество категории А за пределами особых районов $k = 2,0$

Застывающее или высоковязкое вещество категории А в особых районах	$k = 2,4$
Фосфор во всех районах	$k = 3,0$
Незастывающее маловязкое вещество категории В и С	$k = 0,5$
Застывающее или высоковязкое вещество категории В и С	$k = 1,0$

Приведенная ниже таблица рассчитана по формуле с коэффициентом $k = 1$ и может использоваться для справок.

Количество зачищаемого вещества, м ³	Объем танка, м ³		
	100	500	3000
$\leq 0,14$	1,2	2,9	5,4
0,10	2,5	2,9	5,4
0,30	5,9	6,8	12,2
0,90	14,3	16,1	27,7

21 Проверочное испытание для одобрения объемов предварительной мойки ниже приведенных в пункте 20 может быть проведено в соответствии с требованиями Администрации, с тем чтобы доказать, что требования правила 5 соблюдаются, принимая во внимание вещества, для перевозки которых судно освидетельствовано.

Проверенный таким образом объем предварительной мойки должен быть откорректирован с учетом других условий предварительной мойки путем применения коэффициента «k», как определено в пункте 20.

ДОПОЛНЕНИЕ С

Методы вентиляции

1 Остатки груза веществ, упругость паров которых при температуре 20°C превышает 5×10^3 Па, могут быть удалены из грузового танка путем вентиляции.

2 Прежде чем остатки вредных жидких веществ будут удалены из танка путем вентиляции, должна быть проверена безопасность этой операции в отношении воспламеняемости и токсичности. В отношении безопасности необходимо принять во внимание эксплуатационные требования к отверстиям в грузовых танках, изложенные в Международном кодексе по химовозам и Кодексе по химовозам, и методу вентиляции, изложенные в Руководстве по безопасности танкеров (химовозов) МПС.

3 Кроме того, портовые власти также могут устанавливать свои правила по вентиляции грузовых танков.

4 Метод удаления остатков груза из танка путем вентиляции заключается в следующем:

- 1 трубопроводы осушаются и затем очищаются от жидкости с помощью вентиляционного оборудования;
- 2 крен и дифферент судна должны быть минимально возможной величины, так чтобы увеличить испарение остатков танка;
- 3 применяется вентиляционное оборудование, создающее струю воздуха, которая может достичь днища танка. Для оценки достаточности вентиляционного оборудования, применяемого для вентиляции танка данной высоты, может быть использован рис. С-1;
- 4 вентиляционное оборудование размещается на горловине танка, ближайшей к приемному колодцу или месту всасывания;
- 5 вентиляционное оборудование размещается так, если это практически осуществимо, чтобы струя воздуха направлялась на приемный колодец или место всасывания, причем, по возможности, струе не должен препятствовать конструктивный набор танка; и
- 6 вентиляция продолжается до тех пор, пока приемный колодец или место всасывания не будут полностью осушены. В этом необходимо убедиться с помощью визуальной проверки или эквивалентного метода.

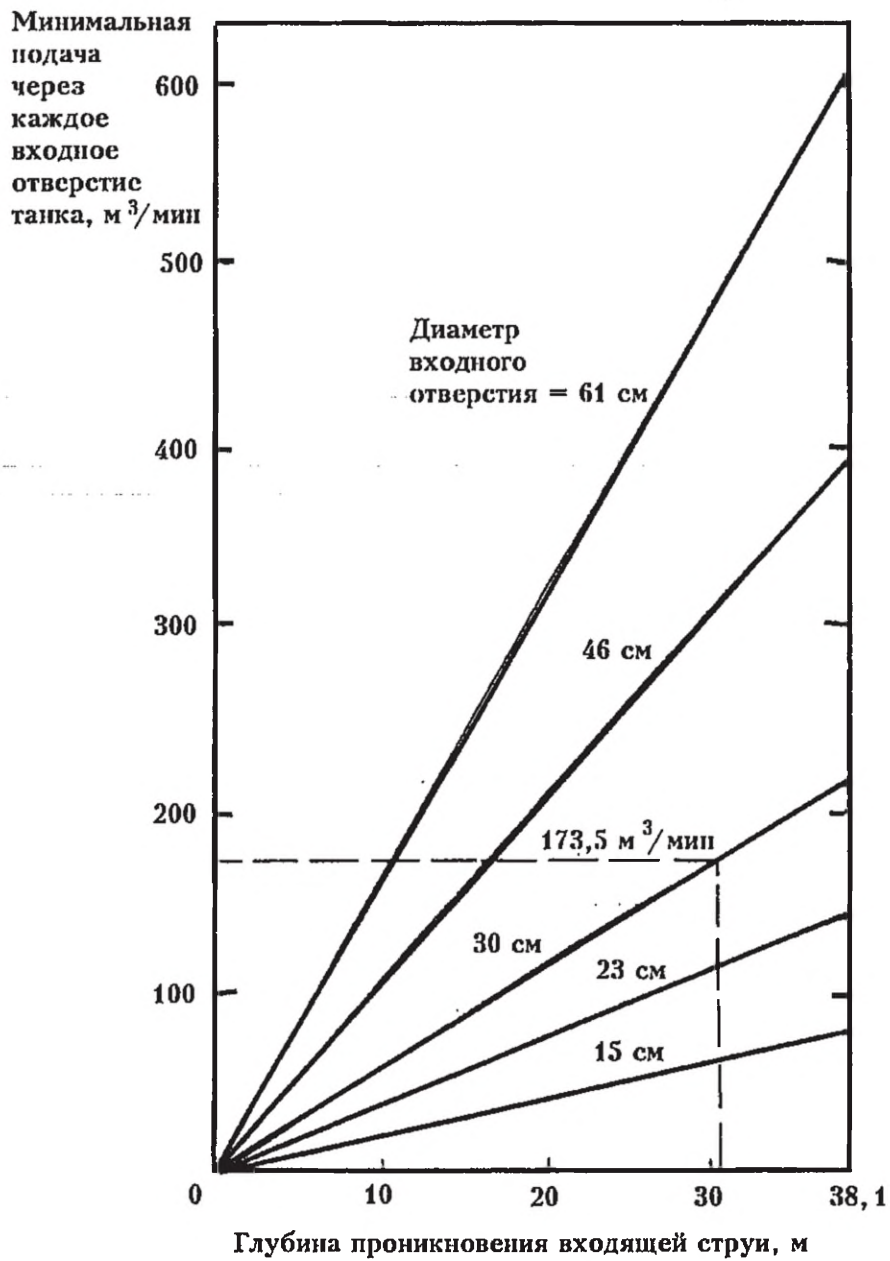


Рис. С-1. Зависимость значения минимальной подачи от глубины проникновения струи. Глубина проникновения струи должна быть сравнима с высотой танка.

ДОПОЛНЕНИЕ D

Типовая форма Руководства по методам и устройствам

Примечание 1. Типовая форма состоит из типового текста введения, оглавления и основных пунктов каждого раздела. Этот типовой текст воспроизводится в Руководстве каждого судна и сопровождается сведениями, необходимыми для заполнения каждого раздела, применяемого к данному судну. Необходимые сведения отмечены расположенной с левой стороны скобкой. Если раздел не применяется, делается пометка «нет». Следует иметь в виду, что содержание Руководства может быть различным, в зависимости от конструкции судна, характера перевозок и типа груза, предназначенного для перевозки.

Примечание 2. Если Администрация требует или допускает требования и эксплуатационные указания в дополнение к тем, что указаны в типовой форме, то они включаются в часть 2 Руководства. Если никаких дополнительных сведений или эксплуатационных указаний Администрацией не требуется или не допускается, то Руководство состоит из одной части.

Типовая форма

РУКОВОДСТВО ПО МЕТОДАМ И УСТРОЙСТВАМ ПРИЛОЖЕНИЯ II К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ 73/78

Название судна:
Регистровый номер или позывной сигнал:
Порт приписки:

Штамп Администрации об одобрении:

Введение

1. Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененная Протоколом к ней 1978 года (именуемая далее МАРПОЛ-73/78), была принята с целью предотвращения загрязнения морской среды сбросами в море с судов вредных веществ и стоков, содержащих такие вещества. Чтобы достичь своей цели, МАРПОЛ-73/78 содержит пять приложений, в которых даны подробные правила в отношении операций на борту судна и сброса в море пяти основных групп вредных веществ, а именно: Приложение I (нефть), Приложение II (вредные жидкие вещества, перевозимые наливом), Приложение III (вредные вещества, перевозимые в упаковке), Приложение IV (сточные воды) и Приложение V (мусор).

2. Правило 5 Приложения II запрещает сброс в море вредных жидких веществ категорий А, В, С и D, балластных, промывочных вод после мойки танков и других остатков или смесей, содержащих такие вещества, кроме тех сбросов, которые производятся в соответствии с установленными условиями, включающими методы и устройства, основанные на стандартах, разработанных Международной морской организацией (ИМО), для обеспечения выполнения критериев, установленных для каждой категории.

3. Стандарты на методы и устройства, изложенные в Приложении II к Конвенции МАРПОЛ-73/78 (как упомянуто выше), требуют, чтобы каждое судно, на котором разрешена перевозка вредных жидких веществ наливом, было снабжено Руководством по методам и устройствам, именуемым далее «Руководство».
4. Данное Руководство написано в соответствии с главою 2 Стандартов и направлено на защиту морской среды от загрязнения в результате очистки грузовых танков и сброса остатков и смесей после этой операции. Руководство не является руководством по безопасности, и чтобы осветить вопросы безопасности, необходимо давать ссылку на другие публикации.
5. Целью [Части 1]* Руководства является определение устройств и оборудования, необходимых для выполнения требований Приложения II, и описание для командного состава судна всех эксплуатационных методов по проведению грузовых операций, очистке танков, операциям со смывками, сбросу остатков, балластировке и дебалластировке, которых необходимо придерживаться, чтобы выполнить требования Приложения II к Конвенции МАРПОЛ-73/78. [Часть 2 Руководства содержит дополнительные сведения и эксплуатационные указания, требуемые или допускаемые Администрацией.]*
6. Настоящее Руководство вместе с судовым Журналом грузовых операций [и Международным свидетельством о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом/ Свидетельством о пригодности, выданным в соответствии с Международным кодексом по химовозам/Свидетельством о пригодности, выданным в соответствии с Кодексом по химовозам]**, может быть использовано Администрациями для целей контроля в части полного выполнения данным судном требований Приложения II.
7. Капитан судна должен обеспечить, чтобы не производилось никаких сбросов в море остатков груза или смесей остаток/вода, содержащих вещества категорий А, В, С или D, если только сбросы не производятся в полном соответствии с эксплуатационными методами, содержащимися в настоящем Руководстве, и не применяется оборудование, требуемое настоящим Руководством и необходимое для выполнения таких сбросов.
8. Настоящее Руководство одобрено Администрацией, и никакие изменения или исправления ни в какую его часть нельзя вносить без одобрения Администрации.

* Выражения в квадратных скобках, обозначенные значком *, включаются только в том случае, если Руководство содержит Часть 2.

** Сослаться только на свидетельство, которое выдано судну.

СОДЕРЖАНИЕ

[Часть 1]

	Стр.
1. Основные положения Приложения II к Конвенции МАРПОЛ-73/78.	566
2. Описание судового оборудования и устройств	568
3. Выгрузка груза и зачистка танков.	572
4. Очистка грузовых танков, сброс остатков, балластировка и дебалластировка	574
Таблица 1 – Перечень вредных жидких веществ, разрешенных к перевозке	580
Таблица 2 – Сведения о грузовых танках	580
Добавление А: Технологические схемы	582
Добавление В: Методы предварительной мойки	590
Добавление С: Методы вентиляции	590
Добавление D: Определение допустимой интенсивности сброса остатков веществ категории В (если необходимо)	590
Часть 2	
Дополнительные сведения и эксплуатационные указания, требуемые или допускаемые Администрацией (если необходимо).	

РАЗДЕЛ 1 – Основные положения Приложения II к Конвенции МАРПОЛ-73/78

1.1 Требования Приложения II применяются ко всем судам, перевозящим вредные жидкие вещества наливом. Вещества, представляющие опасность для морской среды, разбиты на четыре категории А, В, С и D и перечислены с указанием их категории в дополнении II к Приложению II. К категории А относятся вещества, которые представляют наибольшую угрозу морской среде, а к категории D – представляющие наименьшую угрозу.

1.2 Приложение II запрещает сброс в море любого стока, содержащего вещества, подпадающие под эти категории, за исключением тех случаев, когда сброс производится при условиях, детально установленных для каждой категории. Эти условия, если они применимы, включают такие параметры, как:

- максимальное количество веществ, которое может быть сброшено в море из одного танка;
- скорость судна во время сброса;
- минимальное расстояние от ближайшего берега во время сброса;
- минимальная глубина воды во время сброса;
- максимальная концентрация веществ в кильватерной струе судна или степень разбавления веществ перед сбросом; и
- необходимость сброса ниже ватерлинии.

1.3 Для некоторых морских районов, названных «особыми районами», установлены более жесткие критерии сброса. Согласно Приложению II особыми районами являются район Балтийского моря*, район Черного моря и район Антарктики.*

1.4 Приложение II требует, чтобы каждое судно было оборудовано насосами и трубопроводами, обеспечивающими такую зачистку каждого танка, в котором перевозятся вещества категорий В и С, при которой количество остатков, сохраняющихся в танке после выгрузки, не превышает указанное в этом Приложении. Для каждого танка, предназначенного для перевозки таких веществ, должно быть определено количество остатков. Только в том случае, если количество остатков меньше количества, указанного в Приложении, танк может быть одобрен для перевозки веществ категорий В и С.

1.5 Кроме упомянутых выше условий, в Приложении II содержится требование относительно того, что операции по сбросу остатков груза и некоторые операции по очистке танков и вентиляции могут проводиться только в соответствии с одобренными методами и устройствами, основанными на Стандартах, разработанных Международной морской организацией (ИМО).

1.6 Для обеспечения удовлетворения этому требованию настоящее Руководство содержит в разделе 2 все подробные сведения о судовом

* Приложение II к Конвенции МАРПОЛ-73/78 определяет эти районы следующим образом:

- Район Балтийского моря означает собственно Балтийское море с Ботническим и Финским заливами и с проходом в Балтийское море, ограниченное параллелью 57°44,8' северной широты у мыса Скаген в проливе Скагеррак.
- Район Черного моря означает собственно Черное море, ограниченное со стороны Средиземного моря параллелью 41° северной широты.
- Район Антарктики означает район, расположенный к югу от параллели 60° южной широты.

оборудовании и устройствах, в разделе 3 — эксплуатационные методы по выгрузке груза и зачистке танков и в разделе 4 — методы сброса остатков груза и промывочной воды после мойки танков, сбора смывок, балластировки и дебалластировки, которые могут быть применимы к веществам, перевозка которых разрешена на данном судне.

1.7 Придерживаясь методов, изложенных в настоящем Руководстве, можно обеспечить, чтобы судно удовлетворяло всем соответствующим требованиям Приложения II к Конвенции МАРПОЛ-73/78.

РАЗДЕЛ 2 — Описание судового оборудования и устройств

2.1 Настоящий раздел содержит подробные сведения о судовом оборудовании и устройствах, необходимых для того, чтобы персонал мог следовать эксплуатационным методам, изложенным в разделах 3 и 4.

2.2 Общее расположение судна и описание грузовых танков

Этот раздел содержит краткое описание зоны грузовых танков судна и основных характеристик грузовых танков и их расположения.

Включаются принципиальные схемы или схематические чертежи и таблицы, на которых показаны общее расположение судна, расположение и нумерация грузовых танков и устройство для подогрева груза. Обозначение грузовых танков, в которых разрешена перевозка вредных жидких веществ, дается в соответствии с табл. 1 настоящего Руководства.

2.3 Описание грузовых насосов и трубопроводов и зачистной системы

Этот раздел содержит описание грузовых насосов и трубопроводов и зачистной системы.

Предусматриваются следующие принципиальные схемы или схематические чертежи, сопровождаемые, при необходимости, текстовыми пояснениями:

- схема грузовых трубопроводов с указанием их диаметров;
- схема грузовых насосов с указанием их производительности;
- схема трубопроводов зачистной системы с указанием их диаметров;
- схема насосов зачистной системы с указанием их производительности;
- расположение приемных хвостовиков грузовых и зачистных трубопроводов внутри каждого грузового танка;
- если оборудованы приемные колодцы, — их расположение и вместимость;
- устройства для осушения и зачистки или продувки трубопроводов; и
- количество и давление азота или воздуха, необходимого для продувки трубопровода, если применяется система продувки.

2.4 Описание балластных танков и балластных насосов и трубопроводов

Этот раздел содержит описание балластных танков и балластных насосов и трубопроводов.

Предусматриваются принципиальные схемы или схематические чертежи и таблицы, содержащие следующее:

- общее расположение, показывающее танки изолированного балласта и грузовые танки, которые используются в качестве балластных, с указанием их вместимости (в м³);
- схема балластных трубопроводов;
- производительность выкачки балласта из тех грузовых танков, которые могут быть использованы также в качестве балластных; и
- схема соединения балластных трубопроводов между собой и присоединения их к сливному трубопроводу для сброса через подводное сливное отверстие.

2.5 Описание выделенных отстойных танков с присоединенными насосами и трубопроводами

Этот раздел содержит описание выделенных отстойных танков с присоединенными насосами и трубопроводами.

Предусматриваются принципиальные схемы или схематические чертежи, показывающие следующее:

- какие танки выделены в качестве отстойных и вместимость таких танков;
- схему насосов и трубопроводов выделенных отстойных танков с указанием диаметров труб и схемой присоединения к подводному сливному отверстию.

2.6 Описание подводного сливного отверстия для сброса стоков, содержащих вредные жидкие вещества

Этот раздел содержит сведения о расположении и максимальной пропускной способности подводного сливного отверстия (или отверстий) и присоединении трубопроводов от грузовых и отстойных танков.

Предусматриваются принципиальные схемы или схематические чертежи, показывающие следующее:

- расположение и количество подводных сливных отверстий;
- присоединения к подводному сливному отверстию;
- расположение всех отверстий для приема забортной воды по отношению к подводным отверстиям.

2.7 Описание устройств, показывающих и регистрирующих расход

Этот раздел, который применяется только к судам, эксплуатируемым в соответствии с пунктом 2 b) правила 5А, содержит описание способов измерения расхода и, если требуется, способов регистрации расхода и времени, а также описание принципа действия этих устройств.

Предусматриваются принципиальные схемы или схематические чертежи, показывающие расположение и подключение этих устройств.

2.8 Описание системы вентиляции грузовых танков

Этот раздел содержит описание системы вентиляции грузовых танков.

Предусматриваются принципиальные схемы или схематические чертежи и таблицы, сопровождаемые, при необходимости, текстовыми пояснениями, показывающие следующее:

- перечень вредных жидких веществ с упругостью паров при 20°С свыше 5×10^3 Па, перевозить которые разрешено на судне и которые могут быть удалены с помощью вентиляции, составленный по форме табл. 1;
- вентиляционные трубопроводы и вентиляторы;
- расположение вентиляционных отверстий;
- минимальную производительность системы вентиляции, достаточную для того, чтобы хорошо провентилировать днище и другие части грузового танка;
- расположение внутри танка набора, затрудняющего вентиляцию;
- способ вентиляции грузовых трубопроводов, насосов, фильтров и т.п.; и
- способы, позволяющие убедиться, что танк полностью осушен.

2.9 Описание системы мойки танков и системы подогрева моющей воды

Этот раздел содержит описание системы мойки грузовых танков, системы подогрева моющей воды и всего необходимого оборудования для мойки танков.

Предусматриваются принципиальные схемы или схематические чертежи и таблицы или диаграммы, показывающие следующее:

- схему трубопроводов, предназначенных для мойки танков, с указанием диаметров труб;
- тип моечных машинок, их пропускная способность и рабочее давление;
- максимальное количество моечных машинок, которые могут работать одновременно;
- расположение палубных горловин для мойки танков;
- количество моечных машинок и их расположение, необходимое для обеспечения полного охвата стенок грузового танка;
- максимальное количество моющей воды, которая может быть подогрета до 60°С в установленном подогревателе; и
- максимальное количество моечных машинок, которые могут работать одновременно при температуре воды 60°С.

РАЗДЕЛ 3 — Выгрузка груза и зачистка танков

3.1 Этот раздел содержит описание методов эксплуатации, касающихся выгрузки груза и зачистки танка, которых необходимо придерживаться, чтобы обеспечить выполнение требований Приложения II.

3.2 Выгрузка груза

Этот раздел содержит технологию, включая использование насосов, грузовых трубопроводов, которой необходимо придерживаться при выкачке каждого танка. Могут быть представлены альтернативные методы.

Указывается порядок работы насоса или насосов и последовательность работы всех клапанов.

Основным требованием является выгрузка груза в максимальной практически возможной степени.

3.3 Зачистка грузовых танков

Этот раздел содержит четкую технологию, которой необходимо придерживаться при зачистке каждого грузового танка.

Эта технология охватывает следующее:

- действие зачистной системы;
- требования к крену и дифференту;
- устройства для осушения и зачистки или продувки трубопроводов, если она применяется.

3.4 Температура груза

Этот раздел содержит требования к подогреву груза с целью поддержания определенной минимальной температуры во время выгрузки.

Указываются сведения о способах регулирования системы подогрева и методе измерения температуры.

3.5 Методы, которых необходимо придерживаться, если грузовой танк не может быть разгружен в соответствии с требуемой технологией

Этот раздел содержит сведения о методах, которых необходимо придерживаться в том случае, когда требования, изложенные в разделах 3.3 и/или 3.4, не могут быть выполнены в связи с некоторыми обстоятельствами, такими как:

- выход из строя системы зачистки грузовых танков; и
- выход из строя системы подогрева груза.

3.6 Журнал грузовых операций

После окончания выгрузки груза заполняется соответствующий раздел Журнала грузовых операций.

РАЗДЕЛ 4 – Очистка грузовых танков, сброс остатков, балластировка и дебалластировка

4.1 В этом разделе изложен порядок проведения очистки танков, операции с балластом и смывками, которых необходимо придерживаться для обеспечения выполнения требований Приложения II.

4.2 В последующих пунктах излагается последовательность необходимых действий и содержатся сведения, имеющие существенное значение для того, чтобы вредные жидкие вещества сбрасывались, не представляя угрозы нанесения вреда морской среде.

4.3 По таблице 1 проверяется, включен ли последний перевезенный в танке груз в перечень вредных жидких веществ, одобренный для данного судна. Если не включен, то никакие особые методы очистки танка, сброса остатков, балластировки и дебалластировки в соответствии с положениями Приложения II не применяются.

4.4 Если последний перевезенный в танке груз включен в вышеупомянутый перечень, то в сведениях, необходимых для определения методов сброса остатков этого груза, очистки, балластировки и дебалластировки танка, учитывается следующее:

4.4.1 Категория вещества

Категория вещества берется из таблицы 1.

4.4.2 Зачистная способность системы выкачки

Содержание этого пункта зависит от конструкции судна и от того, является ли судно новым или существующим (см. технологические схемы – требования к выкачке и зачистке).

4.4.3 Судно в пределах или за пределами особых районов

Этот пункт содержит указания о том, можно ли промывочные воды из танка сбрасывать в море в пределах или за пределами особого района (определение которому дано в разделе 1.3). Разъясняются различные требования, в зависимости от типа судна и характера рейса.

4.4.4 Застывающие или высоковязкие вещества

Свойства вещества берутся из судового документа.

4.4.5 Смешиваемость в воде

Это свойство вещества берется из таблицы 1.

Примечание. Этот пункт заполняется только для существующих судов и только для веществ категории В.

4.4.6 Совместимость со смывками, содержащими другие вещества

Этот пункт содержит указания о допустимости смешивания смывок груза. Дается ссылка на Руководство по совместимости.

4.4.7 Сброс в приемное сооружение

В этом пункте указываются те вещества, остатки которых должны быть предварительно смыты и сброшены в приемное сооружение.

4.4.8 Сброс в море

Этот пункт содержит сведения о факторах, которые должны быть рассмотрены для того, чтобы определить, допустимо ли сбрасывать в море смеси остаток/вода.

4.4.9 Использование моющих препаратов или добавок

Этот раздел должен содержать сведения об использовании и удалении моющих средств (например, растворителей, используемых для очистки танка) и присадок к промывочной воде (например, детергентов).

4.4.10 Применение метода вентиляции для очистки танка

В этом пункте дается ссылка на таблицу 1 для подтверждения возможности применения метода вентиляции.

4.5 С учетом упомянутых выше сведений и использованием указаний и технологических схем настоящего раздела устанавливается правильная технология операций, которой необходимо придерживаться. В Журнал грузовых операций вносятся соответствующие записи о принятой технологии.

Этот раздел содержит описание технологии, которая зависит от возраста судна и эффективности выкачки, основанной на Стандартах. Примеры технологических схем, упоминаемых в настоящем разделе, приведены в добавлении А и включают всеобъемлющие требования, применимые как к новым, так и к существующим судам. Руководство для данного судна должно содержать только те требования, которые конкретно применимы к этому судну. Руководство должно содержать следующие сведения и технологические указания:

Таблица 1: Перечень вредных жидких веществ, разрешенных к перевозке.

Таблица 2: Сведения о грузовых танках.

Добавление А: Технологические схемы.

Добавление В: Программы предварительной мойки.

Добавление С: Метод вентиляции.

Добавление D: Определение допустимой интенсивности сброса остатков для веществ категории В, в случае необходимости.

Примеры выше упомянутых таблиц и добавлений изложены ниже.

**Таблица 1 – Перечень вредных жидких веществ,
разрешенных к перевозке**

Вещество	Категория	Танки (группа танков)*, годные для перевозки	Температура плавления, °С	Вязкость при 20°С, мПа.с			Пригодно для удаления путем вентиляции (Да/Нет)	Смешиваемое с водой (Да/Нет)
				<25	25–60	>=60		
<p><i>Примечание.</i> В четвертой и пятой колонках записываются сведения только для тех веществ, у которых температура плавления выше 0°С или вязкость при 20°С более 25 мПа.с. Если на судне перевозится несколько товарных сортов, причем вязкости или температуры плавления этих сортов различны, то вписывается и делается примечание, что другие товарные сорта могут иметь меньшую вязкость или температуру плавления либо приводятся значения для каждого перевозимого товарного сорта.</p>								

Таблица 2 – Сведения о грузовых танках

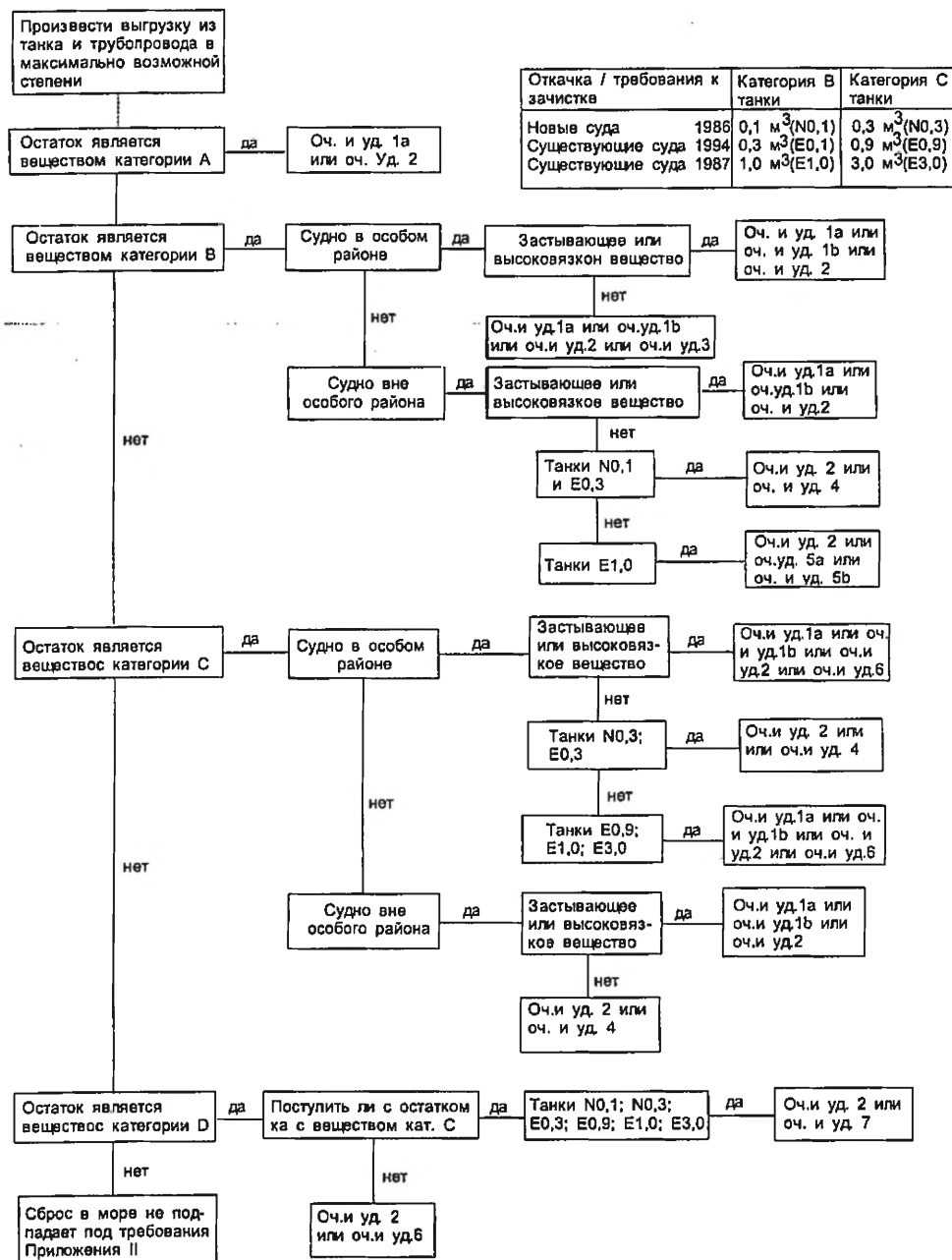
Номер танка	Вместимость, м ³	Зачищаемое количество, л	Общее количество остатков**, м ³	Норма зачистки согласно правилу 5А

* Номера танков (группы танков) должны быть аналогичны тем, которые указаны в Свидетельстве о пригодности судна.

** Только для судов, упомянутых в пунктах 2 b) и 4 b) правила 5

ДОБАВЛЕНИЕ А

ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ СХЕМЫ – ОЧИСТКА ГРУЗОВЫХ ТАНКОВ И УДАЛЕНИЕ ИЗ НИХ ПРОМЫВОЧНОЙ ВОДЫ/БАЛЛАСТА, СОДЕРЖАЩИХ ОСТАТКИ ВЕЩЕСТВ КАТЕГОРИЙ А, В, С И D



Примечание.

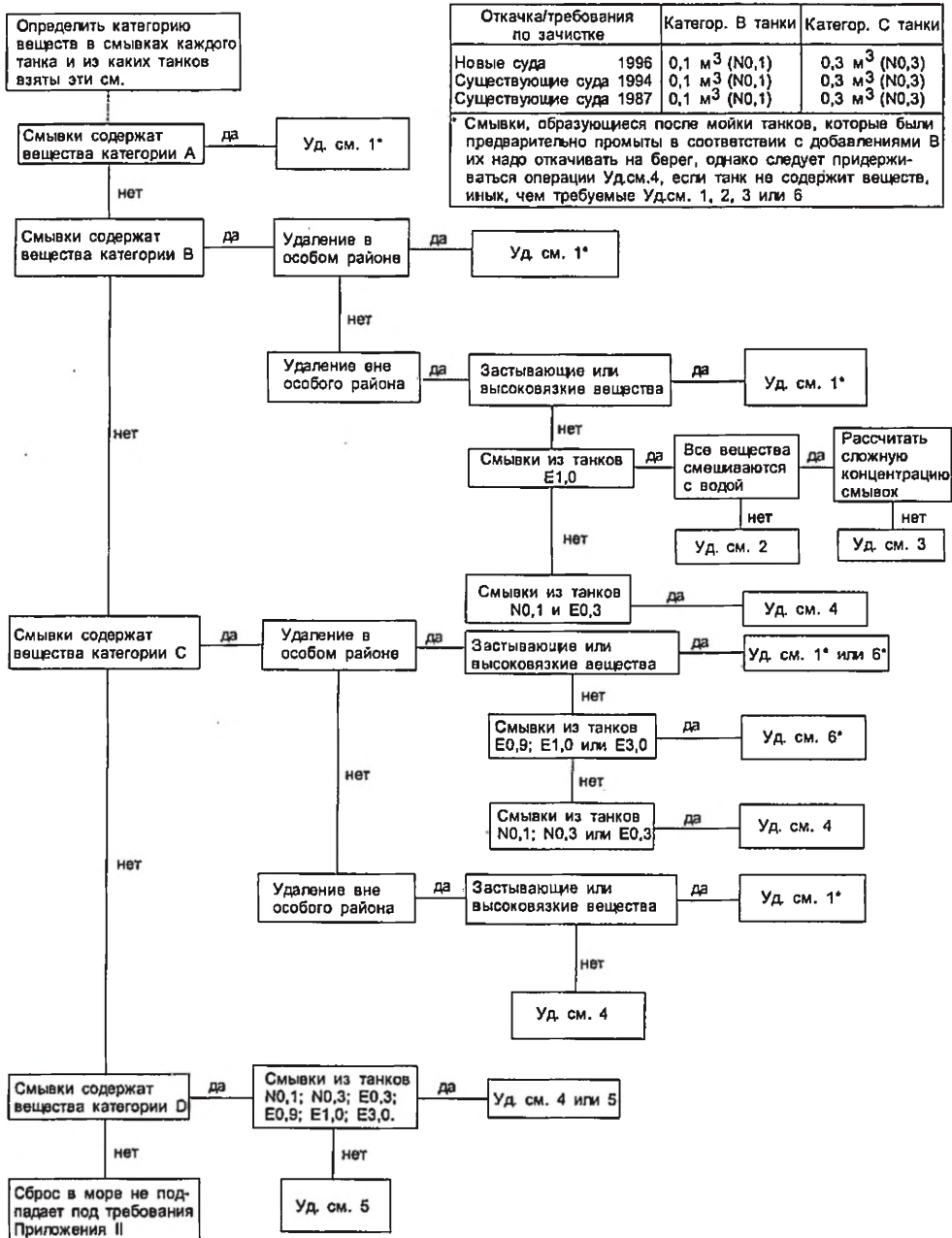
Пример технологической схемы, дающий всеобъемлющие требования, применимые к новым и существующим судам. Технологическая схема для отдельного судна должна лишь включать части, применимые к данному судну.

Очистка и удаление (оч. и уд.)	Последовательность операций									
	1a)	1b)	2	3	4	5a)	5b)	6	7	8
Предварительная мойка в соответствии с дополнением В и откачка остатков в приспоединенное сооружение	x	x								
Предварительная мойка в соответствии с дополнением В и перекачка смывок в отстойный танк для сброса в море в соответствии с пунктами 10.5 или 10.6 главы 10						x	x			
Последующая мойка в течение, как минимум, одного цикла		x					x			
Методы вентиляции в соответствии с дополнением С			x							
Остаток может быть оставлен на судне и сброшен вне особого района				x						
Остатки веществ с вязкостью <60 мПа.с при температуре выгрузки могут быть оставлены на судне и сброшены вне особого района. В качестве альтернативы танки могут быть предварительно промыты, а смывки откачаны на берег								x		
Разбавление остатков в грузовых танках водой для получения концентрации остатков в смеси 10% или менее										x
Балластировка или мойка танка в соответствии с требованиями к перевозке	x			x	x	x		x	x	
Условия сброса балласта/смесей воды с остатками, иных чем смывки после предварительной мойки:										
12 миль от берега	x	x		x	x	x	x	x	x	x
7 узлов скорости судна	x	x		x	x	x	x	x	x	x
25 метров глубины воды	x	x		x	x	x	x	x		
Сброс осуществляется ниже ватерлинии	x	x		x	x	x	x	x	x	
В танк принимается балласт		x					x			
Условия сброса балласта:										
12 миль от берега		x					x			
25 метров глубины воды		x					x			
В качестве альтернативы возможна откачка на берег смесей воды с остатками (необязательно – не является требованием Конвенции МАРПОЛ)	x	x		x	x	x	x	x	x	x
Любая вода, принятая после этого в танк, может быть сброшена в море без ограничений	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x

Примечание.

Начинайте с верхней части колонки под указанным номером (Оч. и Уд.) и заканчивайте каждую операцию в последовательности, обозначенной х.

**УДАЛЕНИЕ СМЫВОК ПОСЛЕ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ МОЙКИ ИЛИ МОЙКИ
ТАНКА, СОДЕРЖАЩИХ ВЕЩЕСТВА КАТЕГОРИЙ А, В, С ИЛИ D, ИЗ
ВЫДЕЛЕННЫХ ОТСТОЙНЫХ ТАНКОВ ИЛИ ГРУЗОВЫХ ТАНКОВ,
СОДЕРЖАЩИХ ПРОМЫВОЧНУЮ ВОДУ ИЛИ СМЫВКИ**



Примечание.

Пример технологической схемы, дающей всеобъемлющие требования, применимые к новым и существующим судам. Технологическая схема для отдельного судна должна лишь включать части, применимые к данному судну.

Удаление смывок (уд. см.)	Последовательность операций					
	1	2	3	4	5	6
Откачка смывок на берег	x					
Определение величины интенсивности сброса несмешивающейся смеси воды с остатками в соответствии с добавлением D		x				
Разделить полученную величину интенсивности сброса чистого продукта на составную концентрацию смывок			x			
Полученная величина показывает, при какой интенсивности разрешается производить сброс		x	x			
Остатки веществ с вязкостью < 60 мПа.с при температуре выгрузки могут быть оставлены на судне и сброшены вне особого района. В качестве альтернативы танки могут быть предварительно промыты, а смывки откачаны на берег						x
Разбавление смывок водой для получения 10%-го или менее раствора, интенсивность сброса не ограничивается					x	
Максимально допустимая интенсивность сброса через сливное отверстие, расположенное ниже ватерлинии				x		x
Дополнительные условия сброса:						
- скорость судна не менее 7 узлов		x	x	x	x	x
- судно находится на расстоянии более 12 миль от ближайшего берега		x	x	x	x	x
- глубина воды не менее 25 м		x	x	x		x
- используется сливное отверстие, расположенное ниже ватерлинии		x	x	x		x

Примечание.

Начинайте с верхней части колонки под указанным номером (уд. см.) и заканчивайте каждую операцию в последовательности, обозначенной x.

ДОБАВЛЕНИЕ В – МЕТОДЫ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ МОЙКИ

Это добавление к Руководству содержит технологию предварительной мойки, основанную на дополнении В к Стандартам. Эта технология содержит конкретные требования по применению устройств и оборудования для мойки танка, предусмотренных на данном судне, и включает следующее:

- расположение применяемых моечных машинок;
- порядок выкачки смывок;
- требования к мойке горячей водой;
- число циклов (или время) работы моечной машинки;
- минимальное рабочее давление.

ДОБАВЛЕНИЕ С – МЕТОДЫ ВЕНТИЛЯЦИИ

Это добавление к Руководству содержит методы вентиляции, основанные на дополнении С к Стандартам. Эти методы содержат конкретные требования к применению системы вентиляции грузовых танков или оборудования, установленных на данном судне, и включают следующее:

- расположение используемых для вентиляции горловин;
- минимальную подачу или частоту вращения вентиляторов;
- способы вентиляции грузовых трубопроводов, насосов, фильтров и т.п.;
- методы, позволяющие убедиться, что после завершения вентиляции танки полностью осушены.

ДОБАВЛЕНИЕ D - ОПРЕДЕЛЕНИЕ ДОПУСТИМОЙ ИНТЕНСИВНОСТИ СБРОСА ОСТАТКОВ ВЕЩЕСТВ КАТЕГОРИИ В

Это добавление к Руководству, которое требуется только для судов, эксплуатирующихся в соответствии с подпунктом 2 b) правила 5А, содержит методику определения судовым персоналом допустимой интенсивности сброса остатков веществ категории В. Методика основывается на разделах 10.5 и 10.6 Стандартов.

РУКОВОДСТВО ПО ВРЕМЕННОЙ ОЦЕНКЕ ЖИДКИХ ВЕЩЕСТВ, ПЕРЕВОЗИМЫХ НАЛИВОМ

Раздел 1

ВВЕДЕНИЕ

1.1 Перевозка жидких веществ наливом регулируется Конвенциями СОЛАС-74 и МАРПОЛ-73/78 для целей безопасности и предотвращения загрязнения.

1.2 Жидкие грузы, которые могут быть предложены для перевозки наливом, могут подразделяться на следующие группы:

- .1 сжиженные газы;
- .2 нефти; и
- .3 вредные и невредные жидкие вещества, называемые далее «химикаты».

1.3 Сжиженные газы перечислены в главе 19 Международного кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом (Кодекс МКГ), и их перевозка регулируется положениями этого Кодекса.

1.4 Понятие «нефть» включает нефть в любой форме (сырую нефть, жидкое топливо, отстой, нефтяные остатки и продукты переработки нефти, иные, чем нефтехимические продукты, включенные в пункт 1.2.3 выше). Перевозка нефти регулируется Приложением I к Конвенции МАРПОЛ-73/78.

1.5 Ряд грузов может перевозиться либо на газовозах, либо на химовозах. Они включены как в главу 19 Кодекса МКГ, так и в главу 17 Международного кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом (Кодекс МКХ).

1.6 Каждая жидкость, предложенная для перевозки наливом, должна быть определена в качестве или газа, или нефти, или химиката. Настоящее Руководство применяется только к жидкостям, определенным как химикаты.

1.7 Требования к перевозке химикатов наливом определены в Кодексе МКХ и Кодексе постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом (Кодекс КХ). Кодекс МКХ применяется к танкерам-химовозам, построенным 1 июля 1986 года или после этой даты, и является обязательным согласно Конвенциями СОЛАС-74 и МАРПОЛ-73/78. Кодекс КХ применяется к танкерам-химовозам, построенным до 1 июля 1986 года. Последний является обязательным согласно Конвенции МАРПОЛ-73/78 и рекомендуемым согласно Конвенции СОЛАС-74.

1.8 В настоящем Руководстве ссылка, для краткости, дается только на Кодекс МКХ; однако она подразумевает ссылку также на Кодекс КХ, при необходимости.

1.9 Процедуры, описанные в настоящем Руководстве, представлены схематически в приложении I к данному Руководству.

Раздел 2

ОЦЕНЕННЫЕ ВЕЩЕСТВА

2.1 Если жидкость подлежит перевозке в качестве химиката, грузоотправитель прежде всего должен проверить, содержится ли она в перечне в главах 17 или 18 Кодекса МКХ, за исключением общих граф «вредная (или невредающая) жидкость, п.о.с.».

2.2 Жидкости, перечисленные в Кодексе МКХ, в основном являются чистыми или технически чистыми химикатами, включая их водные растворы.

2.3 Ожидается, что перечень веществ в главах 17 и 18 Кодекса МКХ будет обновляться каждые два года.

2.4 Указатель опасных химических веществ, перевозимых наливом, издаваемый ИМО, дает большинство обычно употребляемых синонимов химикатов, перечисленных в Кодексе МКХ. Ожидается также, что данный указатель будет расширяться каждые два года в соответствии с Кодексом МКХ.

2.5 Важно, чтобы химикат, включенный в перечень Кодекса МКХ, перевозился под названием, указанным в этом Кодексе, а не под синонимическим наименованием, для простоты определения всеми участвующими в его перевозке.

2.6 Если химикат не включен в перечень Кодекса МКХ, следующей стадией является проверка согласованных и предложенных поправок к главам 17 и 18 Кодекса МКХ, а также перечня химических веществ, временно оцененных ИМО. Такой перечень периодически издается в форме циркуляра МЕРС.

2.7 Если химикат не указан в Кодексе МКХ и временно не оценен ИМО, необходимо проверить, не является ли он уже временно оцененным на основании трехстороннего соглашения перевозящей или производящей страны, государств флага и принимающих стран для предполагаемой перевозки.

2.8 Перечень химикатов, временно оцененных на основании трехстороннего соглашения, периодически издается в форме циркуляра МЕРС, отличного от циркуляра, указанного в 2.6. Этот же циркуляр включает также отдельный перечень содержащих только загрязнители смесей оцененных веществ, рассматриваемых далее в разделе 5.

2.9 Если перевозящая или производящая страна уже является Стороной временной оценки рассматриваемого химиката, Сторонами которой не являются одно или более государств флага и/или принимающих стран, то перевозящая или производящая страна будет просить их присоединиться к существующему соглашению.

2.10 Если химикат уже был оценен трехсторонним соглашением других Сторон, то перевозящая или производящая страна должна рассмотреть основу предшествующей оценки, с тем чтобы согласиться с ней, если нет новых данных или не предложено более точное сравнение. В этом случае химикат должен переоцениваться (см. 4.5 – 4.7).

2.11 Если химикат, предложенный для перевозки, содержится в перечне, указанном в 2.9, то перевозящая или производящая страна должна информировать те государства флага и принимающие страны, которые еще не имеют данных о том, что химикат уже включен в общую графу в Кодексе МКХ.

Раздел 3

НЕОЦЕНЕННЫЕ ВЕЩЕСТВА

3.1 Химические вещества, подлежащие оценке, могут быть разделены на следующие группы:

- .1 чистые или технически чистые химикаты (см.раздел 4);
- .2 смеси, содержащие по меньшей мере 97 % по весу компонентов, уже оцененных ИМО, не представляющих опасности в отношении безопасности (см.раздел 5);
- .3 смеси, содержащие по меньшей мере 99 % по весу компонентов, уже оцененных ИМО, представляющих опасность в отношении безопасности (см.раздел 6);
- .4 смеси, содержащие один или несколько компонентов, составляющих более 3% по весу смеси, которые еще не оценены ИМО (см.раздел 7).

3.2 Химикаты или смеси, упомянутые в 3.1.1, 3.1.3 и 3.1.4, будут временно оценены трехсторонним соглашением в соответствии с пунктом 4 правила 3 Приложения II к Конвенции МАРПОЛ-73/78 и пунктом 2А.1 его Единого толкования (см.приложение 2).

3.3 Эти трехсторонние соглашения истекают через три года, за исключением того, что ИМО уточнит смеси, представляющие опасные свойства с точки зрения безопасности. Предполагается, что в течение этого периода химикат будет оценен ИМО (см.раздел 8).

3.4 В интересах изготовителя/грузоотправителя представить данные, необходимые для временной оценки, Администрации перевозящей или производящей страны заблаговременно до перевозки. Администрация должна избегать излишних задержек.

3.5 После завершения временной оценки химикатов, указанных в 3.1.1, 3.1.3 и 3.1.4, Администрация государства флага судна до его выхода в рейс должна оформить ведомость поправок к свидетельству судна о пригодности и к Руководству по методам и устройствам. Пример ведомости поправок приводится в приложении 3.

3.6 Смеси, указанные в 3.1.2, будут оцениваться упрощенным способом в соответствии с пунктом 2А.3 Единого толкования. Вследствие чисто механического характера такой оценки перевозящей или производящей стране не обязательно добиваться согласия государств флага и принимающих стран. Эти смеси будут перевозиться согласно применимой общей записи в Кодексе МКХ (т.е. «Вредная жидкость, не указано конкретно», или «невредная жидкость, п.о.с.»).

3.7 Пока смесь не включена в циркуляр МЕРС, упомянутый в 2.8 выше, по-прежнему необходимо информировать государство флага и принимающие страны.

Раздел 4

ВРЕМЕННАЯ ОЦЕНКА ЧИСТЫХ ИЛИ ТЕХНИЧЕСКИ ЧИСТЫХ ХИМИКАТОВ

4.1 В случае чистых или технически чистых химикатов Администрация перевозящей или производящей страны будет временно оценивать категорию загрязнителя, тип судна и требования к перевозке на основании данных о загрязнении и безопасности, предоставляемых изготовителем/грузоотправителем.

4.2 При оценке опасности загрязнения новым химикатом Администрация руководствуется следующими справочными документами:

- .1 Руководством по классификации вредных жидких веществ (МАРПОЛ-73/78, Приложение II, дополнение 1);
- .2 Толкованием Руководства по классификации вредных жидких веществ (см. приложение 4);
- .3 Кратким обозначением опасностей (см. приложение 5);
- .4 Критерии установления требований к типу судна с точки зрения загрязнения моря (приложение 6); и
- .5 Частью В – «Опасность загрязнения моря» Критериев оценки опасности наливных химических грузов, приложенных к Кодексу МКХ.

4.3 Первой мерой Администрации является проверка последнего сводного перечня опасностей веществ, перевозимых судном, периодически издаваемого ИМО в форме циркуляра ВСН.

4.4 Если опасность рассматриваемого химиката может быть установлена, его категория загрязнителя должна определяться на основании этой опасности в соответствии с документами, указанными в 4.2.1 и 4.2.2. Требования к типу судна и перевозке в том, что касается опасности загрязнения, должны определяться по документу, указанному в 4.2.4 и 4.2.5.

4.5 Если об опасности нет сведений, то должны быть рассмотрены все имеющиеся в наличии данные для установления ее.

4.6 Если имеются все соответствующие данные, то временная опасность устанавливается, исходя из критериев, разработанных ГЕЗАМП (см. ссылку в 4.2.3). Категория загрязнителя должна устанавливаться по этой временной опасности в соответствии с 4.2.1 и 4.2.2. Требования к типу судна и перевозке, на основании опасности загрязнения, должны устанавливаться в соответствии с 4.2.4 и 4.2.5.

4.7 Если достаточные данные отсутствуют, Администрация должна провести оценку путем сравнения с химически подобными веществами из следующих источников:

- .1 Кодекс МКХ;
- .2 циркуляр МЕРС, указанный в 2.6, перечисляющий вещества, временно оцененные ИМО;
- .3 циркуляр МЕРС, указанный в 2.9, перечисляющий вещества, временно оцененные трехсторонним соглашением; и
- .4 циркуляр ВСН, указанный в 4.3, перечисляющий вещества, опасность которых установлена.

Если возможны несколько альтернативных сравнений, предпочтение должно отдаваться наиболее строгому из них.

4.8 После оценки опасностей загрязнения, должны оцениваться возможные опасности химиката в отношении безопасности.

4.9 Руководящие принципы по оценке возможных опасностей химикатов в отношении безопасности представлены в «Части А – Опасности в отношении безопасности» Критериев оценки опасности наливных химических грузов, приложенных к Кодексу МКХ.

4.10 Если химикат, подлежащий временной оценке, представляет опасность в отношении безопасности, Администрация должна уста-

новить требования к перевозке в соответствии с вышеупомянутыми Критериями. Эти требования должны быть объединены с требованиями, которые были ранее установлены только в целях предотвращения загрязнения, и должен быть принят наиболее строгий комплект. При необходимости Администрация должна пересматривать тип судна, ранее установленный только с точки зрения загрязнения.

4.11 На данном этапе Администрация перевозящей или производящей страны, выполнив временную оценку рассматриваемого химиката, должна запросить согласие Администраций государств флага и принимающих стран с его оценкой. Для этой цели должна использоваться стандартная форма телекса/телефакса для предложения трехстороннего соглашения по временной оценке жидких веществ, приведенная в приложении 6.

