Документ предоставлен [КонсультантПлюс](https://www.consultant.ru)

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ

ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ 1973 Г.

(Лондон, 2 ноября 1973 года)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  | Список изменяющих документов(в ред. Протокола от 17.02.1978, Резолюций Международной морской организацииот 07.09.1984 N MEPC.14(20), от 05.12.1985 N КЗМС.16(22),от 05.12.1985 N КЗМС.21(22), от 01.12.1987 N MEPC.29(25),от 17.03.1989 N MEPC.34(27), от 17.10.1989 N MEPC.36(28),от 16.11.1990 N MEPC.42(30), от 04.07.1991 N MEPC.47(31),от 04.07.1991 N MEPC.48(31), от 06.03.1992 N MEPC.51(32),от 06.03.1992 N MEPC.52(32), от 30.10.1992 N MEPC.58(33),от 30.10.1992 N MEPC.57(33), Резолюций Конференции Сторон Международнойконвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененнойПротоколом 1978 года к ней, от 02.11.1994 N 1, от 02.11.1994 N 2,от 02.11.1994 N 3, Резолюций Международной морской организацииот 14.09.1995 N MEPC.65(37), от 10.07.1996 N MEPC.68(38),от 25.09.1997 N MEPC.75(40), от 16.03.1990 N MEPC.39(29),от 01.07.1999 N MEPC.78(43), от 13.03.2000 N MEPC.84(44),от 05.10.2000 N MEPC.89(45), от 27.04.2001 N MEPC.95(46),от 04.12.2003 N MEPC.111(50), Протокола от 26.09.1997,Резолюций Международной морской организации от 01.04.2004N MEPC.115(51), от 01.04.2004 N MEPC.116(51), от 22.07.2005 N MEPC.132(53),от 15.10.2004 N MEPC.117(52), от 15.10.2004 N MEPC.118(52),от 24.03.2006 N MEPC.141(54), от 24.03.2006 N MEPC.143(54),от 13.10.2006 N MEPC.154(55), от 13.07.2007 N MEPC.164(56),от 13.10.2006 N MEPC.156(55), от 10.10.2008 N MEPC.176(58),от 17.07.2009 N MEPC.186(59), от 17.07.2009 N MEPC.187(59),от 26.03.2010 N MEPC.189(60), от 26.03.2010 N MEPC.190(60),от 01.10.2010 N MEPC.194(61), от 15.07.2011 N MEPC.200(62),от 15.07.2011 N MEPC.201(62), от 15.07.2011 N MEPC.202(62),от 15.07.2011 N MEPC.203(62), от 02.03.2012 N MEPC.216(63),от 02.03.2012 N MEPC.217(63), от 01.10.2010 N MEPC.193(61),от 17.05.2013 N MEPC.235(65), от 17.05.2013 N MEPC.238(65),от 04.04.2014 N MEPC.251(66), от 04.04.2014 N MEPC.246(66),от 04.04.2014 N MEPC.247(66), от 04.04.2014 N MEPC.248(66),от 17.10.2014 N MEPC.256(67), от 17.10.2014 N MEPC.257(67),от 17.10.2014 N MEPC.258(67), от 15.05.2015 N MEPC.265(68),от 15.05.2015 N MEPC.266(68), от 22.04.2016 N MEPC.270(69),от 22.04.2016 N MEPC.271(69), от 22.04.2016 N MEPC.274(69),от 28.10.2016 N MEPC.276(70), от 28.10.2016 N MEPC.277(70),от 28.10.2016 N MEPC.278(70), от 07.07.2017 N MEPC.286(71),от 13.04.2018 N MEPC.301(72), от 26.10.2018 N MEPC.305(73)) |  |

Стороны Конвенции,

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

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

признавая также значение Международной конвенции по предотвращению загрязнения моря нефтью 1954 г. как первого многостороннего акта, заключенного с первоочередной целью защиты окружающей среды, и высоко оценивая значительный вклад, который эта Конвенция внесла в дело охраны морей и побережья от загрязнения,

желая достичь полного прекращения умышленного загрязнения морской среды нефтью и другими вредными веществами и свести к минимуму случайные сбросы таких веществ,

считая, что лучшим способом достижения этой цели является установление правил, которые не ограничиваются предотвращением загрязнения только нефтью, а имеют всеобъемлющий характер,

согласились о нижеследующем:

Статья 1

Общие обязательства по Конвенции

1. Стороны Конвенции обязуются осуществлять положения настоящей Конвенции и тех Приложений к ней, которыми они связаны, в целях предотвращения загрязнения морской среды вредными веществами или стоками, содержащими такие вещества, путем их сброса в нарушение положений Конвенции.

2. Всякая ссылка на настоящую Конвенцию, если специально не предусмотрено иное, означает одновременно ссылку на ее Протоколы и Приложения.

Статья 2

Определения

Для целей настоящей Конвенции, если специально не предусмотрено иное:

1. "Правила" означают Правила, содержащиеся в Приложениях к настоящей Конвенции.

2. "Вредное вещество" означает любое вещество, которое при попадании в море способно создать опасность для здоровья людей, причинить ущерб живым ресурсам, морской флоре и фауне, ухудшить условия отдыха или помешать другим видам правомерного использования моря, и включает любое вещество, подлежащее контролю в соответствии с настоящей Конвенцией.

3. a) "Сброс" по отношению к вредным веществам или стокам, содержащим такие вещества, означает любой сброс с судна, какими бы причинами он не вызывался, и включает любую утечку, удаление, разлив, протекание, откачку, выделение или опорожнение.

b) "Сброс" не включает:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  | КонсультантПлюс: примечание.В тексте документа, видимо, допущена опечатка: Конвенция заключена 29.12.1972. |  |

(i) сброса в значении, предусмотренном Конвенцией по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов, заключенной в Лондоне 13 ноября 1972 г.;

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

(iii) сброса вредных веществ для проведения правомерных научных исследований с целью борьбы с загрязнением или контроля над ним.

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, по уполномочию которого эксплуатируется судно. В отношении судна, имеющего право плавания под флагом какого-либо Государства, Администрацией является правительство такого Государства. В отношении стационарных или плавучих платформ, занятых разведкой и разработкой поверхности и недр примыкающего к берегу морского дна, над которыми прибрежное Государство осуществляет суверенные права в целях разведки и разработки их естественных богатств, 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:

a) к судам, имеющим право плавания под флагом Стороны Конвенции; и

b) судам, не имеющим права плавания под флагом Стороны Конвенции, но эксплуатируемым под управлением такой Стороны.

2. Ничто в настоящей Статье не должно истолковываться как ограничение или расширение суверенных прав Сторон на поверхность и недра примыкающего к их берегам морского дна, осуществляемых в целях разведки и разработки их естественных богатств в соответствии с международным правом.

3. Настоящая Конвенция не применяется к любым военным кораблям, военно-вспомогательным судам или иным судам, принадлежащим государству или эксплуатируемым им и используемым в данное время исключительно для правительственной некоммерческой службы. Однако каждая Сторона путем принятия соответствующих мер, не наносящих ущерба эксплуатации 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, таким образом, который совместим с настоящей Конвенцией.

Статья 4

Нарушения

1. Любое нарушение положений настоящей Конвенции, независимо от места его совершения, запрещается, и санкции за такое нарушение устанавливаются законодательством Администрации соответствующего судна. Если Администрация получит информацию о таком нарушении и убедится в наличии достаточных доказательств, позволяющих возбудить преследование в отношении предполагаемого нарушения, она дает распоряжение о возбуждении такого преследования как можно скорее в соответствии со своим законодательством.

2. Любое нарушение положений настоящей Конвенции, совершенное в пределах юрисдикции Стороны Конвенции, запрещается, и санкции за такое нарушение устанавливаются законодательством этой Стороны. В случае совершения такого нарушения эта Сторона:

a) дает распоряжение о возбуждении преследования в соответствии со своим законодательством либо

b) направляет Администрации судна такую информацию и такие доказательства в подтверждение факта нарушения, какими она может располагать.

3. В случае, когда информация или доказательства относительно нарушения судном настоящей Конвенции направляются Администрации такого судна, эта Администрация без промедления информирует о принятых ею мерах Сторону, направившую ей информацию или доказательства, и Организацию.

4. Санкции, предусмотренные законодательством Сторон в соответствии с данной Статьей, должны быть достаточно строгими для пресечения нарушений настоящей Конвенции и одинаково строгими независимо от места их совершения.

Статья 5

Свидетельства и специальные правила инспектирования судов

1. С учетом положений [пункта 2](#P105) настоящей Статьи Свидетельство, выданное по уполномочию Стороны Конвенции в соответствии с положениями Правил, принимается другими Сторонами и рассматривается для любых предусмотренных настоящей Конвенцией целей как имеющее такую же силу, что и выданное ими Свидетельство.

2. Судно, которое обязано иметь Свидетельство в соответствии с положениями Правил, во время пребывания в портах или удаленных от берега терминалах, находящихся под юрисдикцией какой-либо Стороны, подлежит инспектированию, осуществляемому должностными лицами, надлежащим образом уполномоченными этой Стороной. Любое такое инспектирование ограничивается лишь проверкой наличия на судне действительного Свидетельства, если у этой Стороны не будет очевидных оснований полагать, что состояние судна или его оборудования в значительной мере не соответствует указанным в Свидетельстве данным. В этом случае или в случае, если судно не имеет действительного Свидетельства, осуществляющая инспектирование Сторона принимает меры, обеспечивающие невыход в море такого судна до тех пор, пока оно не сможет выйти в море, не представляя чрезмерной угрозы для морской среды. 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 удаленные от берега терминалы, находящиеся под ее юрисдикцией, либо принимает какие-либо меры против такого судна на основании того, что это судно не отвечает положениям настоящей Конвенции, такая Сторона немедленно информирует консула или дипломатического представителя Стороны, под флагом которой судно имеет право плавания, или, если это не представляется возможным, - Администрацию такого судна. Прежде чем отказать судну в заходе или принять такие меры, Сторона может провести консультации с Администрацией этого судна. Информация направляется Администрации также в случае, когда 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, чтобы для таких судов не создавались более благоприятные условия.

Статья 6

Обнаружение нарушений и обеспечение выполнения Конвенций

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

2. Судно, к которому применяется настоящая Конвенция, в любом порту или удаленном от берега терминале Стороны может быть подвергнуто инспектированию должностными лицами, назначенными или уполномоченными такой Стороной, чтобы проверить, не произвело ли такое судно сброса вредных веществ в нарушение положений Правил. Если в результате инспектирования будет обнаружено нарушение положения Конвенции, то Администрации направляется об этом сообщение для принятия соответствующих мер.

3. Каждая 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 извещают 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 дает распоряжение о возбуждении такого преследования в соответствии со своим законодательством как можно скорее. Администрация без промедления информирует о принятых ею мерах Сторону, сообщившую о предполагаемом нарушении, а также Организацию.

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

Статья 7

Необоснованные задержки судов

1. При применении [Статей 4](#P89), [5](#P100) и [6](#P109) настоящей Конвенции принимаются все возможные меры для того, чтобы избежать необоснованного задержания судна или необоснованной отсрочки его отхода.

2. Любое судно, которое было необоснованно задержано или отход которого был необоснованно отсрочен на основании [Статей 4](#P89), [5](#P100) и [6](#P109) 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](#P277) I настоящей Конвенции.

2. Каждая Сторона Конвенции:

a) принимает все необходимые меры, чтобы соответствующее должностное лицо или организация получали и анализировали все сообщения об инцидентах, и

b) сообщает Организации полные данные о принятии таких мер для направления другим Сторонам и Государствам-членам Организации.

3. Когда Сторона получает сообщение в соответствии с положениями настоящей Статьи, такая Сторона без задержки передает его:

a) Администрации судна, с которым произошел инцидент, и

b) любому другому Государству, которое может быть им затронуто.

4. Каждая Сторона Конвенции обязуется дать инструкции своим судам и самолетам морской инспекции и иным соответствующим службам сообщать своим властям о любом инциденте, упомянутом в [Протоколе](#P277) I настоящей Конвенции. Такая Сторона, если она найдет нужным, сообщает об этом также 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 г. с поправками к ней.

2. Ничто в настоящей Конвенции не наносит ущерба кодификации и развитию морского права Конференцией по морскому праву Организации Объединенных Наций, созываемой в соответствии с резолюцией 2750 C(XXV) Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций, а также нынешним или будущим притязаниям и правовым позициям любого Государства по вопросам морского права и в отношении природы и пределов юрисдикции прибрежного Государства и Государства флага.

3. Термин "юрисдикция" в настоящей Конвенции будет толковаться 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 такими 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](#P338) II настоящей Конвенции.

Статья 11

Направление информации

1. Стороны Конвенции обязуются направлять Организации:

a) тексты законов, приказов, декретов, правил и других актов, изданных ими по различным вопросам применения настоящей Конвенции;

b) список назначенных инспекторов и признанных организаций, которые уполномочены от их имени осуществлять меры, связанные с конструкцией, постройкой, оборудованием и эксплуатацией судов, перевозящих вредные вещества в соответствии с положениями Правил, для рассылки Сторонам с целью уведомления их должностных лиц. Администрация, следовательно, уведомляет Организацию о конкретных обязанностях и условиях полномочий, представляемых назначенным инспекторам и признанным организациям;

(пп. "b" в ред. Протокола от 17.02.1978)

c) достаточное количество образцов Свидетельств, выдаваемых ими в соответствии с положениями Правил;

d) перечень приемных устройств с указанием их местонахождения, пропускной способности, имеющихся приспособлений и других характеристик;

e) официальные доклады или обзоры официальных докладов, отражающие результаты применения настоящей Конвенции;

f) ежегодный статистический доклад 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 b](#P160)) - [f) пункта 1](#P165) настоящей Статьи.

Статья 12

Аварии с судами

1. Каждая Администрация обязуется проводить расследование любой аварии, происшедшей с любым из ее судов, подпадающих под положения Правил, если такой аварией морской среде причинен значительный вред.

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 г. по 31 декабря 1974 г. и затем будет открыта для присоединения к ней. Государства могут стать Сторонами настоящей Конвенции путем:

a) подписания без оговорки о ратификации, принятии или одобрении;

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.

3. Генеральный секретарь Организации информирует все государства, которые подписали настоящую Конвенцию или присоединились к ней, о любом подписании или о 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 [Приложения III](#P6767), [IV](#P6975) и [V](#P7437) (называемые далее "факультативные Приложения") к настоящей Конвенции или какое-либо из них. С учетом вышеупомянутого Стороны Конвенции связаны любым Приложением как единым целым.

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](#P183).

3. Государство, сделавшее в соответствии с [пунктом 1](#P190) настоящей Статьи заявление в отношении факультативного Приложения и впоследствии не принявшее такое Приложение в соответствии с [пунктом 2](#P191) настоящей Статьи, не несет какого-либо обязательства и не имеет права претендовать на преимущества, вытекающие из настоящей Конвенции по вопросам, регулируемым таким Приложением, и все ссылки в настоящей Конвенции на Стороны не включают такое Государство в том, что касается вопросов, относящихся к такому Приложению.

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](#P191) настоящей Статьи.

Статья 15

Вступление в силу

1. Настоящая Конвенция вступает в силу по истечении двенадцати месяцев с даты, на которую ее Сторонами в соответствии со [Статьей 13](#P175) станут не менее 15 Государств, общая валовая вместимость торговых судов которых составляет не менее пятидесяти процентов валовой вместимости судов мирового торгового флота.

2. Любое факультативное Приложение вступает в силу по истечении двенадцати месяцев с даты, на которую предусмотренные в [пункте 1](#P199) 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](#P200) настоящей Статьи.

4. Для Государств, сдавших на хранение документ о ратификации, принятии, одобрении настоящей Конвенции или факультативного 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 дату вступления в силу Конвенции или такого Приложения, либо по истечении трех месяцев с даты 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 факультативного Приложения, Конвенция или такое факультативное Приложение вступает в силу по истечении трех месяцев с даты сдачи на хранение соответствующего документа.

6. Любой документ о ратификации, принятии, одобрении или о присоединении, сданный на хранение после даты, на которую будут выполнены все предусмотренные [Статьей 16](#P206) условия вступления в силу какой-либо поправки к настоящей Конвенции или к факультативному Приложению, относится к Конвенции или к такому Приложению, измененным с такой поправкой.

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 в Организации:

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 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 вышеупомянутым 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 в дату, на которую она принята двумя третями Сторон, общая валовая вместимость торговых судов которых составляет не менее пятидесяти процентов валовой вместимости судов мирового торгового флота;

(ii) поправка к Приложению к Конвенции считается принятой в соответствии с процедурой предусмотренной в [подпункте f)(iii)](#P220), 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 пятидесяти процентов 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 Приложения 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 пятидесяти процентов валовой вместимости судов мирового торгового флота, в зависимости от того, какое из этих условий будет выполнено первым;

(iv) поправка к [Протоколу](#P277) I Конвенции подпадает под те же условия процедуры, что и поправки к Приложениям к Конвенции, как это предусмотрено в вышеупомянутых [подпунктах f)(ii)](#P219) или [f)(iii)](#P220);

(v) поправка к [Протоколу](#P338) II Конвенции подпадает под те же условия процедуры, что и поправки к Статье Конвенции, как это предусмотрено в вышеупомянутом [подпункте f)(i)](#P218);

g) поправка вступает в силу при соблюдении следующих условий:

(i) если эта поправка к Статье Конвенции, к [Протоколу](#P338) II, [Протоколу](#P277) I или Приложению к Конвенции, принимаемая не по условиям процедуры, предусмотренной в подпункте [f) (iii)](#P220), то такая поправка, принятая в соответствии с вышеупомянутыми положениями, вступает в силу для Сторон, заявивших о ее принятии, по истечении шести месяцев с даты ее принятия;

(ii) если эта поправка к [Протоколу](#P277) I, Дополнению Приложения или Приложению к Конвенции, принимаемая по условиям процедуры, предусмотренной в [подпункте f)(iii)](#P220), то такая поправка, считающаяся принятой в соответствии с вышеупомянутыми условиями, вступает в силу по истечении шести месяцев с даты 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)](#P219) уведомление о том, что на это необходимо их явно выраженное одобрение.

3. Поправка путем созыва Конференции:

a) По просьбе Стороны, поддержанной не менее одной трети 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 условиями процедуры, предусмотренной для этой цели в [подпунктах f](#P217)) и [g) пункта 2](#P223).

4. а) В отношении поправки к факультативному Приложению, выражение "Сторона настоящей Конвенции" в данной Статье означает Сторону, связанную таким Приложением.

b) Сторона, отклонившая принятие поправки к Приложению, не считается Стороной только для целей применения этой поправки.

5. Одобрение и вступление в силу нового Приложения подпадает 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 эту 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 дату или после даты вступления в силу такой поправки.

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 или возражении против поправки 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 оборудования и устройств, необходимых для приема вредных веществ, а также средств обнаружения загрязнения;

c) разработки других мероприятий, направленных на предотвращение или уменьшение загрязнения морской среды с судов; и

d) поощрения исследований;

осуществляя такую помощь предпочтительно на территории заинтересованных стран для дальнейшего содействия выполнению 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 с даты вступления в силу для этой Стороны Конвенции или такого Приложения.

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 с даты 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 направит ее заверенные копии всем Государствам, подписавшим ее или присоединившимся к ней.

2. Как только настоящая Конвенция вступит в силу, Генеральный секретарь Организации передаст 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 являются равно аутентичными. Официальные переводы на арабский, итальянский, немецкий и японский языки будут подготовлены и сданы 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 одна тысяча девятьсот семьдесят третьего года.

ПРОТОКОЛ I

ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ СООБЩЕНИЙ ОБ ИНЦИДЕНТАХ,

СВЯЗАННЫХ СО СБРОСОМ ВРЕДНЫХ ВЕЩЕСТВ

(В СООТВЕТСТВИИ СО СТАТЬЕЙ 8 КОНВЕНЦИИ)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  | Список изменяющих документов(в ред. Резолюций Международной морской организацииот 05.12.1985 N КЗМС.21(22), от 10.07.1996 N MEPC.68(38)) |  |

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](#P292) настоящего Протокола, сообщает сведения о таком инциденте без задержки и в возможно полном объеме в соответствии с положениями настоящего Протокола.

2 В случае, когда упомянутое в [пункте 1](#P289) 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 сверх допустимого уровня или возможный сброс нефти или вредных жидких веществ по любой причине, в том числе с целью обеспечения безопасности судна или спасения человеческой жизни на море, или

b) сброс или возможный сброс вредных веществ в упаковке, включая вещества в грузовых контейнерах, съемных танках, автомобильных и железнодорожных транспортных средствах и морских баржах; или

c) повреждение, неисправность или поломку судна длиной 15 метров или более, которые:

i) затрагивают безопасность судна, включая, но не ограничиваясь этим, столкновение, посадку на мель, пожар, взрыв, повреждение конструкции, затопление и смещение груза; или

ii) приводят к снижению безопасности мореплавания, включая, но не ограничиваясь этим, неисправность или поломку рулевого привода, двигательной установки, системы электрогенераторов и судовых навигационных средств ответственного назначения; или

d) сброс в ходе эксплуатации судна нефти или вредных жидких веществ с превышением количества или мгновенной интенсивности сброса, разрешенных в соответствии с настоящей Конвенцией.

(п. 1 в ред. Резолюции Международной морской организации от 10.07.1996 N MEPC.68(38))

2 Для целей настоящего Протокола:

a) "Нефть", упомянутая в [подпункте 1a](#P297) настоящей статьи, означает нефть, определение которой дано в [пункте 1 правила 1](#P418) Приложения I к Конвенции.

b) "Вредные жидкие вещества", упомянутые в [подпункте 1a](#P297) 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 [подпункте 1b](#P298) 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 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 сообщения, должно, когда это возможно:

a) дополнить первоначальное сообщение, если необходимо, и представить сведения о последующих событиях; и

b) в возможно более полном объеме удовлетворить 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](#P1) издают 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.

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](#P1), адресованной другой, на основании [Статьи 10](#P148) 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](#P1) 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](#P357) 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](#P358).

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 вышеупомянутой [Статьи III](#P351), 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](#P1), 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:

a) представляют Суду необходимые документы и сведения;

b) предоставляют Суду возможность въезда на их территорию, возможность выслушивать показания свидетелей или экспертов и посещать место происшествия.

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

Статья X

1. Суд выносит решение в течение пяти месяцев с даты 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 в том же порядке, что и первоначальный Суд.

Приложение I

ПРАВИЛА

ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  | Список изменяющих документов(в ред. Резолюций Международной морской организацииот 15.10.2004 N MEPC.117(52), от 24.03.2006 N MEPC.141(54),от 13.10.2006 N MEPC.154(55), от 13.07.2007 N MEPC.164(56),от 17.07.2009 N MEPC.186(59), от 17.07.2009 N MEPC.187(59),от 26.03.2010 N MEPC.189(60), от 02.03.2012 N MEPC.216(63),от 17.05.2013 N MEPC.235(65), от 17.05.2013 N MEPC.238(65),от 04.04.2014 N MEPC.246(66), от 04.04.2014 N MEPC.248(66),от 17.10.2014 N MEPC.256(67), от 15.05.2015 N MEPC.265(68),от 15.05.2015 N MEPC.266(68), от 28.10.2016 N MEPC.276(70)) |  |

ГЛАВА 1. 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](#P4822) к настоящей Конвенции), а также включает, не ограничивая общего характера вышесказанного, вещества, перечисленные в [дополнении I](#P3245) к настоящему Приложению.

2 Сырая нефть означает любую жидкую смесь углеводородов, встречающуюся в недрах Земли в естественном состоянии, независимо от того, обработана она для перевозки или нет, и включает:

.1 сырую нефть, из которой могли быть отогнаны некоторые дистиллятные фракции; и

.2 сырую нефть, к которой могли быть добавлены некоторые дистиллятные фракции.

3 Нефтесодержащая смесь означает смесь с любым содержанием нефти.

4 Нефтяное топливо означает любую нефть, используемую в качестве топлива для главных двигателей и вспомогательных механизмов судна, на борту которого такая нефть находится.

5 Нефтяной танкер означает судно, построенное или приспособленное главным образом для перевозки нефти наливом в своих грузовых помещениях, и включает комбинированные суда, любой "танкер для перевозки ВЖВ", который определен в [Приложении II](#P4822) к настоящей Конвенции, и любой газовоз, который определен в правиле 3.20 главы II-1 Конвенции СОЛАС 1974 года (с поправками), если он перевозит в качестве груза или части груза нефть наливом.

6 Танкер для сырой нефти означает нефтяной танкер, занятый в перевозке сырой нефти.

7 Нефтепродуктовоз означает нефтяной танкер, занятый в перевозке нефти, иной чем сырая нефть.

8 Комбинированное судно означает судно, предназначенное для перевозки либо нефти наливом, либо твердых грузов навалом.

9 Значительное переоборудование

.1 означает переоборудование судна:

 .1 которое существенно изменяет размерения или грузовместимость

 судна; или

 .2 которое изменяет тип судна; или

 .3 цель которого, по мнению Администрации, заключается в

 значительном продлении срока его службы; или

 .4 которое изменяет судно иным образом, но в такой степени, что,

 если бы оно являлось новым судном, оно подпадало бы под действие

 соответствующих положений настоящей Конвенции, не применимых к нему как

 к существующему судну.

.2 Несмотря на положения этого определения:

 .1 переоборудование нефтяного танкера дедвейтом 20 000 тонн и

 более, поставленного 1 июня 1982 года или до это даты, как он определен

 в [правиле 1.28.3](#P554), которое выполняется для того, чтобы он отвечал

 требованиям [правила 18](#P1845) настоящего Приложения, не рассматривается как

 значительное для целей настоящего Приложения; и

 .2 переоборудование нефтяного танкера, поставленного до 6 июля 1996

 года, как он определен в [правиле 1.28.5](#P573), которое выполняется для того,

 чтобы он отвечал требованиям [правила 19](#P1921) или [20](#P2002) настоящего Приложения,

 не считается значительным переоборудованием для целей настоящего

 Приложения.

10 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' 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 9°10' юж. широты и 143°52' вост. долготы,

затем к точке 9°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

и далее - к точке на побережье Австралии

с координатами 24°42' юж. широты и 153°15' вост. долготы.

11 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 нефтью.

Для целей настоящего Приложения особыми районами являются следующие:

.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 005°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°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 Расси-Ан (12°28,5' северной широты, 043°19,6' восточной долготы) и Хусн-Мурад (12°40,4' северной широты, 043°30,2' восточной долготы);

.5 район Заливов означает морской район, расположенный к северо-западу от прямой линии, проходящей между Рас-эль-Хадд (22°30' северной широты, 059°48' восточной долготы) и Рас-эль-Фасте (25°04' северной широты, 061°25' восточной долготы);

.6 район Аденского залива означает часть Аденского залива между Красным морем и Аравийским морем, ограниченную с запада прямой линией, проходящей между Рас-си-Ан (12°28,5' северной широты, 043°19,6' восточной долготы) и Хусн-Мурад (12°40,4' северной широты, 043°30,2' восточной долготы), и с востока - прямой линией, проходящей между Рас-Асир (11°50' северной широты, 051°16,9' восточной долготы) и Рас-Фартак (15°35' северной широты, 052°13,8' восточной долготы);

.7 район Антарктики означает морской район, расположенный к югу от 60° южной широты; и

.8 воды Северо-Западной Европы включают Северное море и подходы к нему, Ирландское море и подходы к нему, Кельтское море, пролив Ла-Манш и подходы к нему, а также участок северо-восточной части Атлантического океана непосредственно к западу от Ирландии. Район ограничивается линиями, соединяющими следующие точки:

48°27' сев. широты на побережье Франции;

48°27' сев. широты, 006°25' зап. долготы;

49°52' сев. широты, 007°44' зап. долготы;

50°30' сев. широты, 012° зап. долготы;

56°30' сев. широты, 012° зап. долготы;

62° сев. широты, 003° зап. долготы;

62° сев. широты на побережье Норвегии;

57°44,8' сев. широты на побережьях Дании и Швеции.