4.12 После достижения явно выраженного или молчаливого согласия предлагающая Администрация должна информировать ИМО, как требуется пунктом 4 правила 3 Приложения II. Для этой цели рекомендуется использовать форму телекса/телефакса с добавлением перечня стран, которых это касается.

4.13 Предлагающая Администрация или изготовитель должны затем срочно направить в ГЕЗАМП все данные, необходимые для официальной оценки опасности, применяя форму «Характеристики жидких химических веществ, предложенных для морской перевозки наливом» (см. приложение 8).

Раздел 5

ОПРЕДЕЛЕНИЕ СМЕСЕЙ ОЦЕНЕННЫХ ХИМИКАТОВ, НЕ ИМЕЮЩИХ ОПАСНОСТИ ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ СУДНА

5.1 В настоящем разделе рассматриваются смеси, определенные в 3.1.2, т.е. смеси, содержащие не менее 99 % по весу химикатов (или «групп» в случае сложных нефтехимических смесей), оцененных ИМО, которые не представляют опасностей для безопасности судна. Химикаты, оцененные ИМО, включают:

- .1 перечисленные в главах 17 и 18 Кодекса МКХ;
- .2 содержащиеся в согласованных и предложенных поправках к этим главам;

Такая смесь может содержать компоненты, имеющие опасные свойства (с точки зрения безопасности судна, обозначенные «S» или «S/P» в колонке d сводной таблицы минимальных требований), если они настолько разбавлены, что окончательная смесь не имеет опасных свойств с точки зрения безопасности судна.

5.2 Категория загрязнителя и тип судна для этих смесей устанавливаются на основании категории загрязнителя и типа судна для компонентов с помощью следующего метода расчета. Для целей настоящего расчета не оцененным компонентам до 3 % должна быть присвоена категория загрязнителя А, тип судна 2, если они не могут быть оценены на основании степеней опасности ГЕЗАМП или сравнения.

5.3 Первой стадией является расчет категории загрязнителя смеси посредством следующей процедуры:

- .1 определить категорию загрязнителя каждого компонента из Кодекса МКХ или циркуляра МЕРС, упомянутого в 2.6;
- .2 умножить концентрацию каждого установленного компонента в смеси, выраженную в процентах по весу, на коэффициент, связанный с его категорией загрязнителя, в соответствии со следующей таблицей 1:

Таблица 1

<i>Категория загрязнителя</i>	<i>Коэффициент</i>
A	1000
B	100
C	10
D	1
Дополнение III	0
Минеральное масло-разбавитель в присадках к смазочному маслу*	10

* Большинство компонентов присадок к смазочному маслу производятся в виде минерального масла и оценены в качестве произведения. Иногда в смесь добавляется избыток минерального масла добавляется в смесь, с тем чтобы ее можно было перекачивать. Это масло называется минеральным маслом-разбавителем.

- .3 сложить полученные кратные для определения величины S_p ;
- .4 обратиться к левой колонке диаграммы для определения категорий загрязнителя и установить строку, которая соответствует величине S_p ;
- .5 читать по этой строке, отвечая на соответствующие вопросы в средней колонке, чтобы определить категорию загрязнителя смеси, как указано в правой графе.

Диаграмма определения категорий загрязнителя

Сумма кратных (Sp)	Прочие коэффициенты (где требуются)		Категории загрязнения
$Sp \geq 10000$	Является ли общий процентный состав веществ, определенных в Примечании 1, $\geq 1\%$ по весу?	Да	А
		Нет... Является ли сумма кратных категории загрязнителя $A \geq 10000$?	Да А Нет ... В
$10000 > Sp \geq 1000$	Является ли общий процентный состав веществ, определенных в Примечании 1, $\geq 1\%$ по весу?	Да	А
		Нет... Является ли сумма кратных категории загрязнителя A и $B \geq 1000$?	Да В Нет ... С
$1000 > Sp \geq 100$		Является ли сумма кратных категории загрязнителя A , B и $C \geq 100$?	Да С Нет ... D
$100 > Sp \geq 10$			D
$10 > Sp$			Доп. III
Примечание 1.	Биоаккумулируемыми и другими высокотоксичными веществами категории загрязнителя А являются только следующие: - хлорпарафины ($C_{10} - C_{13}$) - дифенил - дифенил/дифенилэфир, смеси - додецилфенол - фосфор, желтый или белый - трикрезилфосфат, содержащий менее 1% ортоизомера - трикрезилфосфат, содержащий 1% или более ортоизомера - триксилилфосфат.		

5.4 Смеси могут содержать водные растворы, оцененные только в определенных пределах концентрации. С целью расчета в 5.3 следует предполагать, что раствор имеет самую высокую оцененную концентрацию.

5.5 Если категорией загрязнителя смеси является А, В или С, следующей стадией является расчет ее типа судна по следующей процедуре:

- .1 определить тип судна каждого компонента по Кодексу МКХ или циркуляру МЕРС, упомянутому в 2.6;
- .2 умножить концентрацию каждого компонента в смеси, выраженную в процентах по весу, на коэффициент, связанный с его типом судна, в соответствии со следующей таблицей 2:

Таблица 2

Тип судна	Коэффициент
1	100
2	10
3	1
Иной	0
Минеральное масло-разбавитель в присадках к смазочному маслу	1

- .3 сложить полученные кратные для определения величины S_s ;
- .4 обратиться к левой колонке диаграммы для определения типов судов и установить строку, которая соответствует величине S_s ;
- .5 читать по этой строке, отвечая на соответствующие вопросы в средней колонке, чтобы определить тип судна для смеси, как указано в правой колонке.

Диаграмма определения типов судов

Сумма кратных (S_s)	Прочие коэффициенты (где требуется)	Тип судна
$S_s \geq 1000$	Является ли сумма кратных типа судна 1 ≥ 1000 ?	Да 1
		Нет 2
$1000 > S_s \geq 100$	Является ли сумма кратных типа судна 1 и 2 ≥ 100 ?	Да 2
		Нет 3
$100 > S_s \geq 10$	3
$10 > S_s$	Является ли категория загрязнителя смеси А, В или С?	Да 3
		Нет Не применимо

5.6 Примеры расчета категории загрязнителя и типа судна для смесей приводятся в приложении 9.

5.7 На основании категории загрязнителя и типа судна, рассчитанных таким образом, а также температуры вспышки, точки плавления и вязкости смеси, она затем вносится в соответствующую общую запись «Вредное (или не вредное) жидкое вещество, п.о.с.» Кодекса МКХ с соответствующими требованиями к перевозке.

5.8 Смесь обозначается в грузовом документе путем ссылки на соответствующую общую запись в Кодексе МКХ, дополняется указанием торгового названия и одного или двух компонентов, в наибольшей степени повлиявших на определение категории загрязнителя. Торговые названия не должны быть такими, чтобы их можно было спутать с общеупотребимыми химическими описаниями. Компоненты должны определяться по их наименованию в Кодексе МКХ или в циркуляре МЕРС, упомянутом в 2.6.

5.9 С учетом 5.3.5 минеральное масло-разбавитель может влиять на присвоение категории С смеси присадок к смазочному маслу. В этом случае обозначение смеси должно включать пометку «содержит минеральное масло».

5.10 Процесс отнесения содержащей только загрязнителя смеси оцененных компонентов к одной из 18 общих записей Кодекса МКХ носит чисто механический характер и не касается какой-либо оценки вообще. В интересах облегчения отгрузки Администрация может уполномочить изготовителя провести оценку от ее имени.

5.11 В этом случае обязательство информировать государства флага и принимающие страны о выполненной оценке возлагается на уполномоченного изготовителя. Изготовитель должен также информировать ИМО, если об этом просит уполномочивающая Администрация. Уведомление о проводимой изготовителем оценке должно сопровождаться письмом о разрешении, свидетельствующем, что изготовитель действует по указанию и от имени Администрации, пока такое разрешение не будет внесено в циркуляр МЕРС, упомянутый в 2.8 выше.

5.12 Изготовитель должен информировать уполномочивающую Администрацию о выполненном задании вместе с подробными сведениями об оценке. По просьбе государства флага и/или принимающей страны изготовитель должен также представить им подробные сведения об определении смеси.

Раздел 6

ОЦЕНКА СМЕСЕЙ ОЦЕНЕННЫХ ХИМИКАТОВ, ОПАСНЫХ ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ СУДНА

6.1 В настоящем разделе рассматриваются смеси, определенные в 3.1.3, т.е. смеси, содержащие по меньшей мере 99% по весу химикатов, оцененных ИМО, один или несколько из которых представляют опасность для безопасности судна.

Химикаты, оцененные ИМО, включают:

- .1 перечисленные в главах 17 и 18 Кодекса МКХ;
- .2 содержащиеся в согласованных и предложенных поправках к этим главам;

эти смеси содержат компоненты с опасными свойствами в отношении безопасности (обозначенные «S» или «S/P» в колонке d сводной таблицы минимальных требований) в такой степени, что они могут придать опасные свойства окончательной смеси с точки зрения безопасности.

6.2 Категория загрязнителя для этих смесей рассчитывается, как указано в 5.3 и 5.4. Для целей настоящего расчета не оцененным компонентам до 3% должна быть присвоена категория загрязнителя А, тип судна 2, если они не могут быть оценены на основании степеней опасности ГЕЗАМП или сравнения.

6.3 Предварительный тип судна только в целях предотвращения загрязнения рассчитывается затем, как указано в 5.5.

6.4 Администрация далее должна временно оценить опасность смеси для безопасности судна и определить требования к перевозке, следуя руководящим принципам, упомянутым в 4.9, и толкованию

для определения минимальных требований к перевозке смесей, содержащих продукты, включенные в Кодексы МКХ/КХ по причинам безопасности, изложенному в приложении 10. При необходимости Администрация должна пересматривать предварительный тип судна, оцененный в 6.3.

6.5 Смесей потребуются назначение надлежащего перевозочного наименования. Оно будет определять основные вещества, влияющие на опасность смеси в отношении безопасности судна и загрязнения (при необходимости) и может включать ее торговое название.

6.6 Далее Администрация должна обеспечить получение трехстороннего соглашения и информировать ИМО, как указано в 4.11 и 4.12.

6.7 ИМО проверяет тип судна и требования к перевозке, временно определенные трехсторонним соглашением, и, наконец, включает смесь в циркуляр МЕРС, упомянутый в 2.9. ИМО не обязательно проверять категорию загрязнителя смеси, так как она является результатом чисто механического расчета.

6.8 Эти смеси, представляющие опасность для безопасности судна, не могут перевозиться согласно общим записям в Кодексе «Вредное жидкое вещество, п.о.с.». По этой причине Администрация должна присвоить соответствующее перевозочное наименование, которое определяет основные компоненты, представляющие опасность для безопасности судна и загрязнения. Это перевозочное наименование может включать торговое название для простоты определения продукта.

Раздел 7

ОЦЕНКА СМЕСЕЙ, СОДЕРЖАЩИХ НЕОЦЕНЕННЫЕ ХИМИКАТЫ

7.1 В настоящем разделе рассматриваются смеси, определенные в 3.1.4, т.е. смеси, содержащие один или несколько компонентов, составляющих более 3% по весу смеси, которые еще не были оценены ИМО и поэтому не перечислены в главах 17 и 18 Кодекса МКХ или циркуляра МЕРС, упомянутого в 2.6.

7.2 Имеется два альтернативных варианта оценки этих смесей:

1. Если о смеси в целом имеются достаточные данные, она должна оцениваться, как если бы она была чистым или технически чистым химикатом, как указано в 4.3–4.6 и 4.8–4.13.
2. Если достаточных данных о смеси в целом нет, то Администрация производящей или перевозящей страны должна в первую очередь временно оценить каждый неоцененный компонент в соответствии с разделом 4, а затем должна оценить смесь путем расчета, как указано в 6.2–6.6.

7.3 После временной оценки посредством трехстороннего соглашения состоящие только из загрязнителей смеси, содержащие неоцененные компоненты, будут перевозиться согласно одной из 18 общих записей «Вредное (или неопасное) жидкое вещество, п.о.с.» Кодекса МКХ, без необходимости прилагать ведомость поправок к судовому свидетельству о пригодности и Руководству по методам и устройствам. Однако такая поправка требуется для смесей, представляющих опасность для безопасности судна (см. 3.5).

7.4 Предлагающая Администрация или изготовитель направляют в ГЕЗАМП имеющиеся в наличии данные о смеси в целом в случае, указанном в 7.2.1, или о каждом отдельном неоцененном компоненте в случае, указанном в 7.2.2, с тем чтобы приступить к работе по соответствующим опасностям. Это следует делать как можно скорее, с использованием формы, приведенной в приложении 8.

Раздел 8

ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ДАННЫХ В ГЕЗАМП

8.1 В возможно короткие сроки после проведения временной оценки чистого или технически чистого химиката или смеси, содержащей более 1% по весу неоцененных компонентов, Администрация перевозящей или производящей страны или изготовитель должны представить в ГЕЗАМП* данные, необходимые для определения опасности вещества, компонента или смеси, используя форму, приведенную в приложении 8.

8.2 Если тем временем ГЕЗАМП и ИМО не проведут оценку такого вещества, компонента или смеси, то их временная оценка посредством трехстороннего соглашения утрачивает силу по истечении трех лет после даты опубликования циркуляра МЕРС, упомянутого в 2.9.

* Заполненную форму следует направлять по адресу: The Technical Secretary of GESAMP, International Maritime Organization, 4 Albert Embankment, London SE1 7SR, United Kingdom.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Диаграмма временной оценки жидких веществ,
перевозимых наливом

СХЕМА 1

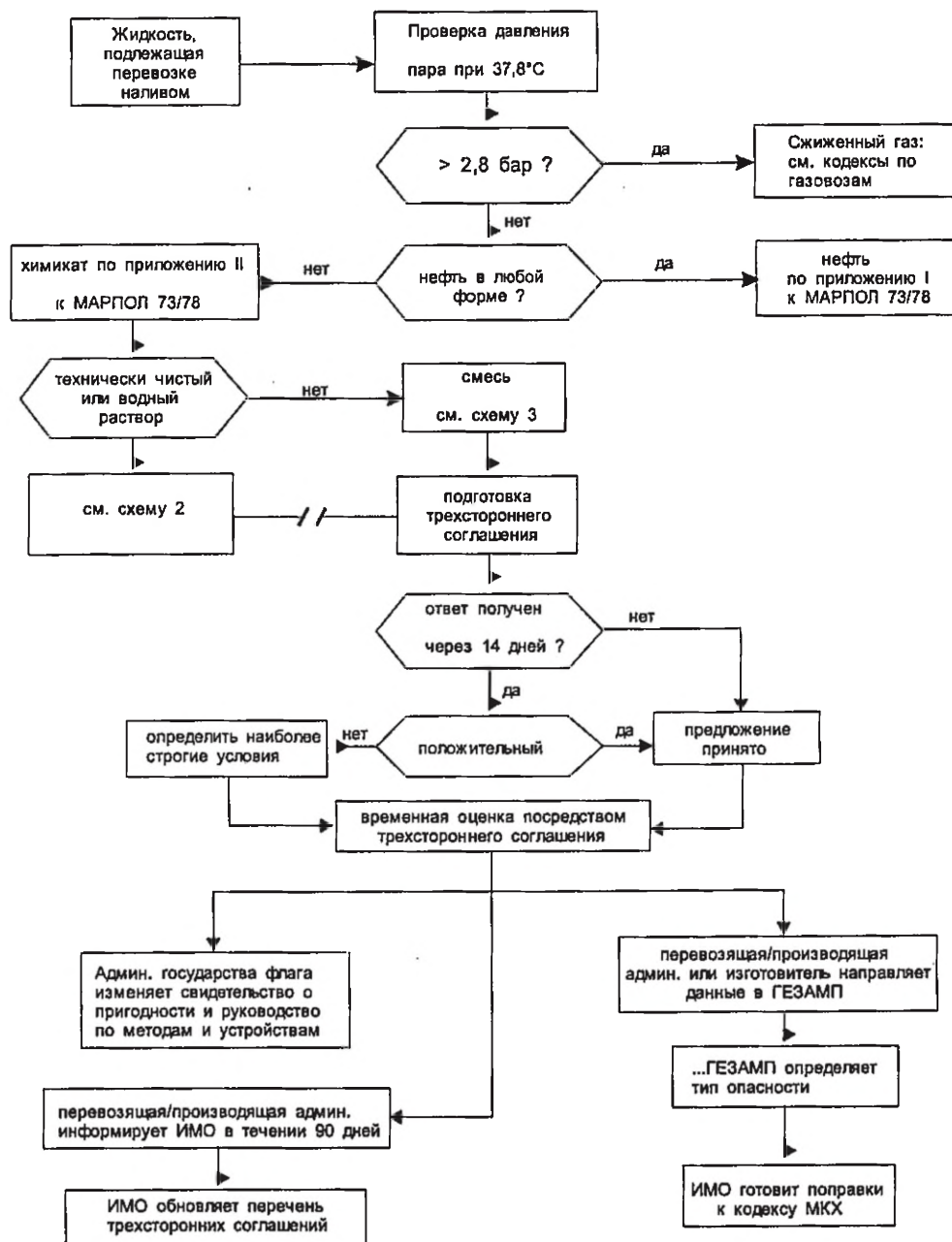


СХЕМА 2

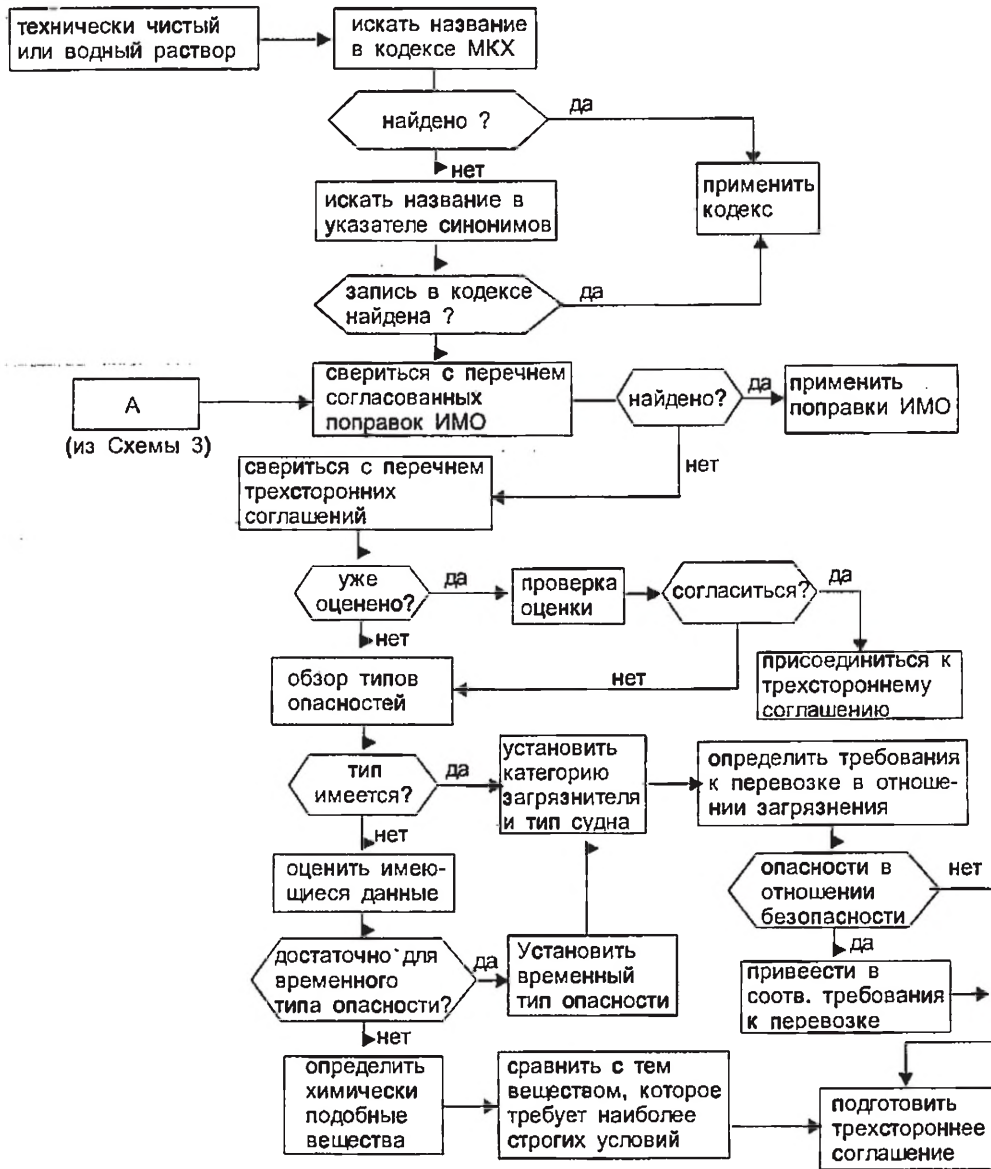
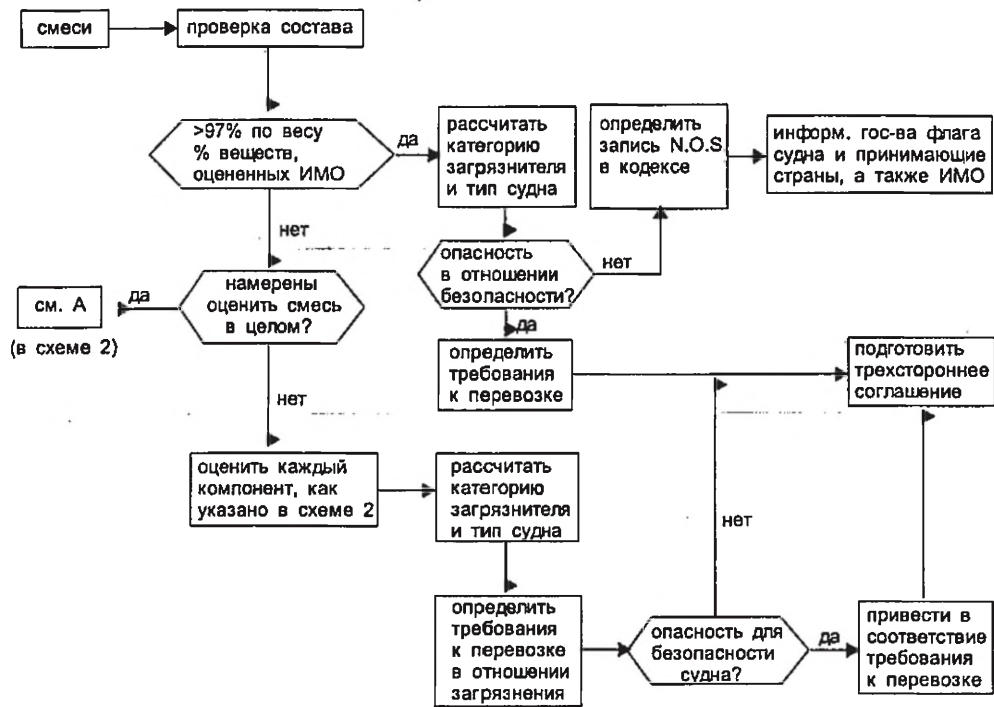


СХЕМА 3



ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Единые толкования положений Приложения II к Конвенции МАРПОЛ 73/78

П. 4
пр. 3

2А Классификация веществ

2А.1 В тех случаях, когда вещество, которое не включено в дополнение II или III к Конвенции МАРПОЛ 73/78, предлагается для перевозки наливом, должна быть установлена временная категория в соответствии со следующей процедурой*:

- .1 правительство Государства-участника Конвенции МАРПОЛ 73/78, из которого отгружается или в котором производится вещество, должно свериться с циркулярами МЕРС, с тем чтобы определить, была ли веществу присвоена Организацией категория или было ли оно временно оценено другим Государством-участником Конвенции МАРПОЛ 73/78;
- .2 если в циркулярах информация отсутствует, правительство Стороны должно связаться с Организацией**, с тем чтобы узнать, было ли вещество уже временно оценено Организацией или другим правительством Стороны Конвенции МАРПОЛ 73/78. В последнем случае должны быть получены подробные сведения, и, если правительство Стороны удовлетворено, оно может принять временную оценку;
- .3 в случае отсутствия предыдущей временной оценки или в случае, если правительство Стороны не удовлетворено предыдущей временной оценкой, правительство Стороны, из которой отгружается или в которой производится вещество, должно провести временную оценку в соответствии с приложенным руководством***;
- .4 правительство Стороны должно уведомить правительство государства, в порту которого будет получен груз, и правительство государства флага о своей оценке, а также передать информацию, которая представляет собой основу для ее оценки с точки зрения опасности загрязнения и безопасности судна, или уведомить их о временной оценке, зарегистрированной в Организации, с помощью наиболее эффективных и быстрых средств (одобренная форма телекса/телефакса приведена в приложении 7);

* При проведении оценки веществ необходимо установить минимальные требования к перевозке не только для целей Приложения II, но также в целях безопасности. В связи с этим необходимо уделить должное внимание «Критериям оценки опасности химических веществ, перевозимых наливом», одобренным КБМ на его сорок второй сессии (Приложение 3 к Кодексу КХ издания 1985 года; они также включены в Кодексы КХ и МКХ издания 1986 года).

** Запрос должен быть направлен по адресу: The Director, Marine Environment Division, International Maritime Organization, 4 Albert Embankment, London SE1 7SR, United Kingdom; тел.: +44 71 735 7611, телекс: 23588 IMOLDN G, телефакс: +44 71 587 3210; и должен включать почтовый адрес лица, делающего запрос, номера телекса и телефакса. Последние, если они имеются, ускорят ответ.

*** Руководство по временной оценке жидких веществ, предлагаемых для перевозки наливом, заменено Руководством по временной оценке жидкостей, перевозимых наливом.

- .5 в случае несогласия предпочтение должно быть отдано наиболее строгим условиям;
- .6 в случае отсутствия предварительного или окончательного ответа на уведомление от любой другой заинтересованной Стороны в течение 14 дней со дня его отправки должна считаться принятой временная оценка, выполненная правительством Стороны, из которой отгружается или в которой производится вещество;
- .7 Организация должна быть уведомлена о временной оценке, проведенной в соответствии с пунктом 4 правила 3 (т.е. в течение 90 дней, но, предпочтительно, — как можно скорее), а также должна получить подробные сведения о такой оценке;
- .8 Организация должна разослать информацию по ее получении посредством циркуляра МЕРС и представить временные оценки подкомитету по перевозке химических грузов наливом для рассмотрения. Организация должна также вести регистрацию всех таких веществ и их временных оценок до того времени, пока вещества не будут официально включены в перечни Приложения II, а также в Кодексы МКХ и КХ; и
- .9 Организация должна направить в ГЕЗАМП всю полученную информацию с целью официальной оценки опасности и последующей классификации и установления минимальных требований к перевозке подкомитетом по перевозке химических грузов наливом с целью официального внесения поправок в Приложение II к Конвенции МАРПОЛ 73/78 и в Кодексы МКХ и КХ.

2A.2 В том случае, когда такие временно оцененные вещества подразделяются на категории А, В, С или D, ведомости поправок к судовому Свидетельству о пригодности или к Международному свидетельству о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом только в случаях веществ категории D, а также к судовому Руководству по методам и устройствам должны выдаваться Администрацией перед выходом судна в море, таким образом разрешая их перевозку. Такое разрешение на перевозку вещества может иметь форму телекса или равноценного документа, который должен храниться с судовым Свидетельством о пригодности и Руководством по методам и устройствам до тех пор, пока вещество не будет принято в качестве поправки к Кодексам МКХ/КХ. Затем должны официально изменяться Свидетельство и Руководство по методам и устройствам.

2А.3 В случаях, когда необходимо временно оценить смеси, состоящие только из загрязнителей и содержащие вещества, для которых Организация определила категорию загрязнителя или временную категорию загрязнителя и для которых Организация определила тип судна или временное требование к типу судна, может применяться следующая процедура вместо подпункта .4, .5 и .6 пункта 2А.1:

- .1 смеси требуется классифицировать только правительству Стороны, перевозящей или производящей смесь, с помощью процедуры расчета, описанной в разделе 5 Руководства по временной оценке жидкостей, перевозимых наливом;
- .2 смеси могут содержать до 3 процента неоцененных компонентов, которые могут быть оценены правительством Стороны, перевозящей или производящей смесь;
- .3 смесь может содержать компоненты, которые оценены как имеющие опасность («S» в колонке D главы 17 МКХ), или которые были бы включены в код до тех пор, пока не установлено, что при разбавлении их в смеси они не будут представлять опасности для судна. Для целей данного параграфа, смеси, удовлетворяющие этим характеристикам, считаются смесями, имеющими только категорию загрязнителя.
- .4 правительство Стороны должно уведомить правительство государства, в порту которого груз будет получен, и правительство государства флага об оценке; и
- .5 правительство Стороны может уполномочить изготовителя выполнить оценку (номер п.о.с., соответствующее перевозочное наименование, вязкость и точка плавления) от его имени. В этом случае обязательство информировать государства флага и получающие страны о выполненной оценке возлагается на уполномоченного изготовителя. Изготовитель должен также информировать уполномочившее правительство о проведенной оценке вместе с подробными сведениями по оценке. Изготовитель должен информировать ИМО, если об этом просит правительство перевозящей или производящей страны. По просьбе, изготовитель должен предоставить правительству государства флага или принимающего государства полные подробные сведения о смеси. Уведомление о проводимой изготовителем оценке должно сопровождаться письмом о разрешении, свидетельствующим, что изготовитель действует по указанию и от имени правительства Стороны.

2А.4 Независимо от положений 2А.2, если судно признано пригодным для перевозки веществ п.о.с. (не указано конкретно), в отношении которых временно оценены категория и тип судна, внесения поправки к судовому Свидетельству о пригодности или к судовому Руководству по методам и устройствам не требуется.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

**Пример ведомости поправок к судовому Свидетельству
о пригодности и Руководству по методам и устройствам**

ВЕДОМОСТЬ ПОПРАВОК К СВИДЕТЕЛЬСТВУ О ПРИГОДНОСТИ СУДНА ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ ХИМИЧЕСКИХ ВЕЩЕСТВ НАЛИВОМ № И К ОДОБРЕННОМУ СУДОВОМУ РУКОВОДСТВУ ПО МЕТОДАМ И УСТРОЙСТВАМ

Название судна	Регистровый номер или позывной сигнал	Порт приписки	Валовая вместимость	Тип судна

Настоящим удостоверяется:

Что судно является пригодным для перевозки наливом следующего продукта(ов), при условии соблюдения всех соответствующих положений по эксплуатации, содержащихся в Приложении II к Конвенции МАРПОЛ 73/78:

Характеристика продукта(ов):

Вещество	Категория	Танки (группы танков, пригодных для перевозки)	Точка плавления °С	Вязкость при 20°С мПа.с			Пригодно для вентиляции Да/Нет	Смешивающийся с водой Да/Нет
				<25	25-60	>60		

Примечание. Необходимо проставить данные только в четвертой и пятой колонках, касающихся точки плавления и вязкости, для тех веществ, которые имеют точку плавления выше 0°С или вязкость более 25 мПа.с при 20°С

Перевозка продукта допускается между следующими странами:

.....

Выдано в под №

Нижеподписавшийся заявляет, что он должным образом уполномочен указанным правительством выдать настоящую поправку.

За руководителя судоходной инспекции

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

Толкование Руководства по классификации вредных жидких веществ

(Конвенция МАРПОЛ 73/78, Приложение II, дополнение I)

1 КАТЕГОРИЯ А

Выражение в конце настоящего пункта «когда придается особое значение дополнительным факторам опасности или особым характеристикам вещества» означает, что:

- .1 вещество является биоаккумулируемым и способно привести морские живые организмы в непригодность к употреблению в пищу (что обозначается категорией опасности Т в колонке А); или
- .2 вещество является биоаккумулируемым, с сопутствующим риском для морских живых организмов или здоровья человека, однако ненадолго сохраняет свои свойства, в течение недели или менее (что обозначается категорией опасности Z в колонке А) и является крайне нежелательным в связи с ухудшением природной привлекательности моря в качестве места отдыха (что обозначается категорией опасности ХХХ в колонке Е).

2 КАТЕГОРИЯ В

Выражение в конце настоящего пункта «когда придается особое значение дополнительным факторам опасности или особым характеристикам вещества» означает, что:

- .1 Вещество является крайне нежелательным в связи с ухудшением природной привлекательности моря в качестве места отдыха (что обозначается категорией опасности ХХХ в колонке Е) при условии, что вещество является нелетучим (давление пара 1 мм рт.ст. при 20°C) и нерастворимым (растворимость 2 г/100 мл при 20°C); в ином случае оно может быть расценено как относящееся к категории С.

3 КАТЕГОРИЯ С

Выражение в конце настоящего пункта «когда придается особое значение дополнительным факторам опасности или особым характеристикам вещества» означает, что:

- .1 Вещество является умеренно опасным или высокоопасным для здоровья человека, имея величину LD₅₀, равную менее 50 мг/кг (что обозначается категориями опасности 3 и 4 в колонке С), и является умеренно нежелательным в связи с ухудшением природной привлекательности моря в качестве места отдыха (что обозначается категорией опасности ХХ в колонке Е).

4 ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ТАБЛИЦА И ПРИМЕЧАНИЯ

4.1 Пояснительная таблица

Опасность				Категория загрязнителя по приложению II
A	B	C	E	
++	—	—	—	Категория А
—	4	—	—	
T	3	—	—	
Z	3	—	XXX	
T	—	—	—	Категория В
Z	—	—	—	
—	3	—	—	
—	2	—	XXX*	
—	2	—	—	Категория С
—	1	4	XX	
—	1	3	XX	
—	1	—	—	Категория D
—	—	4	—	
—	—	3	X	
—	—	—	XXX	
—	—	—	XX	
—	D/БПК	—	—	

* При условии, что вещество является нелетучим и нерастворимым (давление пара менее 1 мм рт.ст. при 20°C и растворимость менее 2 г/100 мл при 20°C; в ином случае оно может быть расценено как относящееся к категории С.

4.2 Пояснительные примечания

4.2.1 Опасности, указанные в колонках А, В, С и Е, приведены на основании оценок, выполненных ГЕЗАМП.

- Колонка А — Биоаккумуляция
- Колонка В — Ущерб живым ресурсам
- Колонка С — Опасность для здоровья человека (попадание через рот)
- Колонка Е — Ухудшение природной привлекательности моря

4.2.2 Принятая ГЕЗАМП категория в колонке D в данной классификации опущена, поскольку эта категория относится к опасности для здоровья человека (контакт с кожей и вдыхание), которая не оказывает прямого воздействия на загрязнение водной среды.

4.2.3 Для того чтобы установить, является ли вещество загрязнителем категории A, B, C или D, необходимо соотнести опасность ГЕЗАМП с указанной выше таблицей.

4.2.4 Для внесения вещества в любую категорию необходимо соблюсти все требования в любом ряду в одно и то же время.

4.2.5 Для того чтобы установить классификацию отдельного вещества, таблицу следует читать по горизонтали таким образом, чтобы, например, категория T в колонке A и категория 3 в колонке B соответствовали категории A; в то же время отдельная категория T или 3 соответствует категории B.

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

Сокращенное обозначение опасностей

Колонка А — Биоаккумуляция и порча

- + Вещество, являющееся биоаккумулируемым в значительной степени и известное как представляющее опасность для морских живых организмов или здоровья человека
- Z Вещество, являющееся биоаккумулируемым с сопутствующим риском для морских живых организмов или здоровья человека, но ненадолго сохраняющее свои свойства, в течение недели и менее
- T Вещество, способное приводить морские живые организмы в непригодность к употреблению в пищу
- O Нет сведений в поддержку одной из указанных выше категорий (+, Z, T)

Колонка В — Ущерб живым ресурсам

<i>Категории</i>	<i>96-ч LC₅₀</i>
4 Высокотоксичное	менее 1 мг/л
3 Умеренно токсичное	1 — 10 мг/л
2 Малотоксичное	10 — 100 мг/л
1 Практически нетоксичное	100 — 1000 мг/л
0 Неопасное	более 1000 мг/л
D Вещество может покрывать морское дно	

БПК Вещество с биологической потребностью в кислороде

Колонка С — Опасность для здоровья человека в результате попадания через рот

<i>Категории</i>	<i>LD₅₀</i> <i>(лабораторные млекопитающие)</i>
4 Высокоопасное	менее 5 мг/кг
3 Умеренно опасное	5 — 50 мг/кг
2 Малоопасное	50 — 500 мг/кг
1 Практически неопасное	500 — 5000 мг/кг
0 Неопасное	более 5000 мг/кг

Колонка D — *Опасность для здоровья человека в результате контакта с кожей или глазами или вдыхания*

- II Опасное (серьезное раздражение, сильная сенсibilизация кожи, поражение легких, подкожная токсичность, канцерогенность или иное особое долговременное отрицательное воздействие на организм)
- I Малоопасное (небольшое раздражение, слабая сенсibilизация кожи)
- 0 Неопасное (не является раздражающим веществом или сенсibilизатором)

Колонка E — *Ухудшение природной привлекательности моря*

- XXX Крайне нежелательное вследствие устойчивого сохранения неприятного запаха, ядовитости или раздражающего воздействия; в результате загрязненные пляжи могут быть закрыты; также используется, когда есть четкое указание на то, что вещество является канцерогеном для человека и что оно может оказывать другое серьезное особое долговременное отрицательное воздействие на здоровье человека.
- XX Умеренно нежелательное вследствие указанных выше характеристик, но кратковременное воздействие лишь временно препятствует использованию пляжей; также используется, когда есть точные научные данные, что вещество является канцерогеном для животных, но нет точных сведений, указывающих, что данный материал вызывает рак у людей, или когда на основании лабораторных исследований есть сведения о том, что вещество может оказывать иное серьезное особое долговременное отрицательное воздействие на здоровье человека.
- X В малой степени нежелательное, не препятствует использованию пляжей.
- 0 Не вызывает проблем

Категории в скобках указывают, что эксперты ГЕЗАМП располагают недостаточными данными относительно конкретных веществ, а вследствие этого потребовалась экстраполяция.

- N Неприменимо (например, в случае газов)
- Указывает, что рабочая группа ГЕЗАМП данными не располагала

Примечание:

Первоначальная группа использовала описательные термины, такие как высокотоксичное, неопасное и т.д. для целей Международной конференции по предотвращению загрязнения моря 1973 года. Они не имеют особого значения с точки зрения опасности, представляемой вне конкретных обстоятельств, рассмотренных этой Конференцией и подкомитетами ИМО, т.е. загрязнения моря в результате сбросов или разливов с судов.

ПРИЛОЖЕНИЕ 6

Критерии для установления требований к типу судна с точки зрения загрязнения моря

Если веществу не назначен более высокий критерий, в результате оценки его угрозы безопасности, то вещества, отвечающие одному или нескольким критериям по каждому требованию рассматриваются для назначения этого требования.

Тип 1

- .1 Вещества, биоаккумулируемые в значительном количестве и известные как производящие опасность водным организмам или здоровью человека («+» в колонке А по оценке опасности GESAMP) и которые являются высокотоксичными для живых ресурсов моря («4» в колонке В); или
- .2 Вещества, биоаккумулируемые в значительном количестве, и известные как производящие опасность водным организмам или здоровью человека («+» в колонке А) и которые вызывают значительное снижение привлекательности моря («XXX» в колонке Е); или
- .3 Вещества, способные вызывать отравление морепродуктов («Т» в колонке А)* и которые являются высокотоксичными для живых ресурсов моря («4» в колонке В).

Тип 2

- .1 Вещества, биоаккумулируемые в значительном количестве, и известные как производящие опасность водным организмам или здоровью человека («+» в колонке А), за исключением указанных в типе 1 выше; или
- .2 Вещества, биоаккумулируемые с сопутствующим риском для водных организмов или здоровья человека, однако, с коротким, порядка недели или менее, периодом сохранения в организме («Z» в колонке А) и которые являются высоко- или умереннотоксичными для живых ресурсов моря («4» или «3» в колонке В); или
- .3 Вещества, биоаккумулируемые с сопутствующим риском для водных организмов, но с коротким, порядка недели или менее периодом сохранения в организме («Z» в колонке А) и которые вызывают серьезное снижение привлекательности моря («XXX» в колонке Е).
- .4 Вещества, способные вызывать отравление морепродуктов («Т» в колонке А)*, за исключением указанных в типе 1 выше; или
- .5 Вещества, являющиеся высокотоксичными для живых ресурсов моря («4» в колонке В); или
- .6 Вещества, являющиеся умереннотоксичными для живых ресурсов моря («3» в колонке В) и которые вызывают серьезное снижение привлекательности моря («XXX» в колонке Е).

* См. примечание к таблице в разделе Примечание.

Тип 3

Все вещества, которые не подпадают под критерий для судов типа 1 и 2 выше, но которым присвоены категории загрязнителей А, В и С в соответствии с Дополнением 1 к Приложению II к МАРПОЛ-73/78.

Примечание:

Для облегчения интерпретации, критерии, изложенные выше, сведены в таблицу. Те продукты, оценки опасности которых показывают полный спектр, требуемый любой из строк в таблице, должны перевозиться только на предписанном типе судна (или на судне с более высокой защитой).

Тип судна	Биоаккумуляция и отравление А	Вред живым ресурсам моря В	Снижение привлекательности моря Е
1	++	4	XXX
	++		
	T	4	
2	++		XXX
	Z	4	
	Z	3	
	Z		
	T*		
	O	4	
3	O	3	XXX
	Все другие вещества, подпадающие под категорию загрязнителей А, В и С.		

T*: Вещества с сильными отравляющими свойствами, определенные Подкомитетом по перевозке химгрузов наливом на его 15 сессии. Это:

Камфарное масло
 Креозот (древесная смола)
 Крезолы (смешанные изомеры)
 Карболовое масло
 Дихлорэтиловый эфир
 Дихлорфенолы
 Этилакрилат
 Нафталин
 Альфа-метил нафталин
 Нафтенновые кислоты

ПРИЛОЖЕНИЕ 7

Форма телекса/телефакса для предложения трехстороннего соглашения по предварительной оценке жидких веществ

- 1 НАИМЕНОВАНИЕ ВЕЩЕСТВ
- 2 ПРЕДЛАГАЕМАЯ ОПАСНОСТЬ
 - 2.1 [] в сводном перечне опасностей
 - 2.2 [] по аналогии с:
 - 2.3 [] по данным (предоставить соответствующие данные)
 - 2.4 [] по расчетам смеси дополняется
- 3 Предлагаемая категория загрязнителя:
- 4 Предлагаемый тип судна (опасность загрязнения):
- 5 Температура плавления:
- 6 Вязкость при 20°C:
- БЕЗОПАСНОСТЬ
- 7 Давление пара при: °C
- 8 Точка кипения: °C
- 9 Соответствующая токсичность:*
- 10 Температура вспышки: °C, открытый/закрытый тигель
- 11 Химические свойства:**
- 12 Минимальные требования к перевозке:***
 - d.
 - e. (Приведенный здесь тип судна может не учитывать пункт 4 выше)
 - f.

* Данный пункт должен включать следующие данные, если они имеются:
— Острая токсичность при вдыхании LC50 (крыса, 1 час);
— Острая токсичность при всасывании через кожу LD50 (кролик);
— Острая токсичность при попадании через рот LD50 (крыса);
— Разрушающее воздействие на кожу (4 часа).

** Настоящий пункт должен включать следующие данные, если они имеются:
— Растворимость в воде;
— Коррозионная активность по отношению к стали, меди, цинку, латуни и другим веществам;
— Контроль, требуемый для предотвращения опасной реакции;
— Температура самовоспламенения;
— Пределы воспламенения (процентное содержание по объему в воздухе при 20°C и 1 атмосфере).

*** Глава 17 Кодекса МКХ.

g.
h.
i.
g.
k.
l.
m.
n.
o.

13 Примечания: По возможности указать другие необходимые данные.

ПРИЛОЖЕНИЕ 8

Форма оценки жидких химических веществ

ХАРАКТЕРИСТИКИ ЖИДКИХ ХИМИЧЕСКИХ ВЕЩЕСТВ, ПРЕДЛОЖЕННЫХ ДЛЯ МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ НАЛИВОМ

Просьба предоставлять всю необходимую имеющуюся информацию. При необходимости использовать дополнительные листы. Вся информация должна относиться к продукту в перевозимой форме.

После заполнения настоящий вопросник следует вернуть:

1 ОБОЗНАЧЕНИЕ ПРОДУКТА

1.1 Наименование химического вещества:

1.2 Другие химические или торговые наименования:

1.3 Химическая формула (если перевозится в качестве раствора, указать концентрацию и растворитель; если в качестве смеси, указать состав):

1.4 Классификация Организации Объединенных Наций (если имеется)	Номер ООН:	Класс ООН:	Второстепенные опасности:	Группа упаковки:

2 ФИЗИЧЕСКИЕ СВОЙСТВА

Примечание. Если материал должен перевозиться при иной температуре, чем температура окружающей среды, указать предлагаемую температуру перевозки: °С; и, если возможно, ниже указать физические данные при этой температуре, а также при температуре окружающей среды.

2.1 Температура или температурный интервал плавления: °С	2.3 Относительная плотность (удельный вес) при 20°С: при 37,8°С: при температуре перевозки (если иная):
2.2 Точка или пределы кипения: °С	
2.4 Растворимость в воде: мг/100 мл при 20°С	2.8 Цвет:

2. Регулирование температуры, например, для предотвращения опасной самоподдерживающейся реакции:

3. Любое другое регулирование состава среды:

3.4 Будет ли материал вступать в реакцию с водой или паром с образованием газа, аэрозолей или значительных количеств тепла? ДА НЕТ
Если да, указать подробные сведения:

3.5 Указать подробные сведения о любых других опасностях или характеристиках, не отмеченных выше, таких как возможные опасные реакции с другими грузами, чувствительность к изменению температуры, окисляющие свойства, взрывоопасные свойства, проблемы стабильности т.д.:

3.6 Образуются ли высокотоксичные пары при высокой температуре или при пожаре? ДА НЕТ
Если да, указать подробные сведения:

4 ВОСПЛАМЕНЯЕМОСТЬ

4.1 Температура вспышки: °C открытый тигель закрытый тигель	4.4 Пригодные средства тушения, в порядке эффективности:
4.2 Температура самовоспламенения: °C (ASTM D 2155-66; DIN 51794)	4.5 Класс температуры, указанный в публикации 79 IEC (T1-T6):
4.3 Пределы воспламеняемости (процентное содержание по объему в воздухе при 20°C и 1 атмосфере): Верхний предел проценты Нижний предел проценты	4.6 Группа аппаратуры, указанная в публикации 79 IEC (IIF, IIV или IIC):

5 ВРЕДНЫЕ БИОЛОГИЧЕСКИЕ ДЕЙСТВИЯ

5.1 НА ЛЮДЕЙ

Острые эффекты

Описать токсические эффекты при взыхании, поглощении и всасывании через кожу. Включить информацию о патологических изменениях, если она имеется. Указать приблизительные количества или концентрации, которые будут вызывать симптомы и серьезные эффекты.

Раздражение и сенсибилизация

Описать любое раздражающее или разрушающее воздействие на легкие. Указать, может ли возникать сенсибилизация при контакте с кожей или вдыхании.

Повторное воздействие

Указать, может ли повторное воздействие приводить к кумулятивным токсическим эффектам или хроническим эффектам, включая канцерогенность.

Прошлый опыт

Описать прошлый опыт, относящийся к опасностям обработки и транспортировки этого материала.

5.2 НА ДРУГИХ МЛЕКОПИТАЮЩИХ

Указать всю необходимую информацию, включая источники данных или копии лабораторных отчетов.

5.2.1 ТОКСИЧНОСТЬ ПРИ ВДЫХАНИИ

.1 Острая LC₅₀ : млн⁻¹

Указать время: (предпочтительно 1 час или 4 часа):

Указать подопытное животное
(предпочтительным видом является крыса):

.2 Вызывает ли вдыхание паров
аллергическую сенсибилизацию?

Если да, указать подробные сведения:

.3 Оказывают ли пары разрушающее
или сильно раздражающее действие? ДА НЕТ

Если да, указать подробные сведения:

.4 Будет ли повторное воздействие паров
вызывать хронические
или кумулятивные эффекты? ДА НЕТ

Если да, указать подробные сведения:

.5 Будет ли воздействие пара вызывать
наркотический эффект? ДА НЕТ

Если да, при какой концентрации?

5.2.2 ТОКСИЧНОСТЬ ПРИ ПОПАДАНИИ НА КОЖУ

.1 Острая LC₅₀ мг на кг

Указать подопытное животное
(предпочтительным видом является кролик):

.2 Быстро ли материал поглощается
кожей? ДА НЕТ

5.3.1 ОСТРАЯ ТОКСИЧНОСТЬ ДЛЯ ВОДНЫХ ОРГАНИЗМОВ

Предпочтительно указать величину TLm при 96 часах (концентрация вещества, при которой в течение 96 часов погибнет 50% подвергающейся воздействию группы подопытных организмов) с доверительными пределами.

	(a) морская рыба	(b) морское ракообразное
.1 Предмет испытания		
.2 TLm 96 час		
.3 Доверительные пределы		
.4 Метод испытания (в неподвижном объеме среды, с статически замещаемом объеме, при повторяющемся истечении и т.д.)		
.5 Условия испытания:		
Температура	°C	°C
Соленость		
Количество животных		
Испытательный объем (литры)		

Если имеется дополнительная информация, просьба указывать ее на отдельном листе. Если нет информации о морских видах, просьба указывать данные о пресноводных видах.

5.3.2 БИОАККУМУЛЯЦИЯ В МОРСКИХ ОРГАНИЗМАХ

.1 Скорость поглощения: Фактор аккумуляции при поглощении: Период сохранения свойств или период полувыведения:	.3 Потенциал порчи:
.2 Логарифмический (десятичный) коэффициент соотношения октанола и воды в водном растворе октанола:	.4 Потенциал окрашивания:

5.4 ДРУГИЕ СВОЙСТВА, ПРЕДСТАВЛЯЮЩИЕ ИНТЕРЕС В КОНТЕКСТЕ ОЦЕНКИ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

5.4.1 Способность к биодegradации:	5.4.5 Растворимость в жирах:
5.4.2 Химическая потребность в кислороде:	5.4.6 Биотрансформация:
5.4.3 Биологическая потребность в кислороде:	5.4.7 Реакционная способность при реакции с воздухом:
5.4.4 Реакционная способность при реакции с морской водой:	5.4.8 Другие свойства (указать):

6 ДРУГАЯ НЕОБХОДИМАЯ ИНФОРМАЦИЯ

6.1 Рекомендуемая защита персонала при обращении и аварийном использовании:

6.2 Номер таблицы Руководства по мерам первой медицинской помощи ИМО:

6.3 Рекомендуемые противоядия и оказание первой медицинской помощи:

6.4 Методы обнаружения пара (включая чувствительность):

6.5 Рекомендуемый порядок действий в аварийной ситуации в случаях:

6.5.1 Разливов:

6.5.2 Пожара:

6.6 Другая информация:

ПРИЛОЖЕНИЕ 9

Примеры способа расчета.

Используемые данные приводятся на основании издания Кодекса 1990 года, и они не изменяются, даже если содержащиеся в Кодексе данные могут подвергаться дальнейшим изменениям.

Примеры применения диаграммы по определению категории загрязнителя при временной оценке вредных жидких веществ, перевозимых наливом

Компонент	Количество %	Категория загрязнителя	Коэффициент (Fp)	% x Fp
Дифенил	0,5	A*	1000	500
Ацетонциангидрин	29,5	A	1000	29500
Додециловый спирт	70,0	B	100	7000
Sp =				37000

$Sp \geq 10000$

Является ли общее количество A* $\geq 1\%$? —> Нет

Является ли сумма кратных категории A большей или равной 10000? —> Да (она составляет 30000).

Следовательно, смесь относится к категории загрязнителя A.

Компонент	Количество %	Категория загрязнителя	Коэффициент (Fp)	% x Fp
Дифенил	0,5	A*	10000	500
Ацетонциангидрин	8,0	A	1000	8000
Додециловый спирт	91,5	B	100	9150
Sp =				17650

$Sp \geq 10000$

Является ли общее количество A* $\geq 1\%$? —> Нет

Является ли сумма кратных категории A большей 10000? —> Нет (она составляет 8500).

Следовательно, смесь относится к категории загрязнителя B.

* Вещество, указанное в перечне Примечания 1 к диаграмме по определению категорий загрязнителя.

Компонент	Количество %	Категория загрязнителя	Коэффициент (Fp)	% x Fp
Дифенил	3	A*	1000	3000
Додециловый спирт	12	B	100	1200
Этиловый спирт	85	III	0	0
				Sp = 4200

$$10000 > Sp \geq 1000$$

Является ли общее количество A* $\geq 1\%$ → Да

Следовательно, смесь относится к категории загрязнителя A.

Компонент	Количество %	Категория загрязнителя	Коэффициент (Fp)	% x Fp
[Цинкакилдитио-фосфат (C3-C14)]	15	B	100	1500
Минеральное масло-разбавитель	11	-	10	110
Алкилсалицилат кальция с длинной цепью (C13+)	35	D	1	35
Полиолефинамид	39	D	1	39
				Sp = 1684

$$10000 > Sp \geq 1000$$

Является ли общее количество A* = 1% → Нет

Является ли сумма кратных категории A и категории B большей или равной 1000? → Да (она составляет 1500).

Следовательно, смесь относится к категории загрязнителя B.

Так как эта смесь является присадкой к смазочному маслу, минеральное масло-разбавитель имеет коэффициент 10.

Компонент	Количество %	Категория загрязнителя	Коэффициент (Fp)	% x Fp
1,2,4 - Этилбензол	7	B	100	700
Толуол	15	C	10	150
Этиловый спирт	78	III	0	0
				Sp = 850

$$1000 > Sp \geq 100$$

Является ли сумма кратных категории A, B и C большей или равной 100? → Да (она составляет 850).

Следовательно, смесь относится к категории загрязнителя C.

* Вещество, указанное в перечне Примечания 1 к диаграмме по определению категорий загрязнителя.

Компонент	Количество %	Категория загрязнителя	Коэффициент (Fp)	% x Fp
n-Октанол	5	C	10	50
Этилацетат	40	D	1	40
Этиловый спирт	55	III	0	0
				Sp = 90

$$100 > Sp \geq 10$$

Следовательно, смесь относится к категории загрязнителя D.

Компонент	Количество %	Категория загрязнителя	Коэффициент (Fp)	% x Fp
Бутиленгликоль	8	D	1	8
Этиловый спирт	92	III	0	0
				Sp = 8

$$10 > Sp$$

Следовательно, смесь является «незагрязняющим веществом».

Некоторые продукты включены в Кодекс МКХ в качестве растворов. Следующие примеры являются примерами расчетов смеси, включающей такие продукты. Если продукт описан в Кодексе в качестве раствора без ссылки на процентное содержание, то в целях расчета должна использоваться концентрация чистого продукта:

Например:

	Категория загрязнителя
Сернокислый алюминий, раствор	D
Серная кислота	C
смесь, содержащая:	
1. 80% 25%-го раствора сернокислого алюминия	
2. 20% серной кислоты,	
должна рассматриваться в качестве:	
20% сернокислого алюминия	D
20% серной кислоты	C
60% воды	III

Если продукт описан в Кодексе в качестве «раствора», определенного по концентрации (например, 45% или менее), то смесь приводится в соответствие, с тем чтобы описать ее с точки зрения этого компонента, имеющего максимальную концентрацию, указанную в Кодексе:

Например:

	Категория загрязнителя
Диметиламин, раствор (40% или менее)	C
Диметилэтаноламин	D
смесь, содержащая:	
25% 45%-го раствора диметиламина	
75% диметилэтанолamina,	
должна рассматриваться в качестве:	
1. 25% раствора диметиламина (45%)	C
2. 75% диметилэтанолamina	D

Примеры применения диаграммы по определению типа судна при временной оценке вредных жидких веществ, перевозимых наливом

Компонент	Количество (%)	Тип судна	Коэффициент (Fp)	% x F _s
1,2,4-Трихлорбензол	22	2	10	220
1,1-Дихлорэтан	78	3	1	78
				S _s = 298

$$1000 > S_s \geq 100$$

Является ли сумма кратных типа судна 1 и типа судна 2 большей или равной 100? —> Да (она составляет 220).

Следовательно, смесь должна перевозиться на судне типа 2.

Компонент	Количество (%)	Тип судна	Коэффициент (Fp)	% x F _s
1-Октен	0,5	3	1	0,5
1-Пентен	7	3	1	7
Этиловый спирт	92,5	—	0	0
				S _s = 7,5

$$100 > S_s$$

Относится ли смесь к категории загрязнителя А, В или С?

Для того чтобы дать ответ на этот вопрос, сначала следует рассчитать категорию загрязнителя смеси.

Компонент	Количество %	Категория загрязнителя	Коэффициент (Fp)	% x Fp
1-Октен	0,5	В	100	50
1-Пентен	7	С	10	70
Этиловый спирт	92,5	III	0	0
				Sp = 120

$$1000 > Sp \geq 100$$

Является ли сумма кратных категорий А, В и С большей или равной 100? —> Да (она составляет 120).

Следовательно, смесь относится к категории загрязнителя С.

Ответ на вопрос «Относится ли смесь к категории загрязнителя А, В или С?» —> Да.

Следовательно, смесь должна перевозиться на судне типа 3.

ПРИЛОЖЕНИЕ 10

Толкование назначения минимальных требований к перевозке смесей, состоящих из продуктов, включенных в Кодексы МКХ/КХ, в целях обеспечения безопасности

1 Смеси веществ, которые содержатся в Кодексах МКХ/КХ ввиду свойственным им характеристикам, угрожающим безопасности (включая смеси таких веществ с веществами, являющимися только загрязнителями), могут перевозиться, с одобрения заинтересованной Администрации, при следующих условиях:

- .1 каждый компонент смеси должен быть перечислен в Кодексе;
- .2 минимальные требования к перевозке по каждой колонке в Кодексе устанавливаются путем выбора наиболее строгого требования к компонентам, присутствующим в смеси, если Администрация не убеждена, что безопасная перевозка обеспечивается менее строгими условиями;
- .3 компоненты, присутствующие в концентрации менее 1 процента, могут не учитываться при выборе минимальных требований; и
- .4 опасности смеси не должны превышать опасности любого отдельного компонента (синергические эффекты).

**ЕДИНЫЕ ТОЛКОВАНИЯ ПРИЛОЖЕНИЯ III
К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ 73/78**

(одобрены 36 сессией МЕРС 22.11.94 г.)

Правило 4.3

4.3 В любом пункте остановки, где выполняются любые, даже частичные, погрузочные или разгрузочные операции, до отхода судна лицу или организации, назначенной органом государства порта, должны предоставляться для проверки документы, перечисляющие принятые на борт вредные вещества с указанием их расположения на борту или показывается подробный грузовой план.

РУКОВОДСТВО ПО ВЫПОЛНЕНИЮ ПРИЛОЖЕНИЯ V К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ 73/78

Предисловие

Основными целями настоящего Руководства являются:

- 1) оказание правительствам содействия в разработке и принятии действующих внутри стран законов, которые вводят в силу и обеспечивают выполнение Приложения V,
- 2) оказание содействия судовым операторам в выполнении требований, изложенных в Приложении V, и законов, действующих внутри страны,
- 3) оказание содействия операторам портов и терминалов в оценке необходимости и обеспечении достаточных приемных сооружений для мусора, образуемого на судах различных типов. Часть IV (Мусор) Руководства Организации по обеспечению достаточными приемными сооружениями в портах, июнь 1978 года, изменена и включена в эту публикацию для объединения всех руководств, относящихся к Приложению V. В интересах единообразия правительствам предлагается использовать настоящее Руководство при подготовке соответствующих национальных правил.

1 Введение и определения

1.1 Настоящее Руководство разработано с учетом правил, изложенных в Приложении V, статей и резолюций Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней (МАРПОЛ 73/78) (далее именуемой «Конвенция»). Целью настоящего документа является обеспечение руководящих указаний странам, которые ратифицировали Приложение V и находятся в процессе выполнения этого Приложения. Руководство подразделяется на семь категорий, определяющих общую структуру, используя которую правительства смогут формулировать программы обучения и подготовки моряков и другие программы в целях соответствия правилам; методы уменьшения образования мусора на борту судов; порядок обработки и хранения мусора на борту судов; судовое оборудование для переработки мусора; оценку количества судового мусора, доставляемого в порт; меры по обеспечению соответствия правилам.

1.2 Признавая, что правила Приложения V содействуют внедрению на судах систем обработки отходов, а также тот факт, что суда значительно различаются по размерениям, задачам, экипажам и возможностям, настоящее Руководство включает ряд вариантов обработки отходов, которые могут различным образом объединиться в целях обеспечения соответствия Приложению V. Признавая далее, что технология обработки отходов на судах находится на ранней стадии разработки, рекомендуется, чтобы правительства и Организация продолжали собирать информацию и периодически проводили обзор настоящего Руководства.

1.3 Хотя Приложение V разрешает сброс различного мусора в море, рекомендуется, чтобы суда, где это практически возможно, использовали в качестве основного средства портовые приемные сооружения.

1.4 Правительства должны содействовать обеспечению и использованию портовых приемных сооружений для мусора с судов, как на-мечено в разделе 7.2 настоящего Руководства.

1.5 Конвенция дает определение терминов, используемых в настоя-щем Руководстве, которое устанавливает сферу действия требований Приложения V. Эти определения включены в раздел 1 настоящего Руководства и правило 1 Приложения V. Определения, взятые непо-средственно из Конвенции, перечислены в разделе 1.6, а за ними следуют другие определения, представляющие пользу.

1.6 Определения из Конвенции

1.6.1 *Правила* означают правила, содержащиеся в Приложениях к Конвенции.

1.6.2 *Вредное вещество* означает любое вещество, которое при попа-дании в море способно создать опасность для здоровья людей, при-чинить вред живым ресурсам, морской флоре и фауне, нарушить природную привлекательность моря в качестве места отдыха или помешать другим видам правомерного использования моря, и вклю-чает любое вещество, подпадающее под действие Конвенции.

1.6.3 *Сброс* по отношению к вредным веществам или стокам, содер-жащим такие вещества, означает любой сброс с судна, какими бы причинами он ни вызывался, и включает любую утечку, удаление, разлив, протечку, откачку, выбрасывание или опорожнение.

1.6.3.1 *Сброс* не включает:

- i) сброса в значении, предусмотренном Конвенцией по пре-дотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов, заключенной в Лондоне 13 ноября 1972 года; или
- ii) выброса вредных веществ, происходящего непосредствен-но вследствие разведки, разработки и связанных с ними процессов обработки в море минеральных ресурсов мор-ского дна; или
- iii) выброса вредных веществ для проведения правомерных научных исследований по уменьшению или ограничению загрязнения.

1.6.4 *Судно* означает эксплуатируемое в морской среде судно любо-го типа и включает суда на подводных крыльях, суда на воздушной подушке, подводные суда, плавучие средства, а также стационарные или плавучие платформы.

1.6.5 *Инцидент* означает событие, которое повлекло или может пов-лечь сброс в море вредного вещества или стоков, содержащих такое вещество.

1.6.6 *Организация* означает Международную морскую организацию.

1.7 Другие определения

1.7.1 *Отходы* означают бесполезное, ненужное или излишнее веще-ство, которое должно быть сброшено.

1.7.2 *Пищевыми отходами* являются любые испорченные или неис-порченные пищевые продукты, такие как фрукты, овощи, молочные продукты, птица, мясные продукты, пищевые остатки, частицы

пищевых продуктов, а также все другие материалы, загрязненные такими отходами и образуемые на борту судов, главным образом на камбузе и в местах приема пищи.

1.7.3 *Пластмасса* означает твердый материал, который содержит в качестве важного ингредиента один синтетический органический высокомолекулярный полимер или более и который образуется (получает определенную форму) во время изготовления полимера или внедрения в готовое изделие посредством нагревания и/или под давлением. По присущим материалам свойствам пластмассы бывают твердыми и хрупкими, мягкими и упругими. Пластмассы используются в разнообразных целях, связанных с судоходством, в том числе, но не ограничиваясь этим, для изготовления упаковки (паронепроницаемые перегородки, бутылки, контейнеры, обшивка), строительства судов (конструкции из стекловолокна и слоистые структуры, наружная обшивка, трубы, изоляция, настилы, ковры, ткани, краски и полировки, клейкие вещества, электрические и электронные детали), изготовления расходных кухонной утвари и чашек, мешков, обшивок, поплавков, рыболовных сетей, строповочных лент, тросов и линий.

1.7.4 *Бытовые отходы* означают все виды пищевых отходов и отходы, образуемые в жилых помещениях на борту судна.

1.7.5 *Отходы, связанные с грузом*, означают все материалы, которые становятся отходами в результате использования на борту судна для хранения и обработки груза. Отходы, связанные с грузом, включают, но не ограничиваются этим, сепарационные переборки, поддоны, обшивочные и упаковочные материалы, фанеру, бумагу, картон, проволоку и стальную обвязку.

1.7.6 *Отходы, связанные с обслуживанием*, означают материалы, собираемые в машинном отделении и палубном пространстве в процессе обслуживания и эксплуатации судна, такие как копоть, машинные осадки, соскобленная краска, палубный сор, обтирочные отходы, ветошь и т.д.

1.7.7 *Эксплуатационные отходы* означают все отходы, связанные с грузом и с обслуживанием, а также грузовые остатки, определяемые в пункте 1.7.10 как мусор.

1.7.8 *Помои* означают остатки от ручной и автоматической мойки посуды и кухонной утвари, которые были предварительно очищены в той степени, в которой любые частицы пищи, прилипшие к ним, обычно не мешают функционированию автоматических посудомоечных машин. Бытовые сточные воды означают стоки в результате мытья посуды, пользования душем, прачечной, ванной и раковиной и не включают стоки из туалетов, писсуаров и помещений для животных, определяемых в пункте 3 правила 1 Приложения IV, а также из грузовых помещений.

1.7.9 *Нефтесодержащая ветошь* означает ветошь, которая пропитана нефтью, как регулируется в Приложении I к Конвенции. Загрязненная ветошь означает ветошь, которая пропитана веществом, определяемым в других Приложениях к Конвенции как вредное вещество.

1.7.10 *Грузовые остатки* для целей настоящего Руководства определяются как остатки любого материала, составляющего судовой груз, который не может размещаться в должных грузовых трюмах (избыток груза и мусор) или который остается в грузовых трюмах и в любых других местах после завершения разгрузочных работ (остаток

после разгрузки и мусор). Однако ожидается, что грузовые остатки будут в малых количествах. Груз, содержащийся в льяльных водах грузового трюма, не рассматривается как остаток груза при условии, что составляющий материал груза не классифицируется как загрязнитель согласно Кодексу МК МПОГ и льяльные воды поступают только из загруженного трюма через стационарную трубопроводную дренажную льяльную систему.

1.7.11 *Рыболовная снасть* определяется как любое физическое приспособление или его часть или комбинация предметов, которые могут размещаться в воде или на ее поверхности с целью лова или обеспечения последующего лова живых морских или пресноводных организмов.

1.7.12 *Моряки* для целей настоящего Руководства означают любое лицо, которое выходит в море на судне для любой цели, включая, но не ограничиваясь этим, перевозку грузов и предоставление транспортных услуг, разведку, разработку и связанную с ними обработку в море минеральных ресурсов морского дна, рыболовство и отдых.

1.8 Применение

1.8.1 Помои и бытовые сточные воды не рассматриваются как мусор в контексте Приложения V.

1.8.2 *Зола и клинкер* из судовых инсинераторов и котлов работающих на угле, исключая золу от пластиковых продуктов, которая может содержать токсичные остатки или тяжелые металлы, сброс которых запрещен правилом 3(1)(а), являются эксплуатационными отходами в значении Правила 1 Приложения V и поэтому включаются в термин «весь другой мусор» в значении Правила 3(1)(b)(ii) и Правила 5(2)(а)(ii) Приложения V, не смотря на Правило 3(2) и параграф 5.4.6.2 настоящего Руководства.

1.8.3 В соответствии с Приложением V грузовые остатки следует рассматривать как мусор, за исключением тех случаев, если эти остатки являются веществами, определяемыми или перечисляемыми в соответствии с другими Приложениями к Конвенции.

1.8.4 Грузовые остатки всех других веществ не исключаются явно из удаления как мусор в соответствии с общим определением мусора в Приложении V. Однако некоторые из этих веществ могут представлять вред морской среде и быть непригодными для удаления в приемные сооружения, оборудованные для обработки общего мусора, вследствие их возможной опасности. Удаление таких грузовых остатков должно основываться на физических, химических и биологических свойствах вещества и может требовать специальную обработку, обычно не обеспечиваемую приемными сооружениями для мусора.

1.8.5 Сброс небольших количеств пищевых отходов специально для подкормки рыбы в связи с рыболовством или туристическими целями не рассматривается в качестве мусора в контексте Приложения V.

2 Подготовка, обучение и информация

2.1 Определение судов, используемое в Конвенции, требует, чтобы настоящее Руководство предназначалось не только для профессионального и коммерческого морского сообщества, но и для некоммерческого населения, занимающегося мореплаванием, как источников загрязнения моря мусором. Комитет признал, что единые

программы в области подготовки и обучения внесут ценный вклад в повышение уровня соответствия моряков Приложению V, тем самым обеспечивая соответствие Конвенции. Следовательно, правительства должны разрабатывать и выполнять программы подготовки, обучения и общественной информации, пригодные для всех морских сообществ, подпадающих под их юрисдикцию.

2.2 Правительства могут обмениваться информацией, относящейся к соответствию правилам Приложения V, через Организацию. Соответственно, правительства поощряются в предоставлении Организации следующего:

2.2.1 Технической информации о методах обработки отходов на борту судов, таких как рециркуляция, сжигание, прессование, сортирующие и санитарные системы, упаковка, а также о мерах предосторожности.

2.2.2 Копий существующих и действующих внутри страны законов и правил, относящихся к предотвращению загрязнения моря мусором.

2.2.3 Материалов по обучению, разработанных для повышения степени соответствия Приложению V. К сотрудничеству такого рода могут относиться печатные материалы, плакаты, брошюры, фотографии, магнитофонные и видеопленки, фильмы, а также краткие обзоры программ подготовки, семинаров и официальных учебных планов.

2.2.4 Информации и сообщений о характере и степени мусора, обнаруживаемого в море вдоль пляжей и в прибрежных водах, входящих в их соответствующую юрисдикцию. Для оценки эффективности Приложения V в этих исследованиях должны излагаться подробные сведения о количестве, распределении, источниках и воздействии морского мусора.

2.3 Правительства призываются изменять свои экзамены и требования по дипломированию моряков и включать в них сведения об обязанностях, предписываемых национальным и международным законодательством в отношении борьбы с загрязнением моря мусором.

2.4 Правительствам рекомендуется требовать, чтобы на всех судах их регистрации постоянно вывешивалась краткая декларация, в которой заявляется о запретах и ограничениях, связанных со сбросом мусора с судов в соответствии с Приложением V, и о штрафах за невыполнение этого. Предлагается оформлять эту декларацию в виде плаката размерами по меньшей мере 12,5 на 20 см, изготовляемого из прочного материала, и вывешивать ее в заметном месте на камбузе, жилой палубе, в кают-компании, на мостике, главной палубе и в других помещениях судна, если таковые имеются. Текст следует печатать на языке или языках, которые понятны команде и пассажирам.

2.5 Правительства призываются, чтобы морские учебные заведения и технические институты, подпадающие под их юрисдикцию, разрабатывали и расширяли учебные планы, включая в них как юридические обязанности, так и технические предметы, необходимые профессиональным морякам для обработки мусора, образуемого на судах. Эти учебные планы должны также включать информацию о воздействии мусора на окружающую среду. Перечень прилагаемых тем для включения в учебный план приводится ниже:

2.5.1 Мусор в морской среде, его источники, виды и воздействие.

2.5.2 Национальные и международные законы, относящиеся к обработке мусора на судах или предписывающие ее.

2.5.3 Вопросы здравоохранения и санитарии, относящиеся к хранению, обработке и перемещению судового мусора.

2.5.4 Современная технология обработки судового мусора на борту судна и на берегу.

2.5.5 Обеспечение средствами, материалами и мерами по уменьшению образования мусора на борту судна.

2.6 Профессиональные ассоциации и общества судовых лиц командного состава, механиков, инженеров-кораблестроителей, судовладельцев и администраторов, а также моряков призываются обеспечивать компетентность своих членов в отношении обработки судового мусора.

2.6.1 Операторы судов и приемных сооружений должны разрабатывать программы подготовки персонала, эксплуатирующего и обслуживающего оборудование для приема или обработки мусора. В программу предлагается включать указание на то, из чего состоит мусор, а также применяемые правила обработки и удаления его. Такая подготовка должна ежегодно проверяться.

2.7 Необходимы обобщенные программы информирования общественности, ознакомления моряков неспециалистов в этой области, и других лиц, заинтересованных в сохранении чистоты и устойчивости морской среды с воздействием мусора на море. Правительства и соответствующие коммерческие организации призываются использовать библиотеку Организации, а также обмениваться соответствующими источниками и материалами в целях разработки и выполнения внутренних и внешних программ по обеспечению осведомленности общественности.

2.7.1 Методы передачи этой информации включают радио и телевидение, статьи в периодической печати и торговых журналах, добровольные государственные проекты, такие как дни уборки пляжей и программы открытия пляжей, публичные заявления высших правительственных должностных лиц, плакаты, брошюры, конференции и симпозиумы, совместные исследования и разработки, добровольную маркировку продуктов ярлыками, а также учебные материалы для государственных школ.

2.7.2 К аудиториям относятся владельцы прогулочных судов, операторы портов и терминалов, прибрежные сообщества, отрасли промышленности, снабжающие суда, судостроители, мусорообрабатывающие отрасли промышленности, производители и изготовители пластических материалов, торговые ассоциации, педагоги и правительства.

2.7.3 Рекомендуются, чтобы эти программы включали такие темы, как обязанности граждан в соответствии с национальным и международным законодательством; средства обработки мусора в море и по возвращении на берег; известные источники и виды мусора; воздействие мусора из пластика на морских птиц, рыбу, морских млекопитающих, морских черепаха и эксплуатацию судов, воздействие на прибрежный туризм; текущие мероприятия правительств и частных организаций, а также источники новой информации.

3 Сведение к минимуму количества потенциального мусора

3.1 Все судовые операторы должны сводить к минимуму прием на борт потенциального мусора, а также образование мусора на борту.

3.2 Количество бытовых отходов можно уменьшать посредством должных мер предосторожности. Судовые операторы и правительства должны призывать судовых поставщиков и снабженцев рассматривать свои продукты с точки зрения мусора, который они образуют. Имеющиеся средства для уменьшения количества бытовых отходов, образуемых на борту судов, включают следующее:

3.2.1 Массовая упаковка расходуемых предметов может обеспечивать образование меньшего количества отходов. Однако во избежание увеличения отходов следует учитывать такие факторы, как недостаточная продолжительность нахождения предметов в контейнере после того, как он открыт.

3.2.2 Упаковки и контейнеры многократного использования могут уменьшать количество образуемого мусора. Расходуемые стаканы, кухонная утварь, тарелки, полотенца и ветошь, а также другие вспомогательные предметы должны использоваться в ограниченном количестве и заменяться, по возможности, моющимися предметами.

3.2.3 В случае, если имеются практические альтернативные средства, для пополнения судовых запасов должны выбираться предметы снабжения в упаковке или изготовленные из материалов, не являющихся расходуемым пластиком, если для этой цели нет замены из пластика многократного использования.

3.3 Образование эксплуатационных отходов присуще отдельным видам судоходной деятельности и отдельным грузам. Рекомендуется, чтобы производители, грузоотправители, операторы судов и правительства учитывали мусор, связанный с различными категориями грузов, и принимали необходимые меры для уменьшения его образования. Предлагаемые меры приводятся ниже:

3.3.1 Рассмотреть вопрос о замене расходуемой пластиковой обшивки, используемой для предохранения груза, покрывающим материалом, годным для постоянного повторного использования.

3.3.2 Рассмотреть вопрос о системах и методах размещения, при которых покрытия, сепарационные, крепежные, обшивочные и упаковочные материалы используются повторно.

3.3.3 Сепарационные, обшивочные и упаковочные материалы, образуемые в порту во время выгрузки груза, следует предпочтительно удалять в портовые приемные сооружения и не оставлять на борту для сброса в море.

3.4 Грузовые остатки образуются в результате неэффективности погрузки, выгрузки и обработки на борту.

3.4.1 Поскольку на грузовые остатки распространяется действие настоящего Руководства, в некоторых случаях портовые приемные сооружения могут с трудом справляться с обработкой таких остатков. Таким образом, рекомендуется выгружать груз как можно эффективнее, с тем чтобы избегать или сводить к минимуму образование грузовых остатков.

3.4.2 Следует тщательно контролировать как на борту, так и на причале образование сухого мусора во время операций по перемещению грузов. Поскольку такой мусор обычно образуется в порту, его следует полностью удалять до выхода в море и доставлять либо в предназначенное для груза помещение, либо в портовое приемное сооружение. Помещения на борту судна, где мусор образуется наиболее часто, следует содержать таким образом, чтобы образуемые остатки можно было легко собирать.

3.5 Рыболовная снасть, если она сброшена в море, становится вредным веществом. Операторы рыболовных судов, их организации и соответствующие правительства призываются проводить исследования, технические разработки и принимать правила, которые могут быть необходимы для сведения к минимуму вероятности потерь и максимального повышения вероятности подъема на борт рыболовной снасти из моря. Рекомендуются, чтобы операторы рыболовных судов регистрировали случаи потери и подъема на борт рыболовных снастей и сообщали о них. Методы сведения к минимуму количества рыболовных снастей, утерянных в море, и максимального увеличения случаев подъема их на борт приведены ниже.

3.5.1 Операторы и ассоциации рыболовных судов, на которых используются оставляемые без присмотра ставные или дрейфтерные снасти, призываются устанавливать с другими судами обмен информацией, которая может быть необходима для сведения к минимуму вероятности случайных столкновений судов со снастью. Правительства призываются оказывать содействие в разработке информационных систем, где это необходимо.

3.5.2 Руководители рыболовной отрасли при ведении правил о сезонной ловле, районах лова и типах снасти призываются рассматривать вероятность столкновения судов с рыболовными снастями.

3.5.3 Руководители рыболовной отрасли, операторы и ассоциации рыболовных судов призываются использовать системы определения снастей, которые предоставляют такую информацию, как название, регистрационный номер, национальность судна и т.д. Такие системы могут быть полезными для обеспечения сообщений, подъема на борт и возврата утерянной снасти.

3.5.4 Операторы рыболовных судов призываются документировать места и причины потерь снастей. В целях уменьшения вероятности запутывания и «случайной ловли» (захват морских живых организмов сброшенными рыболовными снастями) можно конструировать придонные ловушки, тралы и жаберные сети с распадающимися панелями или секциями, изготовленными из бечевы из натурального волокна, древесины или проволоки.

3.5.5 Правительства призываются рассматривать вопрос о разработке технологии более эффективных систем определения рыболовных снастей.

3.6 Правительства призываются проводить исследования и разрабатывать технологию для сведения к минимуму возможного мусора и воздействия его на морскую среду. Ниже приведены предлагаемые вопросы таких исследований:

3.6.1 Разработка технологии и систем рециркуляции для синтетических материалов, попадающих на берег в качестве мусора.

3.6.2 Разработка технологии распадающихся синтетических материалов для замены соответствующих имеющихся продуктов из пластика. В этой связи правительства должны также изучать воздействие, которое оказывают на окружающую среду распадающиеся продукты, изготовленные из таких новых материалов.

4 Порядок обработки и хранения мусора на борту судов

4.1 Ограничения по сбросу мусора с судов, приведенные в Приложении V, кратко излагаются в таблице 1. Хотя сброс в море самого разного судового мусора на определенном удалении от ближайшего берега и разрешается, за исключением особых районов, следует отдавать предпочтение удалению мусора в береговые приемные сооружения.

4.1.1 В целях соответствия таким ограничениям требуются персонал, оборудование и порядок действий по сбору, сортировке, обработке, хранению и удалению мусора. Соображения экономии и порядка действий, связанные с этими мероприятиями, включают требования по помещениям для хранения, расходы по обеспечению санитарных норм, содержанию оборудования и персонала, а также портовые сборы за услуги по удалению мусора.

4.1.2 Соответствие положениям Приложения V потребует от судового оператора тщательного планирования, а от членов экипажа и других мореплавателей — должного исполнения. Наиболее подходящий порядок действий по обработке и хранению мусора на судне может изменяться в зависимости от таких факторов, как тип и размерения судна, район плавания (например, расстояние до ближайшего берега), судовое оборудование для обработки мусора и помещения для хранения, состав экипажа, продолжительность рейса, а также правила и приемные сооружения, имеющиеся в портах захода. Однако ввиду расходов, связанных с различными методами окончательного удаления, с точки зрения экономики может быть выгодным держать мусор, для которого требуется специальная обработка, отдельно от другого мусора. Правильная обработка и хранение снижают требования, предъявляемые к судовым помещениям для хранения, и позволяют эффективно осуществлять перемещение хранимого мусора в портовые приемные сооружения.

4.2 В целях обеспечения наиболее эффективного порядка обработки и хранения рекомендуется, чтобы операторы судов разрабатывали планы обработки мусора, которые могут включаться в руководства для экипажа и руководства по эксплуатации судна. В таких руководствах должны указываться обязанности экипажа (включая лицо командного состава, осуществляющее контроль за состоянием окружающей среды), а также мероприятия, связанные со всеми аспектами обработки и хранения мусора на борту судна. Мероприятия по обработке образуемого на судне мусора можно разделить на четыре стадии: сбор, переработка, хранение и удаление. Обобщенный план обработки мусора для обработки и хранения судового мусора приводится в таблице 2. Специальные мероприятия каждой стадии приведены ниже.

Таблица 1 – Краткое изложение правил удаления мусора в море

Тип мусора	***Все суда, за исключением платформ		***Морские платформы
	За пределами особых районов	**В особых районах	
Пластики – включают синтетические тросы и рыболовные сети и пластмассовые мешки для мусора	Сброс запрещен	Сброс запрещен	Сброс запрещен
Обладающие плавучестью сепарационные, обшивочные и упаковочные материалы	> 25 миль от берега	Сброс запрещен	Сброс запрещен
Бумага, ветошь, стекло, металл, бутылки, черепки и аналогичные отбросы	> 12 миль	Сброс запрещен	Сброс запрещен
Измельченный или размолотый всякий прочий мусор, включая бумагу, ветошь, стекло и т.д.	> 3 миль	Сброс запрещен	Сброс запрещен
Неизмельченные или неразмолотые пищевые отходы	> 12 миль	> 12 миль	Сброс запрещен
* Измельченные или размолотые пищевые отходы	> 3 миль	> 12 миль	> 12 миль
Смешанные отбросы	****	****	****

* Измельченный или размолотый мусор должен проходить через грохот с отверстиями не более 25 мм.

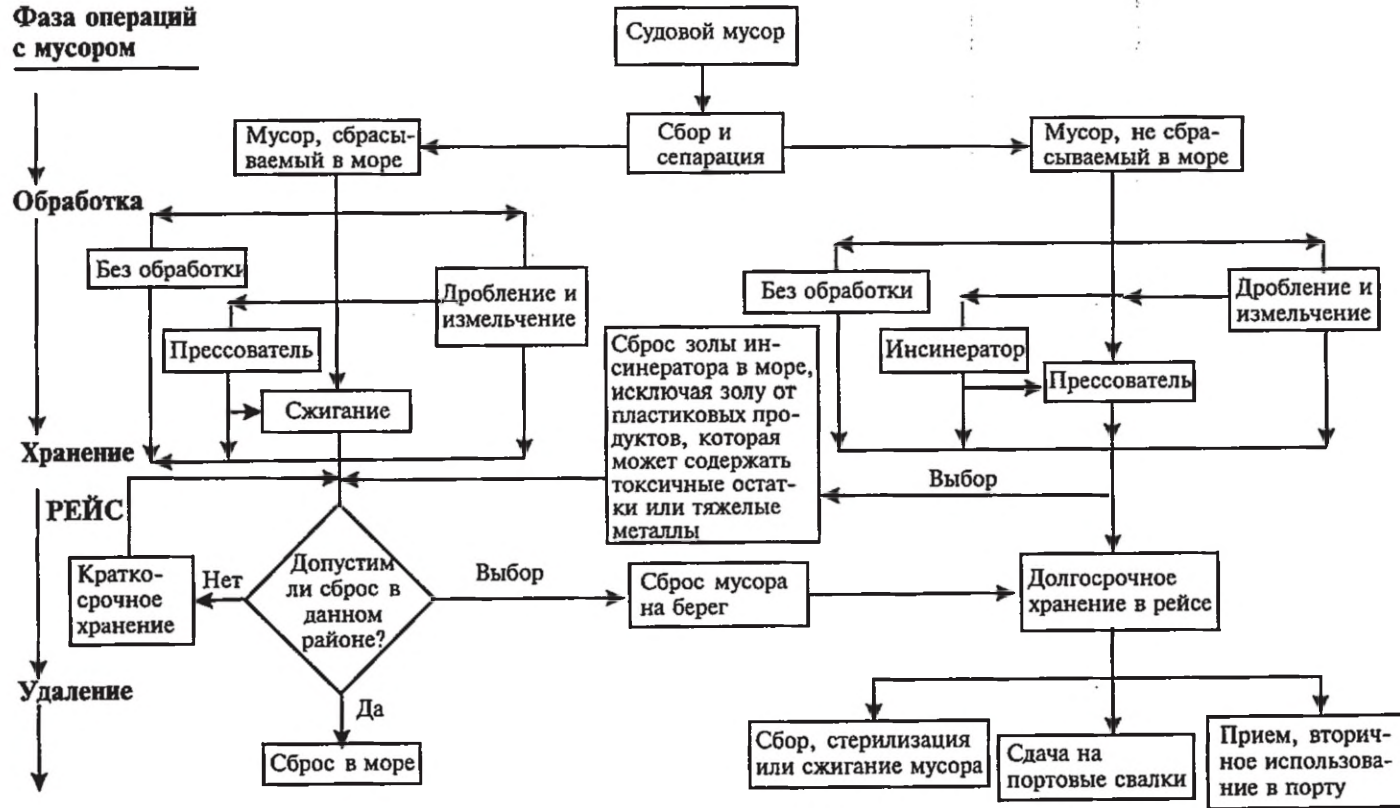
** Правила удаления мусора для особых районов вступают в силу в соответствии с пунктом 4 b) правила 5 Приложения V.

*** Морские платформы и связанные с ними суда включают все стационарные или плавучие платформы, занятые разведкой или разработкой минеральных ресурсов морского дна, а также все суда, ошвартованные у таких платформ или находящиеся в пределах 500 метров от них.

**** Если мусор смешан с другими вредными веществами, удаление или сброс которых подпадает под другие требования, то применяются более строгие требования по удалению.

Примечание. Правила по сбросам в особом районе Балтийского моря вступили в силу 1 октября 1989 года.

Таблица 2 — Варианты обработки и сброса судового мусора



4.3 Сбор

Порядок сбора мусора, образуемого на борту судна, должен основываться на рассмотрении того, что может и что не может выбрасываться в море по пути следования. Для уменьшения или избежания необходимости сортировки после сбора рекомендуется, чтобы были оборудованы отчетливо маркированные мусороприемники трех категорий для приема мусора по мере его образования. Эти отдельные мусороприемники (например, ящики, мешки или ведра) принимают 1) пластмассу и пластмассу, смешанную с мусором, не являющуюся пластмассой; 2) пищевые отходы (которые включают материалы, загрязненные такими отходами); 3) другой мусор, который можно удалять в море. Мусороприемники для мусора каждой из трех категорий должны быть отчетливо маркированы и различаться по цвету, характеру надписи, форме, размерам или расположению. Эти мусороприемники должны размещаться в подходящих помещениях по всему судну (например, машинное отделение, жилая палуба, кают-компания, камбуз и другие жилые или рабочие помещения), а всех членов экипажа и пассажиров следует информировать, какой мусор можно и какой нельзя выбрасывать в них. Должны назначаться обязанности по сбору или удалению мусора из этих мусороприемников и перемещению его в подходящее место для обработки или хранения. Использование такой системы облегчит последующую обработку на борту судна и уменьшит количество мусора, который должен храниться на борту судна для удаления в порту.

4.3.1 Пластмасса и пластмасса, смешанная с мусором, не являющаяся пластмассой

Мусор из пластмассы должен оставаться на борту судна до сброса его в портовые приемные сооружения, если он не перерабатывается в золу путем сжигания. Если мусор из пластмассы не отделяется от другого мусора, смесь следует обрабатывать как пластмассу.

4.3.2 Пищевые отходы

Некоторые правительства имеют правила, контролирующие заболевания людей, растений и животных, которые могут вызываться инородными пищевыми отходами и материалами, связанными с ними (например, упаковка для пищевых продуктов и расходуемая посуда). Эти правила могут предписывать сжигание, стерилизацию или другую специальную обработку мусора для уничтожения возможных паразитов и болезнетворных организмов. Такой мусор следует держать отдельно от другого мусора и желателно сохранять для удаления в порту в соответствии с законами принимающей страны. В отношении такого мусора правительства напоминают их обязанность обеспечивать наличие достаточных приемных сооружений. Должны приниматься меры предосторожности для обеспечения того, чтобы пластмасса, загрязненная пищевыми отходами (например, пластмассовая обертка для пищевых продуктов), не выбрасывалась в море с другими пищевыми отходами.

4.3.3 Другой мусор

Мусор этой категории включает, но не ограничивается этим, изделия из бумаги, ветошь, стекло, металл, бутылки, сепарационные, обшивочные и упаковочные материалы. Для судов может представляться желательным отделять сепарационный, обшивочный и упаковочный

вочный материал, который будет держаться на плаву, так как этот материал имеет иной допуск по сбросу, нежели другой мусор этой категории (см. таблицу 1). Такой мусор следует держать отдельно от другого мусора и желательно сохранять для удаления в порту.

4.3.4 Дополнительные мусороприемники, которые могут быть полезными

4.3.4.1 Для приема и хранения стекла, металла, пластмассы, бумаги или других предметов, которые могут подвергаться рециркуляции, могут предусматриваться отдельные ящики или мешки. Для поощрения членов экипажа в удалении таких предметов в имеющиеся мусороприемники поступления, получаемые в результате их переработки, могут добавляться к судовому фонду культурно-бытовых нужд.

4.3.4.2 Обрывки синтетических рыболовных сетей и линий, образуемые в результате ремонта или эксплуатации рыболовных снастей, не могут выбрасываться в море и должны собираться таким образом, чтобы избежать падения их за борт. Такой материал можно сжигать, прессовать или хранить вместе с другими отходами из пластмассы или желательно держать его отдельно от других видов мусора, если он имеет сильный запах или большой объем.

4.3.5 Подъем мусора на борт судна, когда оно находится в море.

4.3.5.1 Рыболовы и другие мореплаватели, которые поднимают на борт обрывки и обломки рыболовных снастей и другой устойчивый мусор во время повседневных операций, поощряются сохранять этот материал для удаления на берег. Если на борт поднимаются утерянные плетеные и другие ловушки и для их хранения нет помещений, то рыболовы и другие мореплаватели поощряются снимать и перевозить любые линии и тесьму в порт для удаления и возвращать в воду освободившийся каркас или, как минимум, разрезать ловушки, чтобы в них впредь не попадали морские организмы.

4.3.5.2 Мореплаватели поощряются далее поднимать на борт из моря другой устойчивый мусор, если возникают благоприятные возможности и позволяет благоразумная практика.

4.3.6 Нефтедержущую ветошь и загрязненную ветошь следует держать на борту и удалять в портовые приемные сооружения или сжигать.

4.4 Переработка

В зависимости от таких факторов, как тип судна, район плавания, состав экипажа и т.д. суда могут оборудоваться мусоросжигателями, прессователями, измельчителями или другими приспособлениями для переработки мусора на борту судна (см. раздел 5). Должны назначаться соответствующие члены экипажа, ответственные за эксплуатацию этого оборудования по графику, в зависимости от потребностей судна. При выборе соответствующего порядка переработки следует руководствоваться следующим.

4.4.1 Использование прессователей, мусоросжигателей, измельчителей и других подобных приспособлений имеет ряд преимуществ, таких как обеспечение возможности сброса определенного мусора в море, что иначе не может разрешаться; снижение требований к помещениям на борту судна для хранения мусора; облегчение выгрузки мусора в порту; повышение степени усвоения мусора, сбрасываемого в морскую среду.

4.4.2 Следует иметь в виду, что специальные правила сжигания могут вводиться властями в некоторых портах и могут действовать в некоторых особых районах. Вследствие того, что сжигание побочных продуктов может оказывать нежелательное воздействие на окружающую среду и здоровье человека, особые меры предосторожности необходимо соблюдать при сжигании следующих предметов: опасных материалов (например, содранная краска; пропитанная древесина); некоторых видов пластмассы (например, пластмасса на основе поливинилхлорида). Проблемы, связанные со сжиганием побочных продуктов, рассматриваются в подразделе 5.4.6.

4.4.3 Суда, эксплуатирующиеся главным образом в «особых районах» или в пределах 3 морских миль от ближайшего берега, должны либо хранить спрессованный или неспрессованный материал для выгрузки в портовые приемные сооружения, либо сжигать его и сохранять образуемые золу и шлак. Эти условия, по которым сброс вообще не разрешается, являются самыми строгими. Тип судна и ожидаемый объем и вид образуемого мусора определяет пригодность вариантов прессования, сжигания или хранения.

4.4.4 Прессователи облегчают хранение мусора, его перемещение в портовые приемные сооружения и удаление в море, если позволяют допуски по сбросу. В последнем случае спрессованный мусор, кроме того, легче затопить, что снижает степень нанесения ущерба эстетике прибрежных вод и пляжей и, возможно, уменьшает вероятность того, что живые морские организмы будут проглатывать сброшенные материалы либо последние будут воздействовать на них иным образом.

4.4.5 Суда, эксплуатирующиеся главным образом за пределами 3 морских миль от ближайшего берега, поощряются устанавливать и использовать измельчители для размола пищевых отходов таким образом, чтобы образуемые частицы проходили через грохот с отверстиями не более 25 мм. Хотя более крупные пищевые отходы могут сбрасываться за пределами 12 морских миль, рекомендуется использовать измельчители даже за пределами этой зоны, так как они способствуют более быстрому усвоению отходов морской средой. Поскольку пищевые отходы, измельчаемые вместе с пластмассой, не могут сбрасываться в море, пищевые отходы до размола должны освобождаться от всех материалов из пластмассы.

4.5 Хранение

Мусор, собираемый из жилых и рабочих помещений судна, должен доставляться к установленным местам обработки и хранения. Для мусора, который должен возвращаться в порт и там удаляться, может потребоваться длительное хранение в зависимости от продолжительности рейса или порядка выгрузки (например, передача мусора на находящееся вблизи берега судно для сжигания или последующего перемещения на берег). Мусор, который может выбрасываться за борт, можно хранить кратковременно либо не хранить вообще. Во всех случаях мусор следует хранить таким способом, при котором не возникает угрозы здоровью человека и безопасности. При выборе порядка хранения мусора должны учитываться следующие моменты:

4.5.1 На судах следует использовать отдельные ящики, урны, коробки, мешки или другие резервуары для непродолжительного (удаляемый мусор) и длительного, в течение всего рейса (неудаляемый мусор), хранения. Непродолжительному хранению подлежит

удаляемый в иных случаях мусор, если судно проходит через район, где сброс запрещен.

4.5.2 Следует предусматривать достаточные помещения для хранения и оборудование (например, ящики, урны, мешки или другие резервуары). В случае, если помещение ограничено, операторы судов поощряются устанавливать прессователи или мусоросжигатели. Если это возможно, весь переработанный или непереработанный мусор, который должен храниться в течение любого периода времени, следует содержать в герметичных, надежно закрывающихся резервуарах.

4.5.3 Пищевые отходы и связанный с ними мусор, которые возвращаются в порт и в которых могут перевозиться болезнетворные организмы и паразиты, следует хранить в плотно закрывающихся резервуарах или содержать отдельно от мусора, в котором нет таких пищевых отходов. Мусор обоих видов должен храниться в отдельных отчетливо маркированных резервуарах во избежание неправильного удаления и обработки на суше.

4.5.4 Хранение отходов рыболовной снасти на палубе может допускаться, если материалы имеют сильный запах или если из-за своих больших размеров они не могут храниться в любом другом помещении судна. В тех случаях, если снасть загрязнена морскими водорослями или погибшими организмами, допускается до размещения на хранение буксировать снасть за судном в течение некоторого времени для промывки. В случае, если она не может быть поднята на борт судна, следует уведомлять соответствующее прибрежное государство о ее местонахождении.

4.5.5 В помещениях, где хранится мусор, следует регулярно проводить дезинфекцию, а также выполнять лечебно-профилактические мероприятия по борьбе с паразитами.

4.6 Удаление

Хотя в соответствии с Приложением V удаление в море допускается, первоочередным должен быть сброс мусора в портовые приемные сооружения. Удаление судового мусора должно осуществляться методами, соответствующими правилам, кратко излагаемым в таблице I. При удалении груза следует учитывать нижеприведенные моменты:

4.6.1 Мусор, удаление которого в море допускается, может просто сбрасываться за борт. Удаление неспрессованного мусора удобно, однако приводит к максимальному увеличению количества находящихся на плаву предметов, которые могут достичь берега, даже если они сброшены за пределами 25 морских миль от ближайшего берега. Спрессованный мусор, вероятнее всего, тонет, и поэтому больших проблем, связанных с нанесением ущерба эстетике ландшафта, не возникает. Если это необходимо и возможно, для облегчения погружения следует прикреплять груз. Спрессованные кипы мусора следует сбрасывать в районах глубокой воды (пятьдесят метров и более) с целью предотвращения быстрой утраты ими структурной целостности под воздействием волн и течений.

4.6.2 Связанные с грузом плавучие отходы, не являющиеся пластмассой или регулируемые иным образом в соответствии с Приложениями к Конвенции МАРПОЛ, можно сбрасывать за пределами 25 морских миль от ближайшего берега. Связанные с грузом отходы, которые способны тонуть и не являются пластмассой или не регули-

руются иным образом, можно сбрасывать за пределами 12 морских миль от ближайшего берега. Большая часть связанных с грузом отходов может образовываться во время погрузки и выгрузки, обычно на причале. Рекомендуется прилагать все усилия к тому, чтобы доставлять эти отходы к ближайшей системе портовых приемных сооружений до отхода судна.

4.6.3 Отходы, связанные с обслуживанием, образуются более или менее равномерное в ходе повседневных операций на борту судна. В некоторых случаях отходы, связанные с обслуживанием, могут быть загрязнены такими веществами, как нефть или токсичные химические вещества, регулируемые в соответствии с другими приложениями или другими законами по борьбе с загрязнением. В таких случаях первоочередными являются более строгие требования по удалению.

4.6.4 С тем чтобы обеспечить своевременную перегрузку больших количеств судового мусора в портовые приемные сооружения, судам или их агентам необходимо заблаговременно принять меры к приему мусора. В то же время следует определить потребности в удалении для того, чтобы принять меры к мусору, которому требуется специальная обработка или другие необходимые меры. Специальные потребности в удалении могут включать выгрузку пищевых отходов и связанного с ними мусора, в котором могут находиться болезнетворные организмы или паразиты, либо обычно больших, тяжелых или имеющих запах брошенных рыболовных снастей.

5 Судовое оборудование для переработки мусора

5.1 Количество вариантов обработки мусора на борту судов в значительной мере зависит от расходов, ограничений по составу персонала, темпа образования и объема мусора, конфигурации судна и схем потока движения судов. Виды имеющегося оборудования, обеспечивающего различные аспекты обработки мусора на борту судна, включают мусоросжигатели, прессователи, измельчители и другие связанные с этим устройства.

5.2 Мелкое дробление или измельчение

Если это происходит не в особом районе, сброс измельченных пищевых отходов и всякого иного измельченного мусора (за исключением пластмассы и обладающих плавучестью сепарационных, обшивочных и упаковочных материалов) может разрешаться в соответствии с пунктом 1 с) правила 3 Приложения V за пределами 3 морских миль от ближайшего берега. Такой измельченный или размолотый мусор должен проходить через грохот с отверстиями не более 25 мм в том случае, если такие измельчители или мельничные устройства соответствуют международным или принятым правительствами стандартам, которые обеспечивают эффективное выполнение этого. Не рекомендуется сбрасывать мусор в судовую систему обработки сточных вод, если она не подходит для обработки такого мусора. Далее, мусор не следует хранить в днищевых частях корпуса судна или танках, в которых содержатся нефтеводяные смеси. Такие действия могут приводить к неисправной работе оборудования для обработки сточных вод или сепарации нефтеводяных смесей и создавать проблемы санитарии членам экипажа и пассажирам. Варианты мелкого дробления или измельчения включают следующее:

5.2.1 Самые разнообразные мельничные устройства для дробления пищевых отходов имеются в продаже и обычно устанавливаются на

камбузах большинства современных судов. Эти мельничные устройства для пищевых отходов образуют суспензию из частиц пищевых отходов и воды, которая легко смывается и проходит через грохот с требуемыми отверстиями размером 25 мм. Производительность составляет от 10 до 150 л в минуту. Рекомендуется производить сброс из судовых измельчителей в сборную цистерну, если судно эксплуатируется в пределах района, где сброс запрещен.

5.2.2 Уменьшение размеров некоторых других предметов мусора можно обеспечивать путем измельчения волокнистых материалов или дробления, и на борту судов имеются машины для выполнения этого процесса.

5.2.3 Информацию о разработке и использовании измельчителей мусора на борту судов следует направлять Организации.

5.3 В таблице 3 приведены варианты прессования различных видов мусора.