.9 Оманский район Аравийского моря означает морской район, ограниченный следующими точками с координатами:

22°30,00' сев. широты; 059°48,00' вост. долготы

23°47,27' сев. широты; 060°35,73' вост. долготы

22°40,62' сев. широты; 062°25,29' вост. долготы

21°47,40' сев. широты; 063°22,22' вост. долготы

20°30,37' сев. широты; 062°52,41' вост. долготы

19°45,90' сев. широты; 062°25,97' вост. долготы

18°49,92' сев. широты; 062°02,94' вост. долготы

17°44,36' сев. широты; 061°05,53' вост. долготы

16°43,71' сев. широты; 060°25,62' вост. долготы

16°03,90' сев. широты; 059°32,24' вост. долготы

15°15,20' сев. широты; 058°58,52' вост. долготы

14°36,93' сев. широты; 058°10,23' вост. долготы

14°18,93' сев. широты; 057°27,03' вост. долготы

14°11,53' сев. широты; 056°53,75' вост. долготы

13°53,80' сев. широты; 056°19,24' вост. долготы

13°45,86' сев. широты; 055°54,53' вост. долготы

14°27,38' сев. широты; 054°51,42' вост. долготы

14°40,10' сев. широты; 054°27,35' вост. долготы

14°46,21' сев. широты; 054°08,56' вост. долготы

15°20,74' сев. широты; 053°38,33' вост. долготы

15°48,69' сев. широты; 053°32,07' вост. долготы

16°23,02' сев. широты; 053°14,82' вост. долготы

16°39,06' сев. широты; 053°06,52' вост. долготы

.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

(пп. .10 введен Резолюцией Международной морской организации от 13.10.2006 N MEPC.154(55))

12 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.

13 Танк означает закрытое помещение, образованное постоянными элементами конструкции судна и предназначенное для перевозки жидких грузов наливом.

14 Бортовой танк означает любой танк, примыкающий к бортовой обшивке судна.

15 Центральный танк означает любой танк, расположенный между продольными переборками.

16 Отстойный танк означает любой танк, специально предназначенный для сбора остатков из танков, промывочной воды и других нефтесодержащих смесей.

17 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.

18 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 или грузов, не являющихся нефтью или вредными жидкими веществами, которые определены различным образом в Приложениях к настоящей Конвенции.

19 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.

20 Носовой и кормовой перпендикуляры берутся на носовом и кормовом концах длины (L). Носовой перпендикуляр проходит через точку пересечения передней кромки форштевня с плоскостью ватерлинии, по которой измеряется длина.

21 Мидель судна находится на середине длины (L).

22 Ширина (B) для судна с металлической обшивкой 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.

23 Дедвейт (DW) означает разность в тоннах между водоизмещением судна в воде с удельной плотностью 1,025 по грузовую ватерлинию, соответствующую назначенной высоте летнего надводного борта, и водоизмещением судна порожнем.

24 Водоизмещение судна порожнем означает водоизмещение судна в метрических 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.

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

26 Объемы и площади на судне во всех случаях рассчитываются по теоретическим обводам.

27 Ежегодная дата означает день и месяц каждого года, которые будут соответствовать дате истечения срока действия Международного свидетельства о предотвращении загрязнения нефтью.

28.1 Судно, поставленное 31 декабря 1979 года или до этой даты означает судно:

.1 контракт на постройку которого заключен 31 декабря 1975 года или до этой даты; или

.2 киль которого заложен или которое находится в подобной стадии постройки 30 июня 1976 года или до этой даты при отсутствии контракта на его постройку; или

.3 поставка которого осуществляется 31 декабря 1979 года или до этой даты; или

.4 которое подверглось значительному переоборудованию:

 .1 по контракту, заключенному 31 декабря 1975 года или до этой

 даты; или

 .2 строительные работы по которому начаты 30 июня 1976 года или до

 этой даты при отсутствии контракта на переоборудование; или

 .3 которое закончено 31 декабря 1979 года или до этой даты.

28.2 Судно, поставленное после 31 декабря 1979 года означает судно:

.1 контракт на постройку которого заключен после 31 декабря 1975 года; или

.2 киль которого заложен или которое находится в подобной стадии постройки после 30 июня 1976 года при отсутствии контракта на его постройку; или

.3 поставка которого осуществляется после 31 декабря 1979 года; или

.4 которое подверглось значительному переоборудованию:

 .1 по контракту, заключенному после 31 декабря 1975 года; или

 .2 строительные работы по которому начаты после 30 июня 1976 года

 при отсутствии контракта на переоборудование; или

 .3 которое закончено после 31 декабря 1979 года.

28.3 Нефтяной танкер, поставленный 1 июня 1982 года или до этой даты означает нефтяной танкер:

.1 контракт на постройку которого заключен 1 июня 1979 года или до этой даты; или

.2 киль которого заложен или которое находится в подобной стадии постройки 1 января 1980 года или до этой даты при отсутствии контракта на его постройку; или

.3 поставка которого осуществляется 1 июня 1982 года или до этой даты; или

.4 который подвергся значительному переоборудованию:

 .1 по контракту, заключенному 1 июня 1979 года или до этой даты;

 или

 .2 строительные работы по которому начаты 1 января 1980 года или до

 этой даты при отсутствии контракта на переоборудование; или

 .3 которое закончено 1 июня 1982 года или до этой даты.

28.4 Нефтяной танкер, поставленный после 1 июня 1982 года означает нефтяной танкер:

.1 контракт на постройку которого заключен после 1 июня 1979 года; или

.2 киль которого заложен или который находится в подобной стадии постройки после 1 января 1980 года при отсутствии контракта на его постройку; или

.3 поставка которого осуществляется после 1 июня 1982 года; или

.4 который подвергся значительному переоборудованию:

 .1 по контракту, заключенному после 1 июня 1979 года; или

 .2 строительные работы по которому начаты после 1 января 1980 года

 при отсутствии контракта на переоборудование; или

 .3 которое закончено после 1 июня 1982 года.

28.5 Нефтяной танкер, поставленный до 6 июля 1996 года означает нефтяной танкер:

.1 контракт на постройку которого заключен до 6 июля 1993 года; или

.2 киль которого заложен или который находится в подобной стадии постройки до 6 января 1994 года при отсутствии контракта на его постройку; или

.3 поставка которого осуществляется до 6 июля 1996 года; или

.4 который подвергся значительному переоборудованию:

 .1 по контракту, заключенному до 6 июля 1993 года; или

 .2 строительные работы по которому начаты до 6 января 1994 года при

 отсутствии контракта на переоборудование; или

 .3 которое закончено до 6 июля 1996 года.

28.6 Нефтяной танкер, поставленный 6 июля 1996 года или после этой даты означает нефтяной танкер:

.1 контракт на постройку которого заключен 6 июля 1993 года или после этой даты; или

.2 киль которого заложен или который находится в подобной стадии постройки 6 января 1994 года или после этой даты при отсутствии контракта на его постройку; или

.3 поставка которого осуществляется 6 июля 1996 года или после этой даты; или

.4 который подвергся значительному переоборудованию:

 .1 по контракту, заключенному 6 июля 1993 года или после этой даты;

 или

 .2 строительные работы по которому начаты 6 января 1994 года или

 после этой даты при отсутствии контракта на переоборудование; или

 .3 которое закончено 6 июля 1996 года или после этой даты.

28.7 Нефтяной танкер, поставленный 1 февраля 2002 года или после этой даты означает нефтяной танкер:

.1 контракт на постройку которого заключен 1 февраля 1999 года или после этой даты; или

.2 киль которого заложен или который находится в подобной стадии постройки 1 августа 1999 года или после этой даты при отсутствии контракта на его постройку; или

.3 поставка которого осуществляется 1 февраля 2002 года или после этой даты; или

.4 который подвергся значительному переоборудованию:

 .1 по контракту, заключенному 1 февраля 1999 года или после этой

 даты; или

 .2 строительные работы по которому начаты 1 августа 1999 года или

 после этой даты при отсутствии контракта на переоборудование; или

 .3 которое закончено 1 февраля 2002 года или после этой даты.

28.8 Нефтяной танкер, поставленный 1 января 2010 года или после этой даты означает нефтяной танкер:

.1 контракт на постройку которого заключен 1 января 2007 года или после этой даты; или

.2 киль которого заложен или который находится в подобной стадии постройки 1 июля 2007 года или после этой даты при отсутствии контракта на его постройку; или

.3 поставка которого осуществляется 1 января 2010 года или после этой даты; или

.4 который подвергся значительному переоборудованию:

 .1 по контракту, заключенному 1 января 2007 года или после этой

 даты; или

 .2 строительные работы по которому начаты 1 июля 2007 года или

 после этой даты при отсутствии контракта на переоборудование; или

 .3 которое закончено 1 января 2010 года или после этой даты.

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.

(п. 28.9 введен Резолюцией Международной морской организации от 24.03.2006 N MEPC.141(54))

29 Миллионные доли (млн-1) означает части нефти на миллион частей воды по объему.

30 Построенное означает судно, киль которого заложен или которое находится в подобной стадии постройки.

31 Нефтяные остатки (нефтесодержащие 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.

(п. 31 введен Резолюцией Международной морской организации от 17.07.2009 N MEPC.187(59))

32 Танк для нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков) - танк, содержащий нефтяные остатки (нефтесодержащие осадки), непосредственно из которого нефтесодержащие осадки могут удаляться через стандартное сливное соединение или любое иное одобренное средство удаления.

(п. 32 введен Резолюцией Международной морской организации от 17.07.2009 N MEPC.187(59))

33 Нефтесодержащая 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 нефтесодержащей льяльной водой.

(п. 33 введен Резолюцией Международной морской организации от 17.07.2009 N MEPC.187(59))

34 Сборный танк для нефтесодержащих льяльных вод - танк, в котором собираются нефтесодержащие льяльные воды до их сброса, перекачки или удаления.

(п. 34 введен Резолюцией Международной морской организации от 17.07.2009 N MEPC.187(59))

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.

(п. 35 введен Резолюцией Международной морской организации от 04.04.2014 N MEPC.246(66))

36 Система проверки означает Систему проверки государств-членов ИМО, установленную Организацией с учетом руководства, разработанного Организацией.

(п. 36 введен Резолюцией Международной морской организации от 04.04.2014 N MEPC.246(66))

37 Кодекс по осуществлению означает Кодекс по осуществлению документов ИМО (Кодекс ОДИ), принятый Организацией резолюцией A.1070(28).

(п. 37 введен Резолюцией Международной морской организации от 04.04.2014 N MEPC.246(66))

38 Стандарт проверки означает Кодекс по осуществлению.

(п. 38 введен Резолюцией Международной морской организации от 04.04.2014 N MEPC.246(66))

Правило 2

Применение

1 Положения настоящего Приложения, если специально не предусмотрено 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 м3 и более, судов, не являющихся нефтяными танкерами, но имеющих такие помещения, также применяются требования [правил 16](#P1810), [26.4](#P2760), [29](#P2916), [30](#P2930), [31](#P2967), [32](#P2977), [34](#P2995) и [36](#P3028) настоящего Приложения для нефтяных танкеров, за исключением того, что, если суммарная вместимость этих помещений меньше 1000 м3, вместо [правил 29](#P2916), [31](#P2967) и [32](#P2977) может применяться [правило 34.6](#P3014) настоящего Приложения.

3 Если груз, подпадающий под действие положений [Приложения II](#P4822) к настоящей Конвенции, перевозится в грузовом помещении нефтяного танкера, то применяются также соответствующие требования [Приложения II](#P4822) к настоящей Конвенции.

4 Требования [правил 29](#P2916), [31](#P2967) и [32](#P2977) настоящего Приложения не применяются к нефтяным танкерам, перевозящим асфальт или другие продукты, подпадающие под действие положений настоящего Приложения, которые из-за своих физических свойств препятствуют эффективному разделению продукта и воды и контролю и в отношении которых контроль сброса согласно [правилу 34](#P2995) настоящего Приложения осуществляется путем сохранения остатков на судне и сброса всех загрязненных смывок в приемные сооружения.

5 С учетом положений [пункта 6](#P655) настоящего правила [правила 18.6](#P1865) - [18.8](#P1868) настоящего Приложения не применяются к нефтяному танкеру, поставленному 1 июня 1982 года или до этой даты, как он определен в [правиле 1.28.3](#P554), занятому исключительно в конкретных перевозках между:

.1 портами или терминалами в государстве-стороне настоящей Конвенции; или

.2 портами или терминалами государств-сторон настоящей Конвенции, если:

 .1 рейс совершается исключительно в пределах особого района; или

 .2 рейс совершается исключительно в пределах других ограничений,

 установленных Организацией.

6 Положения [пункта 5](#P649) настоящего правила применяются только в случаях, когда порты или терминалы, где загружается груз для таких рейсов, оборудованы приемными сооружениями, достаточными для приема и обработки всего балласта и промывочной воды из танков от всех нефтяных танкеров, использующих эти порты и терминалы, и при этом соблюдаются следующие условия:

.1 с соблюдением исключений, предусмотренных в [правиле 4](#P648) настоящего Приложения, вся балластная вода, включая чистую балластную воду, а также остатки промывочной воды из танков сохраняются на борту и передаются в приемные сооружения, и компетентный орган государства порта производит соответствующую запись в [части II](#P4528) Журнала нефтяных операций, упомянутой в [правиле 36](#P3028) настоящего Приложения;

.2 между Администрацией и правительствами государств порта, упомянутых в [пунктах 5.1](#P650) или [5.2](#P651) настоящего правила, достигнуто соглашение относительно использования нефтяного танкера, поставленного 1 июня 1982 года или до этой даты, как он определен в [правиле 1.28.3](#P554), для специальных перевозок;

.3 достаточность приемных сооружений в соответствии с относящимися к этому положениями настоящего Приложения в портах или на терминалах, упомянутых выше, для целей настоящего правила утверждена правительствами государств-сторон настоящей Конвенции, в которых находятся такие порты или терминалы; и

.4 в Международном свидетельстве о предотвращении загрязнения нефтью произведена запись о том, что нефтяной танкер занят исключительно в таких специальных перевозках.

Правило 3

Изъятия и освобождения от требований

1 Любые суда, такие как суда на подводных крыльях, воздушной подушке, надповерхностные и подводные суда и т.д., конструктивные особенности которых исключают возможность разумного и практически целесообразного применения к ним каких-либо положений [глав 3](#P811) и [4](#P1839) настоящего Приложения или раздела 1.2 части II-A Полярного кодекса, 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.

(в ред. Резолюции Международной морской организации от 15.05.2015 N MEPC.265(68))

2 Подробные данные о любом таком освобождении, предоставленном Администрацией, указываются в Свидетельстве, упомянутом в [правиле 7](#P757) настоящего Приложения.

3 Администрация, разрешившая любое такое освобождение, в возможно кратчайший срок, но не позднее чем через 90 дней сообщает Организации подробные данные и причины такого освобождения. Эти сведения Организация распространяет среди Сторон настоящей Конвенции с целью информации и принятия соответствующих мер, если таковые потребуются.

4 Администрация может не применять требования [правил 29](#P2916), [31](#P2967) и [32](#P2977) настоящего Приложения в отношении любого нефтяного танкера, который занят исключительно в рейсах продолжительностью 72 часа или менее и в пределах 50 морских миль от ближайшего берега, при условии что нефтяной танкер занят исключительно в перевозках между портами или терминалами в государстве-стороне настоящей Конвенции. Любое такое неприменение обусловлено требованием о том, что нефтяной танкер должен сохранять на борту все нефтесодержащие смеси для последующего сброса в приемные сооружения и что Администрация устанавливает, что сооружения, имеющиеся для приема таких нефтесодержащих смесей, являются достаточными.

5 Администрация может не применять требования [правил 31](#P2967) и [32](#P2977) настоящего Приложения в отношении нефтяных танкеров, иных чем те, которые упомянуты в [пункте 4](#P669) настоящего правила, в случаях, если:

.1 танкер является нефтяным танкером, поставленным 1 июня 1982 года или до этой даты, как он определен в [правиле 1.28.3](#P554), дедвейтом 40 000 тонн или более, как упомянуто в [правиле 2.5](#P649) настоящего Приложения, занятым исключительно в специальных перевозках, и соблюдаются условия, указанные в [правиле 2.6](#P655) настоящего Приложения; или

.2 танкер занят исключительно в рейсах одной или более из следующих категорий:

 .1 рейсы в пределах особых районов; или

 .2 рейсы в арктических водах; или

(пп. 2 введен Резолюцией Международной морской организации от 15.05.2015

N MEPC.265(68))

 .3 рейсы в пределах 50 морских миль от ближайшего берега за

 пределами особых районов или арктических вод, если танкер занят в:

(в ред. Резолюции Международной морской организации от 15.05.2015

N MEPC.265(68))

 .1 перевозках между портами или терминалами государства-стороны

 настоящей Конвенции; или

 .2 ограниченных рейсах, определенных Администрацией,

 продолжительностью 72 часа или менее;

 при условии, что соблюдаются все нижеперечисленные условия:

 .4 все нефтесодержащие смеси сохраняются на борту для последующего

 сброса в приемные сооружения;

 .5 в отношении рейсов, указанных в [пункте 5.2.3](#P677) настоящего правила,

 Администрация постановила, что имеются достаточные приемные сооружения

 для приема таких нефтесодержащих смесей в тех нефтепогрузочных портах

 или терминалах, в которые заходит танкер;

 .6 если требуется, в Международном свидетельстве о предотвращении

 загрязнения нефтью произведена запись о том, что судно занято

 исключительно в рейсах одной или более категорий, указанных в

 [пунктах 5.2.1](#P673) и [5.2.3.2](#P683) настоящего правила; и

 .7 сброшенное количество, время и порт сброса зарегистрированы

 в Журнале нефтяных операций.

6 Администрация может освободить следующие нефтяные танкеры от выполнения требований [правила 28.6](#P2902), 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](#P2899);

.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.

(п. 6 введен Резолюцией Международной морской организации от 04.04.2014 N MEPC.248(66))

Правило 4

Исключения

[Правила 15](#P1776) и [34](#P2995) настоящего Приложения и пункт 1.1.1 части II-A Полярного кодекса не применяются:

(в ред. Резолюции Международной морской организации от 15.05.2015 N MEPC.265(68))

.1 к сбросу в море нефти или нефтесодержащей смеси, необходимому для целей обеспечения безопасности судна и спасения человеческой жизни на море; или

.2 к сбросу в море нефти или нефтесодержащей смеси в результате повреждения судна или его оборудования:

 .1 при условии, что после случившегося повреждения или обнаружения

 сброса были приняты все разумные меры предосторожности с целью

 предотвращения или сведения к минимуму такого сброса; и

 .2 за исключением случаев, когда собственник или капитан

 действовали либо с намерением причинить повреждение судну, либо

 безответственно и понимая, что это может привести к его повреждению;

 или

.3 к сбросу в море веществ, содержащих нефть, одобренному Администрацией, когда эта операция используется с целью борьбы с конкретным инцидентом, связанным с загрязнением, с целью сведения к минимуму ущерба от загрязнения. Любой такой сброс должен быть одобрен любым правительством, юрисдикцией которого охватывается предполагаемый сброс.

Правило 5

Эквиваленты

1 Администрация может разрешить применение на судне устройств, материалов, приспособлений или приборов, отличных от требуемых настоящим Приложением, если такие устройства, материалы, приспособления или приборы являются не менее эффективными, чем требуемые настоящим Приложением. Такие полномочия Администрации не распространяются на замену методов эксплуатации с целью осуществления управления сбросом нефти в качестве эквивалента проектным и конструктивным мерам, предписанным правилами настоящего Приложения.

2 Администрация, которая разрешает применение устройства, материала, приспособления или прибора, отличных от требуемых настоящим Приложением, сообщает подробные сведения об этом Организации для распространения среди других Сторон Конвенции с целью информации и принятия ими соответствующих мер, если таковые потребуются.

ГЛАВА 2. ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ И ВЫДАЧА СВИДЕТЕЛЬСТВ

Правило 6

Освидетельствования

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

.1 первоначальному освидетельствованию перед вводом судна в эксплуатацию или перед первичной выдачей Свидетельства, требуемого [правилом 7](#P757) 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;

.2 освидетельствованию для возобновления Свидетельства через промежутки времени, установленные Администрацией, но не превышающие пяти лет, за исключением тех случаев, когда применимы [правила 10.2.2](#P785), [10.5](#P789), [10.6](#P790) или [10.7](#P791) настоящего Приложения. Освидетельствование для возобновления свидетельства проводится, чтобы удостовериться, что конструкция, оборудование, системы, устройства, приспособления и материалы полностью удовлетворяют применимым к ним требованиям настоящего Приложения;

.3 промежуточному освидетельствованию в пределах трех месяцев до или после второй ежегодной даты или в пределах трех месяцев до или после третьей ежегодной даты Свидетельства, которое проводится вместо одного из ежегодных освидетельствований, указанных в [пункте 1.4](#P739) настоящего правила. Промежуточное освидетельствование проводится, чтобы удостовериться, что оборудование и связанные с ним насосы и системы трубопроводов, включая систему автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти, системы мойки сырой нефтью, оборудование для нефтеводяной сепарации и систему фильтрации нефти, полностью удовлетворяют применимым к ним требованиям настоящего Приложения и находятся в хорошем рабочем состоянии. О таких промежуточных освидетельствованиях производится запись в Свидетельстве, выданном в соответствии с [правилом 7](#P757) или [8](#P764) настоящего Приложения;

.4 ежегодному освидетельствованию в пределах трех месяцев до или после каждой ежегодной даты Свидетельства, включая общую проверку конструкции, оборудования, систем, устройств, приспособлений и материалов, упомянутую в [пункте 1.1](#P736) настоящего правила, чтобы удостовериться, что они содержатся в соответствии с [пунктами 4.1](#P753) и [4.2](#P754) настоящего правила и продолжают удовлетворять условиям эксплуатации, для которых судно предназначено. О таких ежегодных освидетельствованиях производится запись в Свидетельстве, выданном в соответствии с [правилом 7](#P757) или [8](#P764) настоящего Приложения; и

.5 дополнительному общему либо частичному освидетельствованию, в зависимости от обстоятельств, которое должно производиться после ремонта в результате обследований, предписанных в [пункте 4.3](#P755) настоящего правила, или каждый раз, когда производится какой-либо серьезный ремонт или замена. Освидетельствование проводится, чтобы удостовериться, что необходимый ремонт или замена были произведены качественно, что материал и выполнение такого ремонта или замены во всех отношениях удовлетворительны и что судно во всех отношениях отвечает требованиям настоящего Приложения.

2 Администрация принимает надлежащие меры для обеспечения выполнения на судах, к которым не применяются положения [пункта 1](#P735) настоящего правила, тех положений настоящего Приложения, которые к ним применимы.

3.1 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. 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 MEPC.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](#P206) 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](#P743) и .[2](#P744), 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.

(в ред. Резолюции Международной морской организации от 17.05.2013 N MEPC.238(65))

3.2 Администрация, назначающая инспекторов или признающая организации для проведения освидетельствований, как это предусмотрено в [пункте 3.1](#P742) настоящего правила, уполномочивает любого назначенного инспектора или признанную организацию как минимум:

.1 требовать ремонта судна; и

.2 выполнять освидетельствования по просьбе соответствующих властей государства порта.

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

3.3 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 соответствующие 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.

3.4 В каждом случае заинтересованная Администрация полностью гарантирует полноту и тщательность освидетельствования и обеспечивает принятие необходимых мер для выполнения этого обязательства.

4.1 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.

4.2 После проведения любого освидетельствования судна в соответствии с [пунктом 1](#P735) настоящего правила без санкции Администрации не допускается производить никаких изменений в конструкции, оборудовании, системах, устройствах, приспособлениях или материалах, подвергшихся освидетельствованию, за исключением прямой их замены.

4.3 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 собственник судна при первой же возможности сообщает об этом ответственным за выдачу соответствующего Свидетельства Администрации, признанной организации или назначенному инспектору, которые поручают провести обследование, чтобы определить, является ли необходимым освидетельствование согласно [пункту 1](#P735) настоящего правила. Если судно находится в порту другой Стороны, то капитан или собственник судна также немедленно сообщает об этом соответствующим властям государства порта, а назначенный инспектор или признанная организация должны убедиться, что такое сообщение сделано.

Правило 7

Выдача и подтверждение Свидетельства

1 Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью выдается, после первоначального освидетельствования или освидетельствования для возобновления свидетельства в соответствии с положениями [правила 6](#P731) настоящего Приложения, каждому нефтяному танкеру валовой вместимостью 150 и более и любому иному судну валовой вместимостью 400 и более, совершающему рейсы в порты или к удаленным от берега терминалам, находящимся под юрисдикцией других Сторон Конвенции.

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 8

Выдача и подтверждение 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, может выдать или уполномочить выдать судну Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью, а в соответствующих случаях может подтвердить или уполномочить подтвердить это имеющееся на судне Свидетельство 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 должно содержать 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 7](#P757) настоящего Приложения.

4 Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью не выдается судну, которое имеет право плавать под флагом государства, не являющегося Стороной Конвенции.

Правило 9

Форма Свидетельства

Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью составляется по форме, соответствующей образцу, приведенному в [дополнении II](#P3326) к настоящему Приложению, и должно быть оформлено по меньшей мере на английском, испанском или французском языках. Если используется также официальный язык выдающего государства, то в случае спора или разночтения предпочтение отдается этому языку.

Правило 10

Срок действия и действительность Свидетельства

1 Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью выдается на срок, установленный Администрацией, но не превышающий пяти лет.

2.1 Независимо от требований [пункта 1](#P783) 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 возобновления свидетельства до даты, не превышающей пяти лет с даты истечения срока действия существующего Свидетельства.

2.2 Когда 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.

2.3 Когда 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 действия до максимального срока, установленного в [пункте 1](#P783) настоящего правила, при условии что проведены соответствующие освидетельствования, упомянутые в [правилах 6.1.3](#P738) и [6.1.4](#P739) настоящего Приложения, применяемые, когда Свидетельство выдается на пятилетний период.

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, то 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, Администрация может продлить срок действия Свидетельства, но такое продление предоставляется только для того, чтобы дать возможность судну закончить свой рейс в порту, 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](#P785), [5](#P789) или [6](#P790) настоящего правила. В этих особых случаях новое Свидетельство действительно до даты, не превышающей пяти лет с даты окончания освидетельствования для возобновления свидетельства.

8 Если ежегодное или промежуточное освидетельствование закончено до срока, установленного в [правиле 6](#P731) настоящего Приложения, то:

.1 ежегодная дата, указанная в Свидетельстве, должна быть изменена внесением записи на дату, которая должна быть не позднее трех месяцев после даты, на которую было закончено освидетельствование;

.2 последующее ежегодное или промежуточное освидетельствование, требуемое [правилом 6.1](#P735) настоящего Приложения, должно быть закончено в периоды, предписываемые этим правилом, используя новую ежегодную дату; и

.3 дата истечения срока действия может оставаться без изменения при условии, что одно или более ежегодных или промежуточных освидетельствований, в зависимости от случая, проводятся так, чтобы не были превышены максимальные периоды между освидетельствованиями, предписанными [правилом 6.1](#P735) настоящего Приложения.

9 Свидетельство, выданное на основании [правила 7](#P757) или [8](#P764) настоящего Приложения, теряет силу в любом из следующих случаев:

.1 если соответствующие освидетельствования не закончены в сроки, указанные в [правиле 6.1](#P735) настоящего Приложения;

.2 если Свидетельство не подтверждено в соответствии с [правилом 6.1.3](#P738) или [6.1.4](#P739) настоящего Приложения; или

.3 при передаче судна под флаг другого государства. Новое Свидетельство выдается только тогда, когда правительство, выдающее новое Свидетельство, полностью удовлетворено тем, что судно соответствует требованиям [правил 6.4.1](#P753) и [6.4.2](#P754) настоящего Приложения. В случае передачи судна между Договаривающимися правительствами, если в пределах трех месяцев после передачи будет сделан запрос, правительство государства-участника, под флагом которого это судно ранее имело право плавать, в возможно короткий срок передает Администрации копии Свидетельства, имевшегося на судне до его передачи, и, если имеются, - копии соответствующих актов об освидетельствовании.

Правило 11

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.

2 При обстоятельствах, приведенных в [пункте 1](#P806) 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](#P100) 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.

ГЛАВА 3. ТРЕБОВАНИЯ К МАШИННЫМ ПОМЕЩЕНИЯМ ВСЕХ СУДОВ

Часть A

КОНСТРУКЦИЯ

Правило 12

Танки для нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков)

1 Если не указано иное, настоящее правило применяется к каждому судну валовой вместимостью 400 и более, за исключением того, что [пункт 3.5](#P844) настоящего правила должен применяться в отношении судов, поставленных 31 декабря 1979 года или до этой даты, как они определены в [правиле 1.28.1](#P535), только если это целесообразно и практически осуществимо.

(п. 1 в ред. Резолюции Международной морской организации от 15.05.2015 N MEPC.266(68))

2 Нефтяные остатки (нефтесодержащие осадки) могут передаваться непосредственно из танка(ов) для нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков) в приемное сооружение через стандартное сливное соединение, упомянутое в [правиле 13](#P1709), или в любое иное одобренное средство удаления нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков), такое как инсинератор, вспомогательный котел, пригодный для сжигания нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков), или другое приемлемое средство, которое должно быть указано в пункте 3.2 добавления к Свидетельству IOPP, [форма A](#P3672) или [B](#P3946).

(п. 2 в ред. Резолюции Международной морской организации от 15.05.2015 N MEPC.266(68))

3 Должны иметься в наличии танки для нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков), которые:

.1 имеют достаточную вместимость, с учетом типа силовой установки и продолжительности рейса, для сбора нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков), которые не могут быть обработаны иным способом для удовлетворения требований настоящего Приложения;

.2 оснащены специально предназначенным для данной цели насосом, способным производить выкачку из танка(ов) нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков) для их удаления в соответствии с [правилом 12.2](#P823);

.3 не имеют сливных соединений с осушительной системой, сборным(и) танком(ами) для нефтесодержащих льяльных вод, настилом второго дна и нефтеводяными сепараторами, за исключением того, что:

 .1 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 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;

 и

 .2 сливной трубопровод отстойного танка и осушительный трубопровод

 могут быть подсоединены к общему трубопроводу, ведущему к стандартному

 сливному соединению, которое упомянуто в [правиле 13](#P1709); возможное

 подсоединение обеих систем к общему трубопроводу, ведущему к

 стандартному сливному соединению, которое упомянуто в [правиле 13](#P1709),

 должно исключать попадание нефтесодержащих осадков в осушительную

 систему;

.4 не соединены с каким-либо трубопроводом, который имеет прямое соединение за бортом, за исключением стандартного сливного соединения, упомянутого в [правиле 13](#P1709); и

.5 проектируются и конструируются так, чтобы облегчить их очистку и сдачу остатков в приемные сооружения.

(п. 3 в ред. Резолюции Международной морской организации от 15.05.2015 N MEPC.266(68))

4 Суда, находящиеся на этапе постройки до 1 января 2017 года, должны соответствовать требованиям [пункта 3.3](#P828) настоящего правила не позднее первого освидетельствования для возобновления свидетельства, проводимого 1 января 2017 года или после этой даты.

(п. 4 в ред. Резолюции Международной морской организации от 15.05.2015 N MEPC.266(68))

Правило 12A

Защита топливных танков

(введено Резолюцией Международной морской организации

от 24.03.2006 N MEPC.141(54))

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](#P612) настоящего Приложения.

2 Применение настоящего правила при определении расположения танков, используемых для перевозки жидкого топлива, не влияет на положения [правила 19](#P1921) 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 (dS)" 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 (dP)" есть осадка порожнем плюс 60% разницы между осадкой порожнем и осадкой по грузовую марку (dS). Частичная осадка по грузовую марку (dP) измеряется в метрах.

.5 "Ватерлиния dS" есть вертикальное расстояние, в метрах, от теоретической основной линии в середине длины до ватерлинии, соответствующей 30% высоты борта Ds.

.6 "Ширина BS" есть наибольшая теоретическая ширина судна, в метрах, при наибольшей осадке по грузовую марку ds или ниже ее.

.7 "Ширина BB" есть наибольшая теоретическая ширина судна, в метрах, по ватерлинии dB или ниже ее.

.8 "Высота борта DS" 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 м3.

.13 "C" есть общий объем жидкого топлива на судне, в м3, при заполнении танков на 98%, включая общий объем малых топливных танков.

.14 "Объем жидкого топлива" означает объем танка, в м3, 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 м3.

5 Вместимость отдельных топливных танков не должна превышать 2500 м3.

6 На судах, иных чем самоподъемные буровые установки, с общим объемом жидкого топлива 600 м3 и более топливные танки располагаются над теоретической линией днищевой обшивки везде на расстоянии, не меньшем, чем расстояние h, указанное ниже:

h = B / 20 м или

h = 2,0 м, смотря по тому, что меньше.

Минимальная величина h = 0,76 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](#P884).

Рис. 1. Границы топливного танка для целей [пункта 6](#P874)

7 На судах с общим объемом жидкого топлива 600 м3 или более, но менее 5 000 м3 топливные танки располагаются внутрь от теоретической линии бортовой обшивки, везде на расстоянии не менее величины w, которая, как показано на [рис. 2](#P900), измеряется в любом поперечном сечении под прямым углом к бортовой обшивке, как указано ниже:

w = 0,4 + 2,4 C / 20 000 м

Минимальная величина w = 1,0 м; однако для отдельных танков с объемом жидкого топлива менее 500 м3 минимальная величина равна 0,76 м.

8 На судах с общим объемом жидкого топлива 5 000 м3 и более топливные танки располагаются внутрь от теоретической линии бортовой обшивки, везде на расстоянии не менее величины w, которая, как показано на [рис. 2](#P900), измеряется в любом поперечном сечении под прямым углом к бортовой обшивке, как указано ниже:

w = 0,5 + C / 20 000 м или

w = 2,0 м, смотря по тому, что меньше.

Минимальная величина w = 1,0 м.

Рис. 2. Границы топливного танка для целей [пунктов 7](#P886) и [8](#P891)

9 Топливные трубопроводы, расположенные на расстоянии менее величины h от днища судна, как она определена в [пункте 6](#P874), 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:

|  |  |
| --- | --- |
| OM < 0,0157 - 1,14E-6 · C | для 600 м3 <= C <= 5 000 м3 |
| OM < 0,010 | для C >= 5 000м3, |

где OM - 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 ) без дифферента или крена;

 p

 .2 все топливные танки предполагаются загруженными на 98%

 их объемной вместимости;

 .3 номинальная плотность жидкого топлива обычно должна

 3

 приниматься равной 1 000 кг/м . 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 следующим образом:

 M

 O = (0,4O + 0,6O ) / C,

 M MS MB 3

 где O - средний вылив для повреждения борта, в м ;

 MS 3

 O - средний вылив для повреждения днища, в м ;

 MB

 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 = 0,7O + 0,3O ,

 MB MB(0) MB(2,5)

 где O - средний вылив при высоте прилива 0 м; и

 MB(0) 3

 O - средний вылив при высоте прилива - 2,5 м, в м .

 MB(2,5)

.4 Средний вылив в результате повреждения борта OMS рассчитывается следующим образом:

где i - каждый рассматриваемый топливный танк;

n - общее число топливных танков;

PS(i) - вероятность проникновения в топливном танке "i" в результате повреждения борта, рассчитанная в соответствии с [пунктом 11.6](#P1051) настоящего правила;

OS(i) - вылив, в м3, 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:

где i - каждый рассматриваемый топливный танк;

n - общее число топливных танков;

PB(i) - вероятность проникновения в топливом танке "i" в результате повреждения днища, рассчитанная в соответствии с [пунктом 11.7](#P1384) настоящего правила;

OB(i) - вылив из топливного танка "i", в м3, рассчитанный в соответствии с [пунктом 11.5.3](#P975) настоящего правила; и

CDB(i) - коэффициент, учитывающий удержание нефти, как он определен в [пункте 11.5.4](#P1040).

где i, n, PB(i) и CDB(i) - как они определены в подпункте .1, выше;

OB(i) - вылив из топливного танка "i", в м3, после приливного изменения.

.3 Вылив нефти OB(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 грузовую марку d .

 p

 .2 Уровень жидкого топлива после повреждения рассчитывается

 следующим образом:

 где h - высота поверхности жидкого топлива над Z , в метрах;

 F 1

 t - приливное изменение, в метрах. Снижение высоты прилива

 C

 выражается отрицательными числами;

 Z - высота самой низкой точки в топливном танке

 1

 над основной линией, в метрах;

 3

 - плотность морской воды, принимаемая равной 1,025 кг/м ;

 и

 - номинальная плотность жидкого топлива, как она

 определена в 11.2.3.

 .3 Для любого танка, ограниченного днищевой обшивкой, вылив

 нефти O принимается не менее, чем по следующей формуле,

 B(i)

 но не более вместимости танка:

 O = H · A,

 B(i) w

 где H = 1,0 м, когда Y = 0;

 w B

 H = B /50, но не более 0,4 м, когда Y более B /5 или

 w B B B

 11,5 м, смотря по тому, что меньше.

 Величина H измеряется вверх от линии плоского днища

 w

 на миделе. В районе закругления скулы и в местах без четко

 обозначенного закругления скулы величина H измеряется

 w

 от линии, параллельной линии плоского днища на миделе, как

 показано на [рис. 1](#P884) в отношении расстояния "h".

 Для величин Y от диаметральной плоскости к борту B /5 или

 B B

 11,5 м, смотря по тому, что меньше, величина H рассчитывается

 w

 линейной интерполяцией.

 Y - минимальная величина Y по длине топливного танка,

 B B

 если в любом данном месте Y есть поперечное

 B

 расстояние между бортовой обшивкой по ватерлинии d

 B

 и танком по ватерлинии d или ниже ее.

 B

 A - максимальная площадь горизонтальной проекции топливного

 танка до уровня H от днища танка.

 w

Рис. 3. Размеры для расчета минимального

вылива нефти для целей [подпункта 11.5.3.3](#P998)

 .4 При повреждении днища часть вылива из топливного танка может

 попасть в отсеки, не предназначенные для жидкого топлива. Этот

 эффект приблизительно рассчитывается путем применения

 коэффициента C для каждого танка, который принимается

 DB(i)

 следующим образом:

 C = 0,6 для топливных танков, ограниченных снизу отсеками,

 DB(i)

 не предназначенными для жидкого топлива;

 C = 1 в иных случаях.

 DB(i)

.6 Вероятность Ps пробоины отсека в результате повреждения борта рассчитывается следующим образом:

 .1 P = P · P · P ,

 S SL SV ST

 где P = (1 - P - P ) - вероятность того, что повреждение

 SL Sf Sa

 распространится в продольную зону, ограниченную X и X ;

 a f

 P = (1 - P - P ) - вероятность того, что повреждени

 SV Su Sl

 распространится в вертикальную зону, ограниченную

 Z и Z ;

 1 u

 P = (1 - P ) - вероятность того, что повреждение

 ST Sy

 распространится в поперечном направлении за пределы,

 обозначенные y;

 .2 P , P , P и P определяются линейной интерполяцией

 Sa Sf Su Sl

 по таблице вероятностей повреждения борта, приведенной

 в [11.6.3](#P1129), и P рассчитывается по формулам, приведенным

 Sy

 в [11.6.3](#P1129),

 где P - вероятность того, что повреждение будет находиться

 Sa

 полностью в корму от точки X /L;

 a

 P - вероятность того, что повреждение будет находиться

 Sf

 полностью в нос от точки X /L;

 f

 P - вероятность того, что повреждение будет находиться

 Sl

 полностью ниже танка;

 P - вероятность того, что повреждение будет находиться

 Su

 полностью выше танка; и

 P - вероятность того, что повреждение будет находиться

 Sy

 полностью вне танка.

 Границы отсека X , X , Z , Z и y рассчитываются следующим

 a f 1 u

 образом:

 X - продольное расстояние от кормовой точки L до самой

 a

 крайней точки рассматриваемого отсека в корму,

 в метрах;

 X - продольное расстояние от кормовой точки L до самой

 f

 крайней точки рассматриваемого отсека в нос, в метрах;

 Z - вертикальное расстояние от теоретической основной

 1

 линии до самой нижней точки рассматриваемого отсека,

 в метрах. Если Z больше D , то Z принимается как Ds;

 1 s 1

 Z - вертикальное расстояние от теоретической основной

 u

 линии до самой высокой точки рассматриваемого отсека,

 в метрах. Если Z больше D , то Z принимается

 u s u

 как Ds; и

 y - минимальное горизонтальное расстояние, измеряемое

 под прямым углом к диаметральной плоскости, между

 рассматриваемым отсеком и бортовой обшивкой,

 в метрах [<\*>](#P1118).

 --------------------------------

 <\*> При симметричном расположении танков повреждения

 рассматриваются только для одного борта судна, и в этом

 случае все размеры "y" 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 MEPC.122(52).

 В районе закругления скулы "y" можно не рассматривать ниже

 расстояния h над основной линией, если h меньше B/10, 3 м, или

 настила второго дна.

 .3 Таблица вероятностей для повреждения борта

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Xa/L | PSa |  | Xf/L | PSf |  | Zl/Ds | PSl |  | Zu/Ds | PSu |
| 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 |

Psy рассчитывается следующим образом:

|  |  |
| --- | --- |
| PSy = (24,96 - 199,6 y/Bs) (y/Bs) | для y/Bs <= 0,05; |
| PSy = 0,749 + {5 - 44,4 (y/Bs - 0,05)} {(y/Bs) - 0,05} | для 0,05 < y/Bs < 0,1; |
| PSy = 0,888 +0,56 (y/Bs-0,1) | для y/Bs >= 0,1. |

Psy не должна приниматься больше 1.

.7 Вероятность PB пробоины отсека в результате повреждения днища рассчитывается следующим образом:

 .1 P = P · P · P ,

 B BL BT BV

 где P = (1 - P - P ) - вероятность того, что повреждение

 BL Bf Ba

 распространится в продольную зону, ограниченную

 X и X ;

 a f

 P = (1 - P - P ) - вероятность того, что повреждение

 BT Bp Bs

 распространится в поперечную зону, ограниченную

 Y и Y ; и

 p s

 P = (1 - P ) - вероятность того, что повреждение

 BV Bz

 распространится вертикально за пределы, обозначенные

 z;

 .2 P , P , P и P ) определяются линейной интерполяцией

 Ba Bf Bp Bs

 по таблице вероятностей для повреждения днища, приведенной

 в [11.7.3](#P1452), и P рассчитывается по формулам, приведенным

 Bx

 в [11.7.3](#P1452),

 где Р - вероятность того, что повреждение будет находиться

 Ba

 полностью в корму от точки X /L;

 a

 P - вероятность того, что повреждение будет находиться

 Bf

 полностью в нос от точки X /L;

 f

 P - вероятность того, что повреждение будет находиться

 Bp

 полностью на левом борту танка;

 P - вероятность того, что повреждение будет находиться

 Bs

 полностью на правом борту танка; и

 P - вероятность того, что повреждение будет находиться

 Bz

 полностью ниже танка.

 Границы отсека X , X , Y , Y и z устанавливаются следующим

 a f p s

 образом:

 X и X - как они определены в [11.6.2](#P1069);

 a f

 Y - поперечное расстояние от точки, расположенной на левом

 p

 борту отсека на ватерлинии d или ниже этой

 B

 ватерлинии, до вертикальной плоскости, находящейся

 в точке B /2 в сторону правого борта от диаметральной

 B

 плоскости судна;

 Y - поперечное расстояние от точки, расположенной

 s

 на правом борту отсека на ватерлинии d или ниже этой

 B

 ватерлинии, до вертикальной плоскости, находящейся

 в точке B /2 в сторону правого борта от диаметральной

 B

 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

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Xa/L | PBa |  | Xf/L | PBf |  | Yp/BB | PBp |  | Ys/BB | PBs |
| 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 |

PBZ рассчитывается следующим образом:

|  |  |
| --- | --- |
| PBz = (14,5 - 67 z/Ds) (z/Ds) | для z/Ds <= 0,1; |
| PBz = 0,78 + 1,1 {(z/Ds - 0,1)} | для z/Ds > 0,1. |

PBz 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](#P874), и не ближе к бортовой обшивке, чем применимое минимальное значение w, указанное в [пункте 7](#P886) или [8](#P891).

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.

Правило 13

Стандартное сливное соединение

Для обеспечения возможности присоединения труб приемных сооружений к судовому трубопроводу для сброса из льял машинных отделений и отстойных танков оба трубопровода оснащаются стандартным сливным соединением в соответствии со следующей [таблицей](#P1715):

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 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 600 кПа. |

Часть B

ОБОРУДОВАНИЕ

Правило 14

Оборудование для фильтрации нефти

1 За исключением предусмотренного в [пункте 3](#P1744) настоящего правила, любое судно валовой вместимостью 400 и более, но менее 10 000 оснащается оборудованием для фильтрации нефти, отвечающим требованиям [пункта 6](#P1769) настоящего правила. Любое такое судно, которое может сбрасывать в море балластную воду, сохраняемую в топливных танках в соответствии с [правилом 16.2](#P1816), отвечает требованиям [пункта 2](#P1743) настоящего правила.

2 За исключением предусмотренного в [пункте 3](#P1744) настоящего правила, любое судно валовой вместимостью 10 000 и более оснащается оборудованием для фильтрации нефти, отвечающим [пункту 7](#P1770) настоящего правила.

3 На стационарных судах, совершающих только рейсы без груза с целью изменения своего местоположения, таких как суда-гостиницы, суда для хранения и т.п., оборудование для фильтрации нефти может не устанавливаться. Такие суда оборудуются сборным танком достаточной, удовлетворяющей Администрацию, вместимости для полного сохранения на борту нефтесодержащих льяльных вод.

4 Администрация обеспечивает, чтобы суда валовой вместимостью менее 400 были оснащены, насколько это практически возможно, оборудованием для сохранения на борту нефти или нефтесодержащих смесей либо их сброса в соответствии с требованиями [правила 15.6](#P1800) настоящего Приложения.

5 Администрация может не применять требования [пунктов 1](#P1742) и [2](#P1743) настоящего правила:

.1 к любому судну, выполняющему исключительно рейсы в пределах особых районов или арктических вод, или

(пп. .1 в ред. Резолюции Международной морской организации от 15.05.2015 N MEPC.265(68))

.2 к любому судну, имеющему свидетельство согласно Международному кодексу безопасности высокоскоростных судов (или иным образом подпадающему под действие этого Кодекса ввиду своих размеров и конструкции), выполняющему регулярные рейсы, время оборачиваемости которых не превышает 24 часов, включая также рейсы без пассажиров/груза для целей изменения местоположения,

.3 в отношении положений [подпунктов .1](#P1747) и .[2](#P1749), выше, должны соблюдаться следующие условия:

 .1 судно оборудовано сборным танком достаточной, удовлетворяющей

 Администрацию, вместимости для полного сохранения на борту

 нефтесодержащих льяльных вод;

 .2 все нефтесодержащие льяльные воды сохраняются на борту для

 последующего их сброса в приемные сооружения;

 .3 Администрация удостоверилась, что в достаточном количестве

 портов или терминалов, куда заходит судно, имеются отвечающие

 требованиям приемные сооружения для приема таких нефтесодержащих

 льяльных вод;

 .4 Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью,

 если оно требуется, содержит запись о том, что судно выполняет

 исключительно рейсы в пределах особых районов или арктических вод или

 считается высокоскоростным судном для цели настоящего правила и

 характер рейса установлен; и

(в ред. Резолюции Международной морской организации от 15.05.2015

N MEPC.265(68))

 .5 сброшенное количество, время и порт сброса регистрируются в

 [части I](#P4328) Журнала нефтяных операций.

6 Оборудование для фильтрации нефти, упомянутое в [пункте 1](#P1742) 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 миллионных долей. При рассмотрении конструкции такого оборудования Администрация принимает во внимание технические требования, рекомендованные Организацией.

7 Оборудование для фильтрации нефти, упомянутое в [пункте 2](#P1743) настоящего правила, должно отвечать требованиям [пункта 6](#P1769) настоящего правила. Кроме того, 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 миллионных долей. При рассмотрении конструкции такого оборудования и устройств Администрация принимает во внимание технические требования, рекомендованные Организацией.

Часть C

ОГРАНИЧЕНИЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО СБРОСА НЕФТИ

Правило 15

Ограничение сброса нефти

1 С учетом положений [правила 4](#P705) настоящего Приложения и [пунктов 2](#P1783), [3](#P1790) и [6](#P1800) настоящего правила, любой сброс в море нефти или нефтесодержащих смесей с судов запрещается.

A. Сбросы за пределами особых районов, за исключением арктических вод

(в ред. Резолюции Международной морской организации от 15.05.2015 N MEPC.265(68))

2 Любой сброс в море нефти или нефтесодержащих смесей с судов валовой вместимостью 400 и более запрещается, кроме случаев, когда соблюдаются одновременно все следующие условия:

.1 судно находится в пути;

.2 нефтесодержащая смесь обработана с помощью оборудования для фильтрации нефти, отвечающего требованиям [правила 14](#P1738) настоящего Приложения;

.3 содержание нефти в стоке без его разбавления не превышает 15 миллионных долей;

.4 на нефтяных танкерах нефтесодержащая смесь не происходит из льял отделения грузовых насосов; и

.5 в случае нефтяных танкеров нефтесодержащая смесь не смешана с остатками груза нефти.

B. Сбросы в особых районах

3 Любой сброс в море нефти или нефтесодержащих смесей с судов валовой вместимостью 400 и более запрещается, кроме случаев, когда соблюдаются одновременно все следующие условия:

.1 судно находится в пути;

.2 нефтесодержащая смесь обработана с помощью оборудования для фильтрации нефти, отвечающего требованиям [правила 14.7](#P1770) настоящего Приложения;

.3 содержание нефти в стоке без его разбавления не превышает 15 миллионных долей;

.4 на нефтяных танкерах нефтесодержащая смесь не происходит из льял отделения грузовых насосов; и

.5 в случае нефтяных танкеров нефтесодержащая смесь не смешана с остатками груза нефти.

4 В отношении района Антарктики любой сброс в море нефти или нефтесодержащих смесей с любого судна запрещается.

5 Ничто в настоящем правиле не запрещает судну в рейсе, лишь часть которого проходит в особом районе, производить сброс за пределами особого района в соответствии с [пунктом 2](#P1783) настоящего правила.

C. Требования к судам валовой вместимостью менее 400 во все районах, за исключением района Антарктики и арктических вод

(в ред. Резолюции Международной морской организации от 15.05.2015 N MEPC.265(68))

6 В случае судна валовой вместимостью менее 400 нефть и все нефтесодержащие смеси должны либо сохраняться на борту для последующего сброса в приемные сооружения, либо сбрасываться в море в соответствии со следующими положениями:

.1 судно находится в пути;

.2 на судне эксплуатируется оборудование одобренной Администрацией конструкции, которое обеспечивает, чтобы содержание нефти в стоке без его разбавления не превышало 15 миллионных долей;

.3 на нефтяных танкерах нефтесодержащая смесь не происходит из льял отделения грузовых насосов; и

.4 в случае нефтяных танкеров нефтесодержащая смесь не смешана с остатками груза нефти.

D. Общие требования

7 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 настоящей Конвенции, в пределах своих возможностей, безотлагательно расследуют относящиеся к данному случаю факты для установления, имело ли место нарушение положений настоящего правила. 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.

8 Сбрасываемая в море смесь не должна содержать химических или иных веществ, количество или концентрация которых являются опасными для морской среды, а также не должна содержать химических или иных веществ, введенных в смесь с целью обойти условия сброса, установленные в настоящем правиле.

9 Нефтяные остатки, которые не могут быть сброшены в море в соответствии с настоящим правилом, сохраняются на борту для последующего сброса в приемные сооружения.

Правило 16

Разделение нефти и водяного балласта и перевозка нефти

в форпиковых танках

1 На судах валовой вместимостью 4 000 и более, поставленных после 31 декабря 1979 года, как они определены в [правиле 1.28.2](#P545), не являющихся нефтяными танкерами, и на нефтяных танкерах валовой вместимостью 150 и более, поставленных после 31 декабря 1979 года, как они определены в [правиле 1.28.2](#P545), прием водяного балласта в танки нефтяного топлива не допускается, за исключением случаев, предусмотренных [пунктом 2](#P1816) настоящего правила.

2 Если необходимость иметь на борту большое количество нефтяного топлива вынуждает принимать водяной балласт, не являющийся чистым балластом, в какой-либо из топливных танков, то такой водяной балласт сливается в приемные сооружения или сбрасывается в море в соответствии с [правилом 15](#P1776) настоящего Приложения с использованием оборудования, указанного в [правиле 14.2](#P1743) настоящего Приложения. Соответствующая запись об этом производится в Журнале нефтяных операций.

3 На судне валовой вместимостью 400 и более, контракт на постройку которого заключен после 1 января 1982 года либо, при отсутствии контракта на постройку, киль которого заложен или которое находится в подобной стадии постройки после 1 июля 1982 года, нефть не перевозится в форпиковом танке либо танке, расположенном в нос от таранной переборки.

4 Все другие суда, не подпадающие под действие [пунктов 1](#P1815) и [3](#P1817) настоящего правила, выполняют требования этих пунктов, насколько это целесообразно и практически выполнимо.

Правило 17

Журнал нефтяных операций, часть I - Операции

в машинных помещениях

1 Каждый нефтяной танкер валовой вместимостью 150 и более и каждое судно валовой вместимостью 400 и более, не являющееся нефтяным танкером, снабжается Журналом нефтяных операций, [часть I](#P4328) (Операции в машинных помещениях). Журнал нефтяных операций выполняется по форме, установленной в [дополнении III](#P4326) к настоящему Приложению, и может быть либо частью официального судового журнала, либо отдельным журналом.

2 [Часть I](#P4328) Журнала нефтяных операций должна заполняться по принципу "от танка к танку", если это применимо, в каждом случае, когда на судне производятся какие-либо из указанных ниже операций в машинных помещениях:

.1 прием балласта в танки нефтяного топлива либо их очистка;

.2 сброс грязного балласта или промывочной воды из танков нефтяного топлива;

.3 сбор и удаление нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков);

(в ред. Резолюции Международной морской организации от 17.07.2009 N MEPC.187(59))

.4 сброс за борт или удаление иным образом льяльных вод, накопившихся в машинных помещениях; и

.5 бункеровка топлива или смазочного масла наливом.

3 В случае сброса нефти или нефтесодержащей смеси, упомянутого в [правиле 4](#P1834) настоящего Приложения, а также при аварийном или ином исключительном сбросе нефти, не исключаемом этим правилом, в [части I](#P4328) Журнала нефтяных операций производится запись с изложением обстоятельств и причин такого сброса.

4 Каждая операция, описанная в [пункте 2](#P1826) настоящего правила, подробно и без промедления регистрируется в [части I](#P4328) Журнала нефтяных операций так, чтобы все записи в Журнале, относящиеся к данной операции, были полностью закончены. Каждая запись о законченной операции подписывается лицом или лицами командного состава, ответственными за эти операции, а каждая заполненная страница Журнала подписывается капитаном судна. Записи в [части I](#P4328) Журнала нефтяных операций на судах, имеющих Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью, производятся по меньшей мере на английском, испанском или французском языке. Если также используются записи на официальном национальном языке государства, под флагом которого судно имеет право плавать, то в случае спора или разночтения предпочтение отдается этим записям.