Таблица 3 – Варианты прессования судового мусора

Типичные примеры	Специальная обработка персоналом судна до прессования	Характеристики прессования			Судовое помещение для хранения
		Темп деформации	Сохранение спрессованной формы	Плотность спрессованной формы	
Металл, контейнеры для пищевых продуктов и напитков, стекло, небольшие предметы из древесины	Нет	Очень быстрый	Почти 100%	Высокая	Минимальное
Измельченная пластмасса, фибровый и бумажный картон	Небольшая – уменьшение материала до размеров, при которых он подлежит подаче, минимальный ручной труд	Быстрый	Приблизительно 80%	Средняя	Минимальное
Металлические бочки малых размеров, неизмельченная упаковка груза, крупные предметы из древесины	Средняя – требуется более продолжительный ручной труд для уменьшения материала до размеров, при которых он подлежит подаче	Медленный	Приблизительно 50%	Сравнительно низкая	Среднее
Неизмельченная пластмасса	Значительная – очень продолжительный ручной труд для уменьшения материала до размеров, при которых он подлежит подаче; обычно не практикуется	Очень медленный	Менее 10%	Очень низкая	Максимальное

Типичные примеры	Специальная обработка персоналом судна до прессования	Характеристики прессования			Судовое помещение для хранения
		Темп деформации	Сохранение спрессованной формы	Плотность спрессованной формы	
Громоздкие металлические грузовые контейнеры, плотные металлические предметы	Прессование на борту судна не практикуется; не осуществимо	Не применяется	Не применяется	Не применяется	Максимальное

5.3.1 Большинство видов мусора можно спрессовать; исключения составляют неразмолотая пластмасса, фибровый и бумажный картон, громоздкие грузовые контейнеры и плотные металлические предметы. Герметичные резервуары не следует спрессовывать, поскольку они взрывоопасны.

5.3.2 Посредством прессования объем мусора можно уменьшать и помещать его в мешки, коробки, придавать ему форму брикетов. Если эти спрессованные бруски прочны по структуре, их можно штабелировать в виде блоков; это позволяет наиболее эффективно использовать пространство в отсеках для хранения. Степень прессования для нормального смешанного судового мусора может достигать величины 12:1.

5.3.3 С помощью некоторых имеющихся прессователей могут выполняться такие операции, как санобработка, дезодорация, регулирование степени прессования, мешкование пластмассы или бумаги, упаковка в картонные коробки (с обшивкой из пластмассы или вошеной бумаги или без нее), пакетирование и т.д. Бумага или картон имеют способность впитывать влагу и теряют прочность под воздействием содержащейся в мусоре влаги во время длительного хранения на борту судна. Возникает также проблема, связанная с образованием газа и давления, которые могут разорвать плотно закрытые пластмассовые мешки.

5.3.4 Если до прессования использовать мельничные устройства, то можно повысить степень прессования и уменьшить помещение для хранения.

5.3.5 Прессователь следует устанавливать в отсеке с достаточным пространством для эксплуатации и обслуживания агрегата, а также для хранения мусора, подлежащего переработке. Отсек должен примыкать к участкам, где расположены хозяйственно-продовольственные кладовые. Если это уже не предписано правилами, рекомендуется иметь в помещении систему промывки пресной водой, комингсы, палубные шпигаты, достаточную вентиляцию, а также ручное или автоматическое стационарное противопожарное оборудование.

5.3.6 Информацию о разработке и использовании судовых прессователей следует направлять Организации.

5.4 По сравнению с технологией сжигания на суше уровень разработки судовых мусоросжигателей не очень высок, главным образом вследствие того, что эта технология еще не рассматривалась с точки зрения ограничений по выбросам в воздух и по видам материалов, которые можно сжигать. Судовые мусоросжигатели, используемые в настоящее время, главным образом, для перемежающегося режима

работы, ручной загрузки и обычно не имеют каких-либо средств борьбы с загрязнением воздушной среды. Во многих портах мира борьба с загрязнением воздушной среды является обычным требованием. До использования мусоросжигателя в порту может потребоваться разрешение от заинтересованных портовых властей. В целом, не следует допускать использование судовых мусоросжигателей в портах, расположенных в городских районах или рядом с ними, так как использование их увеличивает возможность загрязнения воздуха в этих районах. Особые соображения, связанные с мусоросжигателями, приведены ниже:

5.4.1 В таблице 4 приведены варианты сжигания мусора, в том числе рассматриваются вопросы специальной обработки судовым персоналом, горючести, уменьшения объема, остаточных материалов, выхлопа и судовых помещений для хранения. Большая часть мусора, за исключением металла и стекла, поддается сжиганию.

5.4.2 В отличие от мусоросжигателей, используемых на суше, судовые мусоросжигатели должны быть компактными и практичными и желательно эксплуатироваться в автоматическом режиме при работе обслуживающего персонала за специальное вознаграждение. Большинство судовых мусоросжигателей имеют перемежающийся режим работы: отходы загружаются в мусоросжигатель, поджигаются, и сгорание обычно длится от трех до шести часов.

5.4.3 Серийные судовые мусоросжигатели, имеющиеся в настоящее время, значительно различаются по размерам, имеют естественную и искусственную тягу, а разжигание производится вручную. Следует отметить, что производительность мусоросжигателя обычно оценивается на основании тепловой мощности, а не объема загрузки вследствие изменчивости теплосодержания отходов. Некоторые современные мусоросжигатели рассчитаны на постоянное сжигание и могут обеспечивать одновременное удаление почти всех судовых отходов.

5.4.4 Некоторые преимущества самых современных мусоросжигателей могут заключаться в том, что они работают под давлением ниже атмосферного; очень надежны, так как имеют мало движущихся деталей; не требуют от оператора большого мастерства; имеют небольшой вес, низкую температуру выхлопа и наружной обшивки.

5.4.5 К некоторым недостаткам мусоросжигателей могут относиться возможно опасный характер золы или пара, загрязненные условия эксплуатации, чрезмерный ручной труд, связанный с засыпкой, загрузкой топлива и удалением золы, а также тот факт, что они могут не соответствовать правилам борьбы с атмосферным загрязнением, действующим в некоторых портах. Некоторые из этих недостатков можно исправить, если применять автоматическое оборудование для засыпки, загрузки топлива и сброса золы в море за пределами районов, в которых такой сброс запрещен. Для размещения дополнительного оборудования, выполняющего эти автоматические функции, требуется больше пространства.

Таблица 4 — Варианты сжигания* судовых отходов

Типичные примеры	Специальная обработка персоналом судна до прессования					Судовое помещение для хранения
		Горючесть	Уменьшение объема	Остатки	Выхлоп	
Бумажная упаковка, контейнеры для пищевых продуктов и напитков	Незначительная — легкая подача в бункер	Высокая	Свыше 95%	Пылевидная зола	Возможно дымный и не опасный	Минимальное
Фибровый и бумажный картон	Незначительная — уменьшение материала до размеров, при которых он подлежит подаче; минимальный ручной труд	Высокая	Свыше 95%	Пылевидная зола	Возможно дымный и не опасный	Минимальное
Пластмассовая упаковка, контейнеры для пищевых продуктов и напитков и т.д.	Незначительная — легкая подача в бункер	Высокая	Свыше 95%	Пылевидная зола	Возможно дымный и опасный в связи с конструкцией мусоросжигателя	Минимальное
Пластмассовые обшивки, сети, тросы и сыпучие материалы	Ручной труд средней продолжительности для уменьшения размеров	Высокая	Свыше 95%	Пылевидная зола	Возможно дымный и опасный в связи с конструкцией мусоросжигателя	Минимальное
Резиновые шланги и сыпучие предметы	Ручной труд средней продолжительности для уменьшения размеров	Высокая	Свыше 95%	Пылевидная зола	Возможно дымный и опасный в связи с конструкцией мусоросжигателя	Минимальное
Металлические контейнеры для пищевых продуктов и напитков и т.д.	Значительная — легкая подача в бункер	Низкая	Менее 10%	Шлак	Возможно дымный и не опасный	Среднее
Металлический груз, громоздкие контейнеры, плотные металлические предметы	Ручной труд большой продолжительности для уменьшения размеров (сгорание затруднено)	Очень низкая	Менее 5%	Крупные куски металла и шлак	Возможно дымный и не опасный	Максимальное
Стеклянные контейнеры для пищевых продуктов и напитков и т.д.	Незначительная — легкая подача в бункер	Низкая	Менее 10%	Шлак	Возможно дымный и не опасный	Среднее
Древесина, грузовые контейнеры и крупные отходы из древесины	Ручной труд средней продолжительности для уменьшения размеров	Высокая	Свыше 95%	Пылевидная зола	Возможно дымный и не опасный	Минимальное

* Проверить местные правила на предмет возможных ограничений

5.4.6 Сжигание отходов преимущественно из пластмассы, которое в некоторых обстоятельствах может рассматриваться как соответствующее Приложению V, требует больше воздуха и значительно более высокой температуры с тем, чтобы обеспечить полное уничтожение. Если пластмассу необходимо сжигать безопасным способом, то мусоросжигатель должен отвечать этой задаче, в противном случае могут возникать проблемы, приведенные ниже:

5.4.6.1 В зависимости от типа пластмассы и условий сгорания в выхлопном потоке могут образовываться некоторые токсичные газы, в том числе пары соляной (HCl) и синильной (HCN) кислот. Эти и другие промежуточные продукты сгорания пластмассы могут быть исключительно опасными.

5.4.6.2 Зола, образующаяся при сгорании некоторых продуктов из пластмассы, может содержать тяжелые металлические или другие остатки, которые могут быть токсичными и поэтому не должны сбрасываться в море. Такую золу следует сохранять на борту судна и сбрасывать в портовые приемные сооружения.

5.4.6.3 Температура, возникающая при сжигании отходов преимущественно из пластмассы, достаточно высока, что может причинять некоторым мусоросжигателям повреждения.

5.4.6.4 Для сжигания пластмассы требуется в 3 – 10 раз больше воздуха, поступающего в зону сгорания, чем для сжигания обычного городского мусора. В случае, если должное количество кислорода не поступает, в выхлопном потоке образуется повышенное содержание копоти.

5.4.7 Судовые инсинераторы следует проектировать, изготавливать, эксплуатировать и содержать в соответствии со стандартными техническими требованиями к судовым инсинераторам, изложенным в дополнении 2.

5.4.8 Информацию о разработке и применении судовых систем для сжигания мусора на борту судов следует направлять Организации.

6 Портовые приемные сооружения для мусора

6.1 Методология определения достаточности приемного сооружения должна основываться на потребностях судов каждого типа, а также на количестве и типах судов, пользующихся портом. При определении достаточности следует учитывать величину и местонахождение порта. Следует также уделять особое внимание расчетам количеств мусора, которые не сбрасываются с судов в море в соответствии с положениями правил 3, 4 и 5 Приложения V.

6.2 Следует отметить, что в связи с возможным наличием иного порядка приема, для приема в порту может потребоваться сепарация на борту судна:

6.2.1 пищевых отходов (например, сырого мяса из-за риска заболевания животных);

6.2.2 отходов, связанных с грузом; и

6.2.3 бытовых отходов и отходов, связанных с обслуживанием.

6.3 Оценка количеств принимаемого груза

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

6.3.1.1 вид мусора;

6.3.1.2 тип и конструкцию судна;

6.3.1.3 маршрут следования судна;

6.3.1.4 количество людей на борту;

6.3.1.5 продолжительность рейса;

6.3.1.6 время, проведенное в районах, где сброс в море запрещен или ограничен;

6.3.1.7 время стоянки в порту.

6.3.2 При оценке достаточности приемных сооружений правительства должны также рассматривать технические проблемы, связанные с обработкой и удалением мусора, принимаемого с судов. Хотя введение стандартов обработки мусора не входит в сферу действия Конвенции, правительства должны принимать ответственные меры в рамках своих национальных программ по рассмотрению таких стандартов.

6.3.2.1 Оборудование для обработки и удаления мусора является важным фактором в определении достаточности приемного сооружения. Оно является не только мерой времени, необходимого для осуществления процесса, но и главным средством обеспечения безопасного для окружающей среды окончательного удаления мусора.

6.3.2.2 Правительства призываются приступить в ближайшее удобное время к исследованию вопросов, связанных с обеспечением портов соответствующих стран приемными сооружениями. Правительства должны проводить исследования в тесном сотрудничестве с портовыми властями и другими местными властями, ответственными за обработку мусора. Эти исследования должны включать такую информацию, как перечисление по портам имеющихся приемных сооружений для мусора, виды мусора, для обработки которого они имеют оборудование (например пищевые отходы, загрязненные болезнетворными организмами или паразитами, крупные детали брошенных рыболовных снастей или только отбросы и эксплуатационные отходы), их производительность и любой необходимый специальный порядок их использования. Правительства должны представлять результаты своих исследований Организации для включения в библиографию по Приложению V (см. раздел 2.2).

6.3.2.3 При выборе наиболее подходящего типа приемного сооружения для данного порта следует рассматривать несколько имеющихся в наличии альтернативных методов. В этом отношении плавучие средства для сбора мусора, такие как баржи или самоходные суда, могут считаться в определенном районе более эффективными, чем наземные сооружения.

6.3.3 Цель настоящего Руководства будет достигнута, если оно сможет оказать на правительства необходимое стимулирующее влияние с тем, чтобы они начали и продолжили изучение вопросов, связанных с портовыми сооружениями, а также с технологией обработки и удаления. Информацию о событиях в этом отношении следует направлять Организации.

7 Обеспечение соответствия Приложению V

Признавая, что прямое обеспечение выполнения правил Приложения V, в частности, в море трудно осуществимо, правительства призываются рассматривать не только ограничительные меры и меры наказания, но и такие вопросы, как снятие любых сдерживающих факторов, создание положительных стимулов и разработка добровольных мероприятий в рамках регулируемого сообщества при составлении программ и введении внутреннего законодательства с целью обеспечения соответствия Приложению V.

7.1 Обеспечение выполнения

7.1.1 Правительства должны поощрять суда под своим флагом в представлении информации о портах зарубежных стран, являющихся Сторонами Приложения V, в которых нет приемных сооружений для мусора. Это явится основанием для извещения ответственных правительств о возможных проблемах и для привлечения внимания ИМО к возможным нарушениям. Приемлемая форма сообщения приведена в прилагаемом дополнении.

7.1.2 Правительства должны ввести систему документации (например, письма или свидетельства) для портов и терминалов, входящих в их юрисдикцию, которая подтверждает, что для приема судовых отходов имеются достаточные приемные сооружения. Рекомендуются проведение периодических инспекций приемных сооружений.

7.1.3 Правительства должны устанавливать соответствующие организации по обеспечению выполнения, предусматривая законодательную власть, достаточную подготовку, финансирование и оборудование для включения в свои обязанности обеспечения выполнения правил Приложения V. В тех случаях, если за прием и инспектирование мусора отвечают представители таможни и сельского хозяйства, то правительства должны обеспечивать максимальное содействие проведению необходимых инспекций.

7.1.4 Правительства должны рассматривать, где это применимо, использование систем судовых сообщений о сбросе мусора (например, имеющийся судовой вахтенный журнал или формуляр). В таких журналах, как минимум, следует указывать дату, время, место нахождения по широте и долготе либо название порта, вид мусора (например, пищевые отходы, отбросы, отходы, связанные с грузом или обслуживанием), а также предполагаемое количество сбрасываемого мусора. Особое внимание следует уделять сообщениям:

7.1.4.1 о потерях рыболовных снастей;

7.1.4.2 о сбросах грузовых остатков;

7.1.4.3 о любых сбросах в особых районах;

7.1.4.4 о сбросах в портовые приемные сооружения; и

7.1.4.5 о сбросах мусора в море.

7.1.5 Выдача документов или расписок представителями портовых приемных сооружений также может содействовать системе сообщений.

7.2 Системы стимулирования соответствия

7.2.1 От операторов портов и терминалов, а также компаний, обеспечивающих обработку отходов в этих портах, могут потребоваться капиталовложения в развитие портовых приемных сооружений для обслуживания перевозок на судах без чрезмерных задержек или неудобств. Правительства призываются оценивать входящие в их компетенцию средства для уменьшения этого влияния, тем самым содействуя обеспечению фактического приема и удаления доставляемого в порт мусора с умеренными затратами или без взимания специальных сборов с отдельных судов. Такие средства включают, но не ограничиваются этим:

7.2.1.1 налоговые стимулы;

7.2.1.2 заемные гарантии;

7.2.1.3 предпочтение государственной судоходной деятельности;

7.2.1.4 специальные фонды содействия в трудных обстоятельствах, каковыми являются случаи удаленных портов, не имеющих наземную систему обработки отходов для доставки судового мусора;

7.2.1.5 правительственные субсидии; и

7.2.1.6 специальные фонды содействия в покрытии расходов на выполнение программы субсидий, связанной с утерянными, брошенными или списанными рыболовными снастями или другим устойчивым мусором. По программе соответствующие выплаты будут производиться лицам, которые извлекают такие рыболовные снасти или другой устойчивый мусор, не являющийся их собственностью, из морских вод, находящихся под юрисдикцией правительства.

7.2.2 Установка оборудования для переработки судового мусора будет способствовать соответствию Приложению V и облегчит переработку мусора портовыми приемными сооружениями для удаления. Таким образом, правительства должны рассматривать действия по поощрению того, чтобы на судах, плавающих под флагом их стран, устанавливалось оборудование для переработки мусора. Например, большую пользу оказали бы программы по снижению расходов судовладельцев на приобретение и установку такого оборудования либо требования по установке прессователей, мусоросжигателей и измельчителей при строительстве новых судов.

7.2.3 Правительства призываются рассматривать влияние на экономику внутренних правил, направленных на обеспечение соответствия Приложению V. К повышению степени несоответствия могут привести нереальные правила, а не программа образования без специальных регулирующих требований вне самого Приложения V. Вследствие большой изменчивости характера эксплуатации судов и их конфигураций представляется уместным обеспечивать возможно высокую степень гибкости внутренних правил для предоставления судам самого широкого выбора средств соответствия Приложению V.

7.2.4 Правительства призываются поддерживать исследования и разработку технологии, которая облегчит судам и портам соответствие правилам Приложения V. Эти исследования следует сосредоточить на:

7.2.4.1 судовых системах обработки мусора;

7.2.4.2 внедрении на судах новых средств для сведения к минимуму образования отходов;

7.2.4.3 технологии погрузки и выгрузки для сведения к минимуму количества сепарационных материалов, мусора и грузовых остатков; и

7.2.4.4 строительстве судов новой конструкции, которая облегчала бы обработку и перемещение мусора.

7.2.5 Правительства призываются выполнять работу в рамках Организации по разработке портовых приемных систем, которые облегчали бы судам всех стран процесс перемещения мусора.

7.3 Добровольные меры

7.3.1 Правительства призываются оказывать содействие операторам судов и организациям мореплавателей в разработке резолюций, уставов и других внутренних механизмов, которые будут поощрять соответствие правилам Приложения V. К некоторым из них относятся следующие группы:

7.3.1.1 союзы мореплавателей и служащих;

7.3.1.2 ассоциации судовладельцев и страховых обществ, а также классификационные общества; и

7.3.1.3 ассоциации лоцманов, организации рыболовов.

7.3.2 Правительства призываются оказывать содействие и поддержку, где это возможно, в разработке внутренних систем по обеспечению соответствия Приложению V портовыми властями и ассоциациями, организациями операторов терминалов, союзами стивидоров и портовых грузчиков, а также администрациями, обеспечивающими обработку отходов на суше.

ДОПОЛНЕНИЕ 1

Форма сообщения о предполагаемой недостаточности портовых приемных сооружений для мусора

1. Страна
Название порта или района
Местонахождение в порту
(например, причал/терминал/пирс)
Дата инцидента
2. Вид и объем мусора, подлежащего сбросу в сооружение:
 - а. Общий объем:
 - пищевые отходы м³
 - отходы, связанные с грузом м³
 - отходы, связанные с обслуживанием м³
 - другой мусор м³
 - б. Объем, не принимаемый сооружением:
 - пищевые отходы м³
 - отходы, связанные с грузом м³
 - отходы, связанные с обслуживанием м³
 - другой мусор м³
3. Особые проблемы:
 - Чрезмерная задержка
 - Неудобное расположение сооружений
 - Неумеренные сборы за использование сооружений
 - Использование сооружения не представляется возможным технически
 - Особые национальные правила
 - Другие проблемы
4. Примечания: (например, информация, получаемая от портовых властей или операторов приемных сооружений: приводятся причины в отношении пункта 2 выше)
5. Сведения о судне
 - Название судна
 - Владелец или оператор
 - Регистровый номер или позывной сигнал
 - Порт приписки
 - Количество людей на борту

.
Дата заполнения формы

.
Подпись капитана судна

ДОПОЛНЕНИЕ 2

Стандартные технические требования к судовым инсинераторам

1 Сфера применения

1.1 Настоящие технические требования касаются проектирования, изготовления, эксплуатационных характеристик, эксплуатации и испытания инсинераторов, предназначенных для сжигания мусора и других отходов на борту судна, образующихся в ходе обычной эксплуатации судна.

1.2 Настоящие технические требования применяются к инсинераторным установкам, мощность каждого блока которых составляет до 1500 кВт.

1.3 Настоящие технические требования не применяются к системам на специальных судах, предназначенных для сжигания, например для сжигания промышленных отходов, таких как химические вещества, отходы производства и т.д.

1.4 Настоящие технические требования не касаются снабжения установок электроэнергией, соединений с основанием и соединений с дымовой трубой.

1.5 Настоящие технические требования предусматривают требования к выбросам в приложении А1 и требования к противопожарной защите в приложении А2. Положения относительно инсинераторов, объединенных с установками для регенерации тепла, и положения относительно температуры топочных газов приведены в приложении А3 и приложении А4 соответственно.

1.6 Настоящий стандарт может касаться опасных материалов, операций и оборудования. Предполагается, что настоящий стандарт не касается всех проблем безопасности, связанных с его использованием. Именно пользователь настоящего стандарта обязан устанавливать соответствующую практику обеспечения безопасности и охраны здоровья, а также определить применимость регулирующих ограничений до использования, включая возможные ограничения государства порта.

2 Определения

2.1 *Судно* означает судно любого типа, эксплуатирующееся в морской среде, и включает суда на подводных крыльях, суда на воздушной подушке, подводные лодки, плавучие средства, а также стационарные или плавучие платформы.

2.2 *Инсинератор* означает судовое средство для сжигания твердых отходов, приблизительно соответствующих по составу бытовым и жидким отходам, образующимся в результате эксплуатации судна, например бытовых отходов, связанных с грузом отходов, отходов технического обслуживания, эксплуатационных отходов, остатков груза, рыболовных снастей и т.д. Конструкция этих средств может предполагать использование или не использование вырабатываемой тепловой энергии.

2.3 *Мусор* означает все виды продовольственных, бытовых и эксплуатационных отходов, исключая свежую рыбу и ее остатки, которые образуются в процессе нормальной эксплуатации судна, как определено в Приложении V к Конвенции МАРПОЛ-73/78.

2.4 *Отходы* означают непригодные, ненужные или излишние материалы, которые подлежат удалению.

2.5 *Пищевыми отходами* являются любые испорченные или испорченные пищевые продукты, такие как фрукты, овощи, молочные продукты, птица, мясные продукты, пищевые остатки, частицы пищи, а также все другие материалы, загрязненные такими отходами, образующимися на борту судна, главным образом на камбузе и в местах приема пищи.

2.6 *Пластмасса* означает твердый материал, который содержит в качестве необходимого ингредиента один или более синтетических органических высокомолекулярных полимеров и который формируется (которому придается форма) в процессе либо производства полимера, либо изготовления готового продукта посредством тепла и/или давления. Материалы пластмассы обладают различными свойствами и могут быть как твердыми и ломкими, так и мягкими и эластичными. В морской практике пластмасса используется для разнообразных целей, включая, но не ограничиваясь этим, упаковку (паронепроницаемые перегородки, бутылки, контейнеры, облицовочные и обшивочные материалы), конструкцию судна (стекловолоконные и слоистые конструкции, обшивка, трубопроводы, изоляция, настилы, ковровые покрытия, ткани, краски и полировка, клейкие вещества, электрические и электронные детали), кухонную посуду одноразового использования, мешки, покрытия, поплавки, рыболовные сети, строповые ремни, тросы и линии.

2.7 Для целей данного Стандарта *бытовые отходы* означают все виды пищевых отходов, сточные воды и отходы, образующиеся в жилых помещениях на борту судна.

2.8 *Связанные с грузом отходы* означают все материалы, которые стали отходами в результате их использования на борту судна для размещения и обработки груза. Связанные с грузом отходы включают, но не ограничиваются этим, сепарационные материалы, опорные поддоны, обшивочные и упаковочные материалы, фанеру, бумагу, картон, проволоку, а также стальные найтовы.

2.9 *Отходы, образующиеся в результате технического обслуживания*, означают материалы, скапливаемые в машинном отделении и на палубе в ходе технического обслуживания и эксплуатации судна, такие как сажа, осадки из машин и механизмов, соскобленная краска, собранный при уборке палубы мусор, отходы обтирочных работ, промасленная ветошь и т.д.

2.10 *Эксплуатационные отходы* означают все связанные с грузом отходы и отходы, образующиеся во время технического обслуживания (включая золу и шлак), а также грузовые остатки, определенные как мусор в 2.13.

2.11 *Нефтяные остатки* означают нефтесодержащие осадки из топливных и масляных сепараторов, отработавшее смазочное масло из главных и вспомогательных машин и механизмов, отработавшую нефть из сепараторов льяльных вод, маслосборников и т.д.

2.12 *Промасленной ветошью* является ветошь, которая была пропитана нефтью, как это регулируется в Приложении I к Конвенции. Загрязненной ветошью является ветошь, которая была пропитана веществом, определенным в качестве вредного вещества в других Приложениях к Конвенции МАРПОЛ-73/78.

2.13 *Грузовые остатки* для целей настоящего стандарта определяются как остатки любого грузового материала на борту, который не может быть размещен в надлежащих грузовых трюмах (излишки груза и разлитый груз) или который остается в грузовых трюмах и в других местах по завершении разгрузочных операций (остатки груза и разлитый груз после разгрузки). Однако предполагается, что грузовые остатки имеются в незначительных количествах.

2.14 *Рыболовные снасти* определяются как любое физическое устройство или его часть либо сочетание предметов, которые могут быть помещены на или в воду с целью лова или подготовки для последующего лова живых морских или пресноводных организмов.

3 Материалы и изготовление

3.1 Материалы, используемые для изготовления отдельных деталей инсинератора, должны быть пригодными для предполагаемого применения в отношении теплостойкости, механических свойств, окисления, коррозии и т.д., как и у иного вспомогательного судового оборудования.

3.2 Топливопроводы и трубопроводы для нефтяных остатков должны быть изготовлены из бесшовной стали достаточной прочности и отвечать требованиям Администрации. Для форсунок могут использоваться короткие отрезки из стали или медно-никелевого сплава, прошедшего термическую обработку обжигом, либо медные трубы или трубки. Использование неметаллических материалов для изготовления топливopроводов запрещается. Клапаны и фитинговые соединения могут быть снабжены резьбой и иметь размеры до 60 мм н.д. (наружного диаметра), однако резьбовые соединения не должны использоваться на напорных трубопроводах, н.д. (наружный диаметр) которых составляет 33 мм и более.

3.3 Все вращающиеся или движущиеся механические и открытые электрические детали должны быть защищены от случайного контакта.

3.4 Стенки инсинератора должны быть защищены изолированными огнеупорными кирпичами/огнеупором и системой охлаждения. Температура внешней поверхности кожуха инсинератора, к которой прикасается оператор во время нормальной эксплуатации, не должны превышать температуру окружающей среды более, чем на 20°C.

3.5 Огнеупор должен противостоять воздействию тепловых ударов и нормальной вибрации судна. Расчетная температура огнеупора должна быть равной расчетной температуре камеры сгорания плюс 20 % (См. 4.1.).

3.6 Системы инсинераторов должны быть спроектированы таким образом, чтобы внутренние части систем подвергались минимальной коррозии.

3.7 В системах, оборудованных для сжигания жидких отходов, должно быть обеспечено безопасное возгорание и поддержание горе-

ния, например, посредством дополнительной форсунки работающей на газовом/дизельном топливах или им эквивалентным.

3.8 Камера (камеры) сгорания должна иметь конструкцию, обеспечивающую беспрепятственное техническое обслуживание всех внутренних деталей, включая огнеупор и изоляцию.

3.9 Процесс сгорания должен происходить под отрицательным давлением, то есть давление в топке во всех условиях должно быть ниже давления окружающей среды в помещении, где установлен инсинератор. Для обеспечения отрицательного давления может быть установлен вентилятор топочных газов.

3.10 В топку, где происходит сгорание, твердые отходы могут загружаться либо вручную, либо автоматически. В каждом случае следует избегать опасностей пожара, а загрузка должна производиться без опасности для обслуживающего персонала.

Например, если загрузка производится вручную, может предусматриваться загрузочный шлюз, который обеспечивает изолирование загружаемого пространства от огневой коробки, пока открыт люк для подачи отходов.

Если загрузка не производится с помощью загрузочного шлюза, должна быть установлена блокировка для предотвращения открытия загрузочной дверцы в ходе работы инсинератора, когда происходит горение мусора, или в случае, если температура в топке превышает 220°C.

3.11 Инсинераторы, оборудованные шлюзом или системой подачи, должны обеспечивать попадание загружаемого материала в камеру сгорания. Эта система должна иметь такую конструкцию, чтобы как оператор, так и окружающая среда были защищены от опасного воздействия.

3.12 Должна быть установлена блокировка для предотвращения открытия дверей для удаления золы в процессе горения, или когда температура топки превышает 220°C.

3.13 Камера сгорания инсинератора должна быть снабжена безопасным смотровым окном для обеспечения визуального наблюдения за процессом горения и накоплением отходов в камере сгорания. Смотровое окно не должно пропускать ни тепло, ни пламя, ни частицы. Примером безопасного смотрового окна является высокотемпературное стекло с металлической заслонкой.

3.14 Требования к электрооборудованию*

3.14.1 Требования к электрическим установкам должны применяться ко всему электрическому оборудованию, включая приборы управления, предохранительные устройства, кабели, а также форсунки и инсинераторы.

3.14.1.1 Отключающее устройство, способное закрепляться в открытом положении, должно быть установлено в доступном месте на инсинераторе, с тем чтобы инсинератор можно было отключить от всех источников напряжения. Это отключающее устройство должно

* Международные Стандарты Электротехнической Комиссии (МСЭК), особенно публикация МСЭК 92. Электрические установки на судах и мобильных и неподвижных прибрежных установках, которые применимы для этого оборудования.

составлять неотъемлемую часть инсинератора или присоединяться к нему. (См. 5.1.)

3.14.1.2 Все неизолированные, находящиеся под напряжением металлические детали, должны быть защищены от случайного контакта.

3.14.1.3 Электрическое оборудование должно быть устроено таким образом, чтобы его неисправность вызывала отключение подачи топлива.

3.14.1.4 Все электрические контакты каждого предохранительного устройства, установленного в цепи управления, должны иметь последовательное соединение. Однако особо следует учитывать расположение, когда некоторые устройства соединены параллельно.

3.14.1.5 Все электрические детали и устройства должны иметь параметры напряжения, соответствующие питающему напряжению системы управления.

3.14.1.6 Все электрические устройства и электрооборудование, подвергаемые воздействию погодных условий, должны удовлетворять требованиям международных стандартов принятых Организацией*.

3.14.1.7 Все электрические и механические устройства управления должны быть типа, испытанного и одобренного признанной на национальном уровне испытательной организацией в соответствии с международными нормами.

3.14.1.8 Конструкция цепей управления должна быть таковой, чтобы ограничители и основные приборы защиты непосредственно размыкали цепь, которая функционирует для прекращения подачи топлива в блоки сгорания.

3.14.2 Защита от сверхтока

3.14.2.1 Должны быть предусмотрены проводники для соединения проводов, меньшие по размерам, чем питающие проводники, с защитой от сверхтока на основании размера наименьших соединительных проводников, находящихся снаружи от любого блока управления в соответствии с требованиями международных стандартов принятых Организацией**.

3.14.2.2 Защита соединительной электропроводки от сверхтока должна устанавливаться в точке, где малые проводники соединяются с большими проводниками. Однако допускается общая защита от сверхтока, если она калибрована с учетом наименьших проводников соединительной электропроводки или в соответствии с требованиями международных стандартов принятых Организацией**.

3.14.2.3 Устройства для защиты от сверхтока должны быть доступными, а их функция должна быть четко установлена.

3.14.3 Двигатели

3.14.3.1 Все электродвигатели должны иметь кожух, соответствующий окружающей среде, в которой они расположены, по меньшей мере IP 44 в соответствии с требованиями международных стандартов принятых Организацией***.

* См. МСЭК Публикация 92-201, Таблица V (издание 1980г.)

** См. МСЭК Публикация 92-202 (издание с поправками 1980г.)

*** См. МСЭК Публикация 529 (издание с поправками 1976г.)

3.14.3.2 На двигателях должна быть предусмотрена коррозионно-стойкая табличка с заводской характеристикой, содержащей сведения в соответствии с требованиями международных стандартов принятых Организацией*.

3.14.3.3 Двигатели должны быть обеспечены защитой для нормального режима работы посредством цельной тепловой защиты, устройств защиты от сверхтока или посредством сочетания того и другого в соответствии с инструкцией завода-изготовителя, которая должна удовлетворять требованиям международных стандартов принятых Организацией*.

3.14.3.4 Двигатели должны быть спроектированы на длительный режим работы при температуре окружающей среды 45°C или выше.

3.14.3.5 Все двигатели должны быть снабжены присоединительными проводами или присоединительными винтами на присоединительных коробках, являющихся неотъемлемой частью корпуса двигателя или закрепленных на нем.

3.14.4 Система зажигания

3.14.4.1 Если предусмотрено автоматическое электрозажигание, оно должно производиться посредством либо электрической искры высокого напряжения, электрической искры высокой энергии, либо катушки накала.

3.14.4.2 Трансформаторы зажигания должны иметь кожух, соответствующий окружающей среде, в которой они расположены, по меньшей мере IP 44 в соответствии с требованиями международных стандартов принятых Организацией**.

3.14.4.3 Кабель зажигания должен удовлетворять требованиям международных стандартов принятых Организацией***.

3.14.5 Электропроводка

3.14.5.1 Вся электропроводка для инсинераторов должна проектироваться и выбираться в соответствии с требованиями международных стандартов принятых Организацией****.

3.14.6 Соединение переключкой и заземление

3.14.6.1 Должны быть предусмотрены средства заземления главного металлического корпуса или узла инсинераторов.

3.14.6.2 Кожухи, станины и подобные части всех электрических деталей и устройств, которые не проводят ток, должны быть соединены переключкой с главным корпусом или узлом инсинератора. Электродетали, которые заземляются при монтаже, не требуют отдельного заземляющего провода.

3.14.6.3 Если для заземления электрических деталей и устройств используется изолированный проводник, он должен быть полностью зеленого цвета, с желтой полоской или без нее.

* См. МСЭК Публикация 92-301 (издание 1976г.)

** См. МСЭК Публикация 529 (издание с поправками 1976г.)

*** См. МСЭК Публикация 92-503 (издание 1975 г.)

**** См. МСЭК Публикация 92-352 (издание с поправками 1979 г.)

4 Эксплуатационные требования

4.1 Система инсинератора должна быть спроектирована и изготовлена для эксплуатации в следующих условиях:

Максимальная температура отверстия для выпуска топочных газов из камеры сгорания 1 200°C

Минимальная температура отверстия для выпуска топочных газов из камеры сгорания 850°C

Температура предварительного нагревания камеры сгорания 650°C

Требования предварительного нагревания к инсинераторам с дозированной загрузкой не предъявляются. Однако инсинератор должен быть спроектирован таким образом, чтобы температура в фактическом пространстве сгорания достигала 600°C в течение 5 минут после пуска.

Предварительная продувка до зажигания: по меньшей мере 4 замены воздуха в камере(ах) и дымовой трубе, но не менее 15 секунд.

Время между повторными пусками: по меньшей мере 4 замены воздуха в камере(ах) и дымовой трубе, но не менее 15 секунд.

Последующая продувка после отключения подачи жидкого топлива: не менее 15 секунд после закрытия топливного клапана.

Выхлопные газы из инсинератора: минимум 6% O₂ (измеренном в потоке сухого газа).

4.2 Внешняя поверхность камеры (камер) сгорания должна быть экранирована от контакта таким образом, чтобы люди в нормальных рабочих условиях не подвергались экстремальному воздействию тепла (на 20°C выше температуры окружающей среды) или непосредственному воздействию температуры поверхности, превышающей 60°C. Примерами альтернативных вариантов обеспечения этого требования являются двойной кожух с воздушным потоком между стенками или расширенный металлический кожух.

4.3 Системы инсинераторов должны эксплуатироваться с пониженным (отрицательным) давлением в камере сгорания так, чтобы в окружающее пространство не просачивались газ или дым.

4.4 На блоке инсинератора в заметном месте должны быть прикреплены таблицы, содержащие предупреждения против несанкционированного открытия дверей камеры (камер) сгорания во время эксплуатации и против перегрузки инсинератора мусором.

4.5 На блоке инсинератора в заметном месте должна быть прикреплена пластинка(и) с инструкциями, в которых четко указано следующее:

4.5.1 Очистка камеры (камер) сгорания от золы и шлака, а также очистка отверстий для воздуха, поступающего в зону горения, до пуска инсинератора (в соответствующих случаях).

4.5.2 Порядок действий и инструкции по эксплуатации. В них должны быть указаны надлежащий порядок пуска, нормального отключения, аварийного отключения, а также загрузки мусора (в соответствующих случаях).

4.6 Во избежание скопления диоксинов топочные газы должны подвергаться быстрому охлаждению до максимальной температуры 350°С не далее, чем в 2,5 метрах от выхода топочных газов из камеры сгорания.

5 Органы управления

5.1 Должна иметься возможность отключения всего блока от всех источников электроэнергии посредством одного разъединителя, расположенного вблизи инсинератора. (См. 3.14.1.1.)

5.2 С наружной стороны камеры должен располагаться аварийный выключатель, полностью отключающий подачу электроэнергии на оборудование. Аварийный выключатель должен также полностью прекращать подачу электроэнергии на топливные насосы. Если инсинератор оборудован вентилятором топочных газов, должна быть предусмотрена возможность повторного пуска этого вентилятора независимо от другого оборудования инсинератора.

5.3 Приборы управления должны быть спроектированы таким образом, чтобы в результате любой неисправности нижеуказанного оборудования прекращалась дальнейшая эксплуатация и отключалась подача топлива.

5.3.1 Предохранительный термостат/падение тяги

5.3.1.1 Должен быть предусмотрен регулятор температуры топочных газов с датчиком, расположенным в вытяжном канале топочных газов, для отключения форсунки, если температура топочных газов превышает температуру, установленную заводом-изготовителем для данной конструкции.

5.3.1.2 Должен быть предусмотрен регулятор температуры сгорания с датчиком, расположенным в камере сгорания, для отключения форсунки, если температура камеры сгорания превышает максимальную температуру.

5.3.1.3 Должно быть предусмотрено реле отрицательного давления для регулирования тяги и отрицательного давления в камере сгорания. Цель этого реле отрицательного давления состоит в обеспечении того, чтобы во время эксплуатации в инсинераторе поддерживались достаточные тяга/отрицательное давление. Цепь программного реле форсунки размыкается, а сигнализатор включается до того, как отрицательное давление достигнет пределов атмосферного давления.

5.3.2 Затухание пламени/давление жидкого топлива

5.3.2.1 Инсинератор должен иметь предохранительный регулятор пламени, состоящий из датчика пламени и связанного с этим оборудования, для отключения установки в случае невоспламенения и затухания пламени во время разжигания. Предохранительный регулятор пламени должен быть спроектирован таким образом, чтобы отказ любого компонента вызывал отключение.

5.3.2.2 Предохранительный регулятор пламени должен закрывать топливные клапаны не более чем за 4 секунды после затухания пламени.

5.3.2.3 Предохранительный регулятор пламени должен обеспечивать возможность пробного воспламенения в течение не более 10 секунд — времени, достаточного для подачи топлива и возгорания. Если в течение 10 секунд возгорание не происходит, подача топлива на форсунки должна быть немедленно автоматически отключена.

5.3.2.4 В случае срабатывания предохранительного регулятора пламени из-за невоспламенения, затухания пламени или отказа любого компонента, может быть предусмотрен только один автоматический повторный пуск. Если он является безрезультатным, то для повторного пуска требуется возврат предохранительного регулятора пламени в исходное положение вручную.

5.3.2.5 Запрещается использование предохранительных регуляторов пламени термостатического типа, таких как выключатели на дымовой трубе и пиростаты, приводимые в действие посредством открытой биметаллической спирали.

5.3.2.6 Если давление топлива падает ниже давления, предписанного заводом-изготовителем, то должны происходить несрабатывание и блокировка программного реле. Это также применяется к установкам для сжигания нефтяных отложений. (В случае, если давление является важным элементом процесса сгорания или если насос не является составной частью форсунки.)

5.3.3 Потеря мощности

Если происходит потеря мощности на пульте управления/сигнализации инсинератора (но не на пульте дистанционной сигнализации), система должна отключаться.

5.4 Подача топлива

На топливопроводе к каждой форсунке должны быть предусмотрены два соленоидных вентиля с последовательным соединением для регулировки подачи топлива. На установках с несколькими форсунками это требование удовлетворят вентиль на главном топливопроводе и вентиль на каждой форсунке. Вентили должны иметь параллельное электрическое соединение, с тем чтобы оба из них работали одновременно.

5.5 Сигнализаторы

5.5.1 Должно быть предусмотрено отверстие для звукового сигнализатора, подключаемого к системе местной или центральной сигнализации. В случае неисправности визуальный индикатор должен указывать на ее причину. (Индикатор может быть спроектирован на несколько видов неисправностей.)

5.5.2 Визуальные индикаторы должны быть спроектированы таким образом, чтобы требовался возврат в исходное положение вручную, если неисправность связана с предохранительным отключением.

5.6 После отключения топливной форсунки необходимо дать возможность огневой коробке достаточно охладиться. (Например, для достижения этой цели вытяжной вентилятор или эжектор могут быть спроектированы на постоянный режим работы. Это не применяется в случае аварийного ручного выключающего устройства.)

6 Другие требования

6.1 Документация

Для каждого инсинератора должна предусматриваться полная инструкция по эксплуатации и техническому обслуживанию с чертежами, электросхемами, перечнем запасных частей и т.д.

6.2 Установка

Все устанавливаемые на судне устройства и компоненты должны быть запроектированы на режим эксплуатации, когда судно находится в прямом положении, а также когда оно имеет любой угол крена до 15° включительно на любой борт в статических условиях и 22,5° в динамических условиях (бортовая качка) на любой борт и одновременно имеет динамический наклон (килевая качка) 7,5° на нос или корму.

6.3 Инсинератор

6.3.1 Инсинераторы должны быть оснащены источником энергии достаточной мощности для обеспечения безопасного воспламенения и полного сгорания. Сгорание должно происходить при достаточном отрицательном давлении в камере(ах) сгорания, с тем чтобы в окружающее пространство не просачивались газы или дым. (См. 5.3.1.3.)

6.3.2 Под каждой горелкой и под любыми насосами, воздухоочистителями и т.д., которые требуют нерегулярного осмотра, должен быть установлен маслосборник.

7 Испытания

7.1 Испытания опытных образцов

Должно быть проведено испытание в рабочих условиях опытного образца каждой конструкции, при этом должен быть оформлен акт об испытаниях, содержащий результаты всех испытаний. Испытания следует проводить, чтобы убедиться, что все детали управления правильно смонтированы и что все части инсинератора, включая органы управления и предохранительные устройства, находятся в удовлетворительном рабочем состоянии. Испытания должны включать те, которые указаны в разделе 7.3 ниже.

7.2 Заводские испытания

Каждая установка, если она предварительно смонтирована, должна пройти испытание в рабочих условиях, с тем чтобы убедиться, что все детали управления правильно смонтированы и что все части инсинератора, включая органы управления и предохранительные устройства, находятся в удовлетворительном рабочем состоянии. Испытания должны включать те, которые указаны в 7.3 ниже.

7.3 Испытания после монтажа

После монтажа должно быть проведено испытание в рабочих условиях, с тем чтобы убедиться, что все детали управления правильно смонтированы и что все части инсинератора, включая органы управления и предохранительные устройства, находятся в удовлетворительном рабочем состоянии. Во время испытания установки после монтажа следует проверять время предварительной продувки топки до зажигания и время между повторными пусками на соответствие требованиям, указанным в п. 4.1.

7.3.1 Предохранительное устройство пламени. Работа предохранительной системы пламени должна быть проверена путем затухания

пламени и невоспламенения. Должна быть проверена работа звукового сигнализатора (если он применяется) и визуального индикатора. Должно быть отмечено время, необходимое для отключения.

7.3.2 Ограничители. Должно быть проверено отключение, вызванное срабатыванием ограничителей.

7.3.2.1 Регулятор предела давления нефти. Понижение давления жидкого топлива ниже величины, требуемой для безопасного сгорания, должно вызывать предохранительное отключение.

7.3.2.2 Другие блокировочные приспособления. Другие предусмотренные блокировочные приспособления должны пройти испытание на правильную эксплуатацию в соответствии с инструкциями изготовителя установки.

7.3.3 Органы управления процессом сгорания. Органы управления процессом сгорания должны быть устойчивыми и плавно действующими.

7.3.4 Органы программного управления. Должно быть проверено, что органы программного управления управляют установкой и обеспечивают ее рабочий цикл должным образом. Должны быть проверены надлежащая предварительная продувка, воспламенение, последующая продувка, а также модуляция. Для проверки промежутков времени следует использовать секундомер.

7.3.5 Регуляторы подачи топлива. Должна быть проверена удовлетворительная работа двух соленоидных клапанов для регулирования подачи топлива во всех условиях эксплуатации и отключения.

7.3.6 Испытание низким напряжением. Должно быть проведено испытание инсинератора низким напряжением, чтобы удовлетворительным образом продемонстрировать, что подача топлива на форсунки автоматически прекращается до того, как инсинератор начнет работать в аварийном режиме из-за пониженного напряжения.

7.3.7 Выключатели. Должны быть испытаны все выключатели для проверки их правильной работы.

8 Освидетельствование

8.1 Должно быть предусмотрено освидетельствование завода-изготовителя (в письме, свидетельстве или в инструкции по эксплуатации), подтверждающее, что инсинератор изготовлен в соответствии с настоящим стандартом.

9 Маркировка

9.1 Каждый инсинератор должен быть снабжен постоянной маркировкой, содержащей следующие сведения:

9.1.1 Наименование или торговая марка завода-изготовителя.

9.1.2 Вид, тип, модель или другое обозначение инсинератора заводом-изготовителем.

9.1.3 Мощность — указывается чистое расчетное выделение тепла инсинератором в тепловых единицах в единицу времени; например, Британские тепловые единицы в час, мегаджоули в час, килокалории в час.

10 Гарантия качества

Инсинераторы должны быть спроектированы, изготовлены и испытаны таким образом, чтобы было обеспечено их соответствие требованиям настоящего стандарта.

**A1 — СТАНДАРТ ВЫБРОСОВ ИЗ СУДОВЫХ ИНСИНЕРАТОРОВ
МОЩНОСТЬЮ ДО 1500 КВТ**

Минимальная предоставляемая информация

A1.1 Для каждого судового инсинератора должно требоваться **СВИДЕТЕЛЬСТВО ИМО О ТИПОВОМ ОДОБРЕНИИ**. Для получения такого свидетельства инсинератор должен быть спроектирован и изготовлен в соответствии с одобренным ИМО стандартом. Каждая модель должна пройти установленную проверку работы для типового одобрения на заводе или на одобренном испытательном предприятии под ответственностью Администрации.

A1.2 **ИСПЫТАНИЕ ДЛЯ ТИПОВОГО ОДОБРЕНИЯ ДОЛЖНО ВКЛЮЧАТЬ ИЗМЕРЕНИЕ СЛЕДУЮЩИХ ПАРАМЕТРОВ:**

Максимальная мощность : кВт или ккал/ч
кг/ч для определенных
отходов
кг/ч на форсунку

Контрольный расход
топлива : кг/ч на форсунку

Среднее содержание O_2
в камере/зоне сгорания : %

Среднее содержание CO
в топочном газе : мг/МДж

Среднее число сажи : шкала Бакарака
или Рингельмана

Средняя температура
топочных газов на выходе
из камеры сгорания : °C

Количество несгоревших
компонентов в золе : % по весу

A1.3 **ПРОДОЛИТЕЛЬНОСТЬ ПРОВЕРКИ РАБОТЫ**

Сжигание нефтяного отстоя : 6 — 8 часов

Сжигание твердых отходов : 6 — 8 часов

A1.4 **ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ТОПЛИВУ/ОТХОДАМ,
ИСПОЛЗУЕМЫМ В ХОДЕ ИСПЫТАНИЯ
ДЛЯ ТИПОВОГО ОДОБРЕНИЯ (% ПО ВЕСУ)**

Нефтяной остаток,
состоящий из : 75% нефтяного остатка
из тяжелого жидкого топлива
5% отработавшего смазоч-
ного масла
20% эмульгированной воды

Твердые отходы (класс 2),
состоящие из

: 50% пищевых отходов
50% мусора, содержащего
приблиз. 30% бумаги,
" 40% картона,
" 10% ветоши,
" 20% пластмассы
Смесь содержит до
50% влаги и 7% негорючих
твердых материалов

Классы отходов

См. Классификацию отходов Американского института инсинераторов (Информация только для испытаний при одобрении).

Класс 2 Остатки, состоящие из приблизительно равномерной смеси хлама и мусора по весу. Отходы этого типа обычны для помещений пассажирских судов и содержат до 50 % влаги, 7 % негорючих твердых материалов и имеют теплотворность порядка 10000 кДж/кг при горении.

Теплотворность	кДж/кг	ккал/кг
Овощи и органические вещества, подверженные гниению	5700	1360
Бумага	14300	3415
Ветошь	15500	3700
Пластмасса	36000	8600
Нефтяной отстой	36000	8600
Осадки сточных вод	3000	716
Плотность	кг/м ³	
Бумага (неплотная)	50	
Остатки (75% влажности)	720	
Сухой хлам	110	
Древесная щепа	190	
Древесные опилки	220	
Плотность рыхлых общих отходов, образующихся на борту судна, составит порядка 130 кг/м ³		

A1.5 ТРЕБУЕМЫЕ СТАНДАРТЫ ВЫБРОСА, ПОДЛЕЖАЩИЕ ПРОВЕРКЕ ИСПЫТАНИЕМ ДЛЯ ТИПОВОГО ОДОБРЕНИЯ

О ₂ в камере сгорания	6 – 12%
Максимальное среднее количество СО в топочных газах	200 мг/МДж
Максимальное среднее число сажи	БАКАРАК 3 или РИНГЕЛЬМАН 1 (Более высокое число сажи допустимо только в течение очень коротких периодов времени, например, в течение пуска)
Несгоревшие компоненты в золе	Макс. 10% по весу
Диапазон температур на выходе топочных газов из камеры сгорания	850 – 1200°C

Температуру газа на выходе и содержание О₂ следует измерять непосредственно в период сгорания, а не во время периодов разогрева или охлаждения. Для инсинераторов с периодической загрузкой допускается проведение испытаний по одобрению в период сжигания мусора одной загрузки инсинератора.

Высокая температура в самой камере/зоне сгорания является абсолютным требованием в целях обеспечения полного и бездымного сжигания, включая сжигание пластмассы и других синтетических материалов при сведении к минимуму ДИОКСИНА, ЛОС (летучих органических соединений) и выбросов.