5 Любой отказ оборудования для фильтрации нефти регистрируется в [части I](#P4328) Журнала нефтяных операций.

6 [Часть I](#P4328) Журнала нефтяных операций хранится на борту судна, 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.

7 Компетентные власти правительства Стороны настоящей Конвенции могут проверить [часть I](#P4328) Журнала нефтяных операций на борту любого судна, находящегося 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 [части I](#P4328) Журнала нефтяных операций, может быть предъявлена при любом разбирательстве в качестве доказательства фактов, изложенных в записи. Проверка [части I](#P4328) Журнала нефтяных операций и снятие заверенной копии компетентными властями в соответствии с настоящим пунктом осуществляются как можно быстрее, чтобы не вызвать неоправданного простоя судна.

ГЛАВА 4. ТРЕБОВАНИЯ К ГРУЗОВОМУ РАЙОНУ НЕФТЯНЫХ ТАНКЕРОВ

Часть A

КОНСТРУКЦИЯ

Правило 18

Танки изолированного балласта

Нефтяные танкеры дедвейтом 20 000 тонн и более, поставленные после 1 июня 1982 года

1 На каждом танкере для сырой нефти дедвейтом 20 000 тонн и более и каждом нефтепродуктовозе дедвейтом 30 000 тонн и более, поставленных после 1 июня 1982 года, как они определены в [правиле 1.28.4](#P564), предусматриваются танки изолированного балласта и выполняются требования, предусмотренные в [пунктах 2](#P1851), [3](#P1858) и [4](#P1862) или [пункте 5](#P1863) 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](#P1858) или [4](#P1862) 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:

.1 теоретическая осадка на миделе (dm) в метрах (без учета деформации судна) не менее

dm = 2,0 + 0,02L;

.2 осадка на носовом и кормовом перпендикулярах соответствует осадке на миделе (dm), определенной в соответствии с [пунктом 2.1](#P1852) настоящего правила; при этом дифферент на корму - не более 0,015L; и

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

3 Во всех случаях водяной балласт не перевозится в грузовых танках, за исключением:

.1 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

.2 исключительных случаев, когда особый характер эксплуатации нефтяного танкера делает необходимым перевозить водяной балласт в количестве, превышающем требуемое в соответствии с [пунктом 2](#P1851) настоящего правила, при условии, что такая эксплуатация нефтяного танкера подпадает под категорию исключительных случаев, установленных Организацией.

Такой дополнительный водяной балласт должен обрабатываться и сбрасываться согласно [правилу 34](#P2995) настоящего Приложения, и соответствующая запись об этом должна производиться в [части II](#P4528) Журнала нефтяных операций, упомянутой в [правиле 36](#P3028) настоящего Приложения.

4 На танкерах для сырой нефти дополнительный балласт, допускаемый [пунктом 3](#P1858) настоящего правила, принимается в грузовые танки только в том случае, если эти танки были промыты сырой нефтью в соответствии с [правилом 35](#P3020) настоящего Приложения до отхода из порта или терминала выгрузки нефти.

5 Несмотря на положения [пункта 2](#P1851) настоящего правила, количество и размещение изолированного балласта для нефтяных танкеров длиной менее 150 метров должны удовлетворять требованиям Администрации.

Танкеры для сырой нефти дедвейтом 40 000 тонн и более, поставленные 1 июня 1982 года или до этой даты

6 С учетом положений [пункта 7](#P1866) настоящего правила, на каждом танкере для сырой нефти дедвейтом 40 000 тонн и более, поставленном 1 июня 1982 года или до этой даты, как он определен в [правиле 1.28.3](#P554), предусматриваются танки изолированного балласта и выполняются требования [пунктов 2](#P1851) и [3](#P1858) настоящего правила.

7 Танкеры для сырой нефти, указанные в [пункте 6](#P1865) настоящего правила, вместо танков изолированного балласта могут применять метод очистки грузовых танков путем мойки сырой нефтью в соответствии с [правилами 33](#P2983) и [35](#P3020) настоящего Приложения, если только танкер для сырой нефти не предназначен для перевозки сырой нефти, не пригодной для мойки сырой нефтью.

Нефтепродуктовозы дедвейтом 40 000 тонн и более, поставленные 1 июня 1982 года или до этой даты

8 На каждом нефтепродуктовозе дедвейтом 40 000 тонн и более, поставленном 1 июня 1982 года или до этой даты, как он определен в [правиле 1.28.3](#P554), предусматриваются танки изолированного балласта и выполняются требования [пунктов 2](#P1851) и [3](#P1858) настоящего правила либо, в качестве альтернативы, применяются выделенные для чистого балласта танки в соответствии со следующими положениями:

.1 Нефтепродуктовоз должен иметь надлежащую вместимость танков, выделенных исключительно для чистого балласта, как он определен в [правиле 1.17](#P524) настоящего Приложения, для того чтобы удовлетворять требованиям [пунктов 2](#P1851) и [3](#P1858) настоящего правила.

.2 Устройство и методы эксплуатации выделенных для чистого балласта танков должны отвечать требованиям, установленным Администрацией. Эти требования должны содержать по меньшей мере все положения пересмотренных Технических требований для нефтяных танкеров с выделенными для чистого балласта танками, принятых Организацией резолюцией A.495(XII).

.3 Для обеспечения контроля за содержанием нефти в сбрасываемом водяном балласте нефтепродуктовоз оборудуется прибором для измерения содержания нефти, одобренным Администрацией на основе Технических требований, рекомендованных Организацией.

.4 Каждый нефтепродуктовоз, 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 [подпункте 8.2](#P1870) настоящего правила. Если система выделенных для чистого балласта танков подверглась изменению, то соответственно пересматривается Руководство по эксплуатации.

Нефтяной танкер, рассматриваемый как танкер с изолированным балластом

9 Любой нефтяной танкер, на котором не требуется предусматривать танки изолированного балласта в соответствии с [пунктами 1](#P1850), [6](#P1865) или [8](#P1868) настоящего правила, может, однако, рассматриваться как танкер с изолированным балластом при условии, что он отвечает, соответственно, требованиям [пунктов 2](#P1851) и [3](#P1858) или [пункта 5](#P1863) настоящего правила.

Нефтяные танкеры со специальной балластировкой, поставленные 1 июня 1982 года или до этой даты

10 Нефтяные танкеры со специальной балластировкой, поставленные 1 июня 1982 года или до этой даты, как они определены в [правиле 1.28.3](#P554):

.1 Если нефтяной танкер, поставленный 1 июня 1982 года или до этой даты, как он определен в [правиле 1.28.3](#P554), имеет такую конструкцию или эксплуатируется таким образом, что, не прибегая к использованию водяного балласта, всегда удовлетворяет требованиям по осадке и дифференту, изложенным в [пункте 2](#P1851) настоящего правила, то он считается удовлетворяющим требованиям к танкам изолированного балласта, указанным в [пункте 6](#P1865) настоящего правила, при условии выполнения всех следующих условий:

 .1 эксплуатационные методы и балластировка одобрены Администрацией;

 .2 достигнуто соглашение между Администрацией и правительствами

 соответствующих государств порта - участников настоящей Конвенции, если

 требования по осадке и дифференту выполняются с помощью

 эксплуатационных методов; и

 .3 Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью

 содержит запись о том, что нефтяной танкер эксплуатируется со

 специальной балластировкой.

.2 Во всех случаях водяной балласт не принимается в нефтяные танки, за исключением тех редких рейсов, когда погодные условия настолько тяжелы, что, по мнению капитана, необходимо принять в грузовые танки дополнительный водяной балласт для обеспечения безопасности судна. Такой дополнительный водяной балласт обрабатывается и сбрасывается согласно [правилу 34](#P2995) настоящего Приложения и в соответствии с требованиями [правил 29](#P2916), [31](#P2967) и [36](#P3028) настоящего Приложения. Соответствующая запись об этом производится в Журнале нефтяных операций, упомянутом в [правиле 36](#P3028) настоящего Приложения.

.3 Администрация, внесшая в Свидетельство запись в соответствии с [подпунктом 10.1.3](#P1883) настоящего правила, сообщает Организации подробные сведения об этом для рассылки Сторонам настоящей Конвенции.

Нефтяные танкеры дедвейтом 70 000 тонн и более, поставленные после 31 декабря 1979 года

11 На нефтяных танкерах дедвейтом 70 000 тонн и более, поставленных после 31 декабря 1979 года, как они определены в [правиле 1.28.2](#P545), предусматриваются танки изолированного балласта, и эти танкеры отвечают, соответственно, [пунктам 2](#P1851), [3](#P1858) и [4](#P1862) или [пункту 5](#P1863) настоящего правила.

Защитное расположение отсеков изолированного балласта

12 Защитное расположение отсеков изолированного балласта.

На каждом танкере для сырой нефти дедвейтом 20 000 тонн и более и на каждом нефтепродуктовозе дедвейтом 30 000 тонн и более, поставленных после 1 июня 1982 года, как они определены в [правиле 1.28.4](#P564), кроме танкеров, отвечающих требованиям правила 19, танки изолированного балласта, необходимые для обеспечения вместимости, удовлетворяющей требованиям [пункта 2](#P1851) настоящего правила, и расположенные в пределах зоны грузовых танков, выполняются в соответствии с требованиями [пунктов 13](#P1893), [14](#P1905) и [15](#P1916) настоящего правила для обеспечения защиты от вылива нефти в случае посадки на мель или столкновения.

13 Танки изолированного балласта и пространства, не являющиеся нефтяными танками, расположенные в пределах зоны грузовых танков (Lt), выполняются таким образом, чтобы удовлетворять следующему требованию:

где PAc - площадь проекции бортовой обшивки, в квадратных метрах, каждого танка изолированного балласта или пространства, не являющегося нефтяным танком, на диаметральную плоскость,

PAs - площадь проекции днищевой обшивки, в квадратных метрах, каждого такого танка или пространства на основную площадь,

Lt - длина, в метрах, между носовой и кормовой границами грузовых танков,

B - наибольшая ширина судна, в метрах, как она определена в [правиле 1.22](#P529) настоящего Приложения,

D - теоретическая высота борта, в метрах, измеренная на миделе по вертикали от верхней кромки киля до верхней кромки бимса открытой палубы у борта. 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 20 000 тонн; 0,30 - для нефтяных танкеров дедвейтом 200 000 тонн и более с учетом положений пункта 14 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.

14 Для танкеров дедвейтом 200 000 тонн и более величина коэффициента J может быть уменьшена до:

 или 0,2, в зависимости от того, что больше,

где a = 0,25 - для нефтяных танкеров дедвейтом 200 000 тонн,

a = 0,40 - для нефтяных танкеров дедвейтом 300 000 тонн,

a = 0,50 - для нефтяных танкеров дедвейтом 420 000 тонн и более.

Для промежуточных значений дедвейта величина коэффициента a определяется линейной интерполяцией,

Oc - величина, определяемая согласно [правилу 25.1.1](#P2712) настоящего Приложения,

Os - величина, определяемая согласно [правилу 25.1.2](#P2716) настоящего Приложения,

OA - величина допускаемого вылива нефти, установленного правилом 26.2 настоящего Приложения.

15 При определении площадей PAc и PAs для танков изолированного балласта и пространств, не являющихся нефтяными танками, учитывается следующее:

.1 минимальная ширина каждого бортового танка или пространства, которые простираются до полной высоты борта судна или от палубы до верхней кромки двойного дна, должна быть не менее 2 метров. Эта ширина измеряется от борта внутрь судна под прямым углом к диаметральной плоскости. Если предусматривается меньшая ширина, то такой бортовой танк или пространство не учитывается при вычислении защитной площади PAc; и

.2 минимальная высота каждого междудонного танка или пространства должна составлять B/15 или 2 метра, в зависимости от того, что меньше. Если предусматривается меньшая высота, то такой междудонный танк или пространство не учитывается при вычислении защитной площади PAs.

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

Правило 19

Требования к двойному корпусу и двойному дну на нефтяных

танкерах, поставленных 6 июля 1996 года или после этой даты

1 Настоящее правило применяется к нефтяным танкерам дедвейтом 600 тонн и более, поставленным 6 июля 1996 года или после этой даты, как они определены в [правиле 1.28.6](#P582), следующим образом:

2 Каждый нефтяной танкер дедвейтом 5 000 тонн и более:

.1 вместо применимых положений [пунктов 12](#P1891) - [15 правила 18](#P1916) отвечает требованиям [пункта 3](#P1931) настоящего правила, если он не подпадает под действие положений [пунктов 4](#P1956) и [5](#P1971) настоящего правила; и

.2 отвечает, если применимо, требованиям [правила 28.7](#P2907).

(в ред. Резолюции Международной морской организации от 04.04.2014 N MEPC.248(66))

3 По всей длине грузовые танки защищаются балластными танками или отсеками, не являющимися нефтяными и топливными танками, следующим образом:

.1 Бортовые танки или отсеки

Бортовые танки или отсеки простираются на всю высоту борта судна или от второго дна до верхней палубы, не учитывая скругленное соединение верхней палубы с бортом, где оно имеется. Они устраиваются таким образом, что грузовые танки располагаются внутрь от теоретической линии бортовой обшивки, везде на расстоянии не менее величины w, которая, как показано на [рисунке 1](#P1988), измеряется в любом поперечном сечении под прямым углом к бортовой обшивке, как указано ниже:

 или

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

Минимальная величина w = 1,0 м.

.2 Танки или отсеки двойного дна

В любом поперечном сечении высота каждого танка или отсека двойного дна является таковой, что расстояние h между дном грузовых танков и теоретической линией днищевой обшивки, измеренное под прямым углом к днищевой обшивке, как показано на [рисунке 1](#P1988), составляет не менее величины, указанной ниже:

h = B/15 (м) или

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

Минимальная величина h = 1,0 м.

.3 Район закругления скулы или места без четко обозначенного закругления скулы

Когда расстояния h и w различны, расстояние w является предпочтительным на уровнях, превышающих l,5h над основной линией, как показано на [рисунке 1](#P1988).

.4 Общая вместимость балластных танков

На танкерах для сырой нефти дедвейтом 20 000 тонн и более и на нефтепродуктовозах дедвейтом 30 000 тонн и более общая вместимость бортовых танков, танков двойного дна, форпиковых танков и ахтерпиковых танков составляет не менее вместимости танков изолированного балласта, необходимой для соответствия требованиям [правила 18](#P1845) настоящего Приложения. Бортовые танки или отсеки и танки двойного дна, используемые в соответствии с требованиями [правила 18](#P1845), 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.д., могут располагаться в любом месте судна.

.5 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 0,5h.

.6 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 Нижеследующее применяется к танкам или отсекам двойного дна:

.1 Танки или отсеки двойного дна, требуемые [пунктом 3.2](#P1940) настоящего правила, 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:

где

hc - высота груза, находящегося в соприкосновении с днищевой обшивкой, в метрах;

 - максимальная плотность груза, в кг/м3;

dn - минимальная эксплуатационная осадка для любых условий загрузки, в метрах;

 - плотность морской воды, в кг/м3;

p - максимальное установочное давление свыше атмосферного (стандартного давления) нагнетательного/вакуумного клапана, предусмотренного для грузового танка, в Па;

f - коэффициент безопасности = 1,1;

g - стандартное ускорение свободного падения (9,81 м/с2).

.2 Любая горизонтальная переборка, необходимая для выполнения вышеуказанных требований, располагается на высоте не менее B/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.

.3 Расположение бортовых танков или отсеков соответствует указанному в [пункте 3.1](#P1932) настоящего правила, за исключением того, что ниже уровня 1,5 h над основной линией, где величина h соответствует указанной в [пункте 3.2](#P1940) настоящего правила, граница грузового танка может быть вертикальной вплоть до днищевой обшивки, как показано на [рисунке 2](#P1994).

5 В качестве альтернативы требованиям, предписанным в [пункте 3](#P1931) настоящего правила, 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.

6 Каждый нефтяной танкер дедвейтом менее 5 000 тонн отвечает требованиям [пунктов 3](#P1931) и [4](#P1956) настоящего правила или:

.1 оборудуется по меньшей мере танками или отсеками двойного дна, имеющими такую высоту, что расстояние h, указанное в [пункте 3.2](#P1940) настоящего правила, соответствует следующему:

h = B/15 (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

.2 оборудуется грузовыми танками, устроенными таким образом, что вместимость каждого грузового танка не превышает 700 м3, если бортовые танки или отсеки не устроены согласно [пункту 3.1](#P1932) в соответствии со следующим:

 с минимальной величиной w = 0,76 м.

7 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 этим 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 этим правилом.

8 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.

Рис. 1. Границы грузового танка для целей пункта 3

Рис. 2. Границы грузового танка для целей [пункта 4](#P1956)

Рис. 3. Границы грузового танка для целей [пункта 6](#P1972)

Правило 20

Требования к двойному корпусу и двойному дну на нефтяных

танкерах, поставленных до 6 июля 1996 года

1 Если специально не предусмотрено иное, настоящее правило:

.1 применяется к нефтяным танкерам дедвейтом 5 000 тонн и более, которые поставлены до 6 июля 1996 года, как они определены в [правиле 1.28.5](#P573) настоящего Приложения; и

.2 не применяется к нефтяным танкерам, отвечающим [правилу 19](#P1921) и [правилу 28](#P2819) в отношении [пункта 28.7](#P2907), которые поставлены до 6 июля 1996 года, как они определены в [правиле 1.28.5](#P573) настоящего Приложения; и

(в ред. Резолюции Международной морской организации от 04.04.2014 N MEPC.248(66))

.3 не применяется к нефтяным танкерам, указанным в [подпункте .1](#P2008), выше, которые отвечают [правилам 19.3.1](#P1932) и [19.3.2](#P1940) или [19.4](#P1956), или [19.5](#P1971) 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 отвечать [правилу 18.15.2](#P1918) настоящего Приложения.

2 Для целей настоящего правила:

.1 "Тяжелое дизельное топливо" означает дизельное топливо, за исключением тех дистиллятов, из которых более 50 процентов по объему дистиллируется при температуре не более 340 °C при испытании методом, приемлемым для Организации.

.2 "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 Организации.

3 Для целей настоящего правила нефтяные танкеры подразделяются на следующие категории:

.1 "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 нефтяных танкеров, поставленных после 1 июня 1982 года, как они определены в [правиле 1.28.4](#P564) настоящего Приложения;

.2 "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 нефтяных танкеров, поставленных после 1 июня 1982 года, как они определены в [правиле 1.28.4](#P564) настоящего Приложения; и

.3 "нефтяной танкер категории 3" означает нефтяной танкер дедвейтом 5 000 тонн и более, но менее, чем указано в [подпункте 1](#P2016) или [2](#P2017) настоящего пункта.

4 Нефтяной танкер, к которому применяется настоящее правило, должен отвечать требованиям [пунктов 2](#P1927) - [5](#P1971), [7](#P1983) и [8 правила 19](#P1984) и [правила 28](#P2819) в отношении [пункта 28.7](#P2907) настоящего Приложения не позднее, чем 5 апреля 2005 года или в годовщину его поставки, исполняющейся в дату или год, указанные в следующей таблице:

(в ред. Резолюции Международной морской организации от 04.04.2014 N MEPC.248(66))

|  |  |
| --- | --- |
| Категория нефтяного танкера | Дата или год |
| Категория 1 | 5 апреля 2005 года для судов, поставленных 5 апреля 1982 года или раньше2005 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 раньше2005 год для судов, поставленных после 5 апреля 1977 года, но до 1 января 1978 года2006 год для судов, поставленных в 1978 и 1979 годах2007 год для судов, поставленных в 1980 и 1981 годах2008 год для судов, поставленных в 1982 году2009 год для судов, поставленных в 1983 году2010 год для судов, поставленных в 1984 году или позже |

5 Несмотря на положения [пункта 4](#P2019) настоящего правила в отношении нефтяного танкера [категории 2](#P2027) или [3](#P2027), 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 1.3](#P2011) настоящего правила, Администрация может разрешить продолжение эксплуатации такого судна после даты, указанной в [пункте 4](#P2019) настоящего правила, при условии что:

.1 судно находилось в эксплуатации 1 июля 2001 года;

.2 посредством проверки официальных данных Администрация убедилась, что судно выполнило указанные выше условия;

.3 указанное выше состояние судна остается без изменения; и

.4 такая эксплуатация не продолжается после даты, в которую судно достигнет возраста 25 лет после даты его поставки.

6 Нефтяной танкер [категории 2](#P2027) или [3](#P2027) возрастом 15 лет и более после даты его поставки должен соблюдать Систему оценки состояния, принятую Комитетом по защите морской среды резолюцией MEPC.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](#P206) настоящей Конвенции, относящимися к процедурам внесения поправок в дополнение к Приложению.

7 Администрация может разрешить продолжение эксплуатации нефтяного танкера [категории 2](#P2027) или [3](#P2027) после даты, указанной в [пункте 4](#P2019) 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 .1 Администрация Стороны настоящей Конвенции, которая разрешает применение [пункта 5](#P2036) настоящего правила либо разрешает, приостанавливает, прекращает или запрещает применение [пункта 7](#P2042) 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.

.2 Сторона 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:

 .1 [пункта 5](#P2036) настоящего правила после исполняющейся в 2015 году

 годовщины поставки судна; или

 .2 [пункта 7](#P2042) настоящего правила.

 В таких случаях эта Сторона сообщает Организации сведения об этом

 для рассылки Сторонам настоящей Конвенции для их информации.

Правило 21

Предотвращение загрязнения нефтью с нефтяных танкеров,

перевозящих в качестве груза нефть тяжелых сортов

1 Настоящее правило:

.1 применяется к нефтяным танкерам дедвейтом 600 тонн и более, перевозящим в качестве груза нефть тяжелых сортов, независимо от даты поставки; и

.2 не применяется к нефтяным танкерам, указанным в [подпункте .1](#P2057), выше, которые отвечают [правилам 19.3.1](#P1932) и [19.3.2](#P1940) или [19.4](#P1956), или [19.5](#P1971) 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 отвечать [правилу 18.15.2](#P1918) настоящего Приложения.

2 Для целей настоящего правила "нефть тяжелых сортов" означает любое из следующего:

.1 сырую нефть плотностью при 15 °C более 900 кг/м3;

.2 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

(п. 2.2 в ред. Резолюции Международной морской организации от 24.03.2006 N MEPC.141(54))

.3 битум, смолу и их эмульсии.

3 Нефтяной танкер, к которому применяется настоящее правило, помимо применимых положений [правила 20](#P2002), должен отвечать положениям [пунктов 4](#P2065) - [8](#P2078) настоящего правила.

4 С учетом положений [пунктов 5](#P2068), [6](#P2073) и [7](#P2075) настоящего правила нефтяной танкер, к которому применяется настоящее правило:

.1 если его дедвейт 5 000 тонн и более, должен отвечать требованиям [правила 19](#P1921) настоящего Приложения не позднее 5 апреля 2005 года; или

.2 если его дедвейт 600 тонн и более, но менее 5 000 тонн, должен быть оборудован танками или отсеками двойного дна, отвечающими положениям [правила 19.6.1](#P1973) настоящего Приложения, а также бортовыми танками или отсеками, расположенными в соответствии с [правилом 19.3.1](#P1932) и отвечающими требованиям к расстоянию w, упомянутому в [правиле 19.6.2](#P1979), не позднее исполняющейся в 2008 году годовщины его поставки.

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 1.2](#P2058) настоящего правила, Администрация может разрешить продолжение эксплуатации такого судна после даты, указанной в [пункте 4](#P2065) настоящего правила, при условии что:

.1 судно находилось в эксплуатации 4 декабря 2003 года;

.2 посредством проверки официальных данных Администрация убедилась, что судно выполнило указанные выше условия;

.3 указанное выше состояние судна остается без изменения; и

.4 такая эксплуатация не продолжается после даты, в которую судно достигнет возраста 25 лет после даты его поставки.

6 .1 Администрация может разрешить продолжение эксплуатации нефтяного танкера дедвейтом 5 000 тонн и более, перевозящего сырую нефть плотностью при 15 °C более 900 кг/м3, но менее 945 кг/м3, после даты, указанной в [пункте 4.1](#P2066) настоящего правила, если удовлетворительные результаты соблюдения Системы оценки состояния, упомянутой в [правиле 20.6](#P2041), 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.

.2 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 4.2](#P2067) 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:

.1 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

.2 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 .1 Администрация Стороны настоящей Конвенции, которая разрешает, приостанавливает, прекращает или запрещает применение [пунктов 5](#P2068), [6](#P2073) или [7](#P2075) 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.

.2 С учетом положений международного права Сторона настоящей Конвенции имеет право отказывать нефтяным танкерам, эксплуатирующимся в соответствии с положениями [пункта 5](#P2068) или [6](#P2073) 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 22

Защита дна насосных отделений

1 Настоящее правило применяется к нефтяным танкерам дедвейтом 5000 тонн и более, построенным 1 января 2007 года или после этой даты.

2 Насосное отделение оборудуется двойным дном, так чтобы в любом поперечном сечении высота каждого танка или пространства двойного дна была такой, чтобы расстояние h между дном насосного отделения и основной линией судна, измеренное под прямым углом к основной линии судна, не превышало размеры, указанные ниже:

h = B/15 (м) или

h = 2 м, смотря по тому, что меньше.

Минимальное значение h = 1 м.

3 В случае насосных отделений, у которых днищевая обшивка расположена выше основной линии по крайней мере на минимальную высоту, требуемую в [пункте 2](#P2086), выше (например, конструкции кормы гондольного типа), нет необходимости оборудовать конструкцию двойного дна в районе насосного отделения.

4 Балластные насосы оборудуются подходящими средствами, обеспечивающими эффективную откачку из танков двойного дна.

5 Несмотря на положения [пунктов 2](#P2086) и [3](#P2093), выше, если затопление насосного отделения не приведет к выводу из строя балластной или грузовой насосной системы, нет необходимости оборудовать двойное дно.

Правило 23

Показатели аварийного вылива нефти

1 Настоящее правило применяется к нефтяным танкерам, поставленным 1 января 2010 года или после этой даты, как они определены в [правиле 1.28.8](#P602).

2 Для целей настоящего правила применяются следующие определения:

.1 "Осадка по грузовую марку (dS)" есть вертикальное расстояние, в метрах, от теоретической основной линии в середине длины ватерлинии, соответствующей летнему надводному борту, который будет присвоен судну. Расчеты, относящиеся к настоящему правилу, должны быть основаны на осадке dS, независимо от назначенной осадки, которая может превышать dS, например осадки по тропическую грузовую марку.

.2 "Ватерлиния (dB)" есть вертикальное расстояние, в метрах, от теоретической основной линии в середине длины ватерлинии, соответствующей 30% высоты DS.

.3 "Ширина (BS)" есть наибольшая теоретическая ширина судна, в метрах, на самой глубокой грузовой марке dS или ниже нее.

.4 "Ширина (BB)" есть наибольшая теоретическая ширина судна, в метрах, на ватерлинии dB или ниже нее.

.5 "Высота борта (DS)" есть теоретическая высота борта, в метрах, измеренная на середине длины до верхней палубы у борта.

.6 "Длина (L)" и "дедвейт (DW)" являются таковыми, как они определены в [правилах 1.19](#P526) и [1.23](#P530) соответственно.