A1.6 ВЫБРОСЫ, СВЯЗАННЫЕ С ТОПЛИВОМ

A1.6.1 Даже при надлежащей технологии сжигания выбросы из инсинераторов будут зависеть от типа сжигаемого материала. Если, например, судно приняло топливо с высоким содержанием серы, то нефтяные остатки из сепараторов, которые сжигаются в инсинераторе, приведут к выбрасам SO_x. При этом, однако, выбросы SO_x из инсинератора составят лишь менее одного процента SO_x, содержащегося в выхлопных газах из главного и вспомогательного двигателей.

A1.6.2 Основные органические компоненты (ООК) не могут измеряться на постоянной основе. Если говорить более конкретно, в настоящее время нет приборов, предусматривающих постоянную телеметрию, касающуюся измерений ООК, HCl или эффективность ликвидации отходов. Эти измерения могут выполняться только путем использования принципа пробоотбора, при котором проба возвращается в лабораторию для анализа. В случае органических компонентов (неразрушенных отходов) для выполнения лабораторной работы требуется значительное время. Таким образом, постоянный контроль за выбросами может быть обеспечен только путем вторичных измерений.

A1.6.3 КОНТРОЛЬ ЭКСПЛУАТАЦИИ/ВЫБРОСОВ НА БОРТУ СУДНА

Контроль/мониторинг выбросов из судового инсинератора, имеющего свидетельство ИМО О ТИПОВОМ ОДОБРЕНИИ, должен ограничиваться следующим:

- .1 Контролем/мониторингом содержания O_2 в камере сгорания (только проверки на месте; не требуется иметь на борту анализатор содержания O_2).
- .2 Контролем/мониторингом температуры на выходе топочных газов из камеры сгорания.

Путем постоянного (автоматического) контроля за процессом сжигания необходимо убедиться что два вышеуказанных параметра находятся в предписанных пределах. Этот режим эксплуатации обеспечивает, чтобы микрочастицы и зола содержали лишь крайне малое количество органических компонентов.

A1.7 ПАССАЖИРСКИЕ/КРУИЗНЫЕ СУДА С ИНСИНЕРАТОРНЫМИ УСТАНОВКАМИ ОБЩЕЙ МОЩНОСТЬЮ БОЛЕЕ 1160 кВт

A1.7.1 На борту судна этого типа могут существовать следующие условия:

- .1 Образование больших количеств горючих отходов с высоким содержанием пластмассы и синтетических материалов.
- .2 Непрерывная эксплуатация в течение длительных периодов времени инсинераторной установки высокой мощности.
- .3 Судно этого типа часто эксплуатируется в весьма уязвимых прибрежных районах.

A1.7.2 Ввиду связанных с топливом выбросов из установки такой высокой мощности следует рассмотреть монтаж очистителя топочных газов с помощью морской воды. Эта установка может осуществлять эффективную последующую очистку топочных газов, тем самым уменьшая содержание:

НСI

SO_x

МЕЛЬЧАЙШИХ ЧАСТИЦ

A1.7.3 Любое ограничение окиси азота (NO_x) следует рассматривать лишь в связи с возможными будущими правилами предотвращения совокупного загрязнения судна, т.е. главных и вспомогательных машин и механизмов, паровых котлов и т.д.

A2 — ПРОТИВОПОЖАРНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ИНСИНЕРАТОРАМ И ПОМЕЩЕНИЯМ ДЛЯ ХРАНЕНИЯ ОТХОДОВ

В целях постройки, расположения и изоляции помещения, где находится инсинератор, и помещения для хранения отходов следует рассматривать в качестве машинных помещений категории А (правило II-2/3.19 СОЛАС) и служебных помещений (правило II-2/3.12 СОЛАС) соответственно. С целью уменьшения пожароопасности, которую представляют эти помещения, должны применяться следующие требования, содержащиеся в главе II-2 СОЛАС:

A2.1 Для пассажирских судов, перевозящих более 36 пассажиров:

- .1 правило 26.2.2(12) следует применять к помещениям для инсинераторов и совмещенным помещениям для инсинераторов/отходов, а также для отвода топочных газов из таких помещений; и
- .2 правило 26.2.2(13) следует применять к помещениям для хранения отходов и к соединенным с ними мусорным желобам.

A2.2 Для всех других судов, включая пассажирские суда, перевозящие не более 36 пассажиров:

- .1 правило 44.2.2(6) следует применять к помещениям для инсинераторов и совмещенным помещениям для инсинераторов/отходов, а также к каналам для отвода топочных газов из таких помещений; и
- .2 правило 44.2.2(9) следует применять к помещениям для хранения отходов и к соединенным с ними мусорным желобам.

A2.3 Помещения для инсинераторов и хранения отходов, расположенные на открытых палубах (правило II-2/3.17), не обязательно должны отвечать вышеуказанным требованиям, но должны быть расположены:

- .1 как можно дальше в корму судна,
- .2 не менее чем в 3 м от входов, воздухозаборников и отверстий, ведущих к жилым, служебным помещениям и постам управления,
- .3 не менее чем в 5 м по горизонтали от ближайшей опасной зоны или вентиляционного отверстия из опасной зоны; и
- .4 не менее 2 м должно разделять инсинератор и помещение для хранения отходов, если они физически не разделены противопожарным ограждением.

A2.4 Стационарную систему сигнализации обнаружения пожара и пожаротушения следует устанавливать в закрытых помещениях, в которых находятся инсинераторы, в совмещенных помещениях для инсинераторов и хранения отходов, а также в любом помещении для хранения отходов в соответствии со следующей таблицей:

	Автоматическая спринклерная система	Стационарная система пожаротушения	Стационарная система сигна- лизации обнару- жения пожара
Совмещенное помещение для инсинераторов и хранения отходов	X		
Помещение для инсинераторов		X	X
Помещение для хранения отходов	X		

A2.5 Если инсинератор или помещение для хранения отходов расположены на открытой палубе, то к ним должен иметься доступ сразу двум средствам пожаротушения: пожарным рукавам, полупереносным огнетушителям, лафетным стволам, либо сочетания любых двух из этих огнетушащих средств. Возможно также применение стационарной системы пожаротушения.

A2.6 Трубопроводы/каналы для вытяжки топочных газов должны быть независимо подключены к соответствующему терминалу посредством непрерывной трубы или магистрали.

A3 — ИНСИНЕРАТОРЫ, ОБЪЕДИНЕННЫЕ С УСТАНОВКАМИ ДЛЯ РЕГЕНЕРАЦИИ ТЕПЛА

A3.1 Система топочных газов инсинераторов, из которых топочные газы отводятся посредством устройств для регенерации тепла, должна быть спроектирована так, чтобы инсинератор мог непрерывно работать с сухими экономайзерами. При необходимости, это может быть достигнуто с помощью обходных демпферов.

A3.2 Блок инсинератора должен быть оборудован визуальным и звуковой сигнализацией на случай потери питающей воды.

A3.3 С газовой стороны устройства для регенерации тепла должно находиться оборудование для надлежащей очистки. Должен быть предусмотрен достаточный доступ для проведения надлежащей проверки внешних поверхностей нагрева.

A4 — ТЕМПЕРАТУРА ТОПОЧНЫХ ГАЗОВ

A4.1 При принятии решения относительно типа инсинератора следует учитывать возможную температуру топочных газов. Температура топочных газов может быть определяющим фактором в выборе материалов для изготовления дымовой трубы. Если температура топочных газов превышает 430°C, то может потребоваться специальный жаростойкий материал для изготовления дымовой трубы.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА ИМО
О ТИПОВОМ ОДОБРЕНИИ СУДОВЫХ ИНСИНЕРАТОРОВ
МОЩНОСТЬЮ ДО 1500 КВТ

СВИДЕТЕЛЬСТВО СУДОВОГО ИНСИНЕРАТОРА

НАИМЕНОВАНИЕ АДМИНИСТРАЦИИ

ЭМБЛЕМА
ИЛИ ЗНАК

Настоящим удостоверяется, что указанный судовой инсинератор проверен и испытан в соответствии с требованиями Стандарта судовых инсинераторов для удаления образующихся на борту судна отходов, прилагаемого к Руководству по осуществлению Приложения V к МАРПОЛ 73/78 с поправками, внесенными резолюцией МЕРС.76(40), и упомянутого в правиле 16 Приложения VI к МАРПОЛ 73/78.

Инсинератор изготовлен
Вид, тип или модель инсинератора*
Макс.мощность кВт или ккал/ч
. кг/ч для установленных отходов
. кг/ч на форсунку
Среднее содержание O₂
в камере/зоне сгорания %
Среднее содержание СО
в топочных газах мг/МДж
Среднее число сажи шкала Бакарака
или Рингельмана
Средняя температура на
выходе топочных газов
из камеры сгорания °С
Количество несгоревших
компонентов в золе % по весу

Копия настоящего свидетельства всегда должна находиться на борту судна, оснащенного этим оборудованием.

Подпись

Администрация

Печать

Датировано 19

* Ненужное зачеркнуть.

СОДЕРЖАНИЕ КНИГИ III

Заключительный акт конференции сторон Международной Конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней

Приложение I к Заключительному акту

Протокол 1997 года об изменении Международной Конвенции
по предотвращению загрязнения с судов 1973 года,
измененной Протоколом 1978 года к ней

Приложение VI к Конвенции МАРПОЛ 73/78

Правила предотвращения загрязнения атмосферы с судов

Глава I Общие положения

Глава II Освидетельствование, сертификация
и средства контроля

Глава III Требования по контролю выбросов с судов

Дополнения к приложению VI Конвенции МАРПОЛ 73/78

Дополнение I Форма Свидетельства IAPP

Дополнение II Испытательные циклы и весовые
коэффициенты

Дополнение III Критерии и процедуры назначения районов
контроля выбросов SOx

Дополнение IV Одобрение типа и пределы эксплуатации
судовых инсинераторов

Дополнение V Информация, которая должна быть включена
в накладную на поставку бункерного
топлива

Резолюции конференции МАРПОЛ 73/78

Резолюция 1 Обзор протокола 1997 года

Резолюция 2 Технический Кодекс по контролю выбросов
окислов азота из судовых дизелей

Приложение к
Резолюции 2 Технический Кодекс по контролю выбросов
окислов азота из судовых дизелей

Резолюция 3 Пересмотр выбросов окислов азота

Резолюция 4 Мониторинг мирового содержания серы
в остаточном жидком топливе, поставляемом
для использования на судах

Резолюция 5 Рассмотрение мер, касающихся выпадения
серы в северо-западной Европе

- | | |
|-------------|--|
| Резолюция 6 | Введение гармонизированной системы освидетельствования и выдачи свидетельств в приложение VI |
| Резолюция 7 | Ограничение использования перфуглеродов на судах |
| Резолюция 8 | Выбросы CO ₂ с судов |

2005 AMENDMENTS TO THE CONDITION ASSESSMENT SCHEME (CAS)

(Resolution MEPC.131(53))

**AMENDEMENTS DE 2005 AU SYSTÈME D'ÉVALUATION
DE L'ÉTAT DU NAVIRE (CAS)**

(Résolution MEPC.131(53))

ПОПРАВКИ 2005 ГОДА К СИСТЕМЕ ОЦЕНКИ СОСТОЯНИЯ (СОС)

(Резолюция МЕРС.131(53))

**ENMIENDAS DE 2005 AL PLAN DE EVALUACIÓN
DEL ESTADO DEL BUQUE (CAS)**

(Resolución MEPC.131(53))

РЕЗОЛЮЦИЯ МЕРС.131(53)

Принята 22 июля 2005 года

ПОПРАВКИ К СИСТЕМЕ ОЦЕНКИ СОСТОЯНИЯ (СОС)

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,

ОТМЕЧАЯ статью 16 Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (далее именуемой "Конвенция 1973 года") и статью VI Протокола 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (далее именуемого "Протокол 1978 года"), которые совместно устанавливают процедуру внесения поправок в Протокол 1978 года и возлагают на соответствующий орган Организации функцию рассмотрения и одобрения поправок к Конвенции 1973 года, измененной Протоколом 1978 года (МАРПОЛ 73/78),

ОТМЕЧАЯ ТАКЖЕ, что правило 13G Приложения I к МАРПОЛ 73/78 устанавливает, что в Систему оценки состояния, принятую резолюцией МЕРС.94(46), могут вноситься поправки, при условии что такие поправки одобряются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи 16 Конвенции 1973 года, относящимися к процедурам внесения поправок, применимым к дополнению к Приложению,

ССЫЛАЯСЬ ТАКЖЕ на резолюции МЕРС.99(48) и МЕРС.112(50), которыми Комитет одобрил поправки к Системе оценки состояния в соответствии с положениями статьи 16 Конвенции 1973 года, относящимися к процедурам внесения поправок, применимым к дополнению к Приложению,

ОДОБРИВ на своей пятьдесят второй сессии резолюцией МЕРС.117(52) пересмотренное Приложение I к МАРПОЛ 73/78,

ПРИЗНАВАЯ необходимость внесения поправок в Систему оценки состояния с целью приведения указанных в ней перекрестных ссылок на правила Приложения I к Конвенции МАРПОЛ в соответствие с новой системой нумерации в пересмотренном Приложении I, как только оно вступит в силу,

РАССМОТРЕВ на своей пятьдесят третьей сессии предложенные поправки к Системе оценки состояния,

1. ОДОБРЯЕТ в соответствии со статьей 16 2) d) Конвенции 1973 года поправки к Системе оценки состояния, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;

2. ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии со статьей 16 2) f) iii) Конвенции 1973 года, что поправки считаются принятыми 1 июля 2006 года, если до этой даты Организации не будут сообщены возражения против поправок не менее одной трети Сторон МАРПОЛ 73/78 или Сторон, общая валовая вместимость торговых судов которых составляет не менее 50 процентов валовой вместимости судов мирового торгового флота;
3. ПРЕДЛАГАЕТ Сторонам МАРПОЛ 73/78 принять к сведению, что в соответствии со статьей 16 2) g) ii) Конвенции 1973 года вышеупомянутые поправки вступают в силу 1 января 2007 года после их принятия в соответствии с пунктом 2, выше;
4. ПРОСИТ Генерального секретаря, в соответствии со статьей 16 2) e) Конвенции 1973 года, направить всем Сторонам МАРПОЛ 73/78 заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении;
5. ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря направить членам Организации, которые не являются Сторонами МАРПОЛ 73/78, копии настоящей резолюции и приложения к ней;
6. ПРЕДЛАГАЕТ Комитету по безопасности на море принять к сведению поправки к Системе оценки состояния и предпринять соответствующие действия при обзоре Руководства по расширенной программе проверок во время освидетельствований навалочных судов и нефтяных танкеров, принятого резолюцией А.744(18), с поправками.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПОПРАВКИ К СИСТЕМЕ ОЦЕНКИ СОСТОЯНИЯ (СОС)

(Принята резолюцией МЕРС.94(46), с поправками, внесенными резолюциями МЕРС.99(48) и МЕРС.112(50))

Текст СОС изменяет ся следующим образом:

- 1 Ссылка на правило "1 26)" в пункте 3.5 заменяется ссылкой на правило "1.28.4".
- 2 Ссылка на правило "4 3)" в пункте 3.3 заменяется ссылкой на правило "6.3".
- 3 Ссылки на правило "8 3)" в пунктах 12.3 и 13.9.1 заменяются ссылками на правило "10.3".
- 4 Ссылки на правило "13F" в пунктах 10.2.3.1 и 10.2.3.13 заменяются ссылками на правило "19".
- 5 Ссылка на правило "13G" в пункте 10.2.3.13 заменяется ссылкой на правило "20".
- 6 Ссылка на правило "13G 3) а) или б)" в пункте 3.6 заменяется ссылкой на правило "20.3.1 или 20.3.2".
- 7 Ссылки на правило "13G 6)" в пунктах 2, 5.1.1, 5.3.2, 6.1.1.7, 10.2.2.1, 13.1.1 и 13.7 заменяются ссылками на правило "20.6".
- 8 Ссылки на правило "13G 7)" в пунктах 2, 4.3, 5.1.2, 5.3.3, 5.3.5, 6.1.1.7, 10.2.2.2 и 13.1.2 заменяются ссылками на правило "20.7".
- 9 Ссылки на правило "13H 6) а)" в пунктах 2, 5.1.3, 5.3.4, 6.1.1.7, 10.2.2.1, 13.1.1 и 13.7 заменяются ссылками на правило "21.6.1".
- 10 В английском тексте ссылки на "tons" в пунктах 3.5, 3.6, 5.1.1, 5.1.3 заменяются ссылками на "tonnes".
- 11 Слово "метрические" в выражении "метрические тонны" в пункте 10.2.3.1 исключается.

Текст добавления 1 к СОС изменяет ся следующим образом:

- 1 Ссылка на "метрические тонны" в форме Акта о соответствии заменяется ссылкой на "тонны".

Текст добавления 2 к СОС изменяет ся следующим образом:

- 1 Ссылка на правило "13F" под заголовком "Сведения" заменяется ссылкой на правило "19".
- 2 Слово "метрические" в выражении "метрические тонны" под заголовком "Сведения" исключается.

Текст добавления 3 к СОС изменяет ся следующим образом:

- 1 Ссылка на правило "13F" в таблице **"Основные информация и сведения"** заменяется ссылкой на "19".
- 2 Слово "метрические" в выражении "метрические тонны" в таблице **"Основные информация и сведения"** исключается.

CERTIFIED TRUE COPY of the amendments to the Condition Assessment Scheme (CAS), adopted at the fifty-third session of the Marine Environment Protection Committee of the International Maritime Organization on 22 July 2005, in accordance with article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, and set out in the annex to resolution MEPC.131(53), the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME du texte des amendements au système d'évaluation de l'état du navire (CAS), que le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale a adoptés le 22 juillet 2005, à sa cinquante-troisième session, conformément à l'article 16 de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, et qui font l'objet de l'annexe à la résolution MEPC.131(53), dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ поправок к Системе оценки состояния (СОС), одобренных на пятьдесят третьей сессии Комитета по защите морской среды Международной морской организации 22 июля 2005 года в соответствии со статьей 16 Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года и изложенных в приложении к резолюции MEPC.131(53), подлинный текст которых сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA de las enmiendas al Plan de evaluación del estado del buque (CAS) adoptadas el 22 de julio de 2005 por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional en su 53º periodo de sesiones, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, y que figuran en el anexo de la resolución MEPC.131(53), cuyo texto original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

For the Secretary-General of the International Maritime Organization:
Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale :
За Генерального секретаря Международной морской организации:
Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:



London,
Londres, le
Лондон,
Londres,

8-I-2007

**2006 AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING
TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF
POLLUTION FROM SHIPS, 1973**

**(Amendments to regulation 1, addition to regulation 12A, consequential amendments to the
IOPP Certificate and amendments to regulation 21 of the revised
Annex I of MARPOL 73/78)**

(Resolution MEPC.141(54))

**AMENDEMENTS DE 2006 À L'ANNEXE DU PROTOCOLE DE 1978 RELATIF À LA
CONVENTION INTERNATIONALE DE 1973 POUR LA PRÉVENTION DE LA
POLLUTION PAR LES NAVIRES**

**(Amendements à la règle 1, adjonction d'une règle 12A et amendements à apporter de ce
fait au Certificat IOPP et amendements à la règle 21 de l'Annexe révisée
de MARPOL 73/78)**

(Résolution MEPC.141(54))

**ПОПРАВКИ 2006 ГОДА К ПРИЛОЖЕНИЮ К ПРОТОКОЛУ 1978 ГОДА К
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ПРЕДОТВРЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ
С СУДОВ 1973 ГОДА**

**(Поправки к правилу I, добавление правила 12, логически вытекающие поправки к
Свидетельству IOPP и поправки к правилу 21 пересмотренного Приложения I к
МАРПОЛ 73/78)**

(Резолюция MEPC.141(54))

**ENMIENDAS DE 2006 AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL
CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN
POR LOS BUQUES, 1973**

**(Enmiendas a la regla 1, adición de la regla 12A, enmiendas consiguientes al Certificado
IOPP y enmiendas a la regla 21 del Anexo I revisado de MARPOL 73/78)**

(Resolución MEPC.141(54))

**РЕЗОЛЮЦИЯ МЕРС.141(54)
(принята 24 марта 2006 года)**

**ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ К ПРОТОКОЛУ 1978 ГОДА
К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ
С СУДОВ 1973 ГОДА**

**(Поправки к правилу 1, добавление правила 12А, логически вытекающие поправки к
Свидетельству ЮОРР и поправки к правилу 21 пересмотренного Приложения I к
МАРПОЛ 73/78)**

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,

ОТМЕЧАЯ статью 16 Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (далее именуемой «Конвенция 1973 года») и статью VI Протокола 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (далее именуемого «Протокол 1978 года»), которые совместно устанавливают процедуру внесения поправок в Протокол 1978 года и возлагают на соответствующий орган Организации функцию рассмотрения и одобрения поправок к Конвенции 1973 года, измененной Протоколом 1978 к ней (МАРПОЛ 73/78),

ОТМЕЧАЯ ТАКЖЕ, что пересмотренное Приложение I к МАРПОЛ 73/78 было одобрено резолюцией МЕРС.117(52) и, как ожидается, вступит в силу 1 января 2007 года,

РАССМОТРЕВ предложенные поправки к правилу 1, предложенное новое правило 12А, логически вытекающие поправки к Добавлению (формы А и В) к Свидетельству ЮОРР, а также предложенные поправки к правилу 21 пересмотренного Приложения I к МАРПОЛ 73/78,

1. **ОДОБРЯЕТ** в соответствии со статьей 16 2) d) Конвенции 1973 года поправки к пересмотренному Приложению I к МАРПОЛ 73/78, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;
2. **ПОСТАНОВЛЯЕТ** в соответствии со статьей 16 2) f) iii) Конвенции 1973 года, что поправки считаются принятыми 1 февраля 2007 года, если до этой даты Организации не будут сообщены возражения против поправок не менее одной трети Сторон или Сторон, общая валовая вместимость торговых судов которых составляет не менее пятидесяти процентов валовой вместимости судов мирового торгового флота;
3. **ПРЕДЛАГАЕТ** Сторонам принять к сведению, что в соответствии со статьей 16 2) g) ii) Конвенции 1973 года вышеупомянутые поправки вступают в силу 1 августа 2007 года после их принятия в соответствии с пунктом 2, выше;

4. ПРОСИТ Генерального секретаря, в соответствии со статьей 16 2) е) Конвенции 1973 года, направить всем Сторонам МАРПОЛ 73/78 заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении; и
5. ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря направить членам Организации, которые не являются Сторонами МАРПОЛ 73/78, копии настоящей резолюции и приложения к ней.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПОПРАВКИ К ПЕРЕСМОТРЕННОМУ ПРИЛОЖЕНИЮ I К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ

1 Добавление пункта 28.9 к правилу 1

После существующего пункта 28.8 правила 1 добавляется следующий новый пункт 28.9:

- «28.9 судно, поставленное 1 августа 2010 года или после этой даты, означает судно:
- .1 контракт на постройку которого заключен 1 августа 2007 года или после этой даты; или
 - .2 киль которого заложен или которое находится в подобной стадии постройки 1 февраля 2008 года или после этой даты при отсутствии контракта на его постройку; или
 - .3 поставка которого осуществляется 1 августа 2010 года или после этой даты; или
 - .4 которое подверглось значительному переоборудованию:
 - .1 по контракту, заключенному после 1 августа 2007 года; или
 - .2 строительные работы по которому начаты после 1 февраля 2008 года при отсутствии контракта на переоборудование; или
 - .3 которое закончено после 1 августа 2010 года.».

2 Добавление нового правила 12А о защите топливных танков

После существующего правила 12 добавляется следующее новое правило 12А:

«Правило 12А – Защита топливных танков

1 Настоящее правило применяется ко всем судам с общим объемом жидкого топлива 600 м³ и более, которые поставлены 1 августа 2010 или после этой даты, как они определены в правиле 1.28.9 настоящего Приложения.

2 Применение настоящего правила при определении расположения танков, используемых для перевозки жидкого топлива, не влияет на положения правила 19 настоящего Приложения.

3 Для целей настоящего правила применяются следующие определения:

- .1 «Жидкое топливо» означает любую нефть, используемую в качестве жидкого топлива в связи с главными и вспомогательными механизмами судна, на котором перевозится такая нефть.

- .2 «Осадка по грузовую марку (d_S)» есть вертикальное расстояние, в метрах, от теоретической основной линии в середине длины до ватерлинии, соответствующей летнему надводному борту, который будет присвоен судну.
- .3 «Осадка порожнем» есть теоретическая осадка на миделе, соответствующая водоизмещению порожнем.
- .4 «Частичная осадка по грузовую марку (d_P)» есть осадка порожнем плюс 60% разницы между осадкой порожнем и осадкой по грузовую марку (d_S). Частичная осадка по грузовую марку (d_P) измеряется в метрах.
- .5 «Ватерлиния d_B » есть вертикальное расстояние, в метрах, от теоретической основной линии в середине длины до ватерлинии, соответствующей 30% высоты борта D_S .
- .6 «Ширина B_S » есть наибольшая теоретическая ширина судна, в метрах, при наибольшей осадке по грузовую марку d_S или ниже ее.
- .7 «Ширина B_B » есть наибольшая теоретическая ширина судна, в метрах, по ватерлинии d_B или ниже ее.
- .8 «Высота борта D_S » есть теоретическая высота борта, в метрах, измеренная на середине длины до верхней палубы у борта. Для целей применения «верхняя палуба» означает самую высокую палубу, до которой простираются водонепроницаемые поперечные переборки, за исключением ахтерпиковых переборок.
- .9 «Длина L » означает длину, равную 96% полной длины судна по ватерлинии, проходящей на высоте, отмеренной от верхней кромки киля и равной 85% наименьшей теоретической высоты борта, или длину судна от передней кромки форштевня до оси баллера руля по той же ватерлинии, если эта длина больше. На судах, спроектированных с дифферентом, ватерлиния, по которой измеряется длина, должна быть параллельна конструктивной ватерлинии. Длина (L) измеряется в метрах.
- .10 «Ширина B » для судна с металлической обшивкой означает наибольшую ширину судна, в метрах, измеренную на миделе до теоретических обводов шпангоутов, а для судов с обшивкой из любого другого материала – до наружной поверхности обшивки корпуса.
- .11 «Топливный танк» означает танк, в котором перевозится жидкое топливо, за исключением танков, которые при нормальной эксплуатации не содержат жидкого топлива, таких, как переливные танки.
- .12 «Малый топливный танк» есть топливный танк максимальной вместимостью не более 30 м^3 .
- .13 « C » есть общий объем жидкого топлива на судне, в м^3 , при заполнении танков на 98%, включая общий объем малых топливных танков.
- .14 «Объем жидкого топлива» означает объем танка, в м^3 , при его заполнении на 98%.

4 Положения настоящего правила применяются ко всем топливным танкам, за исключением малых топливных танков, как они определены в 3.12, при условии что общая вместимость таких танков не превышает 600 м^3 .

5 Вместимость отдельных топливных танков не должна превышать 2500 м^3 .

6 На судах, иных чем самоподъемные буровые установки, с общим объемом жидкого топлива 600 м^3 и более топливные танки располагаются над теоретической линией днищевой обшивки везде на расстоянии, не меньшем, чем расстояние h , указанное ниже:

$$h = V/20 \text{ м или}$$

$$h = 2,0 \text{ м, смотря по тому, что меньше.}$$

Минимальная величина $h = 0,76 \text{ м}$.

В районе закругления скулы и в местах без четко обозначенного закругления скулы граница топливного танка проходит параллельно линии плоского днища на миделе, как показано на рис. 1.

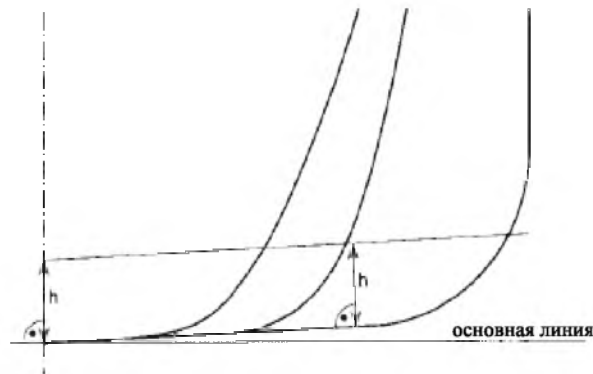


Рис. 1. Границы топливного танка для целей пункта 6

7 На судах с общим объемом жидкого топлива 600 м^3 или более, но менее $5\,000 \text{ м}^3$ топливные танки располагаются внутри от теоретической линии бортовой обшивки, везде на расстоянии не менее величины w , которая, как показано на рис. 2, измеряется в любом поперечном сечении под прямым углом к бортовой обшивке, как указано ниже:

$$w = 0,4 + 2,4 C/20\,000 \text{ м}$$

Минимальная величина $w = 1,0 \text{ м}$; однако для отдельных танков с объемом жидкого топлива менее 500 м^3 минимальная величина равна $0,76 \text{ м}$.

8 На судах с общим объемом жидкого топлива $5\,000\text{ м}^3$ и более топливные танки располагаются внутри от теоретической линии бортовой обшивки, везде на расстоянии не менее величины w , которая, как показано на рис. 2, измеряется в любом поперечном сечении под прямым углом к бортовой обшивке, как указано ниже:

$$w = 0,5 + C/20\,000 \text{ м или}$$

$$w = 2,0 \text{ м, смотря по тому, что меньше.}$$

Минимальная величина $w = 1,0 \text{ м}$.

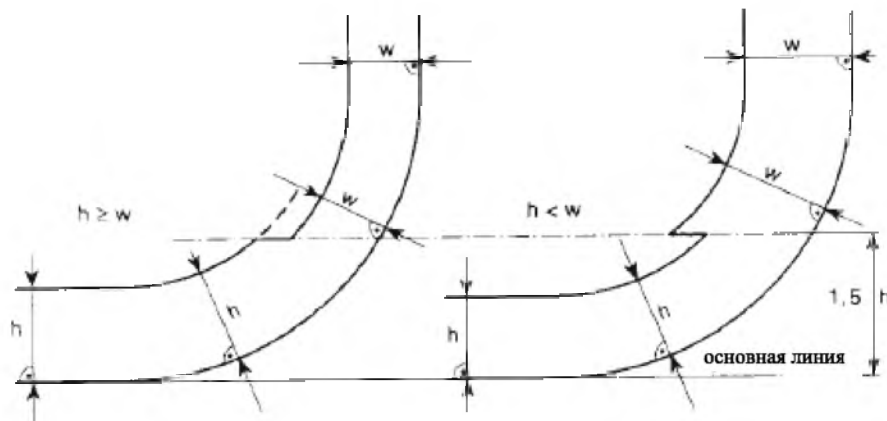


Рис. 2. Границы топливного танка для целей пунктов 7 и 8

9 Топливные трубопроводы, расположенные на расстоянии менее величины h от днища судна, как она определена в пункте 6, или на расстоянии менее величины w от бортовой обшивки, как она определена в пунктах 7 и 8, оборудуются клапанами или подобными закрывающими устройствами внутри топливного танка или в непосредственной близости от него. Должна быть предусмотрена возможность управления этими клапанами из легкодоступного замкнутого помещения, которое имеет доступ с ходового мостика или поста управления главными механизмами без необходимости прохода по открытым палубам надводного борта или надстройки. Клапаны должны закрываться в случае отказа системы дистанционного управления (отказ в закрытом положении) и должны быть закрыты в море в любое время, когда в танке содержится жидкое топливо, за исключением того, что они могут быть открыты во время операций по перекачке жидкого топлива.

10 Приемные колодцы в топливных танках могут проникать в двойное дно ниже границы, обозначенной расстоянием h , при условии что такие колодцы настолько малы, насколько это практически возможно, и расстояние между дном колодца и днищевой обшивкой составляет не менее $0,5 h$.

11 В качестве альтернативы пунктам 6 и либо 7, либо 8 суда должны соответствовать указанному ниже стандарту показателей аварийного вылива жидкого топлива:

- .1 Уровень защиты от загрязнения жидким топливом в случае столкновения или посадки на мель оценивается на основе параметра среднего вылива нефти следующим образом:

$$O_M < 0,0157-1,14E-6 \cdot C \quad \text{для } 600 \text{ м}^3 \leq C < 5\,000 \text{ м}^3$$

$$O_M < 0,010 \quad \text{для } C \geq 5\,000 \text{ м}^3,$$

где O_M – параметр среднего вылива нефти;
 C – общий объем жидкого топлива.

.2 Для расчета параметра среднего вылива нефти применяются следующие общие предположения:

- .1 судно предполагается загруженным до частичной осадки по грузовую марку (d_p) без дифферента или крена;
- .2 все топливные танки предполагаются загруженными на 98% их объемной вместимости;
- .3 номинальная плотность жидкого топлива (ρ_n) обычно должна приниматься равной 1 000 кг/м³. Если плотность жидкого топлива специально ограничивается меньшей величиной, может применяться эта меньшая величина; и
- .4 для целей настоящих расчетов вылива проницаемость каждого топливного танка должна приниматься равной 0,99, если не доказано иное.

.3 При объединении параметров вылива нефти используются следующие предположения:

- .1 Средний вылив нефти рассчитывается отдельно для повреждения борта и для повреждения днища и затем объединяется в безразмерный параметр вылива нефти O_M следующим образом:

$$O_M = (0,4 O_{MS} + 0,6 O_{MB}) / C,$$

где O_{MS} – средний вылив для повреждения борта, в м³;
 O_{MB} – средний вылив для повреждения днища, в м³;
 C – общий объем жидкого топлива.

- .2 Для повреждения днища отдельные расчеты среднего вылива выполняются при высоте прилива 0 м и 2,5 м, а затем объединяются следующим образом:

$$O_{MB} = 0,7 O_{MB(0)} + 0,3 O_{MB(2,5)},$$

где $O_{MB(0)}$ – средний вылив при высоте прилива 0 м; и
 $O_{MB(2,5)}$ – средний вылив при высоте прилива 2,5 м, в м³.

- .4 Средний вылив в результате повреждения борта O_{MS} рассчитывается следующим образом:

$$O_{MS} = \sum_{i=1}^n P_{S(i)} O_{S(i)} \quad (m^3),$$

- где i – каждый рассматриваемый топливный танк;
 n – общее число топливных танков;
 $P_{S(i)}$ – вероятность проникновения в топливном танке « i » в результате повреждения борта, рассчитанная в соответствии с пунктом 11.6 настоящего правила;
 $O_{S(i)}$ – вылив, в m^3 , в результате повреждения борта топливного танка « i », который принимается равным общему объему в топливном танке « i » при его заполнении на 98%.

.5 Средний вылив в результате повреждения днища рассчитывается для каждого состояния прилива следующим образом:

$$.1 \quad O_{MB(0)} = \sum_{i=1}^n P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} \quad (m^3),$$

- где i – каждый рассматриваемый топливный танк;
 n – общее число топливных танков;
 $P_{B(i)}$ – вероятность проникновения в топливном танке « i » в результате повреждения днища, рассчитанная в соответствии с пунктом 11.7 настоящего правила;
 $O_{B(i)}$ – вылив из топливного танка « i », в m^3 , рассчитанный в соответствии с пунктом 11.5.3 настоящего правила; и
 $C_{DB(i)}$ – коэффициент, учитывающий удержание нефти, как он определен в пункте 11.5.4.

$$.2 \quad O_{MB(2,5)} = \sum_{i=1}^n P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} \quad (m^3),$$

- где i , n , $P_{B(i)}$ и $C_{DB(i)}$ – как они определены в подпункте .1, выше;
 $O_{B(i)}$ – вылив из топливного танка « i », в m^3 , после приливного изменения.

.3 Вылив нефти $O_{B(i)}$ для каждого топливного танка рассчитывается на основе принципов равновесия давления в соответствии со следующими предположениями:

- .1 Предполагается, что судно село на мель с нулевым дифферентом и креном, при этом осадка до приливного изменения равна частичной осадке по грузовой марке d_p .
- .2 Уровень жидкого топлива после повреждения рассчитывается следующим образом:

$$h_F = \{(d_F + t_C - Z_1)\rho_S\} / \rho_n,$$

- где h_F – высота поверхности жидкого топлива над Z_1 , в метрах;
- t_C – приливное изменение, в метрах. Снижение высоты прилива выражается отрицательными числами;
- Z_1 – высота самой низкой точки в топливном танке над основной линией, в метрах;
- ρ_S – плотность морской воды, принимаемая равной $1,025 \text{ кг/м}^3$; и
- ρ_n – номинальная плотность жидкого топлива, как она определена в 11.2.3.

- .3 Для любого танка, ограниченного днищевой обшивкой, вылив нефти $O_{B(i)}$ принимается не менее, чем по следующей формуле, но не более вместимости танка:

$$O_{B(i)} = H_W \cdot A,$$

- где $H_W = 1,0 \text{ м}$, когда $Y_B = 0$;
 $H_W = B_B/50$, но не более $0,4 \text{ м}$, когда Y_B более $B_B/5$ или $11,5 \text{ м}$, смотря по тому, что меньше.

Величина H_W измеряется вверх от линии плоского днища на миделе. В районе закругления скулы и в местах без четко обозначенного закругления скулы величина H_W измеряется от линии, параллельной линии плоского днища на миделе, как показано на рис. 1 в отношении расстояния «h».

Для величин Y_B от диаметральной плоскости к борту $B_B/5$ или $11,5 \text{ м}$, смотря по тому, что меньше, величина H_W рассчитывается линейной интерполяцией.

Y_B – минимальная величина Y_B по длине топливного танка, если в любом данном месте Y_B есть поперечное расстояние между бортовой обшивкой по ватерлинии d_B и танком по ватерлинии d_B или ниже ее.

A – максимальная площадь горизонтальной проекции топливного танка до уровня H_W от днища танка.

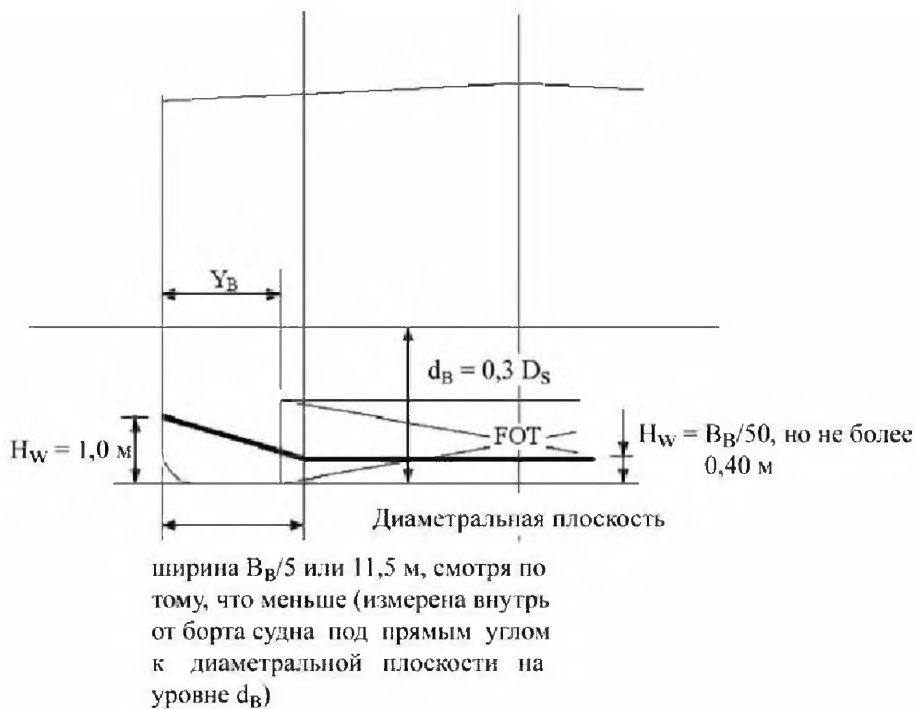


Рис. 3. Размеры для расчета минимального вылива нефти для целей подпункта 11.5.3.3

4 При повреждении дна часть вылива из топливного танка может попасть в отсеки, не предназначенные для жидкого топлива. Этот эффект приблизительно рассчитывается путем применения коэффициента $C_{ДВ(i)}$ для каждого танка, который принимается следующим образом:

$C_{ДВ(i)} = 0,6$ для топливных танков, ограниченных снизу отсеками, не предназначенными для жидкого топлива;

$C_{ДВ(i)} = 1$ в иных случаях.

6 Вероятность P_S пробоины отсека в результате повреждения борта рассчитывается следующим образом:

.1 $P_S = P_{SL} \cdot P_{SV} \cdot P_{ST}$,

где $P_{SL} = (1 - P_{Sf} - P_{Sa})$ – вероятность того, что повреждение распространится в продольную зону, ограниченную X_a и X_f ;

$P_{SV} = (1 - P_{Su} - P_{Sl})$ – вероятность того, что повреждение распространится в вертикальную зону, ограниченную Z_1 и Z_u ;

$P_{ST} = (1 - P_{Sy})$ – вероятность того, что повреждение распространится в поперечном направлении за пределы, обозначенные y ;

2 P_{Sa} , P_{Sf} , P_{Su} и P_{Sl} определяются линейной интерполяцией по таблице вероятностей повреждения борта, приведенной в 11.6.3, и P_{Sy} рассчитывается по формулам, приведенным в 11.6.3,

- где P_{Sa} – вероятность того, что повреждение будет находиться полностью в корму от точки X_a/L ;
 P_{Sf} – вероятность того, что повреждение будет находиться полностью в нос от точки X_f/L ;
 P_{Sl} – вероятность того, что повреждение будет находиться полностью ниже танка;
 P_{Su} – вероятность того, что повреждение будет находиться полностью выше танка; и
 P_{Sy} – вероятность того, что повреждение будет находиться полностью вне танка.

Границы отсека X_a , X_f , Z_l , Z_u и y рассчитываются следующим образом:

- X_a – продольное расстояние от кормовой точки L до самой крайней точки рассматриваемого отсека в корму, в метрах;
 X_f – продольное расстояние от кормовой точки L до самой крайней точки рассматриваемого отсека в нос, в метрах;
 Z_l – вертикальное расстояние от теоретической основной линии до самой нижней точки рассматриваемого отсека, в метрах. Если Z_l больше D_s , то Z_l принимается как D_s ;
 Z_u – вертикальное расстояние от теоретической основной линии до самой высокой точки рассматриваемого отсека, в метрах. Если Z_u больше D_s , то Z_u принимается как D_s ; и
 y – минимальное горизонтальное расстояние, измеряемое под прямым углом к диаметральной плоскости, между рассматриваемым отсеком и бортовой обшивкой, в метрах¹.

В районе закругления скулы «у» можно не рассматривать ниже расстояния h над основной линией, если h меньше $B/10$, 3 м, или настила второго дна.

¹ При симметричном расположении танков повреждения рассматриваются только для одного борта судна, и в этом случае все размеры «у» должны измеряться от этого же борта. В отношении ассиметричного расположения танков см. Пояснительные примечания по вопросам, относящимся к показателю аварийного вылива нефти, принятые Организацией резолюцией МЕРС.122(52).

3 Таблица вероятностей для повреждения борта

X_a/L	P_{Sa}	X_f/L	P_{Sf}	Z_l/D_s	P_{Sl}	Z_u/D_s	P_{Su}
0,00	0,000	0,00	0,967	0,00	0,000	0,00	0,968
0,05	0,023	0,05	0,917	0,05	0,000	0,05	0,952
0,10	0,068	0,10	0,867	0,10	0,001	0,10	0,931
0,15	0,117	0,15	0,817	0,15	0,003	0,15	0,905
0,20	0,167	0,20	0,767	0,20	0,007	0,20	0,873
0,25	0,217	0,25	0,717	0,25	0,013	0,25	0,836
0,30	0,267	0,30	0,667	0,30	0,021	0,30	0,789
0,35	0,317	0,35	0,617	0,35	0,034	0,35	0,733
0,40	0,367	0,40	0,567	0,40	0,055	0,40	0,670
0,45	0,417	0,45	0,517	0,45	0,085	0,45	0,599
0,50	0,467	0,50	0,467	0,50	0,123	0,50	0,525
0,55	0,517	0,55	0,417	0,55	0,172	0,55	0,452
0,60	0,567	0,60	0,367	0,60	0,226	0,60	0,383
0,65	0,617	0,65	0,317	0,65	0,285	0,65	0,317
0,70	0,667	0,70	0,267	0,70	0,347	0,70	0,255
0,75	0,717	0,75	0,217	0,75	0,413	0,75	0,197
0,80	0,767	0,80	0,167	0,80	0,482	0,80	0,143
0,85	0,817	0,85	0,117	0,85	0,553	0,85	0,092
0,90	0,867	0,90	0,068	0,90	0,626	0,90	0,046
0,95	0,917	0,95	0,023	0,95	0,700	0,95	0,013
1,00	0,967	1,00	0,000	1,00	0,775	1,00	0,000

P_{Sy} рассчитывается следующим образом:

$$\begin{aligned}
 P_{Sy} &= (24,96 - 199,6 y/B_s) (y/B_s) && \text{для } y/B_s \leq 0,05; \\
 P_{Sy} &= 0,749 + \{5 - 44,4 (y/B_s - 0,05)\} \{(y/B_s) - 0,05\} && \text{для } 0,05 < y/B_s < 0,1; \\
 P_{Sy} &= 0,888 + 0,56 (y/B_s - 0,1) && \text{для } y/B_s \geq 0,1.
 \end{aligned}$$

P_{Sy} не должна приниматься больше 1.

7 Вероятность P_B пробойны отсека в результате повреждения днища рассчитывается следующим образом:

1 $P_B = P_{BL} \cdot P_{BT} \cdot P_{BV},$

где $P_{BL} = (1 - P_{Bf} - P_{Ba})$ – вероятность того, что повреждение распространится в продольную зону, ограниченную X_a и X_f ;
 $P_{BT} = (1 - P_{Bp} - P_{Bs})$ – вероятность того, что повреждение распространится в поперечную зону, ограниченную Y_p и Y_s ; и
 $P_{BV} = (1 - P_{Bz})$ – вероятность того, что повреждение распространится вертикально за пределы, обозначенные z ;

2 P_{Ba}, P_{Bf}, P_{Bp} и P_{Bs} определяются линейной интерполяцией по таблице вероятностей для повреждения днища, приведенной в 11.7.3, и P_{Bz} рассчитывается по формулам, приведенным в 11.7.3,

где P_{Ba} – вероятность того, что повреждение будет находиться полностью в корму от точки X_a/L ;
 P_{Bf} – вероятность того, что повреждение будет находиться полностью в нос от точки X_f/L ;

- P_{Bp} – вероятность того, что повреждение будет находиться полностью на левом борту танка;
 P_{Bs} – вероятность того, что повреждение будет находиться полностью на правом борту танка; и
 P_{Bz} – вероятность того, что повреждение будет находиться полностью ниже танка.

Границы отсека X_a , X_f , Y_p , Y_s и z устанавливаются следующим образом:

X_a и X_f – как они определены в 11.6.2;

Y_p – поперечное расстояние от точки, расположенной на левом борту отсека на ватерлинии d_B или ниже этой ватерлинии, до вертикальной плоскости, находящейся в точке $B_B/2$ в сторону правого борта от диаметральной плоскости судна;

Y_s – поперечное расстояние от точки, расположенной на правом борту отсека на ватерлинии d_B или ниже этой ватерлинии, до вертикальной плоскости, находящейся в точке $B_B/2$ в сторону правого борта от диаметральной плоскости судна; и

z – минимальное значение z по отношению к длине отсека, где в каждом данном продольном местоположении z является вертикальным расстоянием от нижней точки днищевой обшивки в этом продольном местоположении до нижней точки отсека в этом продольном местоположении.

3 Таблица вероятностей для повреждения днища

X_a/L	P_{Ba}	X_f/L	P_{Bf}	Y_p/B_B	P_{Bp}	Y_s/B_B	P_{Bs}
0,00	0,000	0,00	0,969	0,00	0,844	0,00	0,000
0,05	0,002	0,05	0,953	0,05	0,794	0,05	0,009
0,10	0,008	0,10	0,936	0,10	0,744	0,10	0,032
0,15	0,017	0,15	0,916	0,15	0,694	0,15	0,063
0,20	0,029	0,20	0,894	0,20	0,644	0,20	0,097
0,25	0,042	0,25	0,870	0,25	0,594	0,25	0,133
0,30	0,058	0,30	0,842	0,30	0,544	0,30	0,171
0,35	0,076	0,35	0,810	0,35	0,494	0,35	0,211
0,40	0,096	0,40	0,775	0,40	0,444	0,40	0,253
0,45	0,119	0,45	0,734	0,45	0,394	0,45	0,297
0,50	0,143	0,50	0,687	0,50	0,344	0,50	0,344
0,55	0,171	0,55	0,630	0,55	0,297	0,55	0,394
0,60	0,203	0,60	0,563	0,60	0,253	0,60	0,444
0,65	0,242	0,65	0,489	0,65	0,211	0,65	0,494
0,70	0,289	0,70	0,413	0,70	0,171	0,70	0,544
0,75	0,344	0,75	0,333	0,75	0,133	0,75	0,594
0,80	0,409	0,80	0,252	0,80	0,097	0,80	0,644
0,85	0,482	0,85	0,170	0,85	0,063	0,85	0,694
0,90	0,565	0,90	0,089	0,90	0,032	0,90	0,744
0,95	0,658	0,95	0,026	0,95	0,009	0,95	0,794
1,00	0,761	1,00	0,000	1,00	0,000	1,00	0,844

P_{Bz} рассчитывается следующим образом:

$$P_{Bz} = (14,5 - 67 z/D_S) (z/D_S) \quad \text{для } z/D_S \leq 0,1;$$

$$P_{Bz} = 0,78 + 1,1 \{(z/D_S - 0,1)\} \quad \text{для } z/D_S > 0,1.$$

P_{Bz} не должна приниматься больше 1.

- .8 Для целей технического обслуживания и проверки любые топливные танки, не ограниченные бортовой обшивкой, располагаются от днищевой обшивки на расстоянии не ближе, чем минимальная величина h , указанная в пункте 6, и не ближе к бортовой обшивке, чем применимое минимальное значение w , указанное в пункте 7 или 8.

12 При утверждении проекта и конструкции судов, которые должны быть построены в соответствии с настоящим правилом, Администрации должным образом учитывают общие аспекты безопасности, включая необходимость технического обслуживания и проверки бортовых и междудонных танков или пространств.»

3 Логически вытекающие поправки к Добавлению к Свидетельству IOPP (формы А и В)

К Добавлению к Свидетельству *IOPP* (Формы А и В) добавляется следующий новый пункт 2А:

«2А.1 Судно должно быть построено в соответствии с правилом 12А и отвечает требованиям:

пункта 6 и либо 7, либо 8 (конструкция двойного корпуса)

пункта 11 (показатели аварийного вылива жидкого топлива).

2А.2 Судно не должно отвечать требованиям правила 12А. ».

4 Поправки к правилу 21

Текст существующего пункта 2.2 правила 21 о предотвращении загрязнения нефтью с нефтяных танкеров, перевозящих в качестве груза нефть тяжелых сортов, заменяется следующим:

«нефть, иная чем сырая нефть, плотностью при 15°C более 900 кг/м³ или с кинематической вязкостью при 50°C более 180 мм²/с; или».

CERTIFIED TRUE COPY of the text of the amendments to the Annex of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the prevention of Pollution from Ships, 1973, (amendments to regulation 1, addition to regulation 12A, consequential amendments to the IOPP Certificate and amendments to regulation 21 of the revised Annex I of MARPOL 73/78) adopted at the fifty-fourth session of the Marine Environment Protection Committee of the International Maritime Organization on 24 March 2006, in accordance with article 16 of the 1973 Convention, and article VI of the Protocol of 1978 and set out in the annex to resolution MEPC.141(54), the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME du texte des amendements à l'Annexe du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Amendements à la règle 1, adjonction d'une règle 12A et amendements à apporter de ce fait au Certificat IOPP et amendements à la règle 21 de l'Annexe I révisée de MARPOL 73/78) adoptés le 24 mars 2006 lors de la cinquante-quatrième session du Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale, conformément à l'article 16 de la Convention de 1973 et de l'article VI du Protocole de 1978 y relatif, et qui figurent en annexe à la résolution MEPC.141(54), dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ поправок к Приложению к Протоколу 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (Поправки к правилу I, добавление правила 12, логически вытекающие поправки к Свидетельству IOPP и поправки к правилу 21 пересмотренного Приложения I к МАРПОЛ 73/78) добренных на пятьдесят четвертый сессии Комитета по защите морской среды Международной морской организации, 24 марта 2006 года, в соответствии со статьей 16 Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года и статьей VI Протокола 1978 года к ней, изложенных в приложении к резолюции MEPC.141(54), подлинный текст которых сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA de las enmiendas al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (enmiendas a la regla 1, adición de la regla 12A, enmiendas consiguientes al Certificado IOPP y enmiendas a la regla 21 del Anexo I revisado de MARPOL 73/78) adoptadas por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional el 24 de marzo 2006, en su 54º período de sesiones, mediante la resolución MEPC.141(54), cuyo texto original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

For the Secretary-General of the International Maritime Organization:
Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale :
За Генерального секретаря Международной морской организации:
Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:



London,
Londres, le
Лондон,
Londres

12 / 3 / 2007

**2006 AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING
TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF
POLLUTION FROM SHIPS, 1973**

(Addition of regulation 13 to Annex IV of MARPOL 73/78)

(Resolution MEPC.143(54))

**AMENDEMENTS DE 2006 À L'ANNEXE DU PROTOCOLE DE 1978 RELATIF À LA
CONVENTION INTERNATIONALE DE 1973 POUR LA PRÉVENTION DE LA
POLLUTION PAR LES NAVIRES**

(Insertion d'une règle 13 dans l'Annexe IV de MARPOL 73/78)

(Résolution MEPC.143(54))

**ПОПРАВКИ 2006 ГОДА К ПРИЛОЖЕНИЮ К ПРОТОКОЛУ 1978 ГОДА К
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ
С СУДОВ 1973 ГОДА**

(Добавление правила 13 к Приложению IV к МАРПОЛ 73/78)

(Резолюция MEPC.143(54))

**ENMIENDAS DE 2006 AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL
CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN
POR LOS BUQUES, 1973**

(Adición de la regla 13 al Anexo IV del MARPOL 73/78)

(Resolución MEPC.143(54))

РЕЗОЛЮЦИЯ МЕРС.143(54)
(принята 24 марта 2006 года)

**ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ К ПРОТОКОЛУ 1978 ГОДА
К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ
С СУДОВ 1973 ГОДА**

(Добавление правила 13 к Приложению IV к МАРПОЛ 73/78)

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,

ОТМЕЧАЯ статью 16 Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (далее именуемой «Конвенция 1973 года») и статью VI Протокола 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (далее именуемого «Протокол 1978 года»), которые совместно устанавливают процедуру внесения поправок в Протокол 1978 года и возлагают на соответствующий орган Организации функцию рассмотрения и одобрения поправок к Конвенции 1973 года, измененной Протоколом 1978 к ней (МАРПОЛ 73/78),

РАССМОТРЕВ предложенное новое правило 13 Приложения IV к МАРПОЛ 73/78, касающееся контроля государства порта за выполнением эксплуатационных требований,

1. ОДОБРЯЕТ в соответствии со статьей 16 2) b), c) и d) Конвенции 1973 года новое правило 13 Приложения IV к МАРПОЛ 73/78, текст которого изложен в приложении к настоящей резолюции;
2. ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии со статьей 16 2) f) iii) Конвенции 1973 года, что пересмотренное Приложение IV считается принятым 1 февраля 2007 года, если до этой даты Организации не будут сообщены возражения против поправок не менее одной трети Сторон МАРПОЛ 73/78 или Сторон, общая валовая вместимость торговых судов которых составляет не менее пятидесяти процентов валовой вместимости судов мирового торгового флота;
3. ПРЕДЛАГАЕТ Сторонам МАРПОЛ 73/78 принять к сведению, что в соответствии со статьей 16 2) g) ii) Конвенции 1973 года вышеупомянутые поправки вступают в силу 1 августа 2007 года после их принятия в соответствии с пунктом 2, выше;
4. ПРОСИТ Генерального секретаря, в соответствии со статьей 16 2) e) Конвенции 1973 года, направить всем Сторонам МАРПОЛ 73/78 заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении; и
5. ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря направить членам Организации, которые не являются Сторонами МАРПОЛ 73/78, копии настоящей резолюции и приложения к ней.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПОПРАВКИ К ПЕРЕСМОТРЕННОМУ ПРИЛОЖЕНИЮ IV К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ

После существующего правила 12 добавляются следующие новая глава 5 и правило 13:

Глава 5 – Контроль государства порта

«Правило 13 – Контроль государства порта за выполнением эксплуатационных требований

1. Судно во время пребывания в порту или у удаленного от берега терминала другой Стороны подлежит инспектированию должностными лицами, надлежащим образом уполномоченными этой Стороной, которое касается выполнения эксплуатационных требований согласно настоящему Приложению, если имеются явные основания полагать, что капитан или экипаж не знают важнейших судовых процедур, относящихся к предотвращению загрязнения сточными водами.
2. При обстоятельствах, приведенных в пункте 1 настоящего правила, Сторона принимает меры, обеспечивающие, чтобы судно не отошло до тех пор, пока положение дел не будет исправлено в соответствии с требованиями настоящего Приложения.
3. К настоящему правилу применяется предписанный в статье 5 настоящей Конвенции порядок проведения контроля государством порта.
4. Ничто в настоящем правиле не должно истолковываться как ограничивающее права и обязанности Стороны, осуществляющей контроль за выполнением эксплуатационных требований, специально предусмотренные в настоящей Конвенции.»

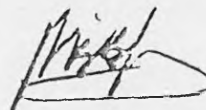
CERTIFIED TRUE COPY of the text of the amendments to the Annex of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the prevention of Pollution from Ships, 1973, (Amendments to regulation 1, addition to regulation 12A, consequential amendments to the IOPP Certificate and amendments to regulation 21 of the revised Annex I of MARPOL 73/78) adopted at the fifty-fourth session of the Marine Environment Protection Committee of the International Maritime Organization on 24 March 2006, in accordance with article 16 of the 1973 Convention, and article VI of the Protocol of 1978 and set out in the annex to resolution MEPC.141(54), the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME du texte des amendements à l'Annexe du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Amendements à la règle 1, adjonction d'une règle 12A et amendements à apporter de ce fait au Certificat IOPP et amendements à la règle 21 de l'Annexe I révisée de MARPOL 73/78) adoptés le 24 mars 2006 lors de la cinquante-quatrième session du Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale, conformément à l'article 16 de la Convention de 1973 et de l'article VI du Protocole de 1978 y relatif, et qui figurent en annexe à la résolution MEPC.141(54), dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ поправок к Приложению к Протоколу 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (Поправки к правилу 1, добавление правила 12А логически вытекающие поправки к Свидетельству IOPP и поправки к правилу 21 пересмотренного Приложения I к МАРПОЛ 73/78) одобренных на пятьдесят четвертой сессии Комитета по защите морской среды Международной морской организации, 24 марта 2006 года, в соответствии со статьей 16 Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года и статьей VI Протокола 1978 года к ней, изложенных в приложении к резолюции MEPC.141(54), подлинный текст которых сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA de las enmiendas al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Enmiendas a la regla 1, adición de la regla 12A, enmiendas consiguientes al Certificado IOPP y enmiendas a la regla 21 del Anexo I revisado de MARPOL 73/78) adoptadas por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional el 24 de marzo 2006, en su 54º período de sesiones, mediante la resolución MEPC.141(54), cuyo texto original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

For the Secretary-General of the International Maritime Organization:
Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale :
За Генерального секретаря Международной морской организации:
Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:



London,
Londres, le
Лондон,
Londres

4 - IV - 2007

J/9228(E/F/R/S)

**2006 AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING
TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF
POLLUTION FROM SHIPS, 1973**

(Designation of the Southern South African waters as a Special Area)

(Resolution MEPC.154(55))

**AMENDEMENTS DE 2006 À L'ANNEXE DU PROTOCOLE DE 1978 RELATIF À LA
CONVENTION INTERNATIONALE DE 1973 POUR LA PRÉVENTION
DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES**

**(Désignation des eaux au large de la côte méridionale de l'Afrique du Sud comme
zone spéciale)**

(Résolution MEPC.154(55))

**ПОПРАВКИ 2006 ГОДА К ПРИЛОЖЕНИЮ К ПРОТОКОЛУ 1978 ГОДА
К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ
С СУДОВ 1973 ГОДА**

(Назначение южных вод Южной Африки в качестве особого района)

(Резолюция MEPC.154(55))

**ENMIENDAS DE 2006 AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL
CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN
POR LOS BUQUES, 1973**

(Designación de las aguas meridionales de Sudáfrica como zona especial)

(Resolución MEPC.154(55))

РЕЗОЛЮЦИЯ МЕРС.154(55)
Принята 13 октября 2006 года

**ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ К ПРОТОКОЛУ 1978 ГОДА
К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ
ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ 1973 ГОДА**

(Назначение южных вод Южной Африки в качестве особого района)

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,

ОТМЕЧАЯ статью 16 Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (далее именуемой «Конвенция 1973 года») и статью VI Протокола 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (далее именуемого «Протокол 1978 года»), которые совместно устанавливают процедуру внесения поправок в Протокол 1978 года и возлагают на соответствующий орган Организации функцию рассмотрения и одобрения поправок к Конвенции 1973 года, измененной Протоколом 1978 года (МАРПОЛ 73/78),

РАССМОТРЕВ предложенные поправки к правилу 1 пересмотренного Приложения I к МАРПОЛ 73/78 с целью назначения южных вод Южной Африки в качестве особого района,

1. ОДОБРЯЕТ в соответствии со статьей 16 2) d) Конвенции 1973 года поправки к пересмотренному Приложению I к МАРПОЛ 73/78, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;
2. ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии со статьей 16 2) f) iii) Конвенции 1973 года, что поправки считаются принятыми 1 сентября 2007 года, если до этой даты Организации не будут сообщены возражения против поправок не менее одной трети Сторон или Сторон, общая валовая вместимость торговых судов которых составляет не менее 50 процентов валовой вместимости судов мирового торгового флота;
3. ПРЕДЛАГАЕТ Сторонам принять к сведению, что в соответствии со статьей 16 2) g) ii) Конвенции 1973 года вышеупомянутые поправки вступают в силу 1 марта 2008 года после их принятия в соответствии с пунктом 2, выше;
4. ПРОСИТ Генерального секретаря, в соответствии со статьей 16 2) e) Конвенции 1973 года, направить всем Сторонам МАРПОЛ 73/78 заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении; и
5. ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря направить членам Организации, которые не являются Сторонами МАРПОЛ 73/78, копии настоящей резолюции и приложения к ней.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПОПРАВКИ К ПЕРЕСМОТРЕННОМУ ПРИЛОЖЕНИЮ I К МАРПОЛ 73/78

(Назначение южных вод Южной Африки в качестве особого района)

К правилу 1.11 добавляется следующий новый подпункт .10:

«.10 южные воды Южной Африки означают морской район, ограниченный следующими координатами:

31° 14' юж. широты; 017° 50' вост. долготы
31° 30' юж. широты; 017° 12' вост. долготы
32° 00' юж. широты; 017° 06' вост. долготы
32° 32' юж. широты; 016° 52' вост. долготы
34° 06' юж. широты; 017° 24' вост. долготы
36° 58' юж. широты; 020° 54' вост. долготы
36° 00' юж. широты; 022° 30' вост. долготы
35° 14' юж. широты; 022° 54' вост. долготы
34° 30' юж. широты; 026° 00' вост. долготы
33° 48' юж. широты; 027° 25' вост. долготы
33° 27' юж. широты; 027° 12' вост. долготы».

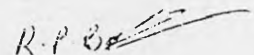
CERTIFIED TRUE COPY of the text of the amendments to the Annex of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the prevention of Pollution from Ships, 1973, (Designation of the Southern South African waters as a Special Area) adopted at the fifty-fifth session of the Marine Environment Protection Committee of the International Maritime Organization on 13 October 2006, in accordance with article 16 of the 1973 Convention, and article VI of the Protocol of 1978 and set out in the annex to resolution MEPC.154(55), the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME du texte des amendements à l'Annexe du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Désignation des eaux au large de la côte méridionale de l'Afrique du Sud comme zone spéciale) adoptés le 13 octobre 2006 lors de la cinquante-cinquième session du Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale, conformément à l'article 16 de la Convention de 1973 et de l'article VI du Protocole de 1978 y relatif, et qui figurent en annexe à la résolution MEPC.154(55), dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ поправок к Приложению к Протоколу 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (Назначение южных вод Южной Африки в качестве особого района) одобренных на пятьдесят пятой сессии Комитета по защите морской среды Международной морской организации, 13 октября 2006 года, в соответствии со статьей 16 Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года и статьей VI Протокола 1978 года к ней, изложенных в приложении к резолюции MEPC.154(55), подлинный текст которых сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA de las enmiendas al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Designación de las aguas meridionales de Sudáfrica como zona especial) adoptadas por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional el 13 de octubre de 2006, en su 55º periodo de sesiones, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 del Convenio de 1973 y en el artículo VI del Protocolo de 1978, mediante la resolución MEPC.154(55), cuyo texto original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

For the Secretary-General of the International Maritime Organization:
Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale :
За Генерального секретаря Международной морской организации:
Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:



London,
Londres, le
Лондон,
Londres

VI / VI / 2007

**2007 AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING
TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF
POLLUTION FROM SHIPS, 1973**

(Reception facilities outside Special Areas and discharge of sewage)

(Resolution MEPC.164(56))

**AMENDEMENTS DE 2007 À L'ANNEXE DU PROTOCOLE DE 1978 RELATIF À LA
CONVENTION INTERNATIONALE DE 1973 POUR LA PRÉVENTION DE LA
POLLUTION PAR LES NAVIRES**

(Installations de réception hors d'une zone spéciale et rejet des eaux usées)

(Résolution MEPC.164(56))

**ПОПРАВКИ 2007 ГОДА К ПРИЛОЖЕНИЮ К ПРОТОКОЛУ 1978 ГОДА К
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ПРЕДОТВРЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ
С СУДОВ 1973 ГОДА**

(Приемные сооружения за пределами особых районов и сброс сточных вод)

(Резолюция MEPC.164(56))

**ENMIENDAS DE 2007 AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL
CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN
POR LOS BUQUES, 1973**

(Instalaciones de recepción fuera de zonas especiales y descarga de las aguas sucias)

(Resolución MEPC.164(56))

РЕЗОЛЮЦИЯ МЕРС.164(56)

Принята 13 июля 2007 года

ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ К ПРОТОКОЛУ 1978 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ 1973 ГОДА

(Приемные сооружения за пределами особых районов и сброс сточных вод)

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,

ОТМЕЧАЯ статью 16 Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (далее именуемой «Конвенция 1973 года») и статью VI Протокола 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (далее именуемого «Протокол 1978 года»), которые совместно устанавливают процедуру внесения поправок в Протокол 1978 года и возлагают на соответствующий орган Организации функцию рассмотрения и одобрения поправок к Конвенции 1973 года, измененной Протоколом 1978 года (МАРПОЛ 73/78),

РАССМОТРЕВ предложенные поправки к правилу 38.2.5 Приложения I и правилу 11.1.1 Приложения IV к МАРПОЛ 73/78,

1. **ОДОБРЯЕТ** в соответствии со статьей 16 2) d) Конвенции 1973 года поправки к Приложению I и Приложению IV к МАРПОЛ 73/78, тексты которых изложены в приложении 1 и приложении 2 к настоящей резолюции соответственно;
2. **ПОСТАНОВЛЯЕТ** в соответствии со статьей 16 2) f) iii) Конвенции 1973 года, что поправки считаются принятыми 1 июня 2008 года, если до этой даты Организации не будут сообщены возражения против поправок не менее одной трети Сторон или Сторон, общая валовая вместимость торговых судов которых составляет не менее 50 процентов валовой вместимости судов мирового торгового флота;
3. **ПРЕДЛАГАЕТ** Сторонам принять к сведению, что в соответствии со статьей 16 2) g) ii) Конвенции 1973 года вышеупомянутые поправки вступают в силу 1 декабря 2008 года после их принятия в соответствии с пунктом 2, выше;
4. **ПРОСИТ** Генерального секретаря, в соответствии со статьей 16 2) e) Конвенции 1973 года, направить всем Сторонам МАРПОЛ 73/78 заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложениях; и
5. **ПРОСИТ ДАЛЕЕ** Генерального секретаря направить членам Организации, которые не являются Сторонами МАРПОЛ 73/78, копии настоящей резолюции и приложений к ней.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ I К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ

(Приемные сооружения за пределами особых районов)

Правило 38.2.5 заменяется следующим:

«во всех портах, где производится сдача нефтесодержащих льяльных вод и других остатков, которые не могут быть сброшены в соответствии с правилами 15 и 34 настоящего Приложения; и».

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ IV К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ

(Сброс сточных вод)

Правило 11.1.1. заменяется следующим:

- «.1 судно сбрасывает измельченные и обеззараженные сточные воды на расстоянии более 3 морских миль от ближайшего берега, используя систему, одобренную Администрацией в соответствии с правилом 9.1.2 настоящего Приложения, или сбрасывает неизмельченные и необеззараженные сточные воды на расстоянии более 12 морских миль от ближайшего берега при условии, что в любом случае накопленные в сборных танках сточные воды или сточные воды, происходящие из помещений, в которых содержатся живые животные, сбрасываются не мгновенно, а постепенно, когда судно находится в пути, имея скорость не менее 4 узлов. Интенсивность сброса одобряется Администрацией на основе нормативов, разработанных Организацией; или».

CERTIFIED TRUE COPY of the text of the amendments to the Annex of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the prevention of Pollution from Ships, 1973, (Reception facilities outside Special Areas and discharge of sewage) adopted at the fifty-sixth session of the Marine Environment Protection Committee of the International Maritime Organization on 13 July 2007, in accordance with article 16 of the 1973 Convention and article VI of the Protocol of 1978, and set out in the annex to resolution MEPC.164(56), the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME du texte des amendements à l'Annexe du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, (Installations de réception hors d'une zone spéciale et rejet des eaux usées) adoptés par la résolution MEPC.164(56) le 13 juillet 2007 lors de la cinquante-sixième session du Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale, conformément aux dispositions de l'article 16 de la Convention et de l'article VI du Protocole, dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ поправок к Приложению к Протоколу 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (Приемные сооружения за пределами особых районов и сброс сточных вод) добренных на пятьдесят шестой сессии Комитета по защите морской среды Международной морской организации, 13 июля 2007 года, в соответствии со статьей 16 Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года и изложенных в приложении к резолюции MEPC.164(56), подлинный текст которых сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA de las enmiendas al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Instalaciones de recepción fuera de zonas especiales y descarga de las aguas sucias) adoptadas el 13 de julio de 2007 por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional en su 56^o período de sesiones, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 y el artículo VI del Protocolo de 1978, mediante la resolución MEPC.164(56), cuyo texto original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

For the Secretary-General of the International Maritime Organization:
Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale :
За Генерального секретаря Международной морской организации:
Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:



London,
Londres, le
Лондон,
Londres,

22 July 2008.

**2009 AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING
TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF
POLLUTION FROM SHIPS, 1973**

**(Addition of a new chapter 8 to MARPOL Annex I and consequential amendments to the
Supplement to the IOPP Certificate, Form B)**

(Resolution MEPC.186(59))

**AMENDEMENTS DE 2009 À L'ANNEXE DU PROTOCOLE DE 1978 RELATIF À LA
CONVENTION INTERNATIONALE DE 1973 POUR LA PRÉVENTION
DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES**

**(Ajout d'un nouveau chapitre 8 à l'Annexe I de MARPOL et amendements à apporter en
conséquence au modèle B du Supplément au Certificat IOPP)**

(Résolution MEPC.186(59))

**ПОПРАВКИ 2009 ГОДА К ПРИЛОЖЕНИЮ К ПРОТОКОЛУ 1978 ГОДА
К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ПРЕДОТВРЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ
С СУДОВ 1973 ГОДА**

**(Добавление новой главы 8 к Приложению I к Конвенции МАРПОЛ и логически
вытекающие поправки к Добавлению к Свидетельству IOPP, форма B)**

(Резолюция MEPC.186(59))

**ENMIENDAS DE 2009 AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL
CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN
POR LOS BUQUES, 1973**

**(Adición de un nuevo capítulo 8 del Anexo I del Convenio MARPOL e introducción de las
enmiendas consiguientes en el modelo B del Suplemento del Certificado IOPP)**

(Resolución MEPC.186(59))

РЕЗОЛЮЦИЯ МЕРС.186(59)

Принята 17 июля 2009 года

**ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ К ПРОТОКОЛУ 1978 ГОДА К
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ
ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ 1973 ГОДА**

**(Добавление новой главы 8 к Приложению I к Конвенции МАРПОЛ и логически
вытекающие поправки к Добавлению к Свидетельству ЮОРР, форма В)**

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,

ОТМЕЧАЯ статью 16 Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (далее именуемой «Конвенция 1973 года») и статью VI Протокола 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (далее именуемого «Протокол 1978 года»), которые совместно устанавливают процедуру внесения поправок в Протокол 1978 года и возлагают на соответствующий орган Организации функцию рассмотрения и одобрения поправок к Конвенции 1973 года, измененной Протоколом 1978 года (МАРПОЛ 73/78),

РАССМОТРЕВ предложенные поправки к Приложению I к МАРПОЛ 73/78,

1. **ОДОБРЯЕТ** в соответствии со статьей 16 2) d) Конвенции 1973 года поправки к Приложению I к МАРПОЛ 73/78, касающиеся добавления новой главы 8, и логически вытекающие поправки к Добавлению к Свидетельству ЮОРР, форма В, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;
2. **ПОСТАНОВЛЯЕТ** в соответствии со статьей 16 2) f) iii) Конвенции 1973 года, что поправки считаются принятыми 1 июля 2010 года, если до этой даты Организации не будут сообщены возражения против поправок не менее одной трети Сторон или Сторон, общая валовая вместимость торговых судов которых составляет не менее 50 процентов валовой вместимости судов мирового торгового флота;
3. **ПРЕДЛАГАЕТ** Сторонам принять к сведению, что в соответствии со статьей 16 2) g) ii) Конвенции 1973 года вышеупомянутые поправки вступают в силу 1 января 2011 года после их принятия в соответствии с пунктом 2, выше;
4. **ПРОСИТ** Генерального секретаря, в соответствии со статьей 16 2) e) Конвенции 1973 года, направить всем Сторонам МАРПОЛ 73/78 заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении; и
5. **ПРОСИТ ДАЛЕЕ** Генерального секретаря направить членам Организации, которые не являются Сторонами МАРПОЛ 73/78, копии настоящей резолюции и приложения к ней.

ПРИЛОЖЕНИЕ

(Добавление новой главы 8 к Приложению I к Конвенции МАРПОЛ и логически вытекающие поправки к Добавлению к Свидетельству ЮОРР, форма В)

1 Добавляется новая глава 8:

«ГЛАВА 8 – ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВО ВРЕМЯ ПЕРЕКАЧКИ ГРУЗА НЕФТИ С ОДНОГО НЕФТЯНОГО ТАНКЕРА НА ДРУГОЙ В МОРЕ

Правило 40
Область применения

1 Правила, содержащиеся в настоящей главе, применяются к нефтяным танкерам валовой вместимостью 150 и более, осуществляющим перекачку груза нефти на другой танкер в море (операции по ПСС), и операциям по ПСС, проводимым 1 апреля 2012 года или после этой даты. Однако операции по ПСС, проводимые до этой даты, но после одобрения Администрацией Плана операций по ПСС, требуемого согласно правилу 41.1, должны, насколько это возможно, соответствовать Плану операций по ПСС.

2 Правила, содержащиеся в настоящей главе, не применяются к операциям по перекачке нефти, связанным со стационарными или плавучими платформами, включая буровые установки; плавучие установки для производства, хранения и выгрузки (ПУПХВ), используемые для добычи и хранения нефти в море; и плавучие установки для хранения (ПУХ), используемые для хранения добытой нефти в море.

3 Правила, содержащиеся в настоящей главе, не применяются к бункерным операциям.

4 Правила, содержащиеся в настоящей главе, не применяются к операциям по ПСС, необходимым с целью обеспечения безопасности судна или охраны человеческой жизни на море, или борьбы с инцидентами, вызывающими определенный вид загрязнения, для сведения к минимуму ущерба в результате загрязнения.

5 Правила, содержащиеся в настоящей главе, не применяются к операциям по ПСС, если каждым из участвующих в них судов является военный корабль, военно-вспомогательное судно или иное судно, принадлежащее государству или эксплуатируемое им и используемое в данное время исключительно для правительственной некоммерческой службы. Однако каждое государство путем принятия соответствующих мер, не наносящих ущерба эксплуатации или эксплуатационным возможностям таких кораблей и судов, должно обеспечить, чтобы операции по ПСС осуществлялись, насколько это целесообразно и практически возможно, таким образом, который совместим с настоящей главой.

Правило 41

Общие правила безопасности и защиты окружающей среды

1 На любом нефтяном танкере, участвующем в операциях по ПСС, имеется План, предписывающий порядок проведения операций по ПСС (План операций по ПСС), не позднее даты первого ежегодного, промежуточного освидетельствования или освидетельствования для возобновления свидетельства судна, проводимого 1 января 2011 года или после этой даты. План операций по ПСС каждого нефтяного танкера одобряется Администрацией. План операций по ПСС составляется на рабочем языке судна.

2 План операций по ПСС разрабатывается с учетом информации, содержащейся в руководстве относительно передовой практики проведения операций по ПСС, установленном Организацией. План операций по ПСС может быть включен в существующую систему управления безопасностью, требуемую главой IX Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками, если это требование применяется к рассматриваемому нефтяному танкеру.

3 Любой нефтяной танкер, подпадающий под действие настоящей главы и занятый в операциях по ПСС, должен соответствовать своему Плану операций по ПСС.

4 Лицо, осуществляющее общий ориентировочный контроль за операциями по ПСС, должно иметь квалификацию для выполнения всех соответствующих обязанностей, учитывая квалификации, указанные в руководстве относительно передовой практики проведения операций по ПСС, установленном Организацией.

5 Зарегистрированные данные об операциях по ПСС хранятся на судне в течение трех лет и являются легкодоступными для проверки Стороной настоящей Конвенции.

Правило 42

Уведомление

1 Каждый нефтяной танкер, подпадающий под действие настоящей главы, который планирует проведение операций по ПСС в территориальном море или исключительной экономической зоне Стороны настоящей Конвенции, уведомляет эту Сторону не менее чем за 48 часов о запланированных операциях по ПСС. Если в исключительном случае вся информация, указанная в пункте 2, не предоставлена не менее чем за 48 часов, нефтяной танкер, выгружающий груз нефти, уведомляет Сторону настоящей Конвенции, не менее чем за 48 часов, о том, что операция по ПСС будет проводиться, и информация, указанная в пункте 2, предоставляется Стороне при ближайшей возможности.

2 Уведомление, указанное в пункте 1 настоящего правила, включает по меньшей мере следующее:

- .1 название, флаг, позывной сигнал, номер ИМО и расчетное время прибытия нефтяных танкеров, участвующих в операциях по ПСС;

- .2 дату, время и географическое положение в начале запланированных операций по ПСС;
- .3 будут ли проводиться операции по ПСС при стоянке на якоре или в пути;
- .4 тип и количество нефти;
- .5 планируемую продолжительность операций по ПСС;
- .6 сведения о поставщике услуг для проведения операций по ПСС или о лице, осуществляющем общий ориентировочный контроль, и контактную информацию; и
- .7 подтверждение того, что на нефтяном танкере имеется План операций по ПСС, отвечающий требованиям правила 41.

3 Если расчетное время прибытия нефтяного танкера в место или район проведения операций по ПСС изменяется более чем на шесть часов, капитан, собственник или агент этого нефтяного танкера предоставляет пересмотренное расчетное время прибытия Стороне настоящей Конвенции, указанной в пункте 1 настоящего правила.»

2 В описание конструкции и оборудования для нефтяных танкеров (форма В) включается следующий новый раздел 8А:

**«8А Операции по перекачке нефти с судна на судно в море
(правило 41)**

8А.1 На нефтяном танкере предусмотрен План операций по ПСС в соответствии с правилом 41.»

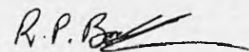
CERTIFIED TRUE COPY of the text of the amendments to the annex of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from ships, 1973 (Addition of a new chapter 8 to MARPOL Annex I and consequential amendments to the Supplement to the IOPP Certificate, Form B) adopted at the fifty-ninth session of the Marine Environment Protection Committee on 17 July 2009, in accordance with article 16 of the Convention and article VI of the Protocol of 1978, and set out in the annex to resolution MEPC.186(59), the original of which is deposit with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME du texte des amendements à l'Annexe au Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Ajout d'un nouveau chapitre 8 à l'Annexe I de MARPOL et amendements à apporter en conséquence au modèle B du Supplément au Certificat IOPP) adoptés par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale lors de sa cinquante-neuvième session le 17 juillet 2009, conformément à l'article 16 de la Convention et à l'article VI du Protocole, et figurant à l'annexe de la résolution MEPC.186(59) du Comité, dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de L'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ текста поправок к приложению к протоколу 1978 года к международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (Добавление новой главы 8 к Приложению I к Конвенции МАРПОЛ и логически вытекающие поправки к Добавлению к Свидетельству IOPP, форма B) одобренных на пятьдесят девятой сессии Комитета по защите морской среды Международной морской организации, 17 июля 2009 года, в соответствии со статьей 16 Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года и статьей VI Протокола 1978 года к ней, изложенных в приложении к резолюции MEPC.186(59), подлинный текст которых сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA de las enmiendas al anexo del Protocolo de 1978 relativo al convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Adición de un nuevo capítulo 8 del Anexo I del Convenio MARPOL e introducción de las enmiendas consiguientes en el modelo B del Suplemento del Certificado IOPP) adoptadas por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional el 17 julio de 2009 en su 59º período de sesiones, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 y en el artículo VI del Protocolo de 1973, mediante la resolución MEPC.186(59), cuyo texto original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

For the Secretary-General of the International Maritime Organization:
Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale:
За Генерального секретаря Международной морской организации:
Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:



London,
Londres, le
Лондон,
Londres,

19th April, 2010

J/10039 (E/F/R/S)

**2009 AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO
THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION
FROM SHIPS, 1973**

(Amendments to regulations 1, 12, 13, 17 and 38 of MARPOL Annex I, Supplement to the IOPP Certificate and Oil Record Book Parts I and II)

(Resolution MEPC.187(59))

**AMENDEMENTS DE 2009 À L'ANNEXE AU PROTOCOLE DE 1978 RELATIF À LA
CONVENTION INTERNATIONALE DE 1973 POUR LA PRÉVENTION DE LA
POLLUTION PAR LES NAVIRES**

(Amendements aux règles 1, 12, 13, 17 et 38 de l'Annexe I de MARPOL, au Supplément au Certificat IOPP et aux parties I et II du registre des hydrocarbures)

(Résolution MEPC.187(59))

**ПОПРАВКИ 2009 ГОДА К ПРИЛОЖЕНИЮ К ПРОТОКОЛУ 1978 ГОДА К
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С
СУДОВ 1973 ГОДА**

(Поправки к правилам 1, 12, 13, 17 и 38 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ, Добавлению к Свидетельству IOPP и частям I и II Журнала нефтяных операций)

(Резолюция MEPC.187(59))

**ENMIENDAS DE 2009 AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL
CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS
BUQUES, 1973**

(Enmiendas a las reglas 1, 12, 13, 17 y 38 del Anexo I del Convenio MARPOL, al Suplemento del Certificado IOPP y a las partes I y II del Libro registro de hidrocarburos)

(Resolución MEPC.187(59))

РЕЗОЛЮЦИЯ МЕРС.187(59)

Принята 17 июля 2009 года

ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ К ПРОТОКОЛУ 1978 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ 1973 ГОДА

**(Поправки к правилам 1, 12, 13, 17 и 38 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ,
Добавлению к Свидетельству ЮОРП и частям I и II Журнала нефтяных операций)**

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,

ОТМЕЧАЯ статью 16 Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (далее именуемой «Конвенция 1973 года») и статью VI Протокола 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (далее именуемого «Протокол 1978 года»), которые совместно устанавливают процедуру внесения поправок в Протокол 1978 года и возлагают на соответствующий орган Организации функцию рассмотрения и одобрения поправок к Конвенции 1973 года, измененной Протоколом 1978 года (МАРПОЛ 73/78),

РАССМОТРЕВ предложенные поправки к Приложению I к МАРПОЛ 73/78,

1. ОДОБРЯЕТ в соответствии со статьей 16 2) d) Конвенции 1973 года поправки к Приложению I к МАРПОЛ 73/78, касающиеся правил 1, 12, 13, 17 и 38, Добавления к Свидетельству ЮОРП и частей I и II Журнала нефтяных операций, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;
2. ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии со статьей 16 2) f) iii) Конвенции 1973 года, что поправки считаются принятыми 1 июля 2010 года, если до этой даты Организации не будут сообщены возражения против поправок не менее одной трети Сторон или Сторон, общая валовая вместимость торговых судов которых составляет не менее 50 процентов валовой вместимости судов мирового торгового флота;
3. ПРЕДЛАГАЕТ Сторонам принять к сведению, что в соответствии со статьей 16 2) g) ii) Конвенции 1973 года вышеупомянутые поправки вступают в силу 1 января 2011 года после их принятия в соответствии с пунктом 2, выше;
4. ПРОСИТ Генерального секретаря, в соответствии со статьей 16 2) e) Конвенции 1973 года, направить всем Сторонам МАРПОЛ 73/78 заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении; и
5. ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря направить членам Организации, которые не являются Сторонами МАРПОЛ 73/78, копии настоящей резолюции и приложения к ней.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ I К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ

(Поправки к правилам 1, 12, 13, 17 и 38 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ, Добавлению к Свидетельству ЮОРР и частям I и II Журнала нефтяных операций)

Приложение I

ПОПРАВКИ К ПРАВИЛАМ 1, 12, 13, 17 И 38 ПРИЛОЖЕНИЯ I К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ

Правило 1 – Определения

1 После существующего подпункта .30 включаются следующие новые подпункты .31, .32, .33 и .34:

- «.31 **Нефтяные остатки (нефтедержащие осадки)** – остаточные отработанные нефтепродукты, образующиеся во время обычной эксплуатации судна, например являющиеся результатом очистки топлива или смазочного масла для главных или вспомогательных механизмов, отсепарированная отработанная нефть из оборудования для фильтрации нефти, отработавшее масло, собранное в маслосборниках, а также отработавшее гидравлическое и смазочное масла.
- .32 **Танк для нефтяных остатков (нефтедержащих осадков)** – танк, содержащий нефтяные остатки (нефтедержащие осадки), непосредственно из которого нефтедержащие осадки могут удаляться через стандартное сливное соединение или любое иное одобренное средство удаления.
- .33 **Нефтедержащая льяльная вода** означает воду, которая может быть загрязнена нефтью в результате, например, утечки или технического обслуживания в машинных помещениях. Любая жидкость, попадающая в осушительную систему, включая сборные колодцы, осушительный трубопровод, настил второго дна или сборные танки для льяльных вод, считается нефтедержащей льяльной водой.
- .34 **Сборный танк для нефтедержащих льяльных вод** – танк, в котором собираются нефтедержащие льяльные воды до их сброса, перекачки или удаления.».

Правило 12 – Танки для нефтяных остатков (нефтедержащих осадков)

2 Пункт 1 изменяется следующим образом:

- «1 Каждое судно валовой вместимостью 400 и более, с учетом типа его силовой установки и продолжительности рейса, оборудуется танком или танками достаточной вместимости для сбора нефтяных остатков (нефтедержащих осадков), с которыми нельзя поступить как-либо иначе для удовлетворения требований настоящего Приложения.».

- 3 После существующего пункта 1 включается следующий новый пункт 2:
- «2 Нефтяные остатки (нефтесодержащие осадки) могут удаляться непосредственно из танка(ов) для нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков) через стандартное сливное соединение, упомянутое в правиле 13, или любое иное одобренное средство удаления. Танк(и) для нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков):
- .1 оборудуется(ются) специально предназначенным для удаления насосом, который способен производить выкачку из танка(ов) для нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков); и
 - .2 не имеет(ют) сливных соединений с осушительной системой, сборным(и) танком(ами) для нефтесодержащих льяльных вод, настилом второго дна или нефтеводяными сепараторами, за исключением того, что танк(и) может(могут) быть оснащен(ы) спускными отверстиями, оборудованными самозакрывающимися клапанами с ручным управлением, и устройствами для последующего визуального контроля за отстоявшейся водой, которые ведут только к сборному танку для нефтесодержащих льяльных вод или сборному колодцу, или альтернативным устройством, при условии что такое устройство не имеет прямого соединения со сливным трубопроводом.»
- 4 Существующие пункты 2 и 3 перенумеровываются в пункты 3 и 4 соответственно.

Правила 12, 13, 17 и 38

- 5 Слова «нефтесодержащие осадки» в правилах 12.2, 13, 17.2.3, 38.2 и 38.7 заменяются словами «нефтяные остатки (нефтесодержащие осадки)».
- 6 Слова «и других нефтяных остатков» в правиле 17.2.3 исключаются.

Приложение 2

**ПОПРАВКИ К ФОРМЕ А (СУДА, НЕ ЯВЛЯЮЩИЕСЯ НЕФТЯНЫМИ
ТАНКЕРАМИ) И ФОРМЕ В (НЕФТЯНЫЕ ТАНКЕРЫ) ДОБАВЛЕНИЯ
К СВИДЕТЕЛЬСТВУ ЮРР**

1 Существующий раздел 3 Добавления к Свидетельству ЮРР, формы А и В, заменяется следующим:

«3 Средства сохранения на борту и удаления нефтяных остатков (нефте-содержащих осадков) (правило 12) и сборные танки для нефтесодержащей льяльной воды

3.1 Судно оборудовано следующими танками для нефтяных остатков (нефте-содержащих осадков) для сохранения на борту нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков):

Обозначение танка	Расположение танка		Вместимость (м ³)
	Шпангоуты (от)-(до)	Поперечное положение	
Общая вместимость: м ³			

3.2 Средства удаления нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков), хранящихся в танках для нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков):

3.2.1 Инсинератор для нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков); максимальная производительность кВт или ккал/ч (ненужное зачеркнуть)

3.2.2 Вспомогательный котел, пригодный для сжигания нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков)

3.2.3 Другие приемлемые средства; указать, какие

3.3 Судно оборудовано следующим(и) сборным(и) танком(ами) для сохранения на борту нефтесодержащих льяльных вод:

Обозначение танка	Расположение танка		Вместимость (м ³)
	Шпангоуты (от)-(до)	Поперечное положение	
Общая вместимость: м ³			

».

2 Выражение «(требования двойного дна)» в конце пункта 5.8.2 формы В исключается.

3 Пункты 5.8.5 и 5.8.7 заменяются следующим:

«5.8.5 Судно не подпадает под требования правила 20 (отметить в соответствующей(их) клетке(клетках)):

- .1 дедвейт судна менее 5 000 тонн
- .2 судно соответствует правилу 20.1.2
- .3 судно соответствует правилу 20.1.3 »;

«5.8.7 Судно не подпадает под требования правила 21 (отметить в соответствующей(их) клетке(клетках)):

- .1 дедвейт судна менее 600 тонн
- .2 судно соответствует правилу 19
(дедвейт в тоннах $\geq 5\ 000$)
- .3 судно соответствует правилу 21.1.2
- .4 судно соответствует правилу 21.4.2
($600 \leq$ дедвейт в тоннах $< 5\ 000$)
- .5 судно не перевозит «нефть тяжелых сортов»,
как она определена в правиле 21.2
Приложения I к Конвенции МАРПОЛ ».

4 Исключить пункт 6.1.5.4 из формы В Добавления к Международному свидетельству о предотвращении загрязнения нефтью.

Приложение 3

ПОПРАВКИ К ЧАСТЯМ I И II ЖУРНАЛА НЕФТЯНЫХ ОПЕРАЦИЙ

- 1 Разделы А) – Н) части I Журнала нефтяных операций заменяются следующими:
- «А) Балластировка топливных танков или их очистка**
- 1 Обозначение танка(ов), заполненного(ых) балластом.
- 2 Были ли танки очищены после того, как в них находилась нефть? Если нет, указать вид нефти, которая в них ранее перевозилась.
- 3 Процесс очистки:
- .1 местонахождение судна и время в начале и по окончании очистки;
 - .2 обозначение танков, для которых применялся тот или иной метод (промывка, очистка паром, очистка химическими веществами; тип и количество использованных химических веществ, в м³);
 - .3 обозначение танков, в которые была перекачана промывочная вода, и ее количество, в м³.
- 4 Балластировка:
- .1 местонахождение судна и время в начале и по окончании балластировки;
 - .2 количество балласта, если танки не очищены, в м³.
- В) Сброс грязного балласта или промывочной воды из топливных танков, указанных в разделе А)**
- 5 Обозначение танка(ов).
- 6 Местонахождение судна в начале сброса.
- 7 Местонахождение судна по окончании сброса.
- 8 Скорость судна во время сброса.
- 9 Метод сброса:
- .1 через очистное оборудование на 15 млн⁻¹;
 - .2 в приемные сооружения.
- 10 Сброшенное количество, в м³.
- С) Сбор, перекачка и удаление нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков)**
- 11 Сбор нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков).
Количество нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков), сохраняемых на борту.
Количество следует регистрировать еженедельно: (это означает, что количество должно регистрироваться раз в неделю, даже если рейс длится более одной недели):
- .1 обозначение танка(ов) ;
 - .2 вместимость танка(ов) м³;
 - .3 общее количество сохраняемых остатков м³;
 - .4 количество остатков, собранных вручную м³.
- (Оператор производит сбор вручную, если нефтяные остатки (нефтесодержащие осадки) перекачиваются в сборный(е) танк(и) для нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков).)

- 12 Методы перекачки или удаления нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков). Указать количество перекачанных или удаленных нефтяных остатков, опорожненных танков и количество сохраняемого содержимого, в м³:
- .1 в приемные сооружения (указать порт);
 - .2 перекачано в другой(ие) танк(и) (указать танк(и) и общее содержимое танка(ов));
 - .3 сожжено (указать общее время операции);
 - .4 иным методом (указать, каким).

D) Неавтоматическое начало сброса за борт, перекачки или иного способа удаления льяльных вод, накопившихся в машинных помещениях

- 13 Сброшенное, перекачанное или удаленное количество, в м³.
14 Время сброса, перекачки или удаления (начало и конец).
15 Метод сброса, перекачки или удаления:
- .1 через очистное оборудование на 15 млн⁻¹ (указать местонахождение в начале и в конце);
 - .2 в приемные сооружения (указать порт);
 - .3 перекачка в отстойный или сборный танк либо другой(ие) танк(и) (указать танк(и); количество, сохраняемое в танке(ах), в м³).

E) Автоматическое начало сброса за борт, перекачки или удаления иным образом льяльных вод, накопившихся в машинных помещениях

- 16 Время и местонахождение судна, когда система была введена в автоматический режим работы для сброса за борт через оборудование на 15 млн⁻¹.
17 Время, когда система была введена в автоматический режим работы для перекачки льяльной воды в сборный танк (указать, какой).
18 Время, когда система была переведена на ручную работу.

F) Состояние оборудования для фильтрации нефти

- 19 Время выхода системы из строя.
20 Время, когда система была введена в действие.
21 Причины выхода из строя.

G) Аварийные или другие исключительные сбросы нефти

- 22 Время происшествия.
23 Местонахождение или координаты судна во время происшествия.
24 Приблизительное количество и тип нефти.
25 Обстоятельства сброса или утечки, причины и общие замечания.

H) Бункеровка топлива или наливного смазочного масла

- 26 Бункеровка:
- .1 Место бункеровки.
 - .2 Время бункеровки.
 - .3 Вид и количество жидкого топлива и обозначение танка(ов) (указать добавленное количество в тоннах или общее содержимое танка(ов)).

- .4 Вид и количество смазочного масла и обозначение танка(ов) (указать добавленное количество в тоннах и общее содержимое танка(ов)).».
- 2 Раздел J) части II Журнала нефтяных операций заменяется следующим:
- «J) Сбор, перекачка и удаление остатков и нефтесодержащих смесей, не подвергнутых каким-либо иным операциям**
- 55 Обозначение танков.
- 56 Перекачанное или удаленное из каждого танка количество (указать сохраняемое количество, в м³).
- 57 Метод перекачки или удаления:
- .1 удаление в приемные сооружения (указать порт и количество);
 - .2 смешано с грузом (указать количество);
 - .3 перекачано в другой(ие) танк(и), включая перекачку из танков для нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков) и для нефтесодержащих льяльных вод в машинных помещениях (указать обозначение танка(ов); указать перекачанное и общее количество в танке(ах), в м³); и
 - .4 иным методом (указать, каким); указать удаленное количество, в м³.».

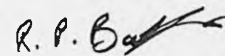
CERTIFIED TRUE COPY of the text of the amendments to the annex of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from ships, 1973 (Amendments to regulations 1, 12, 13, 17 and 38 of MARPOL Annex I, Supplement to the IOPP Certificate and Oil Record Book Parts I and II) adopted at the fifty-ninth session of the Marine Environment Protection Committee on 17 July 2009, in accordance with article 16 of the Convention and article VI of the Protocol of 1978, and set out in the annex to resolution MEPC.187(59), the original of which is deposit with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME du texte des amendements à l'Annexe au Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Amendements aux règles 1, 12, 13, 17 et 38 de l'Annexe I de MARPOL, au Supplément au Certificat IOPP et aux parties I et II du registre des hydrocarbures) adoptés par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale lors de sa cinquante-neuvième session le 17 juillet 2009, conformément à l'article 16 de la Convention et à l'article VI du Protocole, et figurant à l'annexe de la résolution MEPC.187(59) du Comité, dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de L'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ текста поправок к приложению к протоколу 1978 года к международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (Поправки к правилам 1, 12, 13, 17 и 38 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ, Добавлению к Свидетельству IOPP и частям I и II Журнала нефтяных операций) одобренных на пятьдесят девятой сессии Комитета по защите морской среды Международной морской организации, 17 июля 2009 года, в соответствии со статьей 16 Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года и статьей VI Протокола 1978 года к ней, изложенных в приложении к резолюции MEPC.187(59), подлинный текст которых сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA de las enmiendas al anexo del Protocolo de 1978 relativo al convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Enmiendas a las reglas 1, 12, 13, 17 y 38 del Anexo I del Convenio MARPOL, al Suplemento del Certificado IOPP y a las partes I y II del Libro registro de hidrocarburos) adoptadas por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional el 17 julio de 2009 en su 59º periodo de sesiones, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 y en el artículo VI del Protocolo de 1973, mediante la resolución MEPC.187(59), cuyo texto original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

For the Secretary-General of the International Maritime Organization:
Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale:
За Генерального секретаря Международной морской организации:
Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:



London,
Londres, le
Лондон,
Londres,

19th April, 2010

J/10040 (E/F/R/S)

《〈1973年国际防止船舶造成污染公约〉1978年议定书》附则的2010修正案
(《防污公约》附则I增加新的第9章)

(第MEPC.189(60)号决议)

**2010 AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING
TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION
FROM SHIPS, 1973**

(Addition of a new chapter 9 to MARPOL Annex I)

(Resolution MEPC.189(60))

**AMENDEMENTS DE 2010 À L'ANNEXE DU PROTOCOLE DE 1978 RELATIF À LA
CONVENTION INTERNATIONALE DE 1973 POUR LA PRÉVENTION
DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES**

(Ajout d'un nouveau chapitre 9 à l'Annexe I de MARPOL)

(Résolution MEPC.189(60))

**ПОПРАВКИ 2010 ГОДА К ПРИЛОЖЕНИЮ К ПРОТОКОЛУ 1978 ГОДА
К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ПРЕДОТВРЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ
С СУДОВ 1973 ГОДА**

(Добавление новой главы 9 к приложению I к Конвенции МАРПОЛ)

(Резолюция MEPC.189(60))

**ENMIENDAS DE 2010 AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL
CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN
POR LOS BUQUES, 1973**

(Adición de un nuevo capítulo 9 al Anexo I del Convenio MARPOL)

(Resolución MEPC.189(60))

РЕЗОЛЮЦИЯ МЕРС.189(60)
Принята 26 марта 2010 года

**ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ К ПРОТОКОЛУ 1978 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ
КОНВЕНЦИИ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ 1973 ГОДА**

(Добавление новой главы 9 к Приложению I 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,

ОТМЕЧАЯ статью 16 Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (далее именуемой «Конвенция 1973 года») и статью VI Протокола 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (далее именуемого «Протокол 1978 года»), которые совместно устанавливают процедуру внесения поправок в Протокол 1978 года и возлагают на соответствующий орган Организации функцию рассмотрения и одобрения поправок к Конвенции 1973 года, измененной Протоколом 1978 года (МАРПОЛ 73/78),

РАССМОТРЕВ проект поправок к Приложению I к МАРПОЛ 73/78,

1. ОДОБРЯЕТ в соответствии со статьей 16 2) d) Конвенции 1973 года поправки к Приложению I к МАРПОЛ 73/78, касающиеся добавления новой главы 9 о специальных требованиях относительно использования или перевозки нефти в районе Антарктики;
2. ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии со статьей 16 2) f) iii) Конвенции 1973 года, что поправки считаются принятыми 1 февраля 2011 года, если до этой даты Организации не будут сообщены возражения против поправок не менее одной трети Сторон или Сторон, общая валовая вместимость торговых судов которых составляет не менее 50 процентов валовой вместимости судов мирового торгового флота;
3. ПРЕДЛАГАЕТ Сторонам принять к сведению, что в соответствии со статьей 16 2) g) ii) Конвенции 1973 года вышеупомянутые поправки вступают в силу 1 августа 2011 года после их принятия в соответствии с пунктом 2, выше;
4. ПРОСИТ Генерального секретаря, в соответствии со статьей 16 2) e) Конвенции 1973 года, направить всем Сторонам МАРПОЛ 73/78 заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении; и
5. ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря направить членам Организации, которые не являются Сторонами МАРПОЛ 73/78, копии настоящей резолюции и приложения к ней.