3 Для обеспечения надлежащей защиты от загрязнения нефтью в случае столкновения или посадки на мель необходимо выполнять следующее:

.1 В отношении нефтяных танкеров дедвейтом 5000 тонн (DWT) и более параметр среднего вылива нефти является следующим:

|  |  |
| --- | --- |
| OM <= 0,015 | для C <= 200 000 м3 |
| OM <= 0,012 + (0,003 / 200 000) (400 000 - C) | для 200 000 м3 < C < 400 000 м3 |
| OM <= 0,012 | для C >= 400 000 м3 |

Для комбинированных судов дедвейтом от 5000 тонн (DWT) и до вместимости 200 000 м3 параметр среднего вылива нефти может применяться при условии представления расчетов, удовлетворяющих Администрацию, которые демонстрируют, что после учета повышенной конструктивной прочности комбинированное судно имеет параметр вылива нефти, по меньшей мере эквивалентный стандартному танкеру с двойным корпусом такого же размера, имеющему OM <= 0,015.

|  |  |
| --- | --- |
| OM <= 0,021 | для C <= 100 000 м3 |
| OM <= 0,015 + (0,006 / 100 000) (200 000 - C) | для 100 000 м3 < C <= 200 000 м3, |

где

OM - параметр среднего вылива нефти;

C - общий объем груза нефти в м3 при заполнении танка на 98%.

.2 Для нефтяных танкеров дедвейтом менее 5000 тонн (DWT):

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

 .1 при отсутствии внутри грузовых танков продольной переборки:

 , но не более 0,2L

 .2 при наличии внутри грузовых танков одной продольной переборки в

 диаметральной плоскости:

 .3 при наличии внутри грузовых танков двух или более продольных

 переборок:

 .1 для бортовых грузовых танков: 0,2L

 .2 для центральных грузовых танков:

 .1 если

 .2 если

 - при отсутствии продольной переборки в диаметральной

 плоскости:

 - при наличии продольной переборки в диаметральной

 плоскости:

 .4 - минимальное расстояние от борта судна до внешней продольной

 переборки данного танка, измеренное от борта под прямым углом к

 диаметральной плоскости на уровне, соответствующем назначенному летнему

 надводному борту.

4 Для расчетов параметра среднего вылива нефти применяются следующие общие предположения:

.1 Длина грузового района простирается между носовой и кормовой оконечностями всех танков, предусмотренных для перевозки груза нефти, включая отстойные танки.

.2 Ссылки в настоящем правиле на грузовые танки понимаются как включающие все грузовые танки, отстойные танки и топливные танки, расположенные в пределах длины грузового блока.

.3 Судно предполагается загруженным до осадки по грузовую марку dS без дифферента или крена.

.4 Все грузовые нефтяные танки предполагаются загруженными на 98% их объемной вместимости. Номинальная плотность груза нефти рассчитывается следующим образом:

.5 Для целей настоящих расчетов вылива проницаемость каждого помещения в пределах грузового блока, включая грузовые танки, балластные танки и другие пространства, в которых не содержится нефть, должна приниматься равной 0,99, если не доказано иное.

.6 Приемные колодцы могут не учитываться при определении размещения танка, при условии что такие колодцы имеют минимальные практически возможные размеры и расстояние между дном колодца и днищевой обшивкой составляет не менее 0,5h, где h есть высота, как она определена в [правиле 19.3.2](#P1940).

5 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 OM следующим образом:

OM = (0,4 OMS + 0,6 OMB) / C,

где

OMS - средний вылив для повреждения борта, в м3; и

OMB - средний вылив для повреждения днища, в м3.

.2 Для повреждения днища отдельные расчеты среднего вылива выполняются при высоте прилива 0 м и минус 2,5 м, а затем объединяются следующим образом:

OMB = 0,7 OMB(0) + 0,3 OMB(2,5),

где

OMB(0) - средний вылив при высоте прилива 0 м; и

OMB(2,5) - средний вылив при высоте прилива - 2,5 м, в м3.

6 Средний вылив в результате повреждения борта OMS рассчитывается следующим образом:

где

i - представляет собой каждый рассматриваемый грузовой танк;

n - общее число грузовых танков;

Ps(i) - вероятность проникновения в грузовом танке i в результате повреждения борта, рассчитанная в соответствии с [пунктом 8.1](#P2239) настоящего правила;

Os(i) - вылив, в м3, в результате повреждения борта грузового танка i, который принимается равным общему объему в грузовом танке i при заполнении на 98%, если не доказано, путем применения Руководства, упомянутого в [правиле 19.5](#P1971), что любой значительный объем груза будет сохранен; и

C3 = 0,77 для судов, имеющих две продольные переборки внутри грузовых танков, при условии что эти переборки непрерывные по всему грузовому блоку и Ps(i) рассчитана в соответствии с настоящим правилом. Величина C3 равна 1,0 для всех других судов или если Ps(i) рассчитана в соответствии с [пунктом 10](#P2654) настоящего правила.

7 Средний вылив в результате повреждения днища рассчитывается для каждого состояния прилива следующим образом:

.1 ,

где

i - представляет собой каждый рассматриваемый грузовой танк;

n - общее число грузовых танков;

PB(i) - вероятность проникновения в грузовом танке i в результате повреждения днища, рассчитанная в соответствии с [пунктом 9.1](#P2449) настоящего правила;

OB(i) - вылив из грузового танка i, в м3, рассчитанный в соответствии с [пунктом 7.3](#P2207) настоящего правила; и

CDB(i) - коэффициент, учитывающий удержание нефти, как определено в [пункте 7.4](#P2235) настоящего правила.

.2 ,

где

i, n, PB(i) и CDB(i) - как они определены в [подпункте .1](#P2196), выше;

OB(i) - вылив из грузового танка i, в м3, после приливного изменения

.3 Вылив нефти OB(i) для каждого грузового нефтяного 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 осадке по

 грузовую марку .

 .2 Уровень груза после повреждения рассчитывается следующим

 образом:

 где

 - высота груза нефти над , в метрах;

 - приливное изменение, в метрах. Снижение высоты прилива

 выражается отрицательными числами;

 - высота самой низкой точки в грузовом танке над основной

 линией, в метрах;

 - плотность морской воды, принимаемая как ;

 p - если установлена система инертных газов, нормальное

 избыточное давление в кПа, принимаемое не менее чем 5 кПа;

 если система инертных газов не установлена, избыточное

 давление может приниматься как 0;

 g - ускорение силы тяжести, принимаемое как ; и

 - номинальная плотность груза нефти, рассчитанная в

 соответствии с [пунктом 4.4](#P2164) настоящего правила.

 .3 Для грузовых танков, ограниченных днищевой обшивкой, если не

 доказано иное, вылив нефти должен приниматься не менее чем 1% от

 общего объема груза нефти, загруженного в грузовой танк i, с целью

 учесть первоначальные потери при вытеснении нефти водой и динамические

 нагрузки под действием течения и волн.

.4 В случае повреждения днища часть вылива из грузового танка может попасть в отсеки, не занятые нефтью. Этот эффект приблизительно рассчитывается путем применения коэффициента CDB(i) для каждого танка, который принимается следующим образом:

CDB(i) = 0,6 для грузовых танков, ограниченных снизу отсеками, не предназначенными для нефти;

CDB(i) = 1,0 для грузовых танков, ограниченных днищевой обшивкой.

8 Вероятность PS пробоины отсека в результате повреждения борта рассчитывается следующим образом:

.1 PS = PSL PSV PST,

где

PSL = 1 - PSf - PSa - вероятность того, что повреждение распространится в продольную зону, ограниченную Xa и Xf;

PSV = 1 - PSu - PSl - вероятность того, что повреждение распространится в вертикальную зону, ограниченную Zl и Zu; и

PST = 1 - PSy - вероятность того, что повреждение распространится в поперечном направлении за пределы, обозначенные y.

.2 PSa, PSf, PSl, PSu и PSy определяются линейной интерполяцией по таблице вероятностей для повреждения борта, содержащейся в [пункте 8.3](#P2256) настоящего правила, где

PSa - вероятность того, что повреждение будет находиться полностью в корму от точки Xa/L;

PSf - вероятность того, что повреждение будет находиться полностью в нос от точки Xf/L;

PSl - вероятность того, что повреждение будет находиться полностью ниже танка;

PSu \_ вероятность того, что повреждение будет находиться полностью выше танка; и

PSy - вероятность того, что повреждение будет находиться полностью вне танка.

Границы отсека Xa, Xf, Zl, Zu и y рассчитываются следующим образом:

Xa - продольное расстояние от кормовой точки L до самой крайней точки рассматриваемого отсека в корму, в метрах;

Xf - продольное расстояние от кормовой точки L до самой крайней точки рассматриваемого отсека в нос, в метрах;

Zl - вертикальное расстояние от теоретической основной линии до самой нижней точки рассматриваемого отсека, в метрах;

Zu - вертикальное расстояние от теоретической основной линии до самой высокой точки рассматриваемого отсека, в метрах. Zu не должно приниматься больше, чем Ds; и

y - минимальное горизонтальное расстояние, измеряемое под прямым углом к диаметральной плоскости, между рассматриваемым отсеком и бортовой обшивкой, в метрах;

.3 Таблица вероятностей для повреждения борта

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Xa/L | PSa |  | Xf/L | PSf |  | Zl/DS | PSl |  | Zu/DS | PSu |
| 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 |

PSy рассчитывается следующим образом:

PSy = (24,96 - 199,6 y / BS) (y / BS) для y / BS <= 0,05;

PSy = 0,749 + {5 - 44,4 (y / BS - 0,05)} (y / BS - 0,05)

для 0,05 < y / BS < 0,1;

PSy = 0,888 + 0,56 (y / BS - 0,1) для y / BS >= 0,1.

PSy не должна приниматься более 1.

9 Вероятность PB пробоины отсека в результате повреждения днища рассчитывается следующим образом:

.1 PB = PBL PBT PBV,

где

PBL = 1 - PBf - PBa - вероятность того, что повреждение распространится в продольную зону, ограниченную Xa и Xf;

PBT = 1 - PBp - PBs - вероятность того, что повреждение распространится в поперечную зону, ограниченную Yp and Ys; и

PBV = 1 - PBz - вероятность того, что повреждение распространится вертикально за пределы, обозначенные z.

.2 PBa, PBf, PBp, PBs и PBz определяются линейной интерполяцией по таблице вероятностей для повреждения днища, содержащейся в [пункте 9.3](#P2465) настоящего правила, где

PBa - вероятность того, что повреждение будет находиться полностью в корму от точки Xa/L;

PBf - вероятность того, что повреждение будет находиться полностью в нос от точки Xf/L;

PBp - вероятность того, что повреждение будет находиться полностью на левом борту танка;

PBs - вероятность того, что повреждение будет находиться полностью на правом борту танка; и

PBz - вероятность того, что повреждение будет находиться полностью ниже танка.

Границы отсека Xa, Xf, Yp, Ys и z рассчитываются следующим образом:

Xa и Xf - как они определены в [пункте 8.2](#P2244) настоящего правила;

Yp - поперечное расстояние от точки, расположенной на левом борту отсека на ватерлинии dB или ниже этой ватерлинии, до вертикальной плоскости, находящейся в точке BB/2 в сторону правого борта от диаметральной плоскости судна, в метрах;

Ys - поперечное расстояние от точки, расположенной на правом борту отсека на ватерлинии dB или ниже этой ватерлинии, до вертикальной плоскости, находящейся в точке BB/2 в сторону правого борта от диаметральной плоскости судна, в метрах; 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, в метрах.

.3 Таблица вероятностей для повреждения днища

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Xa/L | PBa |  | Xf/L | PBf |  | Yp/BB | PBp |  | Ys/BB | PBs |
| 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 |

PBz рассчитывается следующим образом:

PBz = (14,5 - 67 z / DS) (z / DS) для z / DS <= 0,1;

PBz = 0,78 + 1,1 (z / DS - 0,1) для z / DS > 0,1.

PBz не должна приниматься более 1.

10 В настоящем правиле используется упрощенный вероятностный подход, когда суммирование выполняется путем сложения среднего вылива из каждого грузового танка. Для некоторых конструкций, таких как конструкции, характеризующиеся наличием ступеней/уступов в переборках/палубах и наклонных переборках и резко выраженным изгибом корпуса, могут потребоваться более подробные вычисления. В таких случаях может быть применена одна из следующих процедур расчета:

.1 Вероятности, упомянутые в [пунктах 8](#P2238) и [9](#P2448), выше, могут рассчитываться более точно путем применения гипотетических подотсеков.

.2 Вероятности, упомянутые в [пунктах 8](#P2238) и [9](#P2448), выше, могут рассчитываться путем прямого применения функций плотности распределения вероятностей, содержащихся в Руководстве, упомянутом в [правиле 19.5](#P1971).

.3 Показатели вылива нефти могут оцениваться в соответствии с методом, описанным в Руководстве, упомянутом в [правиле 19.5](#P1971).

11 В отношении устройства трубопроводов применяются следующие положения:

.1 Трубопроводы, которые проходят через грузовые танки в местах, находящихся на расстоянии менее 0,30BS от борта судна и менее 0,30DS от днища судна, должны оборудоваться клапанами или подобными закрывающими устройствами в точке, где они открываются в любой грузовой танк. Эти клапаны должны оставаться закрытыми в море постоянно, когда в танках находится груз нефти, за исключением случаев, когда их можно открыть только для перекачки груза, необходимой для существенно важных грузовых операций.

.2 Можно принимать в расчет снижение вылива нефти путем использования аварийной системы быстрой перекачки груза или иной системы, установленной для сокращения вылива нефти в случае инцидента, однако только после того, как эффективность и аспекты безопасности системы будут одобрены Организацией. Заявки на одобрение должны представляться в соответствии с положениями Руководства, упомянутого в [правиле 19.5](#P1971).

Правило 24

Расчетные повреждения

1 Для расчета предполагаемого вылива нефти из нефтяных танкеров в соответствии с [правилами 25](#P2707) и [26](#P2743) три измерения протяженности повреждения в виде прилегающего к борту и днищу параллелепипеда принимаются, как указано ниже. Для случая повреждения днища рассматриваются два случая его расположения по длине судна, которые применяются раздельно в отношении установленных частей нефтяного танкера.

|  |  |
| --- | --- |
| .1 | Повреждение борта |
|  | 1 | Продольная протяженность (lc): | 1/3 L2/3 или 14,5 м, смотря по тому, что меньше |
|  | 2 | Поперечная протяженность (tc) (от борта судна под прямым углом к диаметральной плоскости на уровне, соответствующем назначенному летнему надводному борту): | B/5 или 11,5 м, смотря по тому, что меньше |
|  | 3 | Вертикальная протяженность (vc): | от основной линии неограниченно вверх |
| .2 | Повреждение днища |
|  |  |  | На протяжении 0,3L от носового перпендикуляра судна | В любой другой части судна |
|  | 1 | Продольная протяженность (ls): | L/10 | L/10 или 5 м, смотря по тому, что меньше |
|  | 2 | Поперечная протяженность (ts): | B/6 или 10 м, смотря по тому, что меньше, но не менее 5 м | 5 м |
|  | 3 | Вертикальная протяженность от основной линии (vs): | B/15 или 6 м, смотря по тому, что меньше |  |

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

Правило 25

Предполагаемый вылив нефти

1 Предполагаемый вылив нефти при повреждении борта (Oc) и днища (Os) рассчитывается по приведенным ниже формулам для отсеков, задетых повреждением в любом возможном месте по длине судна, размеры которого определены [правилом 24](#P2662) настоящего Приложения:

.1 при повреждении борта:

.2 при повреждении днища:

где Wi - объем бортового танка в кубических метрах, предположительно поврежденного, как определено в [правиле 24](#P2662) настоящего Приложения; Wi для танка изолированного балласта может приниматься равным нулю;

Ci - объем центрального танка в кубических метрах, предположительно поврежденного, как определено в [правиле 24](#P2662) настоящего Приложения; Ci для танка изолированного балласта может приниматься равным нулю;

Ki = 1 - bi / tc; при bi, равной или больше tc, Ki принимается равным нулю;

Zi = 1 - hi / vs; при hi, равной или больше vs, Zi принимается равным нулю;

bi - ширина рассматриваемого бортового танка в метрах, измеренная от внутренней поверхности наружной обшивки под прямым углом к диаметральной плоскости на уровне, соответствующем назначенному летнему надводному борту;

hi - минимальная высота рассматриваемого междудонного пространства в метрах; при отсутствии двойного дна hi принимается равной нулю.

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

2 Если незаполненное пространство или танк изолированного балласта длиной меньше величины lc, как она определена [правилом 24](#P2662) настоящего Приложения, расположены между бортовыми нефтяными танками, вылив Oc в [формуле (I)](#P2714) может быть рассчитан на основе объема Wi, 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 пространством, умноженного на коэффициент Si, как он определен ниже, причем для всех других бортовых танков, поврежденных при таком столкновении, принимается величина истинного полного объема.

Si = l - li / lc,

где li - длина рассматриваемого незаполненного пространства или танка изолированного балласта, в метрах.

3 .1 Учитываются только те междудонные танки, которые либо остаются порожними, либо заполняются чистой водой, когда в расположенных над ними танках перевозится груз.

.2 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)](#P2718), даже если танк не считается поврежденным вследствие наличия такого частичного двойного дна.

.3 При определении величины hi 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. Если глубина такого колодца превышает половину высоты двойного дна, hi принимается равной высоте двойного дна за вычетом глубины колодца.

Трубопровод, проложенный в междудонном пространстве и обслуживающий такие колодцы, в месте соединения трубопровода с танком оборудуется клапанами или другими 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 Os может быть рассчитана по формуле

5 Администрация может рассматривать, в качестве эффективного 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 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 этой системы расчет вылива Os разрешается производить по [формуле (III)](#P2738). Всасывающие трубопроводы этой системы прокладываются, по меньшей мере, на высоте от днища, не меньшей вертикальной протяженности повреждения днища vs. Администрация представляет Организации соответствующую информацию относительно одобренных ею таких устройств для направления другим Сторонам Конвенции.

6 Настоящее правило не применяется к нефтяным танкерам, поставленным 1 января 2010 года или после этой даты, как они определены в [правиле 1.28.8](#P602).

Правило 26

Ограничение размеров грузовых танков и их расположение

1 За исключением предусмотренного в [пункте 7](#P2786), ниже:

.1 каждый нефтяной танкер валовой вместимостью 150 и более, поставленный после 31 декабря 1979 года, как он определен в [1.28.2](#P545); и

.2 каждый нефтяной танкер валовой вместимостью 150 и более, поставленный 31 декабря 1979 года или до этой даты, как он определен в [1.28.1](#P535), который относится к одной из следующих категорий:

 .1 танкер, поставленный после 1 января 1977 года, или

 .2 танкер, к которому применимы оба условия:

 .1 его поставка осуществлена не позднее 1 января 1977 года; и

 .2 контракт на его постройку заключен после 1 января 1974 года

 или контракт на его постройку не был предварительно заключен, но

 киль был заложен, или танкер находился в подобной стадии постройки

 после 30 июня 1974 года,

должен отвечать положениям настоящего правила.

2 Расположение и размеры грузовых танков нефтяных танкеров должны быть такими, чтобы предполагаемый вылив нефти Oc или Os, вычисленный в соответствии с положениями правила 25 настоящего Приложения для любого места по длине судна, не превышал 30 000 м3 либо величины, вычисленной по формуле , смотря по тому, что больше, но во всяком случае не превышал 40 000 м3.

3 Объем любого бортового грузового нефтяного танка нефтяного танкера не должен превышать 75% предельного предполагаемого вылива нефти, указанного в [пункте 2](#P2758) настоящего правила. Объем любого центрального грузового нефтяного танка не должен превышать 50 000 м3. Однако на нефтяных танкерах с изолированным балластом, удовлетворяющих [правилу 18](#P1845) настоящего Приложения, допустимый объем бортовых грузовых нефтяных танков, расположенных между двумя танками изолированного балласта, длина каждого из которых превышает величину lc, может быть увеличен до максимального предела предполагаемого вылива нефти, при условии что ширина бортовых танков превышает величину tc.

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

.1 при отсутствии внутри грузовых танков продольной переборки:

, но не более 0,2L

.2 при наличии внутри грузовых танков одной продольной переборки в диаметральной плоскости:

.3 при наличии внутри грузовых танков двух или более продольных переборок:

 .1 для бортовых грузовых танков: 0,2L

 .2 для центральных грузовых танков:

 .1 если равно или больше одной пятой: 0,2L

 .2 если менее одной пятой:

 - при отсутствии продольной переборки в диаметральной

 плоскости:

 - при наличии продольной переборки в диаметральной плоскости:

.4 bi - минимальное расстояние от борта судна до внешней продольной переборки данного танка, измеренное от борта под прямым углом к диаметральной плоскости на уровне, соответствующем назначенному летнему надводному борту.

5 Во избежание превышения предельных объемов, установленных [пунктами 2](#P2758), [3](#P2759) и [4](#P2760) настоящего правила, и независимо от одобренного типа установленной системы перекачки груза, если такая система соединяет два или более грузовых танка, для разделения танков друг от друга предусматриваются клапаны или иные подобные запорные устройства. Такие клапаны или устройства должны быть закрыты, когда танкер находится в море.

6 Участки трубопровода, проходящие через грузовые танки на расстоянии менее tc от борта судна или менее vs от днища, оборудуются клапанами или 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.

7 Настоящее правило не применяется к нефтяным танкерам, поставленным 1 января 2010 года или после этой даты, как они определены в [правиле 1.28.8](#P602).

Правило 27

Остойчивость в неповрежденном состоянии

1 Каждый нефтяной танкер дедвейтом 5000 тонн и более, поставленный 1 февраля 2002 года или после этой даты, как он определен в [правиле 1.28.7](#P592), должен удовлетворять критериям остойчивости в неповрежденном состоянии, указанным в [пунктах 1.1](#P2793) и [1.2](#P2794) настоящего правила, в зависимости от случая, при любой эксплуатационной осадке в наихудших возможных условиях загрузки и балластировки, совместимых с хорошей эксплуатационной практикой, включая промежуточные этапы операций по перекачке жидкостей. Во всех условиях балластные танки принимаются не полностью заполненными.

.1 При нахождении в порту начальная метацентрическая высота GMo с поправкой на влияние свободных поверхностей жидкостей, рассчитанная при крене 0°, должна быть не менее 0,15 м.

.2 При нахождении в море применяются следующие критерии:

 .1 площадь под диаграммой восстанавливающих плеч (кривой GZ) должна

 быть не менее 0,055 м·рад до угла крена и не менее 0,09 м·рад

 до угла крена или угла заливания , если этот угол менее 40°.

 Кроме того, площадь под диаграммой восстанавливающих плеч (кривой GZ)

 между углами крена 30° и 40° или между углами 30° и , если этот угол

 менее 40°, должна быть не менее 0,03 м·рад;

 .2 восстанавливающее плечо GZ должно составлять по меньшей мере

 0,20 м при угле крена, равном или более 30°;

 .3 максимальное восстанавливающее плечо должно отмечаться

 предпочтительно при угле крена более 30°, но не менее 25°; и

 .4 начальная метацентрическая высота с поправкой на влияние

 свободных поверхностей жидкостей, рассчитанная при крене 0°, должна

 быть не менее 0,15 м.

2 Требования [пункта 1](#P2792) настоящего правила удовлетворяются посредством конструктивных мер. В отношении комбинированных судов могут допускаться простые дополнительные эксплуатационные процедуры.

3 Простые дополнительные эксплуатационные процедуры для операций по перекачке жидкостей, упомянутые в [пункте 2](#P2808) настоящего правила, означают письменные инструкции, переданные капитану, которые:

.1 одобрены Администрацией;

.2 указывают те грузовые и балластные танки, которые в любых конкретных условиях перекачки жидкостей и возможного диапазона плотности груза могут быть не полностью заполненными и все же обеспечивать удовлетворение критериям остойчивости. Во время операций по перекачке жидкостей не полностью заполненные танки могут меняться и составлять любую комбинацию, при условии что критерии удовлетворяются;

.3 легко понятны лицу командного состава, ответственному за операции по перекачке жидкостей;

.4 предусматривают плановую последовательность грузовых/балластных операций;

.5 позволяют сравнивать достигнутую и требуемую остойчивость, используя критерии остойчивости в форме графика или таблицы;

.6 не требуют выполнения ответственным лицом командного состава обширных математических расчетов;

.7 предусматривают корректирующие меры, которые должны приниматься ответственным лицом командного состава в случае отклонения от рекомендованных величин и в случае аварийных ситуаций; и

.8 четко выделены в одобренном буклете с информацией о посадке и остойчивости и вывешены на видном месте в посту управления грузовыми/балластными операциями, а также четко выделены в любом компьютерном программном обеспечении, с помощью которого выполняются расчеты остойчивости.

Правило 28

Деление на отсеки и остойчивость

1 Каждый нефтяной танкер валовой вместимостью 150 и более, поставленный после 31 декабря 1979 года, как он определен в [правиле 1.28.2](#P545), должен удовлетворять критериям деления на отсеки и аварийной остойчивости, указанным в [пункте 3](#P2871) настоящего правила, после предполагаемого повреждения борта или днища, упомянутого в [пункте 2](#P2828) 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:

.1 для танкеров длиной более 225 м - в любом месте по длине судна;

.2 для танкеров длиной более 150, 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 затапливаемый отсек; и

.3 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](#P2871) настоящего 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:

.1 Повреждение борта

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 1 | Продольная протяженность: |  или 14,5 м, смотря по тому, что меньше |
| 2 | Поперечная протяженность (от борта судна под прямым углом к диаметральной плоскости на уровне летней грузовой ватерлинии): |  или 11,5 м, смотря по тому, что меньше |
| 3 | Вертикальная протяженность: | От теоретической линии обшивки днища в диаметральной плоскости неограниченно вверх |

.2 Повреждение днища

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  | 0,3L от носового перпендикуляра судна | В любой другой части судна |
| 1 | Продольная протяженность: |  или 14,5 м, смотря по тому, что меньше |  или 5 м, смотря по тому, что меньше |
| 2 | Поперечная протяженность: |  или 10 м, смотря по тому, что меньше |  или 5 м, смотря по тому, что меньше |
| 3 | Вертикальная протяженность: |  или 6 м, смотря по тому, что меньше; измеряется от теоретической линии обшивки днища в диаметральной плоскости |  или 6 м, смотря по тому, что меньше; измеряется от теоретической линии обшивки днища в диаметральной плоскости |

.3 Если любое повреждение меньших размеров, чем максимальное повреждение, указанное в [подпунктах 2.1](#P2829) и [2.2](#P2841) настоящего пункта, может привести к более тяжелым последствиям, должно рассматриваться такое повреждение.

.4 Если повреждение, затрагивающее поперечные переборки, рассматривается для случаев, указанных в [подпунктах 1.1](#P2824) и [1.2](#P2825) настоящего правила, то для того, чтобы эти поперечные водонепроницаемые переборки считались эффективными, расстояние между ними должно быть не менее продольной протяженности предполагаемого повреждения, указанного в [подпункте 2.1](#P2829) 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.

.5 Если повреждение между соседними поперечными водонепроницаемыми переборками рассматривается для случая, указанного в [подпункте 1.3](#P2826) настоящего правила, то ни главная поперечная переборка, ни поперечная переборка, ограничивающая бортовые или междудонные танки, не рассматривается поврежденной, кроме случаев, когда:

 .1 расстояние между соседними переборками меньше продольной

 протяженности предполагаемого повреждения, указанного в [подпункте 2.1](#P2829)

 настоящего пункта; или

 .2 поперечная переборка имеет уступ или рецесс длиной более 3,05 м,

 расположенный в пределах предполагаемого повреждения. Уступ,

 образованный переборкой и настилом ахтерпика, не рассматривается как

 уступ для целей настоящего правила.

.6 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 танкеры считаются удовлетворяющими критериям аварийной остойчивости, если удовлетворены следующие требования:

.1 Конечная ватерлиния, с учетом затопления, крена и дифферента, находится ниже нижней кромки любого отверстия, через которое может происходить прогрессирующее затопление отсека. Такие отверстия включают воздухопроводы и отверстия, закрываемые с помощью водонепроницаемых дверей или люковых крышек, и могут исключать отверстия, закрываемые с помощью водонепроницаемых крышек горловин и палубных иллюминаторов, небольших водонепроницаемых крышек люков грузовых танков, которые обеспечивают высокую степень целостности палубы, водонепроницаемых клинкетных дверей с дистанционным управлением и бортовых глухих иллюминаторов.

.2 На конечной стадии затопления угол крена, вызванного несимметричным затоплением, не превышает 25°, однако этот угол может быть увеличен до 30°, если при этом кромка палубы не погружается в воду.

.3 Остойчивость на конечной стадии затопления должна быть проверена и может считаться достаточной, если кривая восстанавливающих плеч простирается не менее чем на 20° за точку равновесия в сочетании с максимальным остаточным восстанавливающим плечом в пределах диапазона 20°, равным по меньшей мере 0,1 м. Площадь под кривой в этом диапазоне должна быть не менее 0,0175 м/радиан. Незащищенные отверстия не должны погружаться в воду в пределах этого диапазона, если данное помещение не принимается затопленным. В пределах этого диапазона может допускаться погружение в воду любого из отверстий, упомянутых в [подпункте 3.1](#P2872) настоящего пункта, а также любых других отверстий, которые могут быть закрыты непроницаемо при воздействии моря.

.4 Администрация должна убедиться в том, что судно обладает достаточной остойчивостью на промежуточных стадиях затопления.

.5 Устройства для выравнивания крена, требующие таких механических средств, как клапаны или поперечные переточные трубы, если они установлены, не должны рассматриваться как средство уменьшения угла крена или поддержания минимальной величины остаточной остойчивости, удовлетворяющей требованиям [подпунктов 3.1](#P2872), [3.2](#P2873) и [3.3](#P2874) настоящего пункта, и достаточная остаточная остойчивость должна поддерживаться в течение всех стадий выравнивания. Помещения, соединенные каналами большого поперечного сечения, могут рассматриваться как общие.

4 Требования [пункта 1](#P2823) настоящего правила подтверждаются расчетами, учитывающими проектные характеристики судна, расположение, конфигурацию и содержимое поврежденных отсеков, равно как и распределение, удельный вес и влияние свободной поверхности жидкостей. В расчетах учитывается следующее:

.1 Учитываются все порожние или частично заполненные танки, удельный вес перевозимых грузов, а также любой вылив жидкости из поврежденных отсеков.

.2 Проницаемости помещений, рассматриваемых как затопленные в результате повреждения, должны приниматься равными следующим величинам:

|  |  |
| --- | --- |
| Помещения | Проницаемость |
| Предназначенные для запасов | 0,60 |
| Жилые | 0,95 |
| Занятые механизмами | 0,85 |
| Пустые пространства | 0,95 |
| Предназначенные для расходуемых жидкостей | от 0 до 0,95 |
| Предназначенные для других жидкостей | от 0 до 0,95 |

.3 Плавучесть любой надстройки, расположенной непосредственно над местом повреждения борта, не учитывается. Можно, однако, учесть не затопленные водой части надстроек за пределами повреждения, если они отделены от поврежденного пространства водонепроницаемыми переборками и в отношении этих неповрежденных пространств соблюдены требования [подпункта 3.1](#P2872) настоящего правила. В водонепроницаемых переборках надстройки допускается наличие водонепроницаемых дверей на петлях.

.4 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°.

.5 При расчете влияния свободных поверхностей расходуемых жидкостей принимается, что для каждого типа жидкости по меньшей мере одна поперечная пара танков или один центральный танк имеет свободную поверхность, причем в расчет принимается такой танк или такая комбинация танков, для которых влияние свободной поверхности наибольшее.

5 Капитан каждого нефтяного танкера, к которому применяется настоящее правило, и лицо, ответственное за несамоходный нефтяной танкер, к которому применяется настоящее правило, снабжаются по одобренной форме:

.1 информацией по загрузке и распределению груза, необходимой для обеспечения выполнения положений настоящего правила; и

.2 данными о способности судна удовлетворять критериям аварийной остойчивости, определенным настоящим правилом, включая последствия отступлений, которые могут быть разрешены в соответствии с [подпунктом 1.3](#P2826) настоящего правила.

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](#P2903), 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](#P801) Администрация должна выдать документ об одобрении инструмента остойчивости.

(п. 6 введен Резолюцией Международной морской организации от 04.04.2014 N MEPC.248(66))

7 Для нефтяных танкеров дедвейтом 20 000 тонн и более, поставленных 6 июля 1996 года или после этой даты, как они определены в [правиле 1.28.6](#P582), предполагаемое повреждение, указанное в [пункте 2.2](#P2841) настоящего правила, дополняется следующим предполагаемым повреждением днища типа рэкинг:

.1 продольная протяженность:

 .1 суда дедвейтом 75 000 тонн и более:

 0,6L, измеряемая от носового перпендикуляра;

 .2 суда дедвейтом менее 75 000 тонн:

 0,4L, измеряемая от носового перпендикуляра;

.2 поперечная протяженность: В/3 в любом месте днища;

.3 вертикальная протяженность: пробоина внешнего корпуса.

Правило 29

Отстойные танки

1 С учетом положений [пункта 4 правила 3](#P669) настоящего Приложения на нефтяных танкерах валовой вместимостью 150 и более предусматриваются отстойные танки в соответствии с требованиями [пунктов 2.1](#P2921) - [2.3](#P2923) настоящего правила. На нефтяных танкерах, поставленных 31 декабря 1979 года или до этой даты, как они определены в [правиле 1.28.1](#P535), любой грузовой танк может использоваться в качестве отстойного.

2.1 Для очистки грузовых танков и перекачки остатков грязного балласта и промывочной воды из грузовых танков в отстойный танк предусматриваются надлежащие средства, одобренные Администрацией.

2.2 В такой системе предусматриваются устройства для перекачки нефтяных остатков в отстойный танк или систему отстойных танков таким образом, чтобы любой сток, сбрасываемый в море, производился в соответствии с положениями [правила 34](#P2995) настоящего Приложения.

2.3 Вместимость отстойного танка или системы отстойных танков должна быть достаточной 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 грузовместимости судна по нефти, за исключением того, что Администрация может допустить:

.1 2% для тех нефтяных танкеров, на которых мойка танков выполняется таким образом, что принятой однажды в отстойный танк или танки воды достаточно для мойки танков и, где это применимо, для обеспечения рабочей жидкостью эжекторов, и не требуется дополнительно вводить воду в систему во время мойки;

.2 2% для таких танкеров, на которых предусмотрены танки изолированного балласта или выделенные для чистого балласта танки в соответствии с [правилом 18](#P1845) настоящего Приложения или оборудована система мойки грузовых танков сырой нефтью в соответствии с [правилом 33](#P2983) настоящего Приложения. Эта вместимость может быть далее уменьшена до 1,5% для таких нефтяных танкеров, на которых мойка танков водой выполняется таким образом, что принятой однажды в отстойный танк или танки воды для мойки достаточно как для мойки танков, так и, где это применимо, для обеспечения рабочей жидкостью эжекторов, и не требуется дополнительно вводить воду в систему во время мойки; и

.3 1% для комбинированных 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 как для мойки танков, так и, где это применимо, для обеспечения рабочей жидкостью эжекторов, и не требуется дополнительно вводить воду в систему во время мойки.

2.4 Отстойные танки проектируются, в частности, таким образом, чтобы расположение входных и выходных отверстий, отбойных переборок и водосливов, если они имеются, не вызывало излишней турбулентности и захвата водой нефти или эмульсии.

3 На нефтяных танкерах дедвейтом 70 000 тонн и более, поставленных после 31 декабря 1979 года, как они определены в [правиле 1.28.2](#P545), предусматриваются по меньшей мере два отстойных танка.

Правило 30

Насосы, трубопроводы и устройства для сброса

1 На каждом нефтяном танкере на открытой палубе по обоим бортам судна располагается патрубок с клапаном для присоединения к приемным сооружениям и сброса грязного водяного балласта или загрязненной нефтью воды.

2 На каждом нефтяном танкере валовой вместимостью 150 и более трубопроводы для сброса в море водяного балласта или загрязненной нефтью воды из района грузовых танков, допускаемого [правилом 34](#P2995) 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 6.1](#P2942) - [6.5](#P2952) настоящего правила, может быть допущено иное устройство трубопроводов.

3 На нефтяных танкерах валовой вместимостью 150 и более, поставленных после 31 декабря 1979 года, как они определены в [правиле 1.28.2](#P545), предусматриваются средства для прекращения сброса в море водяного балласта или загрязненной нефтью воды из района грузовых танков, иного чем сбросы ниже ватерлинии, которые разрешены в соответствии с [пунктом 6](#P2941) настоящего правила, с места, расположенного на верхней палубе или выше таким образом, что с него может просматриваться используемый патрубок, упомянутый в [пункте 1](#P2934) настоящего правила, и сброс в море из трубопроводов, упомянутых в [пункте 2](#P2934) настоящего правила. В установлении средств для прекращения сброса на месте наблюдения нет необходимости, если предусмотрена эффективная система связи, такая, как телефон или радио, между местом наблюдения и местом управления сбросом.

4 Каждый нефтяной танкер, поставленный после 1 июня 1982 года, как он определен в [правиле 1.28.4](#P564), на котором должны быть предусмотрены танки изолированного балласта либо который должен быть оборудован системой мойки сырой нефтью, отвечает следующим требованиям:

.1 он оборудуется нефтяными трубопроводами, спроектированными и установленными таким образом, чтобы остаток нефти в трубопроводах был минимальным; и

.2 на нем предусматриваются 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 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 приемноотливных патрубках.

5 Каждый танкер для сырой нефти, поставленный 1 июня 1982 года или до этой даты, как он определен в [правиле 1.28.3](#P554), на котором должны быть предусмотрены танки изолированного балласта либо который должен быть оборудован системой мойки сырой нефтью или эксплуатироваться с выделенными для чистого балласта танками, отвечает требованиям положений [пункта 4.2](#P2939) настоящего правила.

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

.1 изолированный балласт и чистый балласт можно сбрасывать ниже ватерлинии:

 .1 в портах и у удаленных от берега терминалов, либо

 .2 в море самотеком, либо

 .3 в море с помощью насосов, если замена водяного балласта

 производится в соответствии с положениями правила D-1.1 Международной

 конвенции о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими,

при условии что поверхность водяного балласта проверена визуально или иным образом непосредственно перед сбросом, чтобы удостовериться, что загрязнения нефтью не произошло;

.2 нефтяные танкеры, поставленные 31 декабря 1979 года или до этой даты, как они определены в [правиле 1.28.1](#P535), которые без переоборудования не способны сбрасывать изолированный балласт выше ватерлинии, могут сбрасывать изолированный балласт в море ниже ватерлинии, при условии что поверхность водяного балласта проверена непосредственно перед сбросом, чтобы удостовериться, что загрязнения нефтью не произошло;

.3 нефтяные танкеры, поставленные 1 июня 1982 года или до этой даты, как они определены в [правиле 1.28.3](#P554), 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 водяного балласта контролируется в соответствии с [правилом 18.8.3](#P1871) настоящего Приложения;

.4 на каждом нефтяном танкере грязный водяной балласт или загрязненная нефтью вода из танков, не являющихся отстойными танками, в грузовом районе могут быть сброшены в море самотеком ниже ватерлинии, при условии что предоставлено достаточно времени для того, чтобы дать возможность произойти сепарации нефти и воды, и что непосредственно перед сбросом водяной балласт проконтролирован с помощью индикатора поверхности раздела нефть/вода, упомянутого в [правиле 32](#P2977) настоящего Приложения, чтобы удостовериться, что высота положения поверхности раздела такова, что сброс не сопряжен с какой-либо повышенной опасностью для морской среды;

.5 на нефтяных танкерах, поставленных 31 декабря 1979 года или до этой даты, как они определены в [правиле 1.28.1](#P535), сброс грязного водяного балласта или загрязненной нефтью воды из района грузовых танков может быть произведен в море ниже ватерлинии вслед за сбросом, указанным в [пункте 6.4](#P2951) настоящего правила, или вместо него, при условии что:

 .1 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; и

 .2 такое устройство для наблюдения за частичным потоком

 удовлетворяет требованиям, установленным Администрацией, которые должны

 содержать по меньшей мере все положения спецификаций по конструкции,

 установке и эксплуатации системы частичного потока для контроля за

 сбросом за борт, принятых Организацией.

7 Каждый нефтяной танкер валовой вместимостью 150 и более, поставленный 1 января 2010 года или после этой даты, как он определен в [правиле 1.28.8](#P602), на котором установлена кингстонная коробка, постоянно соединенная с системой грузовых трубопроводов, должен быть оснащен клапаном кингстонной коробки и внутренним запорным клапаном. Кроме этих клапанов кингстонная коробка должна быть такой, чтобы имелась возможность изолировать ее от системы грузовых трубопроводов, в то время когда танкер производит загрузку, перевозку или выгрузку груза, с использованием средства принудительного закрытия, отвечающего требованиям Администрации. Такое средство принудительного закрытия является устройством, установленным на системе трубопроводов с целью предотвратить при всех обстоятельствах заполнение грузом участка трубопровода между клапаном кингстонной коробки и внутренним клапаном.

Часть B

ОБОРУДОВАНИЕ

Правило 31

Система автоматического замера, регистрации

и управления сбросом нефти

1 С учетом положений [пунктов 4](#P669) и [5 правила 3](#P670) настоящего Приложения нефтяные танкеры валовой вместимостью 150 и более оснащаются системой автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти, одобренной Администрацией.

2 При рассмотрении конструкции прибора для измерения содержания нефти, входящего в систему, Администрация принимает во внимание характеристики, рекомендованные Организацией. Система оснащается самопишущим устройством для непрерывной регистрации сброса в литрах на морскую милю и общего количества либо содержания нефти и интенсивности сброса. Такая запись должна содержать дату и время сброса и сохраняться не менее трех лет. Система автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти включается при любом сбросе стока в море и обеспечивает автоматическое прекращение сброса нефтесодержащей смеси, когда мгновенная интенсивность сброса нефти превышает значение, допускаемое [правилом 34](#P2995) настоящего Приложения. Любая неисправность этой системы автоматического замера и регистрации должна приводить к прекращению сброса. Предусматривается дублирующее ручное управление системой, которое может быть использовано в случае такой неисправности, а неисправный узел как можно скорее приводится в рабочее состояние. Орган власти государства порта может разрешить танкеру с неисправной системой автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти совершить один балластный рейс до его следования в порт ремонта.

3 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 принимать такое специальное устройство системы, какое подробно описано в Руководстве и технических требованиях.

4 Инструкции по эксплуатации этой системы соответствуют руководству по эксплуатации, одобренному Администрацией. Они охватывают как ручное, так и автоматическое управление и предусматривают исключение возможности всякого сброса нефти, кроме производимого в соответствии с условиями, указанными в [правиле 34](#P2995) настоящего Приложения.

Правило 32

Индикатор поверхности раздела нефть/вода

С учетом положений [пунктов 4](#P669) и [5 правила 3](#P670) настоящего Приложения на нефтяных танкерах валовой вместимостью 150 и более 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.

Правило 33

Требования к мойке сырой нефтью

1 Каждый танкер для сырой нефти дедвейтом 20 000 тонн и более, поставленный после 1 июня 1982 года, как он определен в [правиле 1.28.4](#P564), оборудуется системой очистки грузовых танков путем мойки сырой нефтью. Администрация должна обеспечить, чтобы система полностью отвечала требованиям настоящего правила не позднее одного года после того, как танкер был впервые использован для перевозки сырой нефти, либо к концу третьего рейса по перевозке сырой нефти, пригодной для мойки, - смотря по тому, какая дата наступит позднее.

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 Организацией. Если судно не должно быть оборудовано системой мойки сырой нефтью согласно [пункту 1](#P2987) настоящего правила, но тем не менее оборудовано такой системой, то она должна отвечать требованиям, касающимся безопасности, которые содержатся в вышеупомянутых Технических требованиях.

3 Каждая система мойки сырой нефтью, которая должна быть установлена в соответствии с [правилом 18.7](#P1866) настоящего Приложения, должна отвечать требованиям настоящего правила.

Часть C

ОГРАНИЧЕНИЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО СБРОСА НЕФТИ

Правило 34

Ограничение сброса нефти

A. Сбросы за пределами особых районов, за исключением арктических вод

(в ред. Резолюции Международной морской организации от 15.05.2015 N MEPC.265(68))

1 С учетом положений [правила 4](#P705) настоящего Приложения и [пункта 2](#P3008) настоящего правила, запрещается любой сброс в море нефти или нефтесодержащей смеси из грузового района нефтяного танкера, кроме случаев, когда соблюдаются одновременно все следующие условия:

.1 танкер находится за пределами особого района;

.2 танкер находится на расстоянии более 50 морских миль от ближайшего берега;

.3 танкер находится в пути;

.4 мгновенная интенсивность сброса нефти не превышает 30 литров на морскую милю;

.5 общее количество сброшенной в море нефти с танкеров, поставленных 31 декабря 1979 года или до этой даты, как они определены в [правиле 1.28.1](#P535), не превышает 1/15 000 общего количества данного вида груза, из которого образовался остаток, а с танкеров, поставленных после 31 декабря 1979 года, как они определены в [правиле 1.28.2](#P545), - 1/30 000 общего количества груза, из которого образовался остаток; и

.6 на танкере эксплуатируется система автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти и система отстойных танков в соответствии с требованиями [правил 29](#P2916) и [31](#P2967) настоящего Приложения.

2 Положения [пункта 1](#P3001) настоящего правила не применяются к сбросу чистого или изолированного балласта.

B. Сбросы в особых районах

3 С учетом положений [пункта 4](#P3011) настоящего правила в особом районе запрещается любой сброс в море нефти или нефтесодержащей смеси из грузового района любого нефтяного танкера.

4 Положения [пункта 3](#P3010) настоящего правила не применяются к сбросу чистого или изолированного балласта.

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 [пунктом 1](#P3001) настоящего правила.

C. Требования к нефтяным танкерам валовой вместимостью менее 150

6 Требования [правил 29](#P2916), [31](#P2967) и [32](#P2977) настоящего Приложения не применяются к нефтяным танкерам валовой вместимостью менее 150, на которых ограничение сброса нефти в соответствии с настоящим правилом 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, сдается в приемные сооружения, если не приняты надлежащие меры, гарантирующие, что любой сток, допускаемый к сбросу в море, эффективно автоматически замеряется и регистрируется так, что удовлетворяются положения настоящего правила.

D. Общие требования

7 Во всех случаях, когда в непосредственной близости от судна или его кильватерной струи на поверхности воды или под ней обнаружены видимые следы нефти, правительства Сторон настоящей Конвенции в пределах своих возможностей безотлагательно расследуют относящиеся к данному случаю факты для установления, имело ли место нарушение положений настоящего правила. 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.

8 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.

9 Нефтяные остатки, которые не могут быть сброшены в море в соответствии с [пунктами 1](#P3001) и [3](#P3010) настоящего правила, сохраняются на борту для последующего сброса в приемные сооружения.

Правило 35

Операции, связанные с мойкой сырой нефтью

1 Каждый нефтяной танкер, эксплуатируемый с системой мойки сырой нефтью, обеспечивается Руководством по оборудованию и эксплуатации с подробным описанием системы, оборудования и эксплуатационной технологии. Такое Руководство должно удовлетворять требованиям Администрации и содержать всю информацию, изложенную в технических требованиях, упомянутых в [пункте 2 правила 33](#P2988) настоящего Приложения. Если система мойки сырой нефтью подверглась изменению, то соответственно пересматривается Руководство по оборудованию и эксплуатации.

2 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.

3 Кроме случаев, когда нефтяной танкер перевозит сырую нефть, не подходящую для мойки сырой нефтью, на нем применяется система мойки сырой нефтью в соответствии с Руководством по оборудованию и эксплуатации.

Правило 36

Журнал нефтяных операций, часть II - Балластно-грузовые

операции

1 Каждый нефтяной танкер валовой вместимостью 150 и более снабжается Журналом нефтяных операций, [часть II](#P4528) (Балластно-грузовые операции). Журнал нефтяных операций, [часть II](#P4528), выполняется по форме, установленной в дополнении III к настоящему Приложению, и может быть либо частью официального судового журнала, либо отдельным журналом.

2 [Часть II](#P4528) Журнала нефтяных операций должна заполняться по принципу "от танка к танку", если это применимо, в каждом случае, когда на судне производятся какие-либо из указанных ниже балластно-грузовых операций:

.1 погрузка нефтяного груза;

.2 перекачка нефтяного груза в пределах судна во время рейса;

.3 выгрузка нефтяного груза;

.4 прием балласта в грузовые танки и выделенные для чистого балласта танки;

.5 очистка грузовых танков, включая мойку сырой нефтью;

.6 сброс балласта, за исключением сброса из танков изолированного балласта;

.7 сброс воды из отстойных танков;

.8 закрытие всех надлежащих клапанов или аналогичных устройств после проведения сброса из отстойных танков;

.9 закрытие клапанов, отделяющих выделенные для чистого балласта танки от грузовых и зачистных трубопроводов, после проведения сброса из отстойных танков; и

.10 удаление остатков.

3 Для нефтяных танкеров, упомянутых в [правиле 34.6](#P3014) настоящего Приложения, общее количество нефти и воды, используемое для мойки и возвращенное в сборный танк, регистрируется в [части II](#P4528) Журнала нефтяных операций.

4 В случае сброса нефти или нефтесодержащей смеси, упомянутого в [правиле 4](#P705) настоящего Приложения, а также при аварийном или ином исключительном сбросе нефти, не исключаемом этим правилом, в [части II](#P4528) Журнала нефтяных операций производится запись с изложением обстоятельств и причин такого сброса.

5 Каждая операция, описанная в [пункте 2](#P3034) настоящего правила, подробно и без промедления регистрируется в [части II](#P4528) Журнала нефтяных операций так, чтобы все записи в Журнале, относящиеся к данной операции, были полностью закончены. Каждая запись о законченной операции подписывается лицом или лицами командного состава, ответственными за эти операции, а каждая заполненная страница Журнала подписывается капитаном судна. Записи в [части II](#P4528) Журнала нефтяных операций производятся по меньшей мере на английском, испанском или французском языке. Если также используются записи на официальном национальном языке государства, под флагом которого судно имеет право плавать, то в случае спора или разночтения предпочтение отдается этим записям.

6 Любой отказ системы автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти регистрируется в [части II](#P4528) Журнала нефтяных операций.

7 Журнал нефтяных операций хранится на борту судна, 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.

8 Компетентные власти правительства Стороны Конвенции могут проверить [часть II](#P4528) Журнала нефтяных операций на борту любого судна, находящегося 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 [части II](#P4528) Журнала нефтяных операций, может быть предъявлена при любом разбирательстве в качестве доказательства фактов, изложенных в записи. Проверка [части II](#P4528) Журнала нефтяных операций и снятие заверенной копии компетентными властями в соответствии с настоящим пунктом осуществляются как можно быстрее, чтобы не вызвать неоправданного простоя судна.

9 Для нефтяных танкеров валовой вместимостью менее 150, эксплуатируемых в соответствии с [правилом 34.6](#P3014) настоящего Приложения, Администрации следует разработать надлежащий Журнал нефтяных операций.

ГЛАВА 5. ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ В РЕЗУЛЬТАТЕ ИНЦИДЕНТА,

ВЫЗЫВАЮЩЕГО ЗАГРЯЗНЕНИЕ НЕФТЬЮ

Правило 37

Судовой план чрезвычайных мер по борьбе

с загрязнением нефтью

1 Каждый нефтяной танкер валовой вместимостью 150 и более и каждое судно, не являющееся нефтяным танкером, валовой вместимостью 400 и более должны иметь на борту судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью, одобренный Администрацией.

2 Такой план составляется в соответствии с руководством, разработанным Организацией, в письменном виде на рабочем языке капитанов и лиц командного состава. План включает, по меньшей мере:

.1 процедуру, которую должны выполнять капитан и другие лица, несущие ответственность за судно, при передаче сообщения об инциденте, вызывающем загрязнение нефтью, как требуется в [статье 8](#P126) настоящей Конвенции и [Протоколе](#P277) I к ней, на основании руководств, разработанных Организацией;

.2 перечень организаций или лиц, с которыми должна быть установлена связь в случае инцидента, вызывающего загрязнение нефтью;

.3 подробное описание действий, которые должны быть немедленно предприняты лицами, находящимися на борту судна, для уменьшения сброса нефти в результате инцидента или управления им; и

.4 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 17](#P5220) Приложения II к настоящей Конвенции, такой план может быть объединен с судовым планом чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря вредными жидкими веществами, требуемым согласно [правилу 17](#P5220) Приложения II к настоящей Конвенции. В этом случае название такого плана должно быть "Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря".

4 Все нефтяные танкеры дедвейтом 5000 тонн или более должны иметь быстрый доступ к компьютеризированным береговым программам расчета остойчивости в поврежденном состоянии и остаточной конструктивной прочности.

ГЛАВА 6. ПРИЕМНЫЕ СООРУЖЕНИЯ

Правило 38

Приемные сооружения

A. Приемные сооружения за пределами особых районов

1 Правительство каждой Стороны настоящей Конвенции обязуется предусмотреть на нефтеналивных терминалах, в ремонтных портах и других портах, в которых суда должны сдавать нефтяные остатки, 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 простою этих судов.

2 Упомянутые в [пункте 1](#P3077) настоящего правила приемные сооружения предусматриваются:

.1 во всех портах и на всех терминалах, где производится погрузка сырой нефти в нефтяные танкеры и куда такие танкеры прибывают, совершив непосредственно перед прибытием балластный рейс продолжительностью не более 72 часов или протяженностью не более 1 200 морских миль;

.2 во всех портах и на всех терминалах, где производится погрузка нефти, не являющейся сырой нефтью, в количестве, превышающем в среднем 1 000 тонн в день;

.3 во всех портах, имеющих судоремонтные верфи или сооружения для очистки танков;

.4 во всех портах и на всех терминалах, обрабатывающих суда, оборудованные требуемыми [правилом 12](#P817) настоящего Приложения танками для нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков);

(в ред. Резолюции Международной морской организации от 17.07.2009 N MEPC.187(59))

.5 во всех портах, где производится сдача нефтесодержащих льяльных вод и других остатков, которые не могут быть сброшены в соответствии с [правилами 15](#P1776) и [34](#P2995) настоящего Приложения и пунктом 1.1.1 части II-A Полярного кодекса; и

(в ред. Резолюций Международной морской организации от 13.07.2007 N MEPC.164(56), от 15.05.2015 N MEPC.265(68))

.6 во всех портах погрузки массовых грузов для приема от комбинированных судов нефтяных остатков, которые не могут быть сброшены в соответствии с [правилом 34](#P2995) настоящего Приложения.

3 Пропускная способность приемных сооружений должна быть следующей:

.1 Терминалы для погрузки сырой нефти обеспечиваются приемными сооружениями, достаточными для приема нефти и нефтесодержащих смесей, которые не могут быть сброшены в соответствии с положениями [правила 34.1](#P3001) настоящего Приложения со всех нефтяных танкеров, совершающих рейсы, упомянутые в [пункте 2.1](#P3079) настоящего правила.

.2 Порты и терминалы погрузки, упомянутые в [пункте 2.2](#P3080) настоящего правила, обеспечиваются приемными сооружениями, достаточными для приема нефти и нефтесодержащих смесей, которые не могут быть сброшены в соответствии с положениями [правила 34.1](#P3001) настоящего Приложения с нефтяных танкеров, принимающих наливом груз нефти, не являющейся сырой нефтью.

.3 Все порты, имеющие судоремонтные верфи или сооружения для очистки танков, обеспечиваются приемными сооружениями, достаточными для приема всех остатков и нефтесодержащих смесей, остающихся на борту, в целях удаления их до постановки судов на такие верфи или в подобные сооружения.