ПРИЛОЖЕНИЕ

**ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ I К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ, КАСАЮЩИЕСЯ
ДОБАВЛЕНИЯ НОВОЙ ГЛАВЫ 9 – СПЕЦИАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ОТНОСИТЕЛЬНО
ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ИЛИ ПЕРЕВОЗКИ НЕФТИ В РАЙОНЕ АНТАРКТИКИ**

Добавляется следующая новая глава 9:

**«ГЛАВА 9 – СПЕЦИАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ОТНОСИТЕЛЬНО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ИЛИ
ПЕРЕВОЗКИ НЕФТИ В РАЙОНЕ АНТАРКТИКИ**

Правило 43

*Специальные требования относительно использования или перевозки нефти
в районе Антарктики*

1 За исключением судов, занятых в обеспечении безопасности судов или в поисково-спасательной операции, перевозка наливом в качестве груза или перевозка и использование в качестве топлива следующего:

- .1 сырой нефти плотностью при 15°C более 900 кг/м³;
- .2 нефти, иной чем сырая нефть, плотностью при 15°C более 900 кг/м³ или с кинематической вязкостью при 50°C более 180 мм²/с; или
- .3 битума, гудрона и их эмульсий

в районе Антарктики, как он определен в правиле 1.11.7 Приложения I, запрещаются.

2 Если предыдущие операции включали перевозку или использование нефтепродуктов, перечисленных в пунктах 1.1–1.3 настоящего правила, очистка или промывка танков или трубопроводов не требуется.».

这件系《〈1973年国际防止船舶造成污染公约〉1978年议定书》附则修正案（《防污公约》附则I增加新的第9章）文本的核证无误副本，在国际海事组织海上环保委员会于2010年3月26日召开的第六十次会议上，按照《1973年国际防止船舶造成污染公约》第16条和《〈1973年国际防止船舶造成污染公约〉的1997年议定书》第VI条通过并载于该委员会第MEPC.189(60)号决议的附件中。其正本由国际海事组织秘书长保存。

CERTIFIED TRUE COPY of the text of the amendments to the Annex of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the prevention of Pollution from Ships, 1973, (Addition of a new chapter 9 to MARPOL Annex I) adopted at the sixtieth session of the Marine Environment Protection Committee of the International Maritime Organization on 26 March 2010, in accordance with article 16 of the 1973 Convention, and article VI of the Protocol of 1978 and set out in the annex to resolution MEPC.189(60), the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME du texte des amendements à l'Annexe du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Ajout d'un nouveau chapitre 9 à l'Annexe I de MARPOL) adoptés le 26 mars 2010 lors de la soixantième session du Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale, conformément à l'article 16 de la Convention de 1973 et de l'article VI du Protocole de 1978 y relatif, et qui figurent en annexe à la résolution MEPC.189(60) du Comité, dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ поправок к Приложению к Протоколу 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (Добавление новой главы 9 к приложению I к Конвенции МАРПОЛ) одобренных на шестидесятой сессии Комитета по защите морской среды Международной морской организации, 26 марта 2010 года, в соответствии со статьей 16 Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года и статьей VI Протокола 1978 года к ней, изложенных в приложении к резолюции MEPC.189(60), подлинный текст которых сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA de las enmiendas al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Adición de un nuevo capítulo 9 al Anexo I del Convenio MARPOL) adoptadas por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional el 26 de marzo 2010, en su 60º período de sesiones, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, y en el artículo VI del Protocolo de 1978, mediante la resolución MEPC.189(60), cuyo texto original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

国际海事组织秘书长代表：

For the Secretary-General of the International Maritime Organization:

Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale :

За Генерального секретаря Международной морской организации:

Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:



伦敦，

London,

Londres, le

Лондон,

Londres

21st October, 2010.

**2010 AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING
TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM
SHIPS, 1973**

(Revised MARPOL Annex III)

(Resolution MEPC.193(61))

**AMENDEMENTS DE 2010 À L'ANNEXE DU PROTOCOLE DE 1978 RELATIF À LA
CONVENTION INTERNATIONALE DE 1973 POUR LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION
PAR LES NAVIRES**

(Annexe III révisée de MARPOL)

(Résolution MEPC.193(61))

**ПОПРАВКИ 2010 ГОДА К ПРИЛОЖЕНИЮ К ПРОТОКОЛУ 1978 ГОДА К
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ПРЕДОТВРЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ
1973 ГОДА**

(Пересмотренное Приложение III к Конвенции МАРПОЛ)

(Резолюция MEPC.193(61))

**ENMIENDAS DE 2010 AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL
CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN
POR LOS BUQUES, 1973**

(Anexo III revisado del Convenio MARPOL)

(Resolución MEPC.193(61))

РЕЗОЛЮЦИЯ МЕРС.193(61)

Принята 1 октября 2010 года

ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ К ПРОТОКОЛУ 1978 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ 1973 ГОДА

(Пересмотренное Приложение III 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,

ОТМЕЧАЯ статью 16 Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (далее именуемой «Конвенция 1973 года») и статью VI Протокола 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (далее именуемого «Протокол 1978 года»), которые совместно устанавливают процедуру внесения поправок в Протокол 1978 года и возлагают на соответствующий орган Организации функцию рассмотрения и одобрения поправок к Конвенции 1973 года, измененной Протоколом 1978 (МАРПОЛ 73/78),

РАССМОТРЕВ проект поправок к Приложению III к МАРПОЛ 73/78,

1. ОДОБРЯЕТ в соответствии со статьей 16 2) d) Конвенции 1973 года поправки к Приложению III к МАРПОЛ 73/78, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;
2. ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии со статьей 16 2) f) iii) Конвенции 1973 года, что поправки считаются принятыми 1 июля 2013 года, если до этой даты Организации не будут сообщены возражения против поправок не менее одной трети Сторон или Сторон, общая валовая вместимость торговых судов которых составляет не менее 50 процентов валовой вместимости судов мирового торгового флота;
3. ПРЕДЛАГАЕТ Сторонам принять к сведению, что в соответствии со статьей 16 2) g) ii) Конвенции 1973 года вышеупомянутые поправки вступают в силу 1 января 2014 года после их принятия в соответствии с пунктом 2, выше;
4. ПРОСИТ Генерального секретаря, в соответствии со статьей 16 2) e) Конвенции 1973 года, направить всем Сторонам МАРПОЛ 73/78 заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении;
5. ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря направить членам Организации, которые не являются Сторонами МАРПОЛ 73/78, копии настоящей резолюции и приложения к ней.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ III К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ

Существующий текст Приложения III к Конвенции МАРПОЛ, одобренный резолюцией МЕРС.156(55), заменяется следующим:

ПРАВИЛА ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВРЕДНЫМИ ВЕЩЕСТВАМИ, ПЕРЕВОЗИМЫМИ МОРЕМ В УПАКОВКЕ

Правило 1

Применение

1 Если специально не предусмотрено иное, правила настоящего Приложения применяются ко всем судам, перевозящим вредные вещества в упаковке.

.1 Для целей настоящего Приложения «вредными веществами» являются вещества, которые определены как загрязнители моря в Международном кодексе морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ) или которые отвечают критериям, указанным в дополнении к настоящему Приложению.

.2 Для целей настоящего Приложения «упаковка» определяется как формы грузовых емкостей, указанные для вредных веществ в МКМПОГ.

2 Перевозка вредных веществ запрещена, за исключением той, которая соответствует положениям настоящего Приложения.

3 В дополнение к положениям настоящего Приложения правительство каждой Стороны Конвенции издает или поручает издать подробные требования по упаковке, маркировке, ярлыкам, документации, укладке, предельным количествам и исключениям в целях предотвращения или сведения к минимуму загрязнения морской среды вредными веществами.

4 Для целей настоящего Приложения порожние упаковки, ранее использовавшиеся для перевозки вредных веществ, сами рассматриваются как вредные вещества, если только не были приняты надлежащие предупредительные меры для того, чтобы обеспечить отсутствие в них какого-либо остатка, представляющего вред для морской среды.

5 Требования настоящего Приложения не применяются к судовым запасам и судовому оборудованию.

Правило 2

Упаковка

Упаковки должны отвечать требованиям сведения к минимуму опасностей для морской среды с учетом их специфического содержимого.

Правило 3

Маркировка и ярлыки

1 Упаковки, содержащие вредное вещество, маркируются надежной долговечной маркировкой или снабжаются надежным долговечным ярлыком, указывающими, что вещество является вредным веществом согласно соответствующим положениям МКМПОГ.

2 Метод маркировки или снабжения ярлыками упаковок, содержащих вредное вещество, должен отвечать соответствующим положениям МКМПОГ.

Правило 4

Документация

1 Информация, относящаяся к перевозке вредных веществ, должна отвечать соответствующим положениям МКМПОГ и должна предоставляться лицу или организации, назначенным органом государства порта.

2 На каждом судне, перевозящем вредные вещества, должен иметься специальный перечень, манифест или грузовой план, в которых указаны, согласно соответствующим положениям МКМПОГ, вредные вещества на судне и их расположение. Копия одного из этих документов должна предоставляться перед отходом судна лицу или организации, назначенным органом государства порта.

Правило 5

Размещение

Вредные вещества размещаются и закрепляются так, чтобы свести к минимуму опасность для морской среды без ухудшения безопасности судна и находящихся на борту людей.

Правило 6

Предельные количества

По обоснованным научным и техническим причинам может потребоваться запрещение перевозки некоторых вредных веществ или ограничение количества, которое может перевозиться на борту любого судна. При ограничении перевозимого количества учитываются должным образом размерения, конструкция и оборудование судна, а также характер упаковки и свойства веществ.

Правило 7

Исключения

1 Выбрасывание за борт вредных веществ, перевозимых в упаковке, запрещается, за исключением случаев, когда это необходимо в целях обеспечения безопасности судна или спасения человеческой жизни на море.

2 С учетом положений настоящей Конвенции принимаются соответствующие меры, основанные на физических, химических и биологических свойствах вредных веществ, для контролирования смыва за борт утечек при условии, что применение таких мер не ухудшает безопасности судна и находящихся на борту людей.

Правило 8

Контроль государства порта за выполнением эксплуатационных требований

1 Судно, находясь в порту или у удаленного от берега терминала другой Стороны, подлежит инспектированию должностными лицами, надлежащим образом уполномоченными этой Стороной, которое касается выполнения эксплуатационных требований согласно настоящему Приложению.

2 Если имеются явные основания полагать, что капитан или экипаж не знают важнейших судовых процедур, относящихся к предотвращению загрязнения вредными веществами, Сторона принимает меры, включая проведение тщательной проверки, и, если требуется, обеспечивает, чтобы судно не отошло до тех пор, пока положение дел не будет исправлено в соответствии с требованиями настоящего Приложения.

3 К настоящему правилу применяется предписанный в статье 5 настоящей Конвенции порядок проведения контроля государством порта.

4 Ничто в настоящем правиле не должно истолковываться как ограничивающее права и обязанности Стороны, осуществляющей контроль за выполнением эксплуатационных требований, специально предусмотренные в настоящей Конвенции.

ДОПОЛНЕНИЕ К ПРИЛОЖЕНИЮ III

Критерии определения вредных веществ в упаковке

Для целей настоящего Приложения вредными веществами являются вещества, определенные по любому из следующих критериев :

а) Большая (кратковременная) опасность для водной среды

Категория: большая опасность 1	
96 ч ЛК ₅₀ (для рыб)	≤ 1 мг/л и/или
48 ч ЭК ₅₀ (для ракообразных)	≤ 1 мг/л и/или
72 или 96 ч ЭСК ₅₀ (для водорослей или других водных растений)	≤ 1 мг/л

б) Долговременная опасность для водной среды

и) Не быстро разлагающиеся вещества, по которым имеются достаточные данные о хронической токсичности

Категория – хроническая токсичность 1:	
Хроническая токсичность NOEC или ЭК _x (для рыб)	≤ 0,1 мг/л и/или
Хроническая токсичность NOEC или ЭК _x (для ракообразных)	≤ 0,1 мг/л и/или
Хроническая токсичность NOEC или ЭК _x (для водорослей или других водных растений)	≤ 0,1 мг/л
Категория – хроническая токсичность 2:	
Хроническая токсичность NOEC или ЭК _x (для рыб)	≤ 1 мг/л и/или
Хроническая токсичность NOEC или ЭК _x (для ракообразных)	≤ 1 мг/л и/или
Хроническая токсичность NOEC или ЭК _x (для водорослей или других водных растений)	≤ 1 мг/л

ii) Быстроразлагающиеся вещества, по которым имеются достаточные данные о хронической токсичности

Категория – хроническая токсичность 1:	
Хроническая токсичность NOEC или ЭК _x (для рыб)	≤ 0,01 мг/л и/или
Хроническая токсичность NOEC или ЭК _x (для ракообразных)	≤ 0,01 мг/л и/или
Хроническая токсичность NOEC или ЭК _x (для водорослей или других водных растений)	≤ 0,01 мг/л
Категория – хроническая токсичность 2:	
Хроническая токсичность NOEC или ЭК _x (для рыб)	≤ 0,1 мг/л и/или
Хроническая токсичность NOEC или ЭК _x (для ракообразных)	≤ 0,1 мг/л и/или
Хроническая токсичность NOEC или ЭК _x (для водорослей или других водных растений)	≤ 0,1 мг/л

iii) **Вещества, по которым не имеется достаточных данных о хронической токсичности**

Категория – хроническая токсичность 1:

96 ч ЛК₅₀ (для рыб) ≤ 1 мг/л и/или

48 ч ЭК₅₀ (для ракообразных) ≤ 1 мг/л и/или

72 или 96 ч ЭСК₅₀ (для водорослей или других водных растений) ≤ 1 мг/л

и вещество не является быстроразлагающимся и/или экспериментально установлена величина КБК ≥ 500 (или, если отсутствует, $\log K_{ow} \geq 4$).

Категория – хроническая токсичность 2:

96 ч ЛК₅₀ (для рыб) >1 мг/л, но ≤ 10 мг/л и/или

48 ч ЭК₅₀ (для ракообразных) >1 мг/л, но ≤ 10 мг/л и/или

72 или 96 ч ЭСК₅₀ (для водорослей или других водных растений) >1 мг/л, но ≤ 10 мг/л

и вещество не является быстроразлагающимся и/или экспериментально установлена величина КБК ≥ 500 (или, если отсутствует, $\log K_{ow} \geq 4$).

Дополнительное руководство по процессу классификации веществ и смесей включено в МКМПОГ.

CERTIFIED TRUE COPY of the text of the amendments to the Annex of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the prevention of Pollution from Ships, 1973, (Revised MARPOL Annex III) adopted at the sixth-first session of the Marine Environment Protection Committee of the International Maritime Organization on 1 October 2010, in accordance with article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973, and set out in the annex to resolution MEPC.193(61), the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME du texte des amendements à l'Annexe du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, (Annexe III révisée de MARPOL) adoptés par la résolution MEPC.193(61) le 1 octobre 2010 lors de la soixante et unième session du Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale, conformément aux dispositions de l'article 16 de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, 1973 dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ поправок к Приложению к Протоколу 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (Пересмотренное Приложение III к Конвенции МАРПОЛ) одобренных на шестьдесят первой сессии Комитета по защите морской среды Международной морской организации, 1 октября 2010 года, в соответствии со статьей 16 Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов, и изложенных в приложении к резолюции MEPC.193(61), подлинный текст которых сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA de las enmiendas al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Anexo III revisado del Convenio MARPOL) adoptadas por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional en su 61º período de sesiones, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, mediante la resolución MEPC.193(61), cuyo texto original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

For the Secretary-General of the International Maritime Organization:
Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale:
За Генерального секретаря Международной морской организации:
Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:

R. P. Bass

London,
Londres, le
Лондон,
Londres,

20th July, 2011.

تعديلات عام 2011 على مرفق بروتوكول عام 1978 المتعلق
بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973

(أحكام لمنطقة خاصة وتعيين بحر البلطيق منطقة خاصة في إطار
المرفق IV المنقح لاتفاقية ماريول)

(القرار MEPC.200(62))

《<1973年国际防止船舶造成污染公约>1978年议定书》
附则的2011年修正案

(《防污公约》附则IV关于特殊区域的规定和指定波罗的海为特殊区域)

(第MEPC.200(62)号决议)

2011 AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING
TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF
POLLUTION FROM SHIPS, 1973

(Special Area Provisions and the Designation of the Baltic Sea as a Special
Area under MARPOL Annex IV)

(Resolution MEPC. 200(62))

AMENDEMENTS DE 2011 À L'ANNEXE DU PROTOCOLE DE 1978 RELATIF
À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1973 POUR LA PRÉVENTION
DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES

(Dispositions relatives aux zones spéciales et désignation de la mer Baltique comme
zone spéciale en vertu de l'Annexe IV de MARPOL)

(Résolution MEPC.200(62))

ПОПРАВКИ 2011 ГОДА К ПРИЛОЖЕНИЮ К ПРОТОКОЛУ 1978 ГОДА
К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ
ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ 1973 ГОДА

(Положения об особых районах и назначение Балтийского моря в качестве
особого района согласно Приложению IV к Конвенции МАРПОЛ)

(Резолюция MEPC.200(62))

ENMIENDAS DE 2011 AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL
CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR
LOS BUQUES, 1973

(Disposiciones sobre las zonas especiales y designación del mar Báltico
como zona especial en virtud del Anexo IV del Convenio MARPOL)

(Resolución MEPC.200(62))

РЕЗОЛЮЦИЯ МЕРС.200(62)

Принята 15 июля 2011 года

ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ К ПРОТОКОЛУ 1978 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ 1973 ГОДА

**(Положения об особых районах и назначение Балтийского моря в качестве
особого района согласно Приложению IV 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,

ОТМЕЧАЯ статью 16 Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (далее именуемой «Конвенция 1973 года») и статью VI Протокола 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (далее именуемого «Протокол 1978 года»), которые совместно устанавливают процедуру внесения поправок в Протокол 1978 года и возлагают на соответствующий орган Организации функцию рассмотрения и одобрения поправок к Конвенции 1973 года, измененной Протоколом 1978 года (МАРПОЛ 73/78),

РАССМОТРЕВ проект поправок к Приложению IV к МАРПОЛ 73/78,

1. ОДОБРЯЕТ в соответствии со статьей 16 2) d) Конвенции 1973 года поправки к Приложению IV к МАРПОЛ 73/78, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;
2. ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии со статьей 16 2) f) iii) Конвенции 1973 года, что поправки считаются принятыми 1 июля 2012 года, если до этой даты Организации не будут сообщены возражения против поправок не менее одной трети Сторон или Сторон, общая валовая вместимость торговых судов которых составляет не менее 50 процентов валовой вместимости судов мирового торгового флота;
3. ПРЕДЛАГАЕТ Сторонам принять к сведению, что в соответствии со статьей 16 2) g) ii) Конвенции 1973 года вышеупомянутые поправки вступают в силу 1 января 2013 года после их принятия в соответствии с пунктом 2, выше;
4. ПРОСИТ Генерального секретаря, в соответствии со статьей 16 2) e) Конвенции 1973 года, направить всем Сторонам МАРПОЛ 73/78 заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении;
5. ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря направить членам Организации, которые не являются Сторонами МАРПОЛ 73/78, копии настоящей резолюции и приложения к ней.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ VI К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ

1 *К правилу 1 добавляются новые пункты 5bis, 7bis и 7ter:*

«5bis *Особый район* означает морской район, где по признанным техническим причинам, относящимся к его океанографическим и экологическим условиям, и специфике судоходства, по нему необходимо принятие особых обязательных методов предотвращения загрязнения моря сточными водами.

Особыми районами являются:

- .1 район Балтийского моря, как он определен в правиле 1.11.2 Приложения I; и
- .2 любой другой морской район, назначенный Организацией в соответствии с критериями и процедурами назначения особых районов в отношении предотвращения загрязнения сточными водами с судов.

7bis *Пассажир* – всякое лицо, за исключением:

- .1 капитана и членов экипажа или иных лиц, работающих либо выполняющих на судне какие-либо обязанности, связанные с деятельностью этого судна; и
- .2 ребенка не старше одного года.

7ter *Пассажирское судно* означает судно, перевозящее более двенадцати пассажиров.

Для применения правила 11.3 *новое пассажирское судно* является пассажирским судном:

- .1 контракт на постройку которого заключен или, при отсутствии контракта на постройку, киль которого заложен, или которое находится в подобной стадии постройки 1 января 2016 года или после этой даты; или
- .2 поставка которого осуществляется через два года или более после 1 января 2016 года.

Существующее пассажирское судно означает пассажирское судно, не являющееся новым судном.».

2 *К правилу 9 добавляется новый пункт 2:*

«2 В порядке отступления от пункта 1 каждое пассажирское судно, которое в соответствии с правилом 2 должно отвечать положениям настоящего Приложения и к которому применяется правило 11.3, когда оно находится в особом районе, оборудуется одной из следующих систем сточных вод:

- .1 установкой для обработки сточных вод типа, одобренного Администрацией, принимая во внимания стандарты и методы испытаний, разработанные Организацией, или
- .2 сборным танком вместимостью, удовлетворяющей требованиям Администрации, для сохранения всех сточных вод с учетом эксплуатации судна, количества людей на борту и других соответствующих факторов. Сборный танк должен иметь конструкцию, удовлетворяющую требованиям Администрации, и должен иметь средство визуальной индикации объема его содержимого.».

3 *Правило 11 заменяется следующим:*

Правило 11

Сброс сточных вод

«А *Сброс сточных вод с судов, не являющихся пассажирскими судами, во всех районах и сброс сточных вод с пассажирских судов за пределами особых районов*

1 С учетом исключений, предусмотренных положениями правила 3 настоящего Приложения, сброс в море сточных вод запрещается, кроме случаев, когда:

- .1 судно сбрасывает измельченные и обеззараженные сточные воды на расстоянии более 3 морских миль от ближайшего берега, используя систему, одобренную Администрацией в соответствии с правилом 9.1.2 настоящего Приложения, или сбрасывает неизмельченные и необеззараженные сточные воды на расстоянии более 12 морских миль от ближайшего берега при условии, что в любом случае накопленные в сборных танках сточные воды или сточные воды из помещений, в которых содержатся живые животные, сбрасываются не мгновенно, а постепенно, когда судно находится в пути, имея скорость не менее 4 узлов. Интенсивность сброса одобряется Администрацией на основе нормативов, разработанных Организацией; или
- .2 на судне действует одобренная установка для обработки сточных вод, которая удостоверена Администрацией в том, что она удовлетворяет эксплуатационным требованиям, предусмотренным правилом 9.1.1 настоящего Приложения, и сток не дает видимых плавающих твердых частиц и не вызывает изменения цвета окружающей воды.

2 Положения пункта 1 не применяются к судам, эксплуатирующимся в водах, находящихся под юрисдикцией какого-либо государства, и посещающим судам из других государств, когда они находятся в этих водах и сбрасывают сточные воды в соответствии с менее строгими требованиями, которые могут быть установлены этим государством.

B Сброс сточных вод с пассажирских судов в пределах особого района

3 С учетом исключений, предусмотренных положениями правила 3 настоящего Приложения, сброс сточных вод с пассажирских судов в пределах особого района запрещается:

- a) для новых пассажирских судов 1 января 2016 года или после этой даты с учетом пункта 2 правила 12 *bis*; и
- b) для существующих пассажирских судов 1 января 2018 года или после этой даты с учетом пункта 2 правила 12 *bis*;

за исключением случаев, когда удовлетворены следующие условия:

на судне действует одобренная установка для обработки сточных вод, которая удостоверена Администрацией в том, что она удовлетворяет эксплуатационным требованиям, предусмотренным правилом 9.2.1 настоящего Приложения, и сток не дает видимых плавающих твердых частиц и не вызывает изменения цвета окружающей воды.

C Общие требования

4 Если сточные воды смешаны с отходами или другими загрязненными водами, на которые распространяются другие Приложения к настоящей Конвенции, в дополнение к требованиям настоящего Приложения выполняются требования этих Приложений.».

4 *Добавляется следующее новое правило 12bis:*

«12bis Приемные сооружения для пассажирских судов в особых районах

1 Каждая Сторона, береговая линия которой прилегает к особому району, обязуется обеспечить, чтобы:

- .1 в портах и на терминалах, которые находятся в особом районе и которые используются пассажирскими судами, были предусмотрены сооружения для приема сточных вод;
- .2 сооружения были достаточными для удовлетворения потребностей этих пассажирских судов; и
- .3 сооружения эксплуатировались таким образом, чтобы не приводить к чрезмерному простоям этих пассажирских судов.

2 Правительство каждой имеющей отношение к этому Стороны уведомляет Организацию о мерах, принятых во исполнение пункта 1 настоящего правила. После получения достаточного числа уведомлений в соответствии с пунктом 1 настоящего правила Организация устанавливает дату, начиная с которой для рассматриваемого района вступают в действие требования правила 11.3. Организация уведомляет все Стороны о такой дате не позднее чем за двенадцать месяцев до ее наступления. До этой даты суда, плавающие в особом районе, должны отвечать требованиям правила 11.1 настоящего Приложения.».

**ПОПРАВКИ К
ФОРМЕ МЕЖДУНАРОДНОГО СВИДЕТЕЛЬСТВА
О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ЗАГРЯЗНЕНИЯ СТОЧНЫМИ ВОДАМИ**

1 *Под заголовком «Сведения о судне» добавляется следующий текст:*

Тип судна для применения правила 11.3*:

Новое/существующее пассажирское судно

Судно, не являющееся пассажирским судном

2 *Пункт* 1.1 изменяется следующим образом:*

*1.1 Описание установки для обработки сточных вод:

Тип установки для обработки сточных вод

Наименование изготовителя

Администрация удостоверяет, что установка для обработки сточных вод обеспечивает сток, отвечающих нормам, предусмотренным резолюцией МЕРС.2(VI).

Администрация удостоверяет, что установка для обработки сточных вод обеспечивает сток, отвечающий нормам, предусмотренным резолюцией МЕРС.159(55).

Администрация удостоверяет, что установка для обработки сточных вод обеспечивает сток, отвечающий нормам, предусмотренным в руководстве, разработанном Организацией.

* Ненужное зачеркнуть.

نسخة صادقة مصدقة من نصن التعديلات على مرفق بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 (أحكام لمنطقة خاصة وتعيين بحر الباطيق منطقة خاصة في إطار المرفق IV المنقح لاتفاقية ماريبول) ، التي اعتمدها لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية في دورتها الثانية والسنتين ، في 15 تموز/يوليو 2011 ، بموجب المادة 16 من اتفاقية عام 1973 والمادة VI من بروتوكول عام 1978 ، ويرد هذا النص في مرفق القرار MEPC.200(62) ، وقد أودع النص الأصلي لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية .

此件系国际海事组织海上环境保护委员会于公元二零一一年七月十五日在其第六十二届会议上按照《1973年公约》第16条和《1978年议定书》第VI条通过并载于第MEPC.200(62)号决议附件中的《<1973年国际防止船舶造成污染公约>1978年议定书》附则的修正案文本（《防污公约》附则IV关于特殊区域的规定和指定波罗的海为特殊区域）的核证无误副本，其原件由国际海事组织秘书长保存。

CERTIFIED TRUE COPY of the amendments to the Annex of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (Special Area Provisions and the Designation of the Baltic Sea as a Special Area under MARPOL Annex IV) adopted by the Marine Environment Protection Committee of the International Maritime Organization on 15 July 2011, at its sixty-second session on 15 July 2011, in conformity with article 16 of the International Convention on the Prevention of Pollution from Ships, 1973, and article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, attached at annex to resolution MEPC.200(62), the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME des amendements à l'Annexe du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (dispositions relatives aux zones spéciales et désignation de la mer Baltique comme zone spéciale en vertu de l'Annexe IV de MARPOL) adoptés par le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale le 15 juillet 2011 à sa soixante-deuxième session conformément à l'article 16 de la Convention de 1973 et à l'article VI du Protocole de 1978, dont le texte figure en annexe à la résolution MEPC.200(62) et dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ текста поправок к Приложению к Протоколу 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (Положения об особых районах и назначение Балтийского моря в качестве особого района согласно Приложению IV к Конвенции MARPOL), одобренных на шестьдесят второй сессии Комитета по защите морской среды Международной морской организации 15 июля 2011 года в соответствии со статьей 16 Конвенции 1973 года и статьей VI Протокола 1978 года и изложенных в приложении к резолюции MEPC.200(62), подлинник которого сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADO de las enmiendas al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Disposiciones sobre las zonas especiales y designación del mar Báltico como zona especial en virtud del Anexo IV del Convenio MARPOL) adoptadas el 15 de julio de 2011 por el Comité de Protección de; Medio Marino de la Organización Marítima Internacional en su 62º periodo de sesiones, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, y en el artículo VI del Protocolo de 1978, y que figuran en el anexo de la resolución MEPC.200(62), cuyo texto original de ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

عن الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية :

国际海事组织秘书长代表:

For the Secretary-General of the International Maritime Organization:
Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale:
За Генерального секретаря Международной морской организации:
Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:



لندن ، في

伦敦，
London,
Londres, le
Лондон,
Londres,

11/12/2012

J/10434(A/C/E/F/R/S)

تعديلات عام 2011 على مرفق بروتوكول عام 1978 المتعلق
بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973

(المرفق V المنقح لاتفاقية ماريول)

(القرار MEPC.201(62))

《〈1973年国际防止船舶造成污染公约〉1978年议定书》
附则的2011年修正案

(经修订的《防污公约》附则V)

第MEPC.201(62)号决议

2011 AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF
POLLUTION FROM SHIPS, 1973

(Revised MARPOL Annex V)

(Resolution MEPC.201(62))

AMENDEMENTS DE 2011 À L'ANNEXE DU PROTOCOLE DE 1978 RELATIF À
LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1973 POUR LA PRÉVENTION
DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES

(Annexe V révisée de MARPOL)

(Résolution MEPC.201(62))

ПОПРАВКИ 2011 ГОДА К ПРИЛОЖЕНИЮ К ПРОТОКОЛУ 1978 ГОДА
К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ
ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ 1973 ГОДА

(Пересмотренное Приложение V к Конвенции МАРПОЛ)

(Резолюция MEPC.201(62))

ENMIENDAS DE 2011 AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO
INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973

(Anexo V revisado del Convenio MARPOL)

(Resolución MEPC.201(62))

РЕЗОЛЮЦИЯ МЕРС.201(62)

Принята 15 июля 2011 года

ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ К ПРОТОКОЛУ 1978 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ 1973 ГОДА

(Пересмотренное Приложение 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,

ОТМЕЧАЯ статью 16 Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (далее именуемой «Конвенция 1973 года») и статью VI Протокола 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (далее именуемого «Протокол 1978 года»), которые совместно устанавливают процедуру внесения поправок в Протокол 1978 года и возлагают на соответствующий орган Организации функцию рассмотрения и одобрения поправок к Конвенции 1973 года, измененной Протоколом 1978 года (МАРПОЛ 73/78),

РАССМОТРЕВ проект поправок к Приложению V к МАРПОЛ 73/78,

1. ОДОБРЯЕТ в соответствии со статьей 16 2) d) Конвенции 1973 года поправки к Приложению V к МАРПОЛ 73/78, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;
2. ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии со статьей 16 2) f) iii) Конвенции 1973 года, что поправки считаются принятыми 1 июля 2012 года, если до этой даты Организации не будут сообщены возражения против поправок не менее одной трети Сторон или Сторон, общая валовая вместимость торговых судов которых составляет не менее 50 процентов валовой вместимости судов мирового торгового флота;
3. ПРЕДЛАГАЕТ Сторонам принять к сведению, что в соответствии со статьей 16 2) g) ii) Конвенции 1973 года вышеупомянутые поправки вступают в силу 1 января 2013 года после их принятия в соответствии с пунктом 2, выше;
4. ПРОСИТ Генерального секретаря, в соответствии со статьей 16 2) e) Конвенции 1973 года, направить всем Сторонам МАРПОЛ 73/78 заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении;
5. ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря направить членам Организации, которые не являются Сторонами МАРПОЛ 73/78, заверенные копии настоящей резолюции и приложения к ней.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПЕРЕСМОТРЕННОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ V К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ ПРАВИЛА ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ МУСОРОМ С СУДОВ

Правило 1 Определения

Для целей настоящего Приложения:

- 1 *Туши животных* означают тела любых животных, которые перевозятся на судне в качестве груза и которые умерли или подверглись эвтаназии во время рейса.
- 2 *Остатки груза* означают 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.
- 3 *Кулинарный жир* означает любой тип пищевого масла или животного жира, используемый или предназначенный для использования с целью подготовки или приготовления пищи, но не включает сами продукты питания, которые готовятся с использованием этих масел и жиров.
- 4 *Бытовые отходы* означают все виды отходов, не охваченные другими Приложениями, которые образуются в жилых помещениях судна. Бытовые отходы не включают бытовые сточные воды.
- 5 *В пути* означает, что судно следует в море по курсу или курсам, включая отклонение от кратчайшего прямого маршрута, которые, насколько это практически осуществимо для целей навигации, приведут к распределению любого сброса в пределах настолько большого района моря, насколько это разумно и практически осуществимо.
- 6 *Орудия лова* означают любое физическое устройство или его часть, или сочетание предметов, которые могут быть помещены на или в воду, или на морское дно с намеченной целью вылова или осуществления контроля для последующего вылова или добычи морских или пресноводных организмов.
- 7 *Стационарные или плавучие платформы* означают стационарные или плавучие сооружения, расположенные в море, которые заняты разведкой, разработкой или связанной с ними переработкой в море минеральных ресурсов морского дна.
- 8 *Пищевые отходы* означают любые испорченные или неиспорченные пищевые продукты, такие, как фрукты, овощи, молочные продукты, птица, мясные продукты и пищевые остатки, образующиеся на судне.
- 9 *Мусор* означает все виды пищевых, бытовых и эксплуатационных отходов, все виды пластмасс, остатки груза, золу из инсинераторов, кулинарный жир, орудия лова и туши животных, которые образуются в процессе нормальной эксплуатации судна и подлежат постоянному или периодическому удалению, за исключением веществ, определение или перечень которых приведены в других Приложениях к

настоящей Конвенции. Мусор не включает свежую рыбу и ее остатки, образующиеся в результате промысловых операций в ходе рейса или в результате деятельности, связанной с аквакультурой, к которой относится перевозка рыбы, включая моллюсков и ракообразных, для помещения на объект аквакультуры, а также перевозка добытой рыбы, включая моллюсков и ракообразных, с таких объектов на берег для переработки.

- 10 *Зола из инсинераторов* означает золу и шлак из судовых инсинераторов, используемых для сжигания мусора.
- 11 *Ближайший берег.* Выражение «от ближайшего берега» означает от исходной линии, от которой, согласно международному праву, отсчитываются территориальные воды соответствующей территории, за исключением того, что для целей настоящего Приложения выражение «от ближайшего берега» у северо-восточного побережья Австралии следует понимать как от линии, проведенной от точки на побережье Австралии
с координатами 11°00' юж. широты и 142°08' вост. долготы,
к точке 10°35' юж. широты и 141°55' вост. долготы,
затем к точке 10°00' юж. широты и 142°00' вост. долготы,
затем к точке 09°10' юж. широты и 143°52' вост. долготы,
затем к точке 09°00' юж. широты и 144°30' вост. долготы,
затем к точке 10°41' юж. широты и 145°00' вост. долготы,
затем к точке 13°00' юж. широты и 145°00' вост. долготы,
затем к точке 15°00' юж. широты и 146°00' вост. долготы,
затем к точке 17°30' юж. широты и 147°00' вост. долготы,
затем к точке 21°00' юж. широты и 152°55' вост. долготы,
затем к точке 24°30' юж. широты и 154°00' вост. долготы,
затем к точке на побережье Австралии
с координатами 24°42' юж. широты и 153°15' вост. долготы.
- 12 *Эксплуатационные отходы* означают все твердые отходы (включая шлам), не охваченные другими Приложениями, которые собираются на борту во время обычного технического обслуживания или эксплуатации судна или используются для размещения и обработки груза. Эксплуатационные отходы также включают моющие средства и присадки, содержащиеся в грузовом трюме и промывочной воде. Эксплуатационные отходы не включают бытовые сточные воды, льяльные воды или другие подобные сбросы, существенно важные для эксплуатации судна, принимая во внимание руководство, разработанное Организацией.
- 13 *Пластмасса* означает твердый материал, который содержит в качестве основного ингредиента один высокомолекулярный полимер или более и который образуется (формируется) во время либо производства полимера, либо изготовления с целью получения конечного продукта с помощью нагревания и/или давления. Пластмасса обладает свойствами материала от твердого и хрупкого до мягкого и эластичного. Для целей настоящего Приложения «все виды пластмасс» означают весь мусор, состоящий из пластмассы в любой форме или включающий ее, в том числе синтетические тросы, синтетические рыболовные сети, пластмассовые мешки для мусора и золу из инсинераторов, образующуюся в результате сжигания изделий из пластмассы.
- 14 *Особый район* означает морской район, где по признанным техническим причинам, относящимся к его океанографическим и экологическим условиям, и

специфике судоходства по нему необходимо принятие особых обязательных методов предотвращения загрязнения моря мусором.

Для целей настоящего Приложения особыми районами являются район Средиземного моря, район Балтийского моря, район Черного моря, район Красного моря, район Заливов, район Северного моря, район Антарктики и Большой Карибский район, определение которым дается ниже:

- .1 район Средиземного моря означает собственно Средиземное море с находящимися в нем заливами и морями, ограниченное со стороны Черного моря параллелью 41° северной широты, а на западе – меридианом $5^{\circ}36'$ западной долготы, пересекающим Гибралтарский пролив;
- .2 район Балтийского моря означает собственно Балтийское море с Ботническим и Финским заливами и с проходом в Балтийское море, ограниченное параллелью $57^{\circ}44,8'$ северной широты у мыса Скаген в проливе Скагеррак;
- .3 район Черного моря означает собственно Черное море, ограниченное со стороны Средиземного моря параллелью 41° северной широты;
- .4 район Красного моря означает собственно Красное море с Суэцким и Акабским заливами, ограниченное с юга прямой линией, проходящей между Рас-си-Ан ($12^{\circ}28,5'$ северной широты, $43^{\circ}19,6'$ восточной долготы) и Хусн-Мурад ($12^{\circ}40,4'$ северной широты, $43^{\circ}30,2'$ восточной долготы);
- .5 район Заливов означает морской район, расположенный к северо-западу от прямой линии, проходящей между Рас-эль-Хадд ($22^{\circ}30'$ северной широты, $59^{\circ}48'$ восточной долготы) и Рас-эль-Фасте ($25^{\circ}04'$ северной широты, $61^{\circ}25'$ восточной долготы);
- .6 район Северного моря означает собственно Северное море с находящимися в нем морями, ограниченное:
 - .1 со стороны Северного моря к югу – параллелью 62° северной широты, а на востоке – меридианом 4° западной долготы;
 - .2 проливом Скагеррак, южная граница которого определена параллелью $57^{\circ}44,8'$ северной широты к востоку от мыса Скаген; и
 - .3 Английским каналом и подходами к нему к востоку от меридиана 5° западной долготы и к северу от параллели $48^{\circ}30'$ северной широты;
- .7 район Антарктики означает морской район, расположенный к югу от параллели 60° южной широты;
- .8 Большой Карибский район означает собственно Мексиканский залив и Карибское море с находящимися в них заливами и морями, а также часть Атлантического океана в рамках границы, образованной параллелью 30° северной широты от Флориды в восточном направлении до меридиана $77^{\circ}30'$ западной долготы, оттуда прямой линией до пересечения параллели 20° северной широты и меридиана 59° западной долготы;

долготы, оттуда прямой линией до пересечения параллели 7°20' северной широты и меридиана 50° западной долготы, оттуда прямой линией, проведенной в юго-западном направлении до восточной границы Французской Гвианы.

Правило 2

Применение

Если специально не предусмотрено иное, положения настоящего Приложения применяются ко всем судам.

Правило 3

Общее запрещение сброса мусора в море

1 За исключением специально предусмотренного в правилах 4, 5, 6 и 7 настоящего Приложения, сброс в море любого мусора запрещается.

2 За исключением предусмотренного в правиле 7 настоящего Приложения, запрещается сброс в море всех видов пластмасс, включая синтетические тросы, синтетические рыболовные сети, пластмассовые мешки для мусора и золу из инсинераторов, образующуюся в результате сжигания изделий из пластмассы, но не ограничиваясь ими.

3 За исключением предусмотренного в правиле 7 настоящего Приложения, запрещается сброс в море кулинарного жира.

Правило 4

Сброс мусора за пределами особых районов

1 Сброс перечисленных ниже видов мусора в море за пределами особых районов разрешается только тогда, когда судно находится в пути, и настолько далеко от ближайшего берега, насколько это выполнимо, но в любом случае на расстоянии не менее:

- .1 3 морских миль от ближайшего берега – пищевых отходов, которые пропущены через измельчитель или мельничное устройство. Такие измельченные или размолотые пищевые отходы должны проходить через грохот с отверстиями размером не более 25 мм;
- .2 12 морских миль от ближайшего берега – пищевых отходов, которые не были переработаны в соответствии с подпунктом .1, выше;
- .3 12 морских миль от ближайшего берега – остатков груза, которые не могут быть удалены с помощью обычных методов выгрузки. Эти остатки груза не должны содержать никаких веществ, классифицированных как вредные для морской среды, принимая во внимание руководство, разработанное Организацией;
- .4 сброс туш животных должен производиться настолько далеко от ближайшего берега, насколько это возможно, принимая во внимание руководство, разработанное Организацией.

2 Моющие средства или присадки, содержащиеся в воде для мойки грузовых трюмов, палуб и внешних поверхностей, могут сбрасываться в море, но эти вещества не должны причинять вред морской среде, принимая во внимание руководство, разработанное Организацией.

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

Правило 5

Особые требования к сбросу мусора со стационарных или плавучих платформ

1 С учетом исключений, предусмотренных положениями пункта 2 настоящего правила, запрещается сброс в море любого мусора со стационарных или плавучих платформ, а также со всех других судов, ошвартованных у таких платформ или находящихся в пределах 500 м от них.

2 Пищевые отходы могут сбрасываться в море со стационарных или плавучих платформ, расположенных на расстоянии более 12 морских миль от ближайшего берега, и со всех других судов, ошвартованных у таких платформ или находящихся в пределах 500 м от них, но только тогда, когда отходы пропущены через измельчитель или мельничное устройство. Такие измельченные или размолотые пищевые отходы должны проходить через грохот с отверстиями размером не более 25 мм.

Правило 6

Сброс мусора в пределах особых районов

1 Сброс перечисленных ниже видов мусора в море в пределах особых районов разрешается только тогда, когда судно находится в пути, и следующим образом:

- .1 Сброс в море пищевых отходов должен производиться настолько далеко от ближайшего берега, насколько это выполнимо, но не ближе 12 морских миль от ближайшего берега или ближайшего шельфового ледника. Пищевые отходы должны быть измельчены или размолоты и должны проходить через грохот с отверстиями размером не более 25 мм. Пищевые отходы не должны быть загрязнены любым другим видом мусора. Сброс интродуцированных продуктов из птицы, включая домашнюю птицу и ее части, не разрешается в районе Антарктики, если они не обработаны для приведения их в стерильное состояние.
- .2 Сброс остатков груза, которые не могут быть удалены с помощью обычных методов выгрузки, при соблюдении следующих условий:
 - .1 остатки груза, моющие средства или присадки, содержащиеся в трюмной промывочной воде, не должны включать никаких веществ, классифицированных как вредные для морской среды, принимая во внимание руководство, разработанное Организацией;
 - .2 как порт отхода, так и следующий порт захода находятся в пределах особого района, и судно не совершает перехода за пределами особого района между этими портами;
 - .3 в этих портах не имеется отвечающих требованиям приемных сооружений, принимая во внимание руководство, разработанное Организацией; и
 - .4 если условия, указанные в подпунктах 2.1, 2.2 и 2.3 настоящего пункта, соблюдены, сброс промывочной воды, содержащей остатки, из грузового трюма должен производиться настолько

далеко от ближайшего берега или ближайшего шельфового ледника, насколько это выполнимо, и не ближе 12 морских миль от ближайшего берега или ближайшего шельфового ледника.

2 Моющие средства и присадки, содержащиеся в воде для мойки палуб и внешних поверхностей, могут сбрасываться в море, но только в тех случаях, если эти вещества не причиняют вред морской среде, принимая во внимание руководство, разработанное Организацией.

3 К району Антарктики применяются следующие нормы (в дополнение к нормам, указанным в пункте 1 настоящего правила):

- .1 Каждая Сторона, из портов которой суда уходят в рейс в район Антарктики или в порты которой суда прибывают из района Антарктики, обязуется обеспечить, чтобы, как только это будет практически возможно, были предусмотрены достаточные сооружения для приема всего мусора со всех судов, не вызывающие чрезмерного простоя и соответствующие потребностям пользующихся ими судов.
- .2 Каждая Сторона обеспечивает, чтобы все суда, имеющие право плавать под ее флагом, перед входом в район Антарктики имели на борту достаточные емкости для хранения всего мусора при плавании в этом районе и имели договоренности о сбросе такого мусора в приемное сооружение после выхода из этого района.

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

Правило 7

Исключения

1 Правила 3, 4, 5 и 6 настоящего Приложения не применяются:

- .1 к сбросу мусора с судна в целях обеспечения безопасности судна и находящихся на его борту людей или спасения человеческой жизни на море; или
- .2 к аварийной потере мусора в результате повреждения судна или его оборудования, при условии что до и после случившегося повреждения были приняты все разумные предупредительные меры для предотвращения или сведения к минимуму такой аварийной потери; или
- .3 к аварийной потере с судна орудий лова, при условии что были приняты все разумные предупредительные меры для предотвращения такой потери; или
- .4 к сбросу с судна орудий лова для защиты морской среды или для безопасности этого судна или его экипажа.

2 Исключения, когда судно находится в пути:

- .1 Требования правил 4 и 6, касающиеся случаев, когда судно находится в пути, не применяются к сбросу пищевых отходов, если очевидно, что

хранение на борту этих пищевых отходов создает неизбежный риск для здоровья находящихся на борту людей.

Правило 8

Приемные сооружения

1 Каждая Сторона обязуется предусмотреть в портах и на терминалах сооружения, достаточные для приема мусора в соответствии с потребностями пользующихся ими судов, не приводя к чрезмерному простоям этих судов.

2 Приемные сооружения в пределах особых районов

.1 Каждая Сторона, береговая линия которой прилегает к особому району, обязуется обеспечить, чтобы как можно скорее во всех портах и на терминалах, находящихся в пределах особого района, были предусмотрены достаточные приемные сооружения, учитывая особые потребности судов, эксплуатирующихся в этих районах.

.2 Каждая заинтересованная Сторона уведомляет Организацию о мерах, принятых во исполнение подпункта 3.1 настоящего правила. После получения достаточного числа уведомлений Организация устанавливает дату, начиная с которой требования правила 6 вступают в силу в отношении данного района. Организация уведомляет все Стороны о такой дате не менее чем за двенадцать месяцев до ее наступления. До такой даты суда, плавающие в особом районе, должны соблюдать требования правила 4 настоящего Приложения, касающиеся сбросов за пределами особых районов.

3 Каждая Сторона уведомляет Организацию для извещения имеющих отношение к этому Договаривающихся сторон о всех случаях предполагаемого несоответствия предусмотренных настоящим правилом сооружений установленным требованиям.

Правило 9

Контроль государства порта за выполнением эксплуатационных требований

1 Судно, находясь в порту или у прибрежного терминала другой Стороны, подлежит инспектированию должностными лицами, надлежащим образом уполномоченными этой Стороной, которое касается выполнения эксплуатационных требований согласно настоящему Приложению, если имеются явные основания полагать, что капитан или экипаж не знают важнейших судовых процедур, относящихся к предотвращению загрязнения мусором.

2 При обстоятельствах, приведенных в пункте 1 настоящего правила, Сторона принимает меры, обеспечивающие, чтобы судно не отошло до тех пор, пока положение дел не будет исправлено в соответствии с требованиями настоящего Приложения.

3 К настоящему правилу применяется предписанный в статье 5 настоящей Конвенции порядок проведения контроля государством порта.

4 Ничто в настоящем правиле не должно истолковываться как ограничивающее права и обязанности Стороны, осуществляющей контроль за выполнением эксплуатационных требований, специально предусмотренные в настоящей Конвенции.

Правило 10

Плакаты, планы управления ликвидацией мусора и регистрация операций с мусором

- 1 .1 На каждом судне общей длиной 12 м или более, а также на стационарных и плавучих платформах вывешиваются плакаты, которые уведомляют экипаж и пассажиров о применимых требованиях по сбросу мусора, содержащихся в правилах 3, 4, 5 и 6 настоящего Приложения.
 - .2 Плакаты составляются на рабочем языке судового экипажа и, в отношении судов, совершающих рейсы в порты или к прибрежным терминалам, находящимся под юрисдикцией других Сторон Конвенции, также на английском, испанском или французском языках.
- 2 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 имеется план управления ликвидацией мусора, выполняемый экипажем. Этот план предусматривает письменно оформленные процедуры сведения к минимуму, сбора, хранения, обработки и удаления мусора, включая использование имеющегося на судне оборудования. В нем также указывает(ют)ся лицо(а), ответственное(ые) за выполнение плана. Такой план соответствует руководству, разработанному Организацией, и составляется на рабочем языке экипажа.
- 3 Каждое судно валовой вместимостью 400 и более и каждое судно, на котором допускается перевозка 15 человек или более, которые совершают рейсы в порты или к прибрежным терминалам, находящимся под юрисдикцией других Сторон Конвенции, и каждая стационарная или плавучая платформа снабжаются Журналом операций с мусором. Журнал операций с мусором может быть частью официального судового журнала или отдельным журналом по форме, установленной дополнением к настоящему Приложению:
- .1 каждая выполненная операция по сбросу в море или приемные сооружения или сжиганию быстро регистрируется в Журнале операций с мусором и подписывается в день сброса или сжигания ответственным лицом командного состава. Каждая заполненная страница Журнала операций с мусором подписывается капитаном судна. Записи в Журнале операций с мусором производятся по меньшей мере на английском, испанском или французском языках. В случае спора или разночтения предпочтение отдается записям на официальном языке государства, под флагом которого судно имеет право плавать;
 - .2 запись о каждом сбросе или сжигании включает дату и время, местонахождение судна, категорию и приблизительное количество сброшенного или сожженного мусора;
 - .3 Журнал операций с мусором хранится на борту судна или на стационарной или плавучей платформе в таком месте, которое легкодоступно для проверки в разумное время. Этот документ сохраняется в течение по меньшей мере двух лет после внесения в него последней записи;
 - .4 в случае сброса или аварийной потери, упомянутых в правиле 7 настоящего Приложения, в Журнале операций с мусором или, в случае судов валовой вместимостью менее 400, в судовом журнале производится запись о местонахождении, обстоятельствах и причинах сброса или потери, а также регистрируются подробные сведения о

сброшенных или потерянных предметах и принимаются разумные предупредительные меры для предотвращения или сведения к минимуму такого сброса или аварийной потери.

4 Администрация может освободить от выполнения требований относительно Журнала операций с мусором:

- .1 любое судно, выполняющее рейсы продолжительностью 1 (один) час или менее, на котором допускается перевозка 15 человек или более; или
- .2 стационарные или плавучие платформы.

5 Компетентные власти правительства Стороны Конвенции могут проверить Журнал операций с мусором или судовой журнал на борту любого судна, находящегося в ее портах или у прибрежных терминалах, к которому применяется настоящее правило, и снять копию с любой записи в этих журналах, а также потребовать, чтобы капитан судна заверил, что эта копия является подлинной копией такой записи. Любая такая копия, заверенная капитаном судна как подлинная копия записи в Журнале операций с мусором или судовом журнале, допускается в любом судебном процессе в качестве доказательства фактов, изложенных в записи. Проверка Журнала операций с мусором или судового журнала и снятие заверенной копии компетентными властями в соответствии с настоящим пунктом осуществляются как можно быстрее, чтобы не вызвать чрезмерной задержки судна.