.4 Все сооружения, которыми в соответствии с [пунктом 2.4](#P3082) настоящего правила обеспечиваются порты и терминалы, должны быть достаточными для приема всех остатков, сохраненных на борту в соответствии с [правилом 12](#P817) настоящего Приложения, от всех судов, которые, по обоснованным расчетам, могут прибыть в такие порты и к таким терминалам.

.5 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 15](#P1776) настоящего Приложения и пунктом 1.1.1 части II-A Полярного кодекса.

(в ред. Резолюции Международной морской организации от 15.05.2015 N MEPC.265(68))

.6 Сооружения, которыми обеспечиваются порты погрузки массовых грузов, оборудуются с учетом особенностей, которые свойственны комбинированным судам.

3bis Малые островные развивающиеся государства могут удовлетворять требования [пунктов 1](#P3077) - [3](#P3087) 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.

(п. 3bis введен Резолюцией Международной морской организации от 02.03.2012 N MEPC.216(63))

B. Приемные сооружения в пределах особых районов

4 Правительство каждой Стороны настоящей Конвенции, береговая линия которой прилегает к одному из особых районов, обязуется обеспечить, чтобы на всех нефтеналивных терминалах и во всех ремонтных портах, находящихся в пределах особого района, были предусмотрены сооружения, достаточные для приема от нефтяных танкеров и обработки всего грязного балласта и промывочной воды из танков. Кроме того, во всех портах в пределах особого района должны быть предусмотрены 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 простою.

4bis Малые островные развивающиеся государства могут удовлетворять требования [пункта 4](#P3102) 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.

(п. 4bis введен Резолюцией Международной морской организации от 02.03.2012 N MEPC.216(63))

5 Правительство каждой Стороны настоящей Конвенции, под юрисдикцией которой находятся входы в морские пути с небольшими глубинами, которые могут потребовать уменьшения осадки судна путем слива балласта, обязуется предусмотреть сооружения, упомянутые в пункте 4 настоящего правила, с условием, что суда, которые должны сдать нефтяные остатки или грязный балласт, могут претерпеть некоторую задержку.

6 В отношении района Красного моря, "района Заливов", района Аденского залива и Оманского района Аравийского моря:

.1 Каждая заинтересованная Сторона уведомляет Организацию о мерах, принятых во исполнение положений [пунктов 4](#P3102) и [5](#P3109) настоящего правила. После получения достаточного числа уведомлений Организация устанавливает дату, начиная с которой требования [правил 15](#P1776) и [34](#P2995) настоящего Приложения, касающиеся сбросов, вступают в силу в отношении данного района. Организация уведомляет все Стороны о такой дате не менее чем за двенадцать месяцев до ее наступления.

.2 В период между вступлением в силу настоящей Конвенции и такой датой суда, находясь в особом районе, выполняют требования [правил 15](#P1776) и [34](#P2995) настоящего Приложения в том, что касается сбросов за пределами особых районов.

.3 После такой даты нефтяные танкеры, которые грузятся в портах тех особых районов, где пока еще отсутствуют такие приемные сооружения, также полностью выполняют требования [правил 15](#P1776) и [34](#P2995) настоящего Приложения в том, что касается сбросов в пределах особых районов. Однако нефтяные танкеры, заходящие в такие особые районы с целью погрузки, делают все возможное, чтобы входить в район, имея на борту только чистый балласт.

.4 После даты, начиная с которой вступают в силу требования в отношении данного особого района, каждая Сторона уведомляет Организацию для извещения заинтересованных Сторон о всех случаях предполагаемого несоответствия сооружений установленным требованиям.

.5 По меньшей мере те приемные сооружения, которые предусмотрены [пунктами 1](#P3077), [2](#P3078) и [3](#P3087) настоящего правила, должны быть обеспечены через один год после даты вступления в силу настоящей Конвенции.

7 Несмотря на [пункты 4](#P3102), [5](#P3109) и [6](#P3110) настоящего правила, к району Антарктики применяются следующие правила:

.1 Правительство каждой Стороны настоящей 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 осадков, грязного балласта, промывочной воды из танков, а также других нефтесодержащих остатков и смесей от всех судов, не вызывающие чрезмерного простоя и отвечающие нуждам пользующихся ими судов.

.2 Правительство каждой Стороны настоящей Конвенции обеспечивает, чтобы все суда, имеющие право плавать под ее флагом, перед входом в район Антарктики имели на борту танк или танки достаточной вместимости для сохранения всех осадков, грязного балласта, промывочной воды из танков, а также других нефтесодержащих остатков и смесей при плавании в этом районе и имели договоренности о сбросе таких нефтесодержащих остатков в приемное сооружение после выхода из этого района.

C. Общие требования

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

ГЛАВА 7. ОСОБЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К СТАЦИОНАРНЫМ

ИЛИ ПЛАВУЧИМ ПЛАТФОРМАМ

Правило 39

Особые требования к стационарным или плавучим платформам

1 Настоящее правило применяется к стационарным или плавучим платформам, включая буровые вышки, плавучие установки для производства, хранения и выгрузки, используемые для добычи и хранения нефти в море, а также плавучие установки для хранения, используемые для хранения добытой в море нефти.

2 Стационарные или плавучие платформы, когда они используются для разведки, разработки и связанных с ними процессов обработки в море минеральных ресурсов морского дна, а также другие платформы должны удовлетворять требованиям настоящего Приложения, касающимся судов валовой вместимостью 400 и более, не являющихся нефтяными танкерами, за исключением того, что:

.1 они оборудуются, насколько это практически осуществимо, установками, требуемыми [правилами 12](#P817) и [14](#P1738) настоящего Приложения;

.2 на них регистрируются все операции, связанные со сбросом нефти или нефтесодержащих смесей, по форме, одобренной Администрацией; и

.3 с учетом положений [правила 4](#P705) настоящего Приложения сброс в море нефти и нефтесодержащих смесей запрещается, за исключением случаев, когда содержание нефти в стоке без его разбавления не превышает 15 миллионных долей.

3 При проверке платформ, устроенных как плавучие установки для производства, хранения и выгрузки или как плавучие установки для хранения, на соответствие настоящему Приложению, в дополнение к требованиям [пункта 2](#P3130), Администрация должна принимать во внимание Руководство, разработанное Организацией.

ГЛАВА 8. ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВО ВРЕМЯ ПЕРЕКАЧКИ

ГРУЗА НЕФТИ С ОДНОГО НЕФТЯНОГО ТАНКЕРА НА ДРУГОЙ В МОРЕ

(введена Резолюцией Международной морской организации

от 17.07.2009 N MEPC.186(59))

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](#P3155), 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](#P3166), 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](#P3166), предоставляется Стороне при ближайшей возможности.

2 Уведомление, указанное в [пункте 1](#P3165) 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](#P3151).

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](#P3165) настоящего правила.

ГЛАВА 9. СПЕЦИАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ОТНОСИТЕЛЬНО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ

ИЛИ ПЕРЕВОЗКИ НЕФТИ В РАЙОНЕ АНТАРКТИКИ

(введена Резолюцией Международной морской организации

от 26.03.2010 N MEPC.189(60))

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, использование в качестве балласта или перевозка и использование в качестве топлива следующего:

(в ред. Резолюции Международной морской организации от 17.10.2014 N MEPC.256(67))

.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](#P472) Приложения I, запрещаются.

2 Если предыдущие операции включали перевозку или использование нефтепродуктов, перечисленных в [пунктах 1.1](#P3188) - [1.3](#P3190) настоящего правила, очистка или промывка танков или трубопроводов не требуется.

ГЛАВА 10. ПРОВЕРКА СОБЛЮДЕНИЯ ПОЛОЖЕНИЙ НАСТОЯЩЕЙ КОНВЕНЦИИ

(введена Резолюцией Международной морской организации

от 04.04.2014 N MEPC.246(66))

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.

ГЛАВА 11. МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОДЕКС ДЛЯ СУДОВ, ЭКСПЛУАТИРУЮЩИХСЯ

В ПОЛЯРНЫХ ВОДАХ

(введена Резолюцией Международной морской организации

от 15.05.2015 N MEPC.265(68))

Правило 46

Определения

Для целей настоящего Приложения:

1 Полярный кодекс означает Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах, который состоит из введения, частей I-A, II-A и частей I-B и II-B, одобренных резолюциями MSC.385(94) и MEPC.264(68), с поправками, которые могут быть внесены, при условии что:

.1 поправки к относящимся к окружающей среде положениям введения и главы 1 части II-A Полярного кодекса принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями [статьи 16](#P206) настоящей Конвенции, которые касаются процедур внесения поправок, применимых к дополнению к приложению; и

.2 поправки к части II-B Полярного кодекса принимаются Комитетом по защите морской среды в соответствии с его Правилами процедуры.

2 Арктические воды означают воды, расположенные к северу от линии, образованной следующими точками: 58°00,0' северной широты и 042°00,0' западной долготы, 64°37,0' северной широты и 035°27,0' западной долготы, далее по прямой линии до точки 67°03,9' северной широты, 026°33,4' западной долготы, далее по прямой линии до 70°49,56 северной широты и 008°59,61' западной долготы (мыс Серкапп, остров Ян-Майен) и по южному побережью Ян-Майена до точки 73°31,6' северной широты и 019°01,0' восточной долготы у острова Медвежий, далее по линии ортодромии до точки 68°38,29' северной широты и 043°23,08' восточной долготы (мыс Канин Нос) и далее по северному побережью Евразии на восток до Берингова пролива, далее от Берингова пролива на запад до 60° северной широты до Ильпырского, далее по 60 параллели северной широты на восток до пролива Этолина включительно, далее по северному побережью Северо-Американского континента на юг до 60° северной широты, далее на восток вдоль параллели 60° северной широты до 056°37,1' западной долготы и далее до точки 58°00,0' северной широты, 042°00,0' западной долготы.

3 Полярные воды означают арктические воды и/или район Антарктики.

Правило 47

Применение и требования

1 Настоящая глава применяется ко всем судам, эксплуатирующимся в полярных водах.

2 Если специально не предусмотрено иное, любое судно, подпадающее под действие [пункта 1](#P3235) настоящего правила, должно соблюдать относящиеся к окружающей среде положения введения и положения главы 1 части II-A Полярного кодекса в дополнение к любым другим применимым требованиям настоящего Приложения.

3 При применении главы 1 части II-A Полярного кодекса следует учитывать дополнительные руководящие указания, содержащиеся в части II-B Полярного кодекса.

Дополнение I

ПЕРЕЧЕНЬ

НЕФТЕПРОДУКТОВ [<\*>](#P3249)

--------------------------------

<\*> Этот перечень не следует рассматривать как исчерпывающий.

|  |  |
| --- | --- |
| Битумные растворы | Компоненты, используемые для получения бензинов |
| Компоненты, используемые для полученияБитумовКровельный битумОстаточные продукты прямой перегонки |
| Алкилаты топливныеПродукты риформингаПолимеры топливные |
| Сырые нефти, топлива и масла | Карбюраторные топлива |
| ОсветленнаяСырая нефтьСмеси, содержащие сырую нефтьДизельное топливоТопливо N 4Топливо N 5Топливо N 6Остаточное котельное топливоДорожный битумТрансформаторное маслоАроматическое масло(за исключением растительного)Смазочные масла и компоненты,используемые для получения маселМинеральное маслоМоторное маслоМасло для пропиткиВеретенное маслоТурбинное масло | Конденсат (природный)АвтомобильноеАвиационноеПрямой перегонкиТопливо N 1 (керосин)Топливо N 1-DТопливо N 2Топливо N 2-D |
| Реактивные топлива |
| JP-1 (керосин)JP-3JP-4JP-5 (керосин тяжелый)ГазотурбинноеКеросинУайтспирит |
| Бензино-лигроиновые фракции |
| Дистилляты | Сольвент легкийСольвент тяжелыйСреднефракционный дистиллят |
| Прямой перегонкиИсходные материалы для производствадистиллята |
| Газойль |
| Крекинг газойль |

Дополнение II

ФОРМА

СВИДЕТЕЛЬСТВА IOPP И ДОБАВЛЕНИЙ [<\*>](#P3324)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  | Список изменяющих документов(в ред. Резолюций Международной морской организацииот 24.03.2006 N MEPC.141(54), от 17.07.2009 N MEPC.186(59),от 17.07.2009 N MEPC.187(59), от 17.05.2013 N MEPC.235(65),от 04.04.2014 N MEPC.248(66), от 15.05.2015 N MEPC.265(68),от 28.10.2016 N MEPC.276(70)) |  |

--------------------------------

<\*> Свидетельство IOPP составляется по меньшей мере на английском, испанском или французском языке. Если используется также официальный язык выдающей страны, то в случае спора или разночтения предпочтение отдается этому языку.

 МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО

 О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ

 (Примечание. К настоящему Свидетельству должно прилагаться

 описание конструкции и оборудования)

Выдано в соответствии с положениями Международной конвенции по

предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978

года к ней, с поправками (именуемой далее "Конвенция"), по уполномочию

правительства:

...........................................................................

 (полное официальное название страны)

...........................................................................

 (полное официальное наименование компетентного лица или организации,

 уполномоченных в соответствии с положениями Конвенции)

Сведения о судне [<\*\*>](#P3352)

Название судна ............................................................

Регистровый номер или позывной сигнал .....................................

Порт регистрации ..........................................................

Валовая вместимость .......................................................

Дедвейт судна (метрические тонны) [<+>](#P3353) ...................................

Номер ИМО [<++>](#P3354) ...........................................................

--------------------------------

<\*\*> По выбору, сведения о судне могут быть помещены в таблицу.

<+> Для нефтяных танкеров.

<++> См. Систему опознавательных номеров ИМО, принятую Организацией резолюцией A.600(15).

Тип судна: [<\*>](#P3383)

 Нефтяной танкер

 Судно, не являющееся нефтяным танкером, с грузовыми танками,

 подпадающими под действие [пункта 2 правила 2](#P646) Приложения I к Конвенции.

 Судно, не являющееся ни одним из перечисленных выше.

 НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:

 1. Что судно освидетельствовано в соответствии с [правилом 6](#P731) Приложения

 I к Конвенции; и

 2. Что освидетельствованием установлено, что состояние конструкции,

 оборудования, систем, устройств, приспособлений и материалов судна

 во всех отношениях удовлетворительно и что судно отвечает применимым

 требованиям [Приложения I](#P398) к Конвенции.

 Настоящее Свидетельство действительно до ................. [<+>](#P3384)

 при условии проведения освидетельствований в соответствии с [правилом 6](#P731)

 Приложения I к Конвенции.

 Дата окончания освидетельствования, на основании которого выдано

 настоящее свидетельство (дд.мм.гггг): .......................

 Выдано ................................................................

 (Место выдачи Свидетельства)

............. ..............................................

(Дата выдачи) (Подпись надлежащим образом уполномоченного

 должностного лица, выдавшего Свидетельство)

(Печать или штамп полномочной организации)

--------------------------------

<\*> Ненужное зачеркнуть.

<+> Внести дату истечения срока действия, установленную Администрацией в соответствии с [правилом 10.1](#P783) Приложения I к Конвенции. День и месяц этой даты соответствуют ежегодной дате, определенной в [правиле 1.27](#P534) Приложения I к Конвенции, если не внесены поправки в соответствии с [правилом 10.8](#P792) Приложения I к Конвенции.

 ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ЕЖЕГОДНОГО И ПРОМЕЖУТОЧНОГО

 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при освидетельствовании, требуемом [правилом 6](#P731)

Приложения I к Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим

положениям Конвенции:

Ежегодное Подписано .............................

освидетельствование: (Подпись надлежащим образом

 уполномоченного должностного лица)

 Место .................................

 Дата (дд.мм.гггг): ....................

(Печать или штамп полномочной организации)

Ежегодное [<\*>](#P3424)/промежуточное [<\*>](#P3424) Подписано .............................

освидетельствование: (Подпись надлежащим образом

 уполномоченного должностного лица)

 Место .................................

 Дата (дд.мм.гггг): ....................

(Печать или штамп полномочной организации)

Ежегодное [<\*>](#P3424)/промежуточное [<\*>](#P3424) Подписано .............................

освидетельствование: (Подпись надлежащим образом

 уполномоченного должностного лица)

 Место .................................

 Дата (дд.мм.гггг): ....................

(Печать или штамп полномочной организации)

Ежегодное Подписано .............................

освидетельствование: (Подпись надлежащим образом

 уполномоченного должностного лица)

 Место .................................

 Дата (дд.мм.гггг): ....................

(Печать или штамп полномочной организации)

--------------------------------

<\*> Ненужное зачеркнуть.

 ЕЖЕГОДНОЕ/ПРОМЕЖУТОЧНОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ

 В СООТВЕТСТВИИ С [ПРАВИЛОМ 10.8.3](#P795)

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при ежегодном/промежуточном [<\*>](#P3506)

освидетельствовании в соответствии с [правилом 10.8.3](#P795) Приложения I к

Конвенции установлено, что судно отвечает соответствующим положениям

Конвенции.

 Подписано .............................

 (Подпись надлежащим образом

 уполномоченного должностного лица)

 Место .................................

 Дата (дд.мм.гггг): ....................

(Печать или штамп полномочной организации)

 ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ПРОДЛЕНИЯ СВИДЕТЕЛЬСТВА, ЕСЛИ СРОК

 ЕГО ДЕЙСТВИЯ МЕНЕЕ 5 ЛЕТ, В СЛУЧАЕ ПРИМЕНЕНИЯ [ПРАВИЛА 10.3](#P787)

Судно отвечает соответствующим положениям Конвенции, и настоящее

Свидетельство в соответствии с [правилом 10.3](#P787) Приложения I к Конвенции

признается действительным до ..............

 Подписано .............................

 (Подпись надлежащим образом

 уполномоченного должностного лица)

 Место .................................

 Дата (дд.мм.гггг): ....................

(Печать или штамп полномочной организации)

 ПОДТВЕРЖДЕНИЕ В СЛУЧАЕ ПРОВЕДЕНИЯ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ

 ДЛЯ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ СВИДЕТЕЛЬСТВА И ПРИМЕНЕНИЯ [ПРАВИЛА 10.4](#P788)

Судно отвечает соответствующим положениям Конвенции, и настоящее

Свидетельство в соответствии с [правилом 10.4](#P788) Приложения I к Конвенции

признается действительным до ..............

 Подписано .............................

 (Подпись надлежащим образом

 уполномоченного должностного лица)

 Место .................................

 Дата (дд.мм.гггг): ....................

(Печать или штамп полномочной организации)

 ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ПРОДЛЕНИЯ СРОКА ДЕЙСТВИЯ СВИДЕТЕЛЬСТВА ДО

 ПРИБЫТИЯ В ПОРТ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ ИЛИ НА ЛЬГОТНЫЙ СРОК

 В СЛУЧАЕ ПРИМЕНЕНИЯ [ПРАВИЛА 10.5](#P789) ИЛИ [10.6](#P790)

Настоящее Свидетельство в соответствии с [правилом 10.5](#P789) или [10.6](#P790) [<\*>](#P3506)

Приложения I к Конвенции признается действительным до (дд.мм.гггг): .......

 Подписано .............................

 (Подпись надлежащим образом

 уполномоченного должностного лица)

 Место .................................

 Дата (дд.мм.гггг): ....................

(Печать или штамп полномочной организации)

 ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ПЕРЕНОСА ЕЖЕГОДНОЙ ДАТЫ

 В СЛУЧАЕ ПРИМЕНЕНИЯ ПРАВИЛА [10.8](#P792)

В соответствии с [правилом 10.8](#P792) Приложения I к Конвенции новой ежегодной

датой является (дд.мм.гггг): ..............

 Подписано .............................

 (Подпись надлежащим образом

 уполномоченного должностного лица)

 Место .................................

 Дата (дд.мм.гггг): ....................

(Печать или штамп полномочной организации)

В соответствии с [правилом 10.8](#P792) Приложения I к Конвенции новой ежегодной

датой является (дд.мм.гггг): ..............

 Подписано .............................

 (Подпись надлежащим образом

 уполномоченного должностного лица)

 Место .................................

 Дата (дд.мм.гггг): ....................

(Печать или штамп полномочной организации)

--------------------------------

<\*> Ненужное зачеркнуть.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  | Список изменяющих документов(в ред. Резолюций Международной морской организацииот 24.03.2006 N MEPC.141(54), от 17.07.2009 N MEPC.187(59),от 17.05.2013 N MEPC.235(65), от 15.05.2015 N MEPC.265(68)) |  |

 ФОРМА A

 Добавление к Международному свидетельству о предотвращении

 загрязнения нефтью (Свидетельство IOPP)

 ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ И ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ СУДОВ,

 НЕ ЯВЛЯЮЩИХСЯ НЕФТЯНЫМИ ТАНКЕРАМИ

в отношении положений [Приложения I](#P398) к Международной конвенции по

предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978

года к ней (далее именуемой "Конвенция").

 Примечания:

1 Эта форма должна выдаваться третьему типу судов по классификации в

 Международном свидетельстве о предотвращении загрязнения нефтью,

 т.е. "судам, не являющимся ни одним из перечисленных выше".

 Нефтяным танкерам и судам, не являющимся нефтяными танкерами, с

 грузовыми танками, подпадающими под действие [правила 2.2](#P646) Приложения

 I к Конвенции, выдается [форма B](#P3756).

2 Настоящее Описание является неотъемлемой частью Международного

 [свидетельства](#P3326) о предотвращении загрязнения нефтью, которое должно

 постоянно находиться на судне в доступном месте.

3 Языком оригинала Описания является по меньшей мере английский,

 испанский или французский язык. Если используется также официальный

 язык выдающей страны, то в случае спора или разночтения

 предпочтение отдается этому языку.

4 Записи в клеточках должны производиться путем проставления знака

 "x" для ответов "да" и "применяется" или знака "-" для ответов

 "нет" и "не применяется".

5 Правилами, упомянутыми в настоящем Описании, являются правила

 [Приложения I](#P398) 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 регистрации ..................................................

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 применено):

1.6.1 Дата контракта на переоборудование ................................

1.6.2 Дата начала переоборудования ......................................

1.6.3 Дата окончания переоборудования ...................................

1.7 Судно признано Администрацией "судном, поставленным

 31 декабря 1979 года или до этой даты" в соответствии ┌─┐

 с [правилом 1.28.1](#P535) в силу непредвиденной задержки поставки │ │

 └─┘

2. Оборудование для управления сбросом нефти

 из льял машинных помещений и топливных танков

 ([правила 16](#P1810) и [14](#P1738))

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:

 -1

2.2.1 Оборудование для фильтрации нефти (15 млн ) ┌─┐

 [(правило 14.6)](#P1769) │ │

 -1 └─┘

2.2.2 Оборудование для фильтрации нефти (15 млн ) с

 сигнальным устройством и устройством, обеспечивающим ┌─┐

 автоматическое прекращение сброса [(правило 14.7)](#P1770) │ │

 └─┘

2.3 Нормативы одобрения:

2.3.1 Сепарационное или фильтрующее оборудование: ┌─┐

 .1 одобрено в соответствии с резолюцией A.393(X) │ │

 └─┘

 ┌─┐

 .2 одобрено в соответствии с резолюцией MEPC.60(33) │ │

 └─┘

 ┌─┐

 .3 одобрено в соответствии с резолюцией MEPC.107(49) │ │

 └─┘

 ┌─┐

 .4 одобрено в соответствии с резолюцией A.233(VII) │ │

 └─┘

 .5 одобрено в соответствии с национальными ┌─┐

 нормативами, не основанными на резолюции │ │

 A.393(X) или A.233(VII) └─┘

 ┌─┐

 .6 не одобрено │ │

 └─┘

2.3.2 Доочистная приставка одобрена в соответствии с ┌─┐

 резолюцией A.444(XI) │ │

 └─┘

2.3.3 Прибор для измерения содержания нефти: ┌─┐

 .1 одобрен в соответствии с резолюцией A.393(X) │ │

 └─┘

 ┌─┐

 .2 одобрен в соответствии с резолюцией MEPC.60(33) │ │

 └─┘

 ┌─┐

 .3 одобрен в соответствии с резолюцией MEPC.107(49) │ │

 └─┘

 3

2.4 Максимальная пропускная способность системы ........... м /ч

2.5 Изъятие из [правила 14](#P1738):

2.5.1 Требования [правила 14.1](#P1742) или [14.2](#P1743) изымаются в отношении судна в

 соответствии с [правилом 14.5](#P1746).

2.5.1.1 Судно занято исключительно в рейсах ┌─┐

 в особом(ых) районе(ах): ..................................... │ │

 └─┘

2.5.1.2 Судно имеет свидетельство в соответствии с Международным

 кодексом безопасности высокоскоростных судов и занято ┌─┐

 на регулярных маршрутах с общей продолжительностью рейса, │ │

 не превышающей 24 часа. └─┘

2.5.2 Судно оборудовано следующими сборными танками ┌─┐

 для полного сохранения на борту всей льяльной воды, │ │

 загрязненной нефтью: └─┘

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Обозначение танка | Расположение танка | Вместимость (м3) |
| Шпангоуты(от) - (до) | Поперечное положение |
|  |  |  |  |
|  | Общая вместимость: ..................... (м3) |

2A.1 Судно должно быть построено в соответствии с [правилом 12A](#P849)

 и отвечает требованиям:

 ┌─┐

 [пункта 6](#P874) и либо [7](#P886), либо [8](#P891) (конструкция двойного корпуса) │ │

 └─┘

 ┌─┐

 [пункта 11](#P904) (показатели аварийного вылива жидкого топлива). │ │

 └─┘

 ┌─┐

2A.2 Судно не должно отвечать требованиям [правила 12A](#P849). │ │

 └─┘

3. Средства сохранения на борту и удаления нефтяных остатков

 (нефтесодержащих осадков) [(правило 12)](#P817) и сборные танки

 для нефтесодержащей льяльной воды

3.1 Судно оборудовано следующими танками для нефтяных остатков

 (нефтесодержащих осадков) для сохранения на борту нефтяных остатков

 (нефтесодержащих осадков):

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Обозначение танка | Расположение танка | Вместимость (м3) |
| Шпангоуты(от) - (до) | Поперечное положение |
|  |  |  |  |
|  | Общая вместимость: ..................... (м3) |

3.2 Средства удаления нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков),

 для нефтесодержащих осадков:

 ┌─┐

3.2.1 инсинератор для нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков).... │ │

 └─┘

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 (м3) |
| Шпангоуты(от) - (до) | Поперечное положение |
|  |  |  |  |
|  | Общая вместимость: ..................... (м3) |

4. Стандартное сливное соединение

 [(правило 13)](#P1709)

4.1 Судно оборудовано трубопроводом для сброса остатков из льял ┌─┐

 машинных помещений в приемные сооружения, снабженным │ │

 стандартным сливным соединением в соответствии с [правилом 13](#P1709) └─┘

5. Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью

 [(правило 37)](#P3056)

5.1 На судне предусмотрен судовой план чрезвычайных мер ┌─┐

 по борьбе с загрязнением нефтью в соответствии с [правилом 37](#P3056) │ │

 └─┘

5.2 На судне предусмотрен судовой план чрезвычайных мер ┌─┐

 по борьбе с загрязнением нефтью в соответствии с [правилом 37.3](#P3067) │ │

 └─┘

6. Изъятие

6.1 Администрацией предоставлены освобождения от выполнения

 требований [главы 3](#P811) Приложения I к Конвенции в соответствии

 с [правилом 3.1](#P665) по тем позициям, которые перечислены

 в пунктах ....................................................

 .............................................................. ┌─┐

 .............................................................. │ │

 .......................................... настоящего Описания └─┘

7. Равноценные замены [(правило 5)](#P722)

7.1 Для некоторых требований [Приложения I](#P398), перечисленных ┌─┐

 в пунктах .................... настоящего Описания, │ │

 Администрацией одобрены равноценные замены └─┘

8 Соблюдение требований части II-A - глава 1 Полярного кодекса

8.1 Судно соблюдает дополнительные требования относящихся ┌─┐

 к окружающей среде положений Введения и раздела 1.2 главы 1 │ │

 части II-A Полярного кодекса ................................ └─┘

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что настоящее Описание содержит достоверные во

всех отношениях сведения.