6 Аварийная потеря или сброс орудий лова, предусмотренные в правилах 7.1.3 и 7.1.4, которые представляют значительную угрозу для морской среды или судоходства, сообщаются государству, под флагом которого судно имеет право плавать, и, если потеря или сброс произошли в водах, находящихся под юрисдикцией прибрежного государства, также этому прибрежному государству.

ДОПОЛНЕНИЕ
ФОРМА ЖУРНАЛА ОПЕРАЦИЙ С МУСОРОМ

Название судна: _____

Регистровый номер или позывной сигнал: _____

Номер ИМО: _____

Период: _____ с: _____ по: _____

1 Введение

В соответствии с правилом 10 Приложения V к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года (Конвенция МАРПОЛ), должна регистрироваться каждая выполненная операция по сбросу или сжиганию. Это включает сбросы в море, в приемные сооружения или на другие суда, а также аварийную потерю мусора.

2 Мусор и управление ликвидацией мусора

Мусор означает все виды пищевых, бытовых и эксплуатационных отходов, все виды пластмасс, остатки груза, золу из инсинераторов, кулинарный жир, орудия лова и туши животных, которые образуются в процессе нормальной эксплуатации судна и подлежат постоянному или периодическому удалению, за исключением веществ, определение или перечень которых приведены в других Приложениях к настоящей Конвенции. Мусор не включает свежую рыбу и ее остатки, образующиеся в результате промысловых операций в ходе рейса или в результате деятельности, связанной с аквакультурой, к которой относится перевозка рыбы, включая моллюсков и ракообразных, для помещения на объект аквакультуры, а также перевозка добытой рыбы, включая моллюсков и ракообразных, с таких объектов на берег для переработки.

Соответствующая информация также содержится в Руководстве по осуществлению Приложения V к Конвенции МАРПОЛ.

3 Описание мусора

Для целей Журнала операций с мусором (или судового журнала) мусор подразделяется на следующие категории:

- A Пластмассы
- B Пищевые отходы
- C Бытовые отходы
- D Кулинарный жир
- E Зола из инсинераторов
- F Эксплуатационные отходы
- G Остатки груза

Н Туши животных

l Орудия лова

4 Записи в Журнале операций с мусором

4.1 Записи в Журнале операций с мусором производятся в каждом из следующих случаев:

4.1.1 Когда мусор сбрасывается в приемное сооружение на берегу или на другие суда:

- .1 Дата и время сброса
- .2 Порт или сооружение либо название судна
- .3 Категории сброшенного мусора
- .4 Приблизительное количество сброшенного мусора каждой категории в кубических метрах
- .5 Подпись лица командного состава, ответственного за операцию.

4.1.2 Когда мусор сжигается:

- .1 Дата и время начала и прекращения сжигания
- .2 Местонахождение судна (широта и долгота) в начале и при прекращении сжигания
- .3 Категории сожженного мусора
- .4 Приблизительное количество сожженного мусора в кубических метрах
- .5 Подпись лица командного состава, ответственного за операцию.

4.1.3 Когда мусор сбрасывается в море в соответствии с правилами 4, 5 или 6 Приложения V к Конвенции МАРПОЛ:

- .1 Дата и время сброса
- .2 Местонахождение судна (широта и долгота). Примечание: в отношении сброса остатков груза включить сведения о местах начала и окончания сброса
- .3 Категория сброшенного мусора
- .4 Приблизительное количество сброшенного мусора каждой категории в кубических метрах
- .5 Подпись лица командного состава, ответственного за операцию.

4.1.4 Аварийные или другие исключительные сбросы или потери мусора в море, в том числе в соответствии с правилом 7 Приложения V к Конвенции МАРПОЛ:

- .1 Дата и время происшествия
- .2 Порт или местонахождение судна во время происшествия (широта, долгота и глубина воды, если известна)
- .3 Категории сброшенного или потерянного мусора
- .4 Приблизительное количество каждой категории мусора в кубических метрах
- .5 Причина сброса или потери и общие замечания

4.2 Количество мусора

Количество мусора на борту судна следует исчислять в кубических метрах, по возможности отдельно по категориям. Журнал операций с мусором содержит много ссылок на приблизительное количество мусора. Признается, что точность исчисления количества мусора зависит от толкования. Приблизительные оценки объема будут отличаться до и после обработки. Некоторые виды обработки, например постоянная переработка пищевых отходов, не позволяют оценить объем мусора. При внесении в журнал и толковании записей следует учитывать такие факторы.

РЕЕСТР ОПЕРАЦИЙ С МУСОРОМ

Название судна: _____

Регистровый номер или позывной сигнал: _____

Номер ИМО: _____

Категории мусора:

- A. Пластмассы
- B. Пищевые отходы
- C. Бытовые отходы (например, изделия из бумаги, ветошь, стекло, металл, бутылки, черепки и т.д.)
- D. Кулинарный жир
- E. Зола из инсинераторов
- F. Эксплуатационные отходы
- G. Остатки груза
- H. Туши животных
- I. Орудия лова

НИЖЕ УКАЗАНО НОВОЕ ОФОРМЛЕНИЕ ТАБЛИЦЫ:

Дата/ время	Местонахождение судна/ замечания (например, аварийная потеря)	Категория	Приблизительное количество сброшенного или сожженного мусора	В море	В приемное сооружение	Сжигание	Подтверждение/подпись

Подпись капитана: _____ Дата: _____

نسخة صادقة مصدقة من نصّ التعديلات على مرفق بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 (المرفق V المتّح لاتفاقية ماربول) التي اعتمدها لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية في دورتها الثانية والستين ، في 15 تموز/يوليو 2011 ، بموجب المادة 16 من اتفاقية عام 1973 والمادة VI من بروتوكول عام 1978 ، ويرد هذا النصّ في مرفق القرار MEPC.201(62) ، وقد أودع النصّ الأصلي لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية .

此件系国际海事组织海上环境保护委员会于公元二零一一年七月十五日在其第六十二届会议上按照《1973 年公约》第16 条和《1978年议定书》第 VI 条通过并载于第MEPC.201(62)号决议附件中的《<1973 年国际防止船舶造成污染公约>1978年议定书》附则的修正案文本（经修订的《防污公约》附则 V）的核证无误副本，其原件由国际海事组织秘书长保存。

CERTIFIED TRUE COPY of the amendments to the Annex of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (Revised MARPOL Annex V), adopted by the Marine Environment Protection Committee of the International Maritime Organization at its sixty-second session on 15 July 2011, in conformity with article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 and article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, attached at annex to resolution MEPC. 201(62), the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME des amendements à l'Annexe du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Annexe V révisée de MARPOL) adoptés par le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale le 15 juillet 2011 à sa soixante-deuxième session conformément à l'article 16 de la Convention de 1973 et à l'article VI du Protocole de 1978, dont le texte figure en annexe à la résolution MEPC.201(62) et dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale,

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ текста поправок к Приложению к Протоколу 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (Пересмотренное Приложение V к Конвенции МАРПОЛ), одобренных на шестьдесят второй сессии Комитета по защите морской среды Международной морской организации 15 июля 2011 года в соответствии со статьей 16 Конвенции 1973 года и статьей VI Протокола 1978 года и изложенных в приложении к резолюции MEPC.201(62), подлинник которого сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA de las enmiendas al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, (Anexo V revisado del Convenio MARPOL) adoptadas el 15 de julio de 2011 por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional en su 62º periodo de sesiones, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, y en el artículo VI del Protocolo de 1978, y que figuran en el anexo de la resolución MEPC.201(62), cuyo texto original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

عن الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية :

国际海事组织秘书长代表：

For the Secretary-General of the International Maritime Organization:

Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale :

За Генерального секретаря Международной морской организации:

Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:

ندن ، في

伦敦 ،
London,
Londres, le
Лондон
Londres,

11/12/2012

J/10435(A,C,E,F,R,S)

تعديلات على 2012 مرفق بروتوكول عام 1978
المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973

(الترتيبات الإقليمية لمرافق الاستقبال المينائية بمقتضى
المرفقات I و II و IV و V لاتفاقية ماربول)

(القرار MEPC.216(63))

《〈1973年国际防止船舶造成污染公约〉1978年议定书》！
附则修正案

(《防污公约》附则I、II、IV和V中港口
接收设施的区域性安排) 附则的2012年修正案

(第MEPC.216(63)号决议)

2012 AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO
THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF
POLLUTION FROM SHIPS, 1973

(Regional arrangements for port reception facilities under
MARPOL Annexes I, II, IV and V)

(Resolution MEPC.216(63))

AMENDEMENTS DE 2012 À L'ANNEXE DU PROTOCOLE DE 1978 RELATIF À
LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1973 POUR LA PRÉVENTION
DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES

Arrangements régionaux sur les installations de réception portuaires
en vertu des Annexes I, II, IV et V de MARPOL)

(Résolution MEPC.216(63))

ПОПРАВКИ 2012 ГОДА К ПРИЛОЖЕНИЮ К ПРОТОКОЛУ 1978 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ
КОНВЕНЦИИ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ 1973 ГОДА

(Региональные договоренности относительно портовых приемных сооружений
согласно Приложениям I, II, IV и V к Конвенции МАРПОЛ)

(Резолюция MEPC.216(63))

ENMIENDAS DE 2012 AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO
AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN
POR LOS BUQUES, 1973

(Acuerdos regionales relativos a las instalaciones portuarias de recepción en virtud de
los Anexos I, II, IV y V del Convenio MARPOL)

(Resolución MEPC.216(63))

**РЕЗОЛЮЦИЯ МЕРС.216(63)
Принята 2 марта 2012 года**

**ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ К ПРОТОКОЛУ 1978 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ
КОНВЕНЦИИ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ 1973 ГОДА**

**(Региональные договоренности относительно портовых приемных сооружений
согласно Приложениям I, II, IV и 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, возложенных на него международными конвенциями по предотвращению загрязнения моря и борьбе с ним,

ОТМЕЧАЯ статью 16 Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (далее именуемой «Конвенция 1973 года») и статью VI Протокола 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (далее именуемого «Протокол 1978 года»), которые совместно устанавливают процедуру внесения поправок в Протокол 1978 года и возлагают на соответствующий орган Организации функцию рассмотрения и одобрения поправок к Конвенции 1973 года, измененной Протоколом 1978 года (МАРПОЛ 73/78),

РАССМОТРЕВ проект поправок к Приложениям I, II, IV и V к МАРПОЛ 73/78,

1. ОДОБРЯЕТ в соответствии со статьей 16 2) d) Конвенции 1973 года поправки к Приложениям I, II, IV и V к МАРПОЛ 73/78, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;
2. ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии со статьей 16 2) f) iii) Конвенции 1973 года, что поправки считаются принятыми 1 февраля 2013 года, если до этой даты Организации не будут сообщены возражения против поправок не менее одной трети Сторон или Сторон, общая валовая вместимость торговых судов которых составляет не менее 50 процентов валовой вместимости судов мирового торгового флота;
3. ПРЕДЛАГАЕТ Сторонам принять к сведению, что в соответствии со статьей 16 2) g) ii) Конвенции 1973 года вышеупомянутые поправки вступают в силу 1 августа 2013 года после их принятия в соответствии с пунктом 2, выше;
4. ПРОСИТ Генерального секретаря, в соответствии со статьей 16 2) e) Конвенции 1973 года, направить всем Сторонам МАРПОЛ 73/78 заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении;
5. ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря направить членам Организации, которые не являются Сторонами МАРПОЛ 73/78, копии настоящей резолюции и приложения к ней.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЯМ I, II, IV И V К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ

1 К правилу 38 Приложения I добавляются новые пункты 3bis и 4bis:

3bis Малые островные развивающиеся государства могут удовлетворять требования пунктов 1–3 настоящего правила посредством региональных договоренностей, когда, вследствие особых обстоятельств этих государств, такие договоренности являются единственным практическим средством удовлетворения этих требований. Стороны, участвующие в региональной договоренности, разрабатывают Региональный план приемных сооружений, принимая во внимание руководство, разработанное Организацией.

Правительство каждой Стороны, участвующей в договоренности, проводит консультации с Организацией для рассылки Сторонам настоящей Конвенции следующего:

- .1 данных о том, как в Региональном плане приемных сооружений учитывается Руководство;
- .2 сведений об установленных региональных центрах для приема судовых отходов; и
- .3 сведений о портах, в которых имеются лишь ограниченные сооружения.

4bis Малые островные развивающиеся государства могут удовлетворять требования пункта 4 настоящего правила посредством региональных договоренностей, когда, вследствие особых обстоятельств этих государств, такие договоренности являются единственным практическим средством удовлетворения этих требований. Стороны, участвующие в региональной договоренности, разрабатывают Региональный план приемных сооружений, принимая во внимание руководство, разработанное Организацией.

Правительство каждой Стороны, участвующей в договоренности, проводит консультации с Организацией для рассылки Сторонам настоящей Конвенции следующего:

- .1 данных о том, как в Региональном плане приемных сооружений учитывается Руководство;
- .2 сведений об установленных региональных центрах для приема судовых отходов; и
- .3 сведений о портах, в которых имеются лишь ограниченные сооружения.

2 К правилу 18 Приложения II добавляются новые пункты 2bis и 2ter:

2bis Малые островные развивающиеся государства могут удовлетворять требования пунктов 1, 2 и 4 настоящего правила посредством региональных договоренностей, когда, вследствие особых обстоятельств этих государств, такие договоренности являются единственным практическим средством удовлетворения этих требований. Стороны, участвующие в региональной договоренности,

разрабатывают Региональный план приемных сооружений, принимая во внимание руководство, разработанное Организацией.

Правительство каждой Стороны, участвующей в договоренности, проводит консультации с Организацией для рассылки Сторонам настоящей Конвенции следующего:

- .1 данных о том, как в Региональном плане приемных сооружений учитывается Руководство;
- .2 сведений об установленных региональных центрах для приема судовых отходов; и
- .3 сведений о портах, в которых имеются лишь ограниченные сооружения.

2ter Если правило 13 настоящего Приложения требует предварительной мойки и Региональный план приемных сооружений применяется к порту выгрузки, предварительная мойка и последующий сброс в приемное сооружение осуществляются, как предписано в правиле 13 настоящего Приложения, или в Региональный центр для приема судовых отходов, указанный в применимом Региональном плане приемных сооружений.

3 К правилу 12 Приложения IV добавляется новый пункт 1bis:

1bis Малые островные развивающиеся государства могут удовлетворять требования пункта 1 настоящего правила посредством региональных договоренностей, когда, вследствие особых обстоятельств этих государств, такие договоренности являются единственным практическим средством удовлетворения этих требований. Стороны, участвующие в региональной договоренности, разрабатывают Региональный план приемных сооружений, принимая во внимание руководство, разработанное Организацией. Правительство каждой Стороны, участвующей в договоренности, проводит консультации с Организацией для рассылки Сторонам настоящей Конвенции следующего:

- .1 данных о том, как в Региональном плане приемных сооружений учитывается Руководство;
- .2 сведений об установленных региональных центрах для приема судовых отходов; и
- .3 сведений о портах, в которых имеются лишь ограниченные сооружения.

4 К правилу 8 Приложения V добавляется новый пункт 2bis:

2bis Малые островные развивающиеся государства могут удовлетворять требования пунктов 1 и 2.1 настоящего правила посредством региональных договоренностей, когда, вследствие особых обстоятельств этих государств, такие договоренности являются единственным практическим средством удовлетворения этих требований. Стороны, участвующие в региональной договоренности, разрабатывают Региональный план приемных сооружений, принимая во внимание руководство, разработанное Организацией. Правительство каждой Стороны, участвующей в договоренности, проводит консультации с Организацией для рассылки Сторонам настоящей Конвенции следующего:

- .1 данных о том, как в Региональном плане приемных сооружений учитывается Руководство;
- .2 сведений об установленных региональных центрах для приема судовых отходов; и
- .3 сведений о портах, в которых имеются лишь ограниченные сооружения.

نسخة صادقة مصدقة من نصّ التعديلات على مرفق بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 (الترتيبات الإقليمية لمرافق الاستقبال المينائية المشمولة بالمرفقات I و II و IV و V لاتفاقية ماربول) ، التي اعتمدها لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية في دورتها الثانية والستين ، في 2 آذار/مارس 2012 ، بموجب المادة 16 من اتفاقية عام 1973 والمادة VI من بروتوكول عام 1978 ، ويرد هذا النصّ في مرفق القرار MEPC.216(63) ، وقد أودع النصّ الأصلي لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية .

此件系国际海事组织海上环境保护委员会于公元二零一二年三月二日在其第六十三届会议上通过并载于第MEPC.216(63)号决议附件中的《<1973年国际防止船舶造成污染公约>1978年议定书》附则的修正案文本（《防污公约》附则I、II、IV和V中港口接收设施的区域性安排）的核证无误副本，其原件由国际海事组织秘书长保存。

CERTIFIED TRUE COPY of the amendments to the Annex of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (Regional arrangements for port reception facilities under MARPOL Annexes I, II, IV and V), adopted by the Marine Environment Protection Committee of the International Maritime Organization on 2 March 2012 at its sixty-third session, in accordance with article 16 of the 1973 Convention and article VI of the 1978 Protocol relating thereto, and attached at annex to resolution MEPC 216(63), the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME des amendements à l'Annexe du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Arrangements régionaux sur les installations de reception portuaires en vertu des Annexes I, II, IV et V de MARPOL) adoptés par le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale le 2 mars 2012 à sa soixante-troisième session, dont le texte figure en annexe à la résolution MEPC.216(63) et dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ текста поправок к Приложению к Протоколу 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (Региональные договоренности относительно портовых приемных сооружений согласно Приложениям I, II, IV и V к Конвенции МАРПОЛ), одобренных на шестьдесят третьей сессии Комитета по защите морской среды Международной морской организации 2 Марта 2012 года и изложенных в приложении к резолюции MEPC.216(63), подлинник которого сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA de las enmiendas al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Acuerdos regionales relativos a las instalaciones portuarias de recepción en virtud de los Anexos I, II, IV and V del Convenio MARPOL) adoptadas el 2 de marzo de 2012 por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional en su 63º período de sesiones, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 del Convenio de 1973 y en el artículo VI del Protocolo de 1978, y que figuran en el anexo de la resolución MEPC.216(63), cuyo texto original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

عن الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية :

国际海事组织秘书长代表:

For the Secretary-General of the International Maritime Organization:
Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale:
За Генерального секретаря Международной морской организации:
Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:

伦敦，
London,
Londres, le
Лондон,
Londres,

لندن ، في

12/XII/2012

ПРИЛОЖЕНИЕ 21

РЕЗОЛЮЦИЯ МЕРС.235(65)

Принята 17 мая 2013 года

**ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ К ПРОТОКОЛУ 1978 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ
КОНВЕНЦИИ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ 1973 ГОДА**

**(Поправки к форме А и форме В добавлений к Свидетельству IOPP согласно
Приложению I 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, возложенных на него международными конвенциями по предотвращению загрязнения моря и борьбе с ним,

ОТМЕЧАЯ статью 16 Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (далее именуемой «Конвенция 1973 года») и статью VI Протокола 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (далее именуемого «Протокол 1978 года»), которые совместно устанавливают процедуру внесения поправок в Протокол 1978 года и возлагают на соответствующий орган Организации функцию рассмотрения и одобрения поправок к Конвенции 1973 года, измененной Протоколом 1978 года (Конвенция МАРПОЛ),

РАССМОТРЕВ проект поправок к форме А и форме В добавлений к Свидетельству IOPP согласно Приложению I к Конвенции МАРПОЛ,

1. ОДОБРЯЕТ в соответствии со статьей 16 2) d) Конвенции 1973 года поправки к форме А и форме В добавлений к Свидетельству IOPP согласно Приложению I к Конвенции МАРПОЛ, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;
2. ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии со статьей 16 2) f) iii) Конвенции 1973 года, что поправки считаются принятыми 1 апреля 2014 года, если до этой даты Организации не будет сообщено о возражениях против поправок не менее одной трети Сторон или Сторон, общая валовая вместимость торговых судов которых составляет не менее 50 процентов валовой вместимости судов мирового торгового флота;
3. ПРЕДЛАГАЕТ Сторонам принять к сведению, что в соответствии со статьей 16 2) g) ii) Конвенции 1973 года указанные поправки вступают в силу 1 октября 2014 года после их принятия в соответствии с пунктом 2 выше;
4. ПРОСИТ Генерального секретаря в соответствии со статьей 16 2) e) Конвенции 1973 года направить всем Сторонам Конвенции МАРПОЛ заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении;
5. ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря направить копии настоящей резолюции и приложения к ней членам Организации, которые не являются Сторонами Конвенции МАРПОЛ.

* * *

ПРИЛОЖЕНИЕ

**ПОПРАВКИ К ФОРМЕ А И ФОРМЕ В ДОБАВЛЕНИЙ К СВИДЕТЕЛЬСТВУ IOPP
СОГЛАСНО ПРИЛОЖЕНИЮ I К КОНВЕНЦИИ MARPOL**

1 Поправки к добавлению к Свидетельству IOPP (форма А)

Существующий пункт 3.2.1 заменяется следующим:

«3.2.1 Инсинератор для нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков)».

2 Поправки к добавлению к Свидетельству IOPP (форма В)

Существующий пункт 3.2.1 заменяется следующим:

«3.2.1 Инсинератор для нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков)».

ПРИЛОЖЕНИЕ 24

РЕЗОЛЮЦИЯ МЕРС.238(65)

Принята 17 мая 2013 года

**ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ К ПРОТОКОЛУ 1978 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ
КОНВЕНЦИИ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ 1973 ГОДА**

**(Поправки к Приложениям I и II к Конвенции МАРПОЛ с целью придания
Кодексу ПО обязательной силы)**

КОМИТЕТ ПО ЗАЩИТЕ МОРСКОЙ СРЕДЫ,

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

ОТМЕЧАЯ статью 16 Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (далее именуемой «Конвенция 1973 года») и статью VI Протокола 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (далее именуемого «Протокол 1978 года»), которые совместно устанавливают процедуру внесения поправок в Протокол 1978 года и возлагают на соответствующий орган Организации функцию рассмотрения и одобрения поправок к Конвенции 1973 года, измененной Протоколом 1978 года (Конвенция МАРПОЛ),

РАССМОТРЕВ проект поправок к Приложениям I и II к Конвенции МАРПОЛ с целью придания Кодексу ПО обязательной силы,

1. **ОДОБРЯЕТ** в соответствии со статьей 16 2) d) Конвенции 1973 года поправки к Приложениям I и II к Конвенции МАРПОЛ, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;
2. **ПОСТАНОВЛЯЕТ** в соответствии со статьей 16 2) f) iii) Конвенции 1973 года, что поправки считаются принятыми 1 июля 2014 года, если до этой даты Организации не будет сообщено о возражениях против поправок не менее одной трети Сторон или Сторон, общая валовая вместимость торговых судов которых составляет не менее 50 процентов валовой вместимости судов мирового торгового флота;
3. **ПРЕДЛАГАЕТ** Сторонам принять к сведению, что в соответствии со статьей 16 2) g) ii) Конвенции 1973 года указанные поправки вступают в силу 1 января 2015 года после их принятия в соответствии с пунктом 2, выше;
4. **ПРОСИТ** Генерального секретаря в соответствии со статьей 16 2) e) Конвенции 1973 года направить всем Сторонам Конвенции МАРПОЛ заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении;
5. **ПРОСИТ ДАЛЕЕ** Генерального секретаря направить копии настоящей резолюции и приложения к ней членам Организации, которые не являются Сторонами Конвенции МАРПОЛ.

* * *

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЯМ I И II К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ

Поправки к Приложению I к Конвенции МАРПОЛ

Правило 6

Существующий текст последнего предложения пункта 3.1 заменяется следующим:

«Такие организации, включая классификационные общества, уполномочиваются Администрацией в соответствии с положениями настоящей Конвенции и Кодекса о признанных организациях (Кодекс ПО), который состоит из части 1 и части 2 (положения которых носят обязательный характер) и части 3 (положения которой носят рекомендательный характер), принятого Организацией резолюцией МЕРС.237(65), с поправками, которые могут быть внесены Организацией, при условии что:

- .1 поправки к части 1 и части 2 Кодекса ПО одобряются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи 16 настоящей Конвенции, касающимися процедур внесения поправок, применимых к настоящему Приложению;
- .2 поправки к части 3 Кодекса ПО одобряются Комитетом по защите морской среды в соответствии с его Правилами процедуры; и
- .3 любые поправки, относящиеся к .1 и .2, одобренные Комитетом по безопасности на море и Комитетом по защите морской среды, являются идентичными и вступают в силу или начинают действовать одновременно в установленном порядке».

Поправки к Приложению II к Конвенции МАРПОЛ

Правило 8

Существующий текст пункта 2.2 заменяется следующим:

«Такие организации, включая классификационные общества, уполномочиваются Администрацией в соответствии с положениями настоящей Конвенции и Кодекса о признанных организациях (Кодекс ПО), который состоит из части 1 и части 2 (положения которых носят обязательный характер) и части 3 (положения которой носят рекомендательный характер), принятого Организацией резолюцией МЕРС.237(65), с поправками, которые могут быть внесены Организацией, при условии что:

- .1 поправки к части 1 и части 2 Кодекса ПО одобряются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи 16 настоящей Конвенции, касающимися процедур внесения поправок, применимых к настоящему Приложению;
- .2 поправки к части 3 Кодекса ПО одобряются Комитетом по защите морской среды в соответствии с его Правилами процедуры; и
- .3 любые поправки, относящиеся к .1 and .2, одобренные Комитетом по безопасности на море и Комитетом по защите морской среды, являются

идентичными и вступают в силу или начинают действовать одновременно в установленном порядке».

ПРИЛОЖЕНИЕ 7

**РЕЗОЛЮЦИЯ MEPC.246(66)
Принята 4 апреля 2014 года**

**ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ К ПРОТОКОЛУ 1978 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ
КОНВЕНЦИИ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ 1973 ГОДА**

**(Поправки к приложениям I, II, III, IV и V к Конвенции МАРПОЛ для придания
Кодексу ОДИ обязательной силы)**

КОМИТЕТ ПО ЗАЩИТЕ МОРСКОЙ СРЕДЫ,

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

ОТМЕЧАЯ статью 16 Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (далее именуемой «Конвенция 1973 года») и статью VI Протокола 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (далее именуемого «Протокол 1978 года»), которые совместно устанавливают процедуру внесения поправок в Протокол 1978 года и возлагают на соответствующий орган Организации функцию рассмотрения и одобрения поправок к Конвенции 1973 года, измененной Протоколом 1978 года (Конвенция МАРПОЛ),

ССЫЛАЯСЬ на то, что Ассамблея на своей двадцатой восьмой очередной сессии приняла резолюцией А.1070(28) *Кодекс по осуществлению документов ИМО (Кодекс ОДИ)*,

РАССМОТРЕВ предлагаемые поправки к приложениям I, II, III, IV и V к Конвенции МАРПОЛ для придания Кодексу ОДИ обязательной силы,

1. ОДОБРЯЕТ в соответствии со статьей 16 2) d) Конвенции 1973 года поправки к приложениям I, II, III, IV и V к Конвенции МАРПОЛ, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;
2. ПОСТАНОВЛЯЕТ, что согласно правилу 44 Приложения I, правилу 19 Приложения II, правилу 10 Приложения III, правилу 15 Приложения IV и правилу 11 Приложения V во всех случаях, когда в английском тексте Кодекса ОДИ используется слово «should» (приложение к резолюции А.1070(28)), его следует читать как «shall», за исключением пунктов 29, 30, 31 и 32;
3. ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии со статьей 16 2) f) iii) Конвенции 1973 года, что поправки считаются принятыми 1 июля 2015 года, если до этой даты Организации не будут сообщены возражения против поправок не менее одной трети Сторон или Сторон, общая валовая вместимость торговых судов которых составляет не менее 50% валовой вместимости судов мирового торгового флота;
4. ПРЕДЛАГАЕТ Сторонам принять к сведению, что в соответствии со статьей 16 2) g) ii) Конвенции 1973 года вышеупомянутые поправки вступают в силу 1 января 2016 года после их принятия в соответствии с пунктом 2 выше;

5. ПРОСИТ Генерального секретаря в соответствии со статьей 16 2) е) Конвенции 1973 года направить всем Сторонам Конвенции МАРПОЛ заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении;

6. ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря направить копии настоящей резолюции и приложения к ней членам Организации, которые не являются Сторонами Конвенции МАРПОЛ.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЯМ I, II, III, IV И V К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ

Поправки к Приложению I к Конвенции МАРПОЛ

1 В конце правила 1 добавляется следующий текст:

«35 *Проверка* означает систематический, независимый и документально оформленный процесс получения подтверждающих данных и их объективной оценки с целью определения того, в какой степени выполнены критерии проверки.

36 *Система проверки* означает Систему проверки государств-членов ИМО, установленную Организацией с учетом руководства, разработанного Организацией*.

37 *Кодекс по осуществлению* означает Кодекс по осуществлению документов ИМО (Кодекс ОДИ), принятый Организацией резолюцией А.1070(28).

38 *Стандарт проверки* означает Кодекс по осуществлению.

* См. *Рамочные принципы и процедуры Системы проверки государств-членов ИМО*, принятые Организацией резолюцией А.1067(28)».

2 Добавляется новая глава 10 следующего содержания:

«Глава 10 – Проверка соблюдения положений настоящей Конвенции

Правило 44
Применение

Стороны применяют положения Кодекса по осуществлению при выполнении своих обязательств и обязанностей, содержащихся в настоящем Приложении.

Правило 45
Проверка соблюдения положений

1 Каждая Сторона подвергается периодическим проверкам со стороны Организации в соответствии со стандартом проверки с целью подтверждения соблюдения и осуществления положений настоящего Приложения.

2 Генеральный секретарь Организации несет ответственность за обеспечение реализации Системы проверки на основе руководства, разработанного Организацией*.

3 Каждая Сторона несет ответственность за содействие проведению проверки и осуществление программы мер, принятой по ее результатам, на основе руководства, разработанного Организацией*.

- 4 Проверка всех Сторон:
- .1 основывается на общем графике, подготовленном Генеральным секретарем Организации с учетом руководства, разработанного Организацией*; и
 - .2 проводится с регулярными интервалами с учетом руководства, разработанного Организацией*.

* См. *Рамочные принципы и процедуры Системы проверки государств-членов ИМО*, принятые Организацией резолюцией А.1067(28)».

Поправки к Приложению II к Конвенции МАРПОЛ

- 3 В конце правила 1 добавляется следующий текст:

«18 *Проверка* означает систематический, независимый и документально оформленный процесс получения подтверждающих данных и их объективной оценки с целью определения того, в какой степени выполнены критерии проверки.

19 *Система проверки* означает Систему проверки государств-членов ИМО, установленную Организацией с учетом руководства, разработанного Организацией*.

20 *Кодекс по осуществлению* означает Кодекс по осуществлению документов ИМО (Кодекс ОДИ), принятый Организацией резолюцией А.1070(28).

21 *Стандарт проверки* означает Кодекс по осуществлению.

* См. *Рамочные принципы и процедуры Системы проверки государств-членов ИМО*, принятые Организацией резолюцией А.1067(28)».

- 4 Добавляется новая глава 9 следующего содержания:

« Глава 9 – Проверка соблюдения положений настоящей Конвенции

Правило 19 Применение

Стороны применяют положения Кодекса по осуществлению при выполнении своих обязательств и обязанностей, содержащихся в настоящем Приложении.

Правило 20 Проверка соблюдения положений

1 Каждая Сторона подвергается периодическим проверкам со стороны Организации в соответствии со стандартом проверки с целью подтверждения соблюдения и осуществления положений настоящего Приложения.

2 Генеральный секретарь Организации несет ответственность за обеспечение реализации Системы проверки на основе руководства, разработанного Организацией*.

3 Каждая Сторона несет ответственность за содействие проведению проверки и осуществление программы мер, принятой по ее результатам, на основе руководства, разработанного Организацией*.

4 Проверка всех Сторон:

.1 основывается на общем графике, подготовленном Генеральным секретарем Организации с учетом руководства, разработанного Организацией*; и

.2 проводится с регулярными интервалами с учетом руководства, разработанного Организацией*.

* См. *Рамочные принципы и процедуры Системы проверки государств-членов ИМО*, принятые Организацией резолюцией А.1067(28).

Поправки к Приложению III к Конвенции МАРПОЛ

5 Перед правилом 1 добавляется следующий новый заголовок:

«Глава 1 – Общие положения»

6 Добавляется новое правило 1 следующего содержания:

**«Правило 1
Определения**

Для целей настоящего Приложения:

1 *Вредные вещества* – это вещества, определенные в качестве загрязнителей моря в Международном кодексе морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ) или отвечающие критериям, указанным в дополнении к настоящему Приложению.

2 *Упаковка* означает защитную оболочку, предусмотренную МКМПОГ для вредных веществ.

3 *Проверка* означает систематический, независимый и документально оформленный процесс получения подтверждающих данных и их объективной оценки с целью определения того, в какой степени выполнены критерии проверки.

4 *Система проверки* означает Систему проверки государств-членов ИМО, установленную Организацией с учетом руководства, разработанного Организацией*.

5 *Кодекс по осуществлению* означает Кодекс по осуществлению документов ИМО (Кодекс ОДИ), принятый Организацией резолюцией А.1070(28).

6 *Стандарт проверки* означает Кодекс по осуществлению.

* См. *Рамочные принципы и процедуры Системы проверки государств-членов ИМО*, принятые Организацией резолюцией А.1067(28)».

7 Последующие правила перенумеровываются соответствующим образом.

8 В правиле 2 (Применение) подпункты 1.1 и 1.2 удаляются.

9 Добавляется новая глава 2 следующего содержания:

«Глава 2 – Проверка соблюдения положений настоящей Конвенции

Правило 10
Применение

Стороны применяют положения Кодекса по осуществлению при выполнении своих обязательств и обязанностей, содержащихся в настоящем Приложении.

Правило 11
Проверка соблюдения положений

1 Каждая Сторона подвергается периодическим проверкам со стороны Организации в соответствии со стандартом проверки с целью подтверждения соблюдения и осуществления положений настоящего Приложения.

2 Генеральный секретарь Организации несет ответственность за управление Системой проверки на основе руководства, разработанного Организацией*.

3 Каждая Сторона несет ответственность за содействие проведению проверки и осуществление программы мер, принятой по ее результатам, на основе руководства, разработанного Организацией*.

4 Проверка всех Сторон:

.1 основывается на общем графике, подготовленном Генеральным секретарем Организации с учетом руководства, разработанного Организацией*; и

.2 проводится с регулярными интервалами с учетом руководства, разработанного Организацией*.

* См. *Рамочные принципы и процедуры Системы проверки государств-членов ИМО*, принятые Организацией резолюцией А.1067(28)».

Поправки к Приложению IV к Конвенции МАРПОЛ

10 В конце правила 1 добавляется следующий текст:

«12 *Проверка* означает систематический, независимый и документально оформленный процесс получения подтверждающих данных и их объективной

оценки с целью определения того, в какой степени выполнены критерии проверки.

13 Система проверки означает Систему проверки государств-членов ИМО, установленную Организацией с учетом руководства, разработанного Организацией*.

14 Кодекс по осуществлению означает Кодекс по осуществлению документов ИМО (Кодекс ОДИ), принятый Организацией резолюцией А.1070(28).

15 Стандарт проверки означает Кодекс по осуществлению.

* См. Рамочные принципы и процедуры Системы проверки государств-членов ИМО, принятые Организацией резолюцией А.1067(28)».

11 Добавляется новая глава 6 следующего содержания:

«Глава 6 – Проверка соблюдения положений настоящего Приложения

**Правило 15
Применение**

Стороны применяют положения Кодекса по осуществлению при выполнении своих обязательств и обязанностей, содержащихся в настоящем Приложении.

**Правило 16
Проверка соблюдения положений**

1 Каждая Сторона подвергается периодическим проверкам со стороны Организации в соответствии со стандартом проверки с целью подтверждения соблюдения и осуществления положений настоящего Приложения.

2 Генеральный секретарь Организации несет ответственность за обеспечение реализации Системы проверки на основе руководства, разработанного Организацией*.

3 Каждая Сторона несет ответственность за содействие проведению проверки и осуществление программы мер, принятой по ее результатам, на основе руководства, разработанного Организацией*.

4 Проверка всех Сторон:

.1 основывается на общем графике, подготовленном Генеральным секретарем Организации с учетом руководства, разработанного Организацией*; и

.2 проводится с регулярными интервалами с учетом руководства, разработанного Организацией*.

* См. Рамочные принципы и процедуры Системы проверки государств-членов ИМО, принятые Организацией резолюцией А.1067(28)».

Поправки к Приложению V к Конвенции МАРПОЛ

12 Перед правилом 1 добавляется следующий новый заголовок:

«Глава 1 – Общие положения»

13 В конце правила 1 добавляется следующий текст:

«15 *Проверка* означает систематический, независимый и документально оформленный процесс получения подтверждающих данных и их объективной оценки с целью определения того, в какой степени выполнены критерии проверки.

16 *Система проверки* означает Систему проверки государств-членов ИМО, установленную Организацией с учетом руководства, разработанного Организацией*.

17 *Кодекс по осуществлению* означает Кодекс по осуществлению документов ИМО (Кодекс ОДИ), принятый Организацией резолюцией А.1070(28).

18 *Стандарт проверки* означает Кодекс по осуществлению.

* См. *Рамочные принципы и процедуры Системы проверки государств-членов ИМО*, принятые Организацией резолюцией А.1067(28)».

14 Добавляется новая глава 2 следующего содержания:

«Глава 2 – Проверка соблюдения положений настоящего Приложения

Правило 11 Применение

Стороны применяют положения Кодекса по осуществлению при выполнении своих обязательств и обязанностей, содержащихся в настоящем Приложении.

Правило 12 Проверка соблюдения положений

1 Каждая Сторона подвергается периодическим проверкам со стороны Организации в соответствии со стандартом проверки с целью подтверждения соблюдения и осуществления положений настоящего Приложения.

2 Генеральный секретарь Организации несет ответственность за обеспечение реализации Системы проверки на основе руководства, разработанного Организацией*.

3 Каждая Сторона несет ответственность за содействие проведению проверки и осуществление программы мер, принятой по ее результатам, на основе руководства, разработанного Организацией*.

- 4 Проверка всех Сторон:
- .1 основывается на общем графике, подготовленном Генеральным секретарем Организации с учетом руководства, разработанного Организацией*; и
 - .2 проводится с регулярными интервалами с учетом руководства, разработанного Организацией*.

* См. *Рамочные принципы и процедуры Системы проверки государств-членов ИМО*, принятые Организацией резолюцией A.1067(28)».

ПРИЛОЖЕНИЕ 9

**РЕЗОЛЮЦИЯ MEPC.248(66)
Принята 4 апреля 2014 года**

**ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ К ПРОТОКОЛУ 1978 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ
КОНВЕНЦИИ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ 1973 ГОДА**

**(Поправки к Приложению I к Конвенции МАРПОЛ об
обязательных требованиях о наличии инструмента остойчивости)**

КОМИТЕТ ПО ЗАЩИТЕ МОРСКОЙ СРЕДЫ,

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

ОТМЕЧАЯ статью 16 Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (далее именуемой «Конвенция 1973 года») и статью VI Протокола 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (далее именуемого «Протокол 1978 года»), которые совместно устанавливают процедуру внесения поправок в Протокол 1978 года и возлагают на соответствующий орган Организации функцию рассмотрения и одобрения поправок к Конвенции 1973 года, измененной Протоколом 1978 года (Конвенция МАРПОЛ),

РАССМОТРЕВ предлагаемые поправки к Приложению I к Конвенции МАРПОЛ, разработанные Подкомитетом по остойчивости, грузовой марке и безопасности рыболовных судов на его пятьдесят пятой сессии,

1. **ОДОБРЯЕТ** в соответствии со статьей 16 2) d) Конвенции 1973 года поправки к Приложению I к Конвенции МАРПОЛ, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;
2. **ПОСТАНОВЛЯЕТ** в соответствии со статьей 16 2) f) iii) Конвенции 1973 года, что поправки считаются принятыми 1 июля 2015 года, если до этой даты Организации не будут сообщены возражения против поправок не менее одной трети Сторон или Сторон, общая валовая вместимость торговых судов которых составляет не менее 50% валовой вместимости судов мирового торгового флота;
3. **ПРЕДЛАГАЕТ** Сторонам принять к сведению, что в соответствии со статьей 16 2) g) ii) Конвенции 1973 года вышеупомянутые поправки вступают в силу 1 января 2016 года после их принятия в соответствии с пунктом 2 выше;
4. **ПРОСИТ** Генерального секретаря в соответствии со статьей 16 2) e) Конвенции 1973 года направить всем Сторонам Конвенции МАРПОЛ заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении;
5. **ПРОСИТ ДАЛЕЕ** Генерального секретаря направить копии настоящей резолюции и приложения к ней членам Организации, которые не являются Сторонами Конвенции МАРПОЛ.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ I К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ

Глава 1 – Общие положения

Правило 3 – Изъятия и освобождения от требований

1 Добавляется новый пункт 6 следующего содержания:

«6 Администрация может освободить следующие нефтяные танкеры от выполнения требований правила 28.6, если они загружены в соответствии с условиями, одобренными Администрацией с учетом руководства, разработанного Организацией*:

- .1 нефтяные танкеры, которые выполняют определенные виды перевозок с ограниченным количеством изменений типов грузов, так что все предполагаемые условия одобрены в информации об остойчивости, предоставляемой капитану судна в соответствии с правилом 28.5;
- .2 нефтяные танкеры, проверка остойчивости которых осуществляется дистанционно методом, одобренным Администрацией;
- .3 нефтяные танкеры, которые загружены в рамках одобренного диапазона условий загрузки; или
- .4 нефтяные танкеры, построенные до 1 января 2016 года и имеющие одобренные ограничительные кривые KG/GM, которые охватывают все применимые требования по остойчивости в неповрежденном и поврежденном состоянии.

* См. рекомендации по эксплуатации, содержащиеся в части 2 *Guidelines for verification of damage stability requirements for tankers (MSC.1/Circ.1461)*».

Глава 4 – Требования к грузовому району нефтяных танкеров

Правило 19 – Требования к двойному корпусу и двойному дну на нефтяных танкерах, поставленных 6 июля 1996 года или после этой даты

2 В пункте 19.2.2 выражение «правила 28.6» заменяется выражением «правила 28.7».

Правило 20 – Требования к двойному корпусу и двойному дну на нефтяных танкерах, поставленных до 6 июля 1996 года

3 В пунктах 20.1.2 и 20.4 выражение «пункта 28.6» заменяется выражением «пункта 28.7».

Правило 28 – Деление на отсеки и аварийная остойчивость

4 Существующий пункт 6 перенумеровывается в пункт 7.

5 Добавляется новый пункт 6 следующего содержания:

«6 Все нефтяные танкеры должны быть оснащены инструментом остойчивости, который может обеспечить проверку соблюдения требований по остойчивости в неповрежденном и поврежденном состоянии, одобренных Администрацией с учетом эксплуатационных требований, рекомендованных Организацией*:

- .1 нефтяные танкеры, построенные до 1 января 2016 года, должны соответствовать положениям настоящего правила на момент первого планового освидетельствования судна для возобновления свидетельства 1 января 2016 года или после этой даты, но не позднее 1 января 2021 года;
- .2 несмотря на требования подпункта .1, инструмент остойчивости, установленный на нефтяном танкере, построенном до 1 января 2016 года, может не подлежать замене при условии, что он может обеспечить проверку соблюдения требований по остойчивости в неповрежденном и поврежденном состоянии к удовлетворению Администрации; и
- .3 для целей обеспечения контроля согласно правилу 11 Администрация должна выдать документ об одобрении инструмента остойчивости.

* См. главу 4 части В Международного кодекса остойчивости судов в неповрежденном состоянии 2008 года (Кодекс ОНС 2008 года) с поправками; раздел 4 приложения к *Guidelines for the approval of Stability Instruments* (MSC.1/Circ.1229) с поправками; и технические требования, которые определены в части 1 *Guidelines for verification of damage stability requirements for tankers* (MSC.1/Circ.1461)».

Дополнение II – Форма Свидетельства ЮОПР и добавлений, форма В

6 Добавляются следующие новые пункты 5.7.5 и 5.7.6:

- «5.7.5 Судно обеспечивается одобренным инструментом остойчивости в соответствии с правилом 28.6.....
- 5.7.6 Требования правила 28.6 не применяются в отношении судна в соответствии с правилом 3.6. Остойчивость подтверждается одним или несколькими из следующих способов:
- .1 загрузка только согласно одобренным условиям, указанным в информации об остойчивости, предоставляемой капитану судна в соответствии с правилом 28.5.....
 - .2 проверка, осуществляемая дистанционно методом, одобренным Администрацией:.....
 - .3 загрузка в рамках одобренного диапазона условий загрузки, указанного в информации об остойчивости, предоставляемой капитану судна в соответствии с правилом 28.5.....

.4 загрузка в соответствии с одобренными ограничительными кривыми KG/GM, которые охватывают все применимые требования по остойчивости в неповрежденном и поврежденном состоянии, указанные в информации об остойчивости, предоставляемой капитану судна в соответствии с правилом 28.5 □».

7 В пункте 5.8.4 выражение «пункт 28.6» заменяется выражением «пункт 28.7».

ПРИЛОЖЕНИЕ 7

РЕЗОЛЮЦИЯ MEPC.256(67)

Принята 17 октября 2014 года

**ПОПРАВКА К ПРИЛОЖЕНИЮ К ПРОТОКОЛУ 1978 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ
КОНВЕНЦИИ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ 1973 ГОДА**

Поправка к Приложению I к Конвенции МАРПОЛ

(Поправка к правилу 43)

КОМИТЕТ ПО ЗАЩИТЕ МОРСКОЙ СРЕДЫ,

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

ОТМЕЧАЯ статью 16 Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (Конвенция 1973 года) и статью VI Протокола 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (Протокол 1978 года), которые совместно устанавливают процедуру внесения поправок в Протокол 1978 года и возлагают на соответствующий орган Организации функцию рассмотрения и одобрения поправок к Конвенции 1973 года, измененной Протоколом 1978 года (Конвенция МАРПОЛ),

РАССМОТРЕВ предлагаемые поправки к Приложению I к Конвенции МАРПОЛ, которые касаются перевозки нефти тяжелых сортов в качестве балласта на судах, эксплуатирующихся в районе Антарктики,

1 ОДОБРЯЕТ в соответствии со статьей 16 2) d) Конвенции 1973 года поправки к Приложению I к Конвенции МАРПОЛ, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;

2 ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии со статьей 16 2) f) iii) Конвенции 1973 года, что поправки считаются принятыми 1 сентября 2015 года, если до этой даты Организации не будут сообщены возражения против поправок не менее одной трети Сторон или Сторон, общая валовая вместимость торговых судов которых составляет не менее 50% валовой вместимости судов мирового торгового флота;

3 ПРЕДЛАГАЕТ Сторонам принять к сведению, что в соответствии со статьей 16 2) g) ii) Конвенции 1973 года вышеупомянутые поправки вступают в силу 1 марта 2016 года после их принятия в соответствии с пунктом 2 выше;

4 ПРОСИТ Генерального секретаря в соответствии со статьей 16 2) e) Конвенции 1973 года направить всем Сторонам Конвенции МАРПОЛ заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении;

5 ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря направить копии настоящей резолюции и приложения к ней членам Организации, которые не являются Сторонами Конвенции МАРПОЛ.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПОПРАВКА К ПРИЛОЖЕНИЮ I К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ

(Поправка к правилу 43)

Приложение I

Правила предотвращения загрязнения нефтью

Глава 9

**Специальные требования относительно использования или
перевозки нефти в районе Антарктики**

Правило 43

Специальные требования относительно использования или перевозки нефти в районе Антарктики

Во вводном предложении пункта 1 между выражениями «перевозка наливом в качестве груза» и «или перевозка» вставить:

«, использование в качестве балласта».

ПРИЛОЖЕНИЕ 8

РЕЗОЛЮЦИЯ MEPC.257(67)

Принята 17 октября 2014 года

**ПОПРАВКА К ПРИЛОЖЕНИЮ К ПРОТОКОЛУ 1978 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ
КОНВЕНЦИИ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ 1973 ГОДА**

Поправка к Приложению III К Конвенции МАРПОЛ

**(Поправка к дополнению относительно критериев определения
вредных веществ в упаковке)**

КОМИТЕТ ПО ЗАЩИТЕ МОРСКОЙ СРЕДЫ,

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

ОТМЕЧАЯ статью 16 Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (Конвенция 1973 года), статью VI Протокола 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (Протокол 1978 года), которые совместно устанавливают процедуру внесения поправок в Протокол 1997 года и возлагают на соответствующий орган Организации функцию рассмотрения и одобрения поправок к Конвенции 1973 года, измененной Протоколом 1978 года (Конвенция МАРПОЛ),

РАССМОТРЕВ предлагаемые поправки к Приложению III к Конвенции МАРПОЛ, разработанные Подкомитетом по опасным грузам, сухим грузам и контейнерам (Подкомитет DSC) на его восемнадцатой сессии,

- 1 ОДОБРЯЕТ в соответствии со статьей 16 2) d) Конвенции 1973 года поправки к Приложению III к Конвенции МАРПОЛ, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;
- 2 ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии со статьей 16 2) f) iii) Конвенции 1973 года, что поправки считаются принятыми 1 сентября 2015 года, если до этой даты Организации не будут сообщены возражения против поправок не менее одной трети Сторон или Сторон, общая валовая вместимость торговых судов которых составляет не менее 50% валовой вместимости судов мирового торгового флота;
- 3 ПРЕДЛАГАЕТ Сторонам принять к сведению, что в соответствии со статьей 16 2) g) ii) Конвенции 1973 года вышеупомянутые поправки вступают в силу 1 марта 2016 года после их принятия в соответствии с пунктом 2 выше;
- 4 ПРОСИТ Генерального секретаря в соответствии со статьей 16 2) e) Конвенции 1973 года направить всем Сторонам Конвенции МАРПОЛ заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении;
- 5 ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря направить копии настоящей резолюции и приложения к ней членам Организации, которые не являются Сторонами Конвенции МАРПОЛ.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПОПРАВКА К ПРИЛОЖЕНИЮ III К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ

(Поправка к дополнению относительно критериев определения вредных веществ в упаковке)

**Приложение III к Конвенции МАРПОЛ
Правила предотвращения загрязнения вредными веществами,
перевозимыми морем в упаковке**

**Дополнение
Критерии определения вредных веществ в упаковке**

Вводное предложение в дополнении заменяется следующим:

«Для целей настоящего Приложения вредными веществами, отличными от радиоактивных материалов*, являются вещества, определенные по любому из следующих критериев**.

* См. класс 7, как он определен в главе 2.7 МКМПОГ.

** Данные критерии основаны на критериях, разработанных в рамках Согласованной на глобальном уровне системы классификации и маркировки химических веществ (СГС) Организации Объединенных Наций с поправками. Определения акронимов или терминов, используемых в настоящем дополнении, см. в соответствующих пунктах МКМПОГ».