Выдано в .....................................................

 (Место выдачи Описания)

............... .............................................

 (Дата выдачи) (Подпись надлежащим образом уполномоченного

 должностного лица, выдавшего Описание)

(Печать или штамп организации)

--------------------------------

<\*> Сборные танки для льяльной воды Конвенцией не требуются, записи в таблице в [пункте 3.3](#P3683) производятся на добровольной основе.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  | Список изменяющих документов(в ред. Резолюций Международной морской организацииот 24.03.2006 N MEPC.141(54), от 17.07.2009 N MEPC.186(59),от 17.07.2009 N MEPC.187(59), от 17.05.2013 N MEPC.235(65),от 04.04.2014 N MEPC.248(66), от 15.05.2015 N MEPC.265(68),от 28.10.2016 N MEPC.276(70)) |  |

 ФОРМА B

 Добавление к Международному свидетельству о предотвращении

 загрязнения нефтью (Свидетельство IOPP)

 ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ И ОБОРУДОВАНИЯ

 ДЛЯ НЕФТЯНЫХ ТАНКЕРОВ

в отношении положений [Приложения I](#P398) к Международной конвенции по

предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978

года к ней (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

 [правила 2.2](#P646) Приложения I к Конвенции. Третьему типу судов по

 классификации в Международном свидетельстве выдается [форма A](#P3520).

2 Настоящее Описание является неотъемлемой частью Международного

 [свидетельства](#P3326) о предотвращении загрязнения нефтью, которое должно

 постоянно находиться на судне в доступном месте.

3 Языком оригинала Описания является по меньшей мере английский,

 испанский или французский язык. Если используется также официальный

 язык выдающей страны, то в случае спора или разночтения

 предпочтение отдается этого языку.

4 Записи в клеточках должны производиться путем проставления знака

 "x" для ответов "да" и "применяется" или знака "-" для ответов

 "нет" и "не применяется".

5 Если не оговаривается иное, правилами, упомянутыми в настоящем

 Описании, являются правила [Приложения I](#P398) 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 регистрации ..................................................

1.4 Валовая вместимость ...............................................

 3

1.5 Грузовместимость судна ....................................... (м )

1.6 Дедвейт судна .............................. (тонны) [(правило 1.23)](#P530)

1.7 Длина судна .................................... (м) [(правило 1.19)](#P526)

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 Непредвиденная задержка поставки:

1.10.1 Судно признано Администрацией, "судном поставленным

 31 декабря 1979 года или до этой даты" в соответствии ┌─┐

 с [правилом 1.28.1](#P535) в силу непредвиденной задержки поставки │ │

 └─┘

1.10.2 Судно признано Администрацией "нефтяным танкером,

 поставленным 1 июня 1982 года или до этой даты"

 в соответствии с [правилом 1.28.3](#P554) в силу непредвиденной ┌─┐

 задержки поставки │ │

 └─┘

1.10.3 Не требуется, чтобы судно удовлетворяло положениям ┌─┐

 [правила 26](#P2743) в силу непредвиденной задержки поставки │ │

 └─┘

1.11 Тип судна:

 ┌─┐

1.11.1 Танкер для сырой нефти │ │

 └─┘

 ┌─┐

1.11.2 Нефтепродуктовоз │ │

 └─┘

1.11.3 Нефтепродуктовоз, не перевозящий жидкое топливо

 или тяжелое дизельное топливо, как указано

 в [правиле 20.2](#P2012), или смазочное масло

 ┌─┐

1.11.4 Танкер для сырой нефти/нефтепродуктовоз │ │

 └─┘

 ┌─┐

1.11.5 Комбинированное судно │ │

 └─┘

1.11.6 Судно, не являющееся нефтяным танкером, с грузовыми

 танками, подпадающими под действие [правила 2.2](#P646) ┌─┐

 Приложения I к Конвенции │ │

 └─┘

1.11.7 Нефтяной танкер, предназначенный для перевозки ┌─┐

 нефтепродуктов, упомянутых в [правиле 2.4](#P648) │ │

 └─┘

2. Оборудование для управления сбросом нефти

 из льял машинных помещений и топливных танков

 ([правила 16](#P1810) и [14](#P1738))

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:

 -1

2.2.1 Оборудование для фильтрации нефти (15 млн ) ┌─┐

 [(правило 14.6)](#P1769) │ │

 -1 └─┘

2.2.2 Оборудование для фильтрации нефти (15 млн ) с сигнальным

 устройством и устройством, обеспечивающим автоматическое ┌─┐

 прекращение сброса [(правило 14.7)](#P1770) │ │

 └─┘

2.3 Нормативы одобрения:

2.3.1 Сепарационное или фильтрующее оборудование:

 ┌─┐

 .1 одобрено в соответствии с резолюцией A.393(X) │ │

 └─┘

 ┌─┐

 .2 одобрено в соответствии с резолюцией MEPC.60(33) │ │

 └─┘

 ┌─┐

 .3 одобрено в соответствии с резолюцией MEPC.107(49) │ │

 └─┘

 ┌─┐

 .4 одобрено в соответствии с резолюцией A.233(VII) │ │

 └─┘

 .5 одобрено в соответствии с национальными ┌─┐

 нормативами, не основанными на резолюции │ │

 A.393(X) или A.233(VII) └─┘

 ┌─┐

 .6 не одобрено │ │

 └─┘

2.3.2 Доочистная приставка одобрена в соответствии ┌─┐

 с резолюцией A.444(XI) │ │

 └─┘

2.3.3 Прибор для измерения содержания нефти: ┌─┐

 .1 одобрен в соответствии с резолюцией A.393(X) │ │

 └─┘

 ┌─┐

 .2 одобрен в соответствии с резолюцией MEPC.60(33) │ │

 └─┘

 ┌─┐

 .3 одобрен в соответствии с резолюцией MEPC.107(49) │ │

 └─┘

 3

2.4 Максимальная пропускная способность системы ............ м /ч

2.5 Изъятие из [правила 14](#P1738):

2.5.1 Требования [правила 14.1](#P1742) или [14.2](#P1743) изымаются в отношении судна в

 соответствии с [правилом 14.5](#P1746).

 Судно занято исключительно в рейсах ┌─┐

 в особом(ых) районе(ах): ..................................... │ │

 └─┘

2.5.2 Судно оборудовано следующими сборными танками для

 полного сохранения на борту всей льяльной воды, ┌─┐

 загрязненной нефтью: │ │

 └─┘

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Обозначение танка | Расположение танка | Вместимость (м3) |
| Шпангоуты(от) - (до) | Поперечное положение |
|  |  |  |  |
|  | Общая вместимость: ..................... (м3) |

2.5.3 Вместо сборных танков судно оборудовано устройствами ┌─┐

 для перекачки льяльной воды в отстойный танк │ │

 └─┘

2A.1 Судно должно быть построено в соответствии с [правилом 12A](#P849)

 и отвечает требованиям:

 ┌─┐

 [пункта 6](#P874) и либо [7](#P886), либо [8](#P891) (конструкция двойного корпуса) │ │

 └─┘

 ┌─┐

 [пункта 11](#P904) (показатели аварийного вылива жидкого топлива). │ │

 └─┘

 ┌─┐

2A.2 Судно не должно отвечать требованиям [правила 12A](#P849). │ │

 └─┘

3. Средства сохранения на борту и удаления нефтяных

 остатков (нефтесодержащих осадков) [(правило 12)](#P817)

 и сборные танки для нефтесодержащей льяльной воды

3.1 Судно оборудовано следующими танками для нефтяных остатков

 (нефтесодержащих осадков) для сохранения на борту нефтяных

 остатков (нефтесодержащих осадков):

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Обозначение танка | Расположение танка | Вместимость (м3) |
| Шпангоуты(от) - (до) | Поперечное положение |
|  |  |  |  |
|  | Общая вместимость: ..................... (м3) |

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).... │ │

 └─┘

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 (м3) |
| Шпангоуты(от) - (до) | Поперечное положение |
|  |  |  |  |
|  | Общая вместимость: ..................... (м3) |

4. Стандартное сливное соединение

 [(правило 13)](#P1709)

4.1 Судно оборудовано трубопроводом для сброса остатков

 из льял машинных помещений и нефтесодержащих осадков

 в приемные сооружения, снабженным стандартным сливным ┌─┐

 соединением в соответствии с [правилом 13](#P1709) │ │

 └─┘

5. Конструкция ([правила 18](#P1845), [19](#P1921), [20](#P2002), [23](#P2097), [26](#P2743), [27](#P2788) и [28](#P2819))

5.1 В соответствии с требованиями [правила 18](#P1845) судно ┌─┐

 классифицируется как танкер с изолированным балластом │ │

 согласно [правилу 18.9](#P1874) ............. └─┘

5.2 Танки изолированного балласта (SBT) в соответствии с [правилом 18](#P1845)

 распределены следующим образом:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Танк | Вместимость (м3) | Танк | Вместимость (м3) |
|  |  |  |  |
| Всего: ..................... м3 |

5.3 Система мойки сырой нефтью:

5.3.1 Судно оборудовано системой мойки сырой нефтью ┌─┐

 в соответствии с [правилом 33](#P2983) │ │

 └─┘

5.3.2 Судно оборудовано системой мойки сырой нефтью

 в соответствии с [правилом 33](#P2983), за исключением того,

 что эффективность системы не подтверждена в соответствии

 с [правилом 33.1](#P2987) и пунктом 4.2.10 пересмотренных

 спецификаций по системам мойки сырой нефтью (резолюция

 A.446(XI) с поправками, внесенными резолюциями A.497(XII) ┌─┐

 и A.897(21)) │ │

 └─┘

5.3.3 Судно снабжено действующим Руководством по оборудованию и ┌─┐

 эксплуатации системы мойки сырой нефтью, датированным ........ │ │

 └─┘

5.3.4 Судно не требуется оборудовать, но оно оборудовано

 системой мойки сырой нефтью в соответствии с положениями ┌─┐

 безопасности пересмотренных спецификаций по системам │ │

 мойки сырой нефтью (резолюция A.446(XI) с поправками, └─┘

 внесенными резолюциями A.497(XII) и A.897(21))

5.4 Ограничение размеров грузовых танков и их расположение

 [(правило 26)](#P2743):

5.4.1 Судно должно быть построено в соответствии с [правилом 26](#P2743) ┌─┐

 и удовлетворяет его требованиям │ │

 └─┘

5.4.2 Судно должно быть построено в соответствии с [правилом 26.4](#P2760) ┌─┐

 и удовлетворяет его требованиям (см. [правило 2.2](#P646)) │ │

 └─┘

5.5 Деление на отсеки и остойчивость [(правило 28)](#P2819):

5.5.1 Судно должно быть построено в соответствии с [правилом 28](#P2819) ┌─┐

 и удовлетворяет его требованиям │ │

 └─┘

5.5.2 Судно снабжено одобренной информацией и данными, ┌─┐

 требуемыми [правилом 28.5](#P2899) │ │

 └─┘

5.5.3 Судно должно быть построено в соответствии ┌─┐

 с [правилом 27](#P2788) и удовлетворяет его требованиям │ │

 └─┘

5.5.4 Информация и данные, требуемые согласно [правилу 27](#P2788)

 для комбинированных судов, предоставлены судну ┌─┐

 в письменном виде, одобренном Администрацией │ │

 └─┘

 ┌─┐

5.5.5 Судно обеспечивается одобренным инструментом остойчивости │ │

 в соответствии с [правилом 28.6](#P2902) .................... └─┘

5.5.6 Требования [правила 28.6](#P2902) не применяются в отношении судна в

 соответствии с [правилом 3.6](#P698). 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](#P2899) ................ └─┘

 ┌─┐

 .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](#P2899) ............. └─┘

 .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](#P2899) .........

5.6 Конструкция двойного корпуса:

5.6.1 Судно должно быть построено в соответствии с [правилом 19](#P1921)

 и удовлетворять требованиям: ┌─┐

 .1 [пункта 3](#P1931) (конструкция двойного корпуса) │ │

 └─┘

 .2 [пункта 4](#P1956) (танкеры с палубой посередине высоты борта ┌─┐

 и с двойными бортами) │ │

 └─┘

 .3 [пункта 5](#P1971) (альтернативный метод, одобренный ┌─┐

 Комитетом по защите морской среды) │ │

 └─┘

5.6.2 Судно должно быть построено в соответствии с [правилом 19.6](#P1972) ┌─┐

 и удовлетворять его требованиям │ │

 └─┘

 ┌─┐

5.6.3 Не требуется, чтобы судно соответствовало [правилу 19](#P1921) │ │

 └─┘

5.6.4 Судно подпадает под требования [правила 28](#P2819) и:

 .1 должно соответствовать [пунктам 2](#P1927) - [5](#P1971), [7](#P1983) и [8 правила 19](#P1984) ┌─┐

 и [правилу 28](#P2819) в отношении [пункта 28.7](#P2907) не позднее ........... │ │

 └─┘

 .2 продолжение его эксплуатации разрешено в соответствии ┌─┐

 с [правилом 20.5](#P2036) до ........................................ │ │

 └─┘

 .3 продолжение его эксплуатации разрешено в соответствии ┌─┐

 с [правилом 20.7](#P2042) до ........................................ │ │

 └─┘

5.6.5 Судно не подпадает под требования [правила 20](#P2002) (отметить

 в соответствующей(их) клетке(клетках)):

 ┌─┐

 .1 дедвейт судна менее 5 000 тонн │ │

 └─┘

 ┌─┐

 .2 судно соответствует [правилу 20.1.2](#P2009) │ │

 └─┘

 ┌─┐

 .3 судно соответствует [правилу 20.1.3](#P2011) │ │

 └─┘

5.6.6 Судно подпадает под требования [правила 21](#P2051) и:

 .1 должно соответствовать [правилу 21.4](#P2065) ┌─┐

 не позднее ................................................ │ │

 └─┘

 .2 продолжение его эксплуатации разрешено ┌─┐

 в соответствии с [правилом 21.5](#P2068) до ......................... │ │

 └─┘

 .3 продолжение его эксплуатации разрешено ┌─┐

 в соответствии с [правилом 21.6.1](#P2073) до ....................... │ │

 └─┘

 .4 продолжение его эксплуатации разрешено ┌─┐

 в соответствии с [правилом 21.6.2](#P2074) до ....................... │ │

 └─┘

 .5 освобождено от положений [правила 21](#P2051) ┌─┐

 в соответствии с [правилом 21.7.2](#P2077) ............................ │ │

 └─┘

5.6.7 Судно не подпадает под требования [правила 21](#P2051) (отметить

 в соответствующей(их) клетке(клетках)):

 ┌─┐

 .1 дедвейт судна менее 600 тонн │ │

 └─┘

 ┌─┐

 .2 судно соответствует [правилу 19](#P1921) (дедвейт в тоннах >= 5 000) │ │

 └─┘

 ┌─┐

 .3 судно соответствует [правилу 21.1.2](#P2058) │ │

 └─┘

 ┌─┐

 .4 судно соответствует [правилу 21.4.2](#P2067) │ │

 (600 <= дедвейт в тоннах < 5 000) └─┘

 ┌─┐

 .5 судно не перевозит "нефть тяжелых сортов", как она │ │

 определена в [правиле 21.2](#P2059) Приложения I к Конвенции МАРПОЛ └─┘

5.6.8 Судно подпадает под требования [правила 22](#P2081) и: ┌─┐

 .1 соответствует требованиям [правила 22.2](#P2086) .................... │ │

 └─┘

 ┌─┐

 .2 соответствует требованиям [правила 22.3](#P2093) .................... │ │

 └─┘

 ┌─┐

 .3 соответствует требованиям [правила 22.5](#P2095) .................... │ │

 └─┘

 ┌─┐

5.6.9 Судно не подпадает под требования [правила 22](#P2081) ................. │ │

 └─┘

5.7 Показатели аварийного вылива нефти

 ┌─┐

5.7.1 Судно соответствует требованиям [правила 23](#P2097) │ │

 └─┘

6. Сохранение нефти на борту ([правила 29](#P2916), [31](#P2967) и [32](#P2977))

6.1 Система автоматического замера, регистрации и управления

 сбросом нефти:

6.1.1 Судно подпадает под категорию ............... нефтяного

 танкера, установленную в резолюции A.496(XII) или A.586(14) ┌─┐

 (ненужное зачеркнуть) │ │

 └─┘

6.1.2 Система автоматического замера, регистрации и управления

 сбросом нефти одобрена в соответствии с резолюцией ┌─┐

 MEPC.108(49) │ │

 └─┘

6.1.3 Система представляет собой: ┌─┐

 .1 управляющую систему │ │

 └─┘

 ┌─┐

 .2 вычисляющую систему │ │

 └─┘

 ┌─┐

 .3 рассчитывающую систему │ │

 └─┘

6.1.4 Система оборудована: ┌─┐

 .1 блокировкой включения │ │

 └─┘

 ┌─┐

 .2 автоматическим прекращающим сброс устройством │ │

 └─┘

6.1.5 Прибор для измерения содержания нефти, одобренный в

 соответствии с требованиями резолюции A.393(X) или A.586(14),

 или MEPC.108(49) (ненужное зачеркнуть), пригоден для: ┌─┐

 .1 сырой нефти │ │

 └─┘

 ┌─┐

 .2 темных нефтепродуктов │ │

 └─┘

 ┌─┐

 .3 светлых нефтепродуктов │ │

 └─┘

6.1.6 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

 3

 общей вместимостью .......... м , составляющей .......% от

 грузовместимости судна по нефти, в соответствии с: ┌─┐

 .1 [правилом 29.2.3](#P2923) │ │

 └─┘

 ┌─┐

 .2 [правилом 29.2.3.1](#P2924) │ │

 └─┘

 ┌─┐

 .3 [правилом 29.2.3.2](#P2925) │ │

 └─┘

 ┌─┐

 .4 [правилом 29.2.3.3](#P2926) │ │

 └─┘

 ┌─┐

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 MEPC.5(XIII)

6.4 Изъятия из [правил 29](#P2916), [31](#P2967) и [32](#P2977):

6.4.1 Судно освобождено от выполнения требований [правил 29](#P2916), [31](#P2967) и [32](#P2977) ┌─┐

 согласно [правилу 2.4](#P648) │ │

 └─┘

6.4.2 Судно освобождено от выполнения требований [правил 29](#P2916), [31](#P2967) и [32](#P2977) ┌─┐

 согласно [правилу 2.2](#P646) │ │

 └─┘

6.5 Изъятие из правила:

6.5.1 Требования [правил 31](#P2967) и [32](#P2977) изымаются в отношении судна в

 соответствии с [правилом 3.5](#P670). Судно занято исключительно в:

 .1 специальных перевозках согласно [правилу 2.5](#P649) ............... ┌─┐

 ........................................................... │ │

 └─┘

 .2 рейсах в особом(ых) районе(ах) ............................ ┌─┐

 ........................................................... │ │

 └─┘

 .3 рейсах на расстоянии до 50 миль от ближайшего берега

 за пределами особых районов продолжительностью

 72 часа или менее, ограниченных ........................... ┌─┐

 ........................................................... │ │

 └─┘

7. Насосы, трубопроводы и устройства для сброса

 [(правило 30)](#P2930)

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 [<+>](#P4315):

 ┌─┐

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 [правилом 30.6.5](#P2952) │ │

 └─┘

 ┌─┐

7.3.3 ниже ватерлинии │ │

 └─┘

7.4 Сброс нефти из грузовых насосов и нефтяных трубопроводов

 ([правила 30.4](#P2937) и [30.5](#P2940)):

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 37)](#P3056)

8.1 На судне предусмотрен судовой план чрезвычайных мер ┌─┐

 по борьбе с загрязнением нефтью в соответствии с [правилом 37](#P3056) │ │

 └─┘

8.2 На судне предусмотрен судовой план чрезвычайных мер ┌─┐

 по борьбе с загрязнением нефтью в соответствии с [правилом 37.3](#P3067) │ │

 └─┘

8A Операции по перекачке нефти с судна на судно в море [(правило 41)](#P3151)

8A.1 На нефтяном танкере предусмотрен План операций по ПСС в

 соответствии с [правилом 41](#P3151).

9. Изъятие

9.1 Администрацией предоставлено освобождение

 от выполнения требований [главы 3](#P811) Приложения I

 к Конвенции в соответствии с [правилом 3.1](#P665) по тем

 позициям, которые перечислены в пункте(ах) ...................

 .............................................................. ┌─┐

 .......................................... настоящего Описания │ │

 └─┘

10. Равноценные замены [(правило 5)](#P722)

10.1 Для некоторых требований [Приложения I](#P398) к Конвенции,

 перечисленных в пункте(ах) ................................... ┌─┐

 настоящего Описания, Администрацией одобрены равноценные замены │ │

 └─┘

11 Соблюдение требований части II-A - глава 1 Полярного кодекса

11.1 Судно соблюдает дополнительные требования относящихся

 к окружающей среде положений введения и раздела 1.2 главы 1

 части II-A Полярного кодекса

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что настоящее Описание содержит достоверные во

всех отношениях сведения.

Выдано в ..................................................................

 (Место выдачи Описания)

............... .............................................

 (Дата выдачи) (Подпись надлежащим образом уполномоченного

 должностного лица, выдавшего Описание)

(Печать или штамп организации)

--------------------------------

<\*> Сборные танки для льяльной воды Конвенцией не требуются, записи в таблице в [пункте 3.3](#P3958) производятся на добровольной основе.

<+> Указываются только те отверстия, сброс через которые может быть проконтролирован.

Дополнение III

ФОРМА

ЖУРНАЛА НЕФТЯНЫХ ОПЕРАЦИЙ

 ЖУРНАЛ НЕФТЯНЫХ ОПЕРАЦИЙ

ЧАСТЬ I - Операции в машинных помещениях

 (Для всех судов)

Название судна: ...........................................................

Регистровый номер

или позывной сигнал: ......................................................

Валовая вместимость: ......................................................

Начат: .......................... Окончен: ................................

|  |
| --- |
| Примечание. Часть I Журнала нефтяных операций должна быть предусмотрена на каждом нефтяном танкере валовой вместимостью 150 и более и каждом судне валовой вместимостью 400 и более, не являющемся нефтяным танкером, для записи соответствующих операций в машинных помещениях. Для нефтяных танкеров должна быть предусмотрена также [Часть II](#P4528) Журнала нефтяных операций для записи соответствующих грузовых и балластных операций. |

Введение

На следующих страницах настоящего раздела приведен исчерпывающий перечень пунктов операций в машинных помещениях, которые при необходимости подлежат регистрации в Части I Журнала нефтяных операций в соответствии с [правилом 17](#P1820) Приложения I к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней (МАРПОЛ 73/78). Пункты сгруппированы в операционные разделы, каждому из которых присвоен буквенный код.

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

Каждая законченная операция должна быть подписана и датирована лицом или лицами командного состава, ответственными за операцию. Каждая заполненная страница должна быть подписана капитаном судна.

В Части I Журнала нефтяных операций содержится много ссылок на количество нефти. На точность этих показаний будут влиять ограниченная точность измерительных устройств танков, изменения температуры, а также часть груза, осевшая на конструкциях. Записи в Части I Журнала нефтяных операций следует рассматривать соответствующим образом.

В случае аварийного или иного исключительного сброса нефти в Части I Журнала нефтяных операций должно быть сделано заявление об обстоятельствах и причинах сброса.

В Части I Журнала нефтяных операций должен отмечаться любой отказ оборудования для фильтрации нефти.

Записи в Части I Журнала нефтяных операций на судах, имеющих Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью, производятся по меньшей мере на английском, испанском или французском языке. Если также используются записи на официальном национальном языке государства, под флагом которого судно имеет право плавать, то в случае спора или разночтения предпочтение отдается этим записям.

Часть I Журнала нефтяных операций хранится на борту судна, 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.

Компетентные власти правительства Стороны настоящей Конвенции могут проверить Часть I Журнала нефтяных операций на борту любого судна, находящегося 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 Части I Журнала нефтяных операций, может быть предъявлена при любом разбирательстве в качестве доказательства фактов, изложенных в записи. Проверка Части I Журнала нефтяных операций и снятие заверенной копии компетентными властями в соответствии с настоящим пунктом осуществляются как можно быстрее, чтобы не вызвать неоправданного простоя судна.

ПЕРЕЧЕНЬ ПУНКТОВ, ПОДЛЕЖАЩИХ ЗАПОЛНЕНИЮ

A) 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.

(раздел A) в ред. Резолюции Международной морской организации от 17.07.2009 N MEPC.187(59))

B) Сброс грязного балласта или промывочной воды из топливных танков, указанных в [разделе A)](#P4353)

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.

(раздел B) в ред. Резолюции Международной морской организации от 17.07.2009 N MEPC.187(59))

C) 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).

(раздел C) в ред. Резолюции Международной морской организации от 17.07.2009 N MEPC.187(59))

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).

(раздел D) в ред. Резолюции Международной морской организации от 17.07.2009 N MEPC.187(59))

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).

(раздел E) в ред. Резолюции Международной морской организации от 17.07.2009 N MEPC.187(59))

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.

(раздел F) в ред. Резолюции Международной морской организации от 17.07.2009 N MEPC.187(59))

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.

(раздел G) в ред. Резолюции Международной морской организации от 17.07.2009 N MEPC.187(59))

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)).

(раздел H) в ред. Резолюции Международной морской организации от 17.07.2009 N MEPC.187(59))

I) Другие эксплуатационные операции и общие замечания

 Название судна: .......................................................

 Регистровый номер или позывной сигнал: ................................

ОПЕРАЦИИ В МАШИННЫХ ПОМЕЩЕНИЯХ

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Дата | Код (буква) | Пункт (номер) | Запись операций/подпись лица командного состава, ответственного за операцию |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

Подпись капитана .....................................

--------------------------------

<1> Только в танках, перечисленных в пункте 3.1 [Форм A](#P3655) и [B](#P3929) добавления к Свидетельству IOPP, которые используются для нефтесодержащих осадков.

<2> Капитаны судов должны получить от оператора приемных сооружений, которые включают баржи и автоцистерны, расписку или справку, в которой указываются количество промывочной воды, грязного балласта, перекачанных остатков и нефтесодержащих смесей, а также время и дата перекачки. Эта расписка или справка, приложенная к Части I Журнала нефтяных операций, может оказать помощь капитану судна в подтверждении того, что его судно не было вовлечено в предполагаемый инцидент, повлекший загрязнение. Расписку или справку следует хранить вместе с Частью I Журнала нефтяных операций.

<3> В случае сброса или удаления льяльных вод из сборного(ых) танка(ов) указать обозначение и вместимость сборного(ых) танка(ов) и количество, сохраняемое в сборном танке.

<4> Состояние оборудования для фильтрации нефти охватывает также устройства сигнализации и автоматического прекращения сброса, если применимо.

 ЖУРНАЛ НЕФТЯНЫХ ОПЕРАЦИЙ

ЧАСТЬ II - Грузовые/балластные операции

 (Для нефтяных танкеров)

Название судна: ...........................................................

Регистровый номер

или позывной сигнал: ......................................................

Валовая вместимость: ......................................................

Начат: ............................ Окончен: ..............................

|  |
| --- |
| Примечание. На каждом нефтяном танкере валовой вместимостью 150 и более должна быть предусмотрена Часть II Журнала нефтяных операций для записи соответствующих грузовых и балластных операций. На таком танкере должна быть предусмотрена также [Часть I](#P4328) Журнала нефтяных операций для записи соответствующих операций в машинных помещениях. |

Название судна ............................................................

Регистровый номер или

позывной сигнал ...........................................................

 РАСПОЛОЖЕНИЕ ГРУЗОВЫХ И ОТСТОЙНЫХ ТАНКОВ

 (заполняется на борту судна)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Обозначения танков | Вместимость |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
| Высота отстойных танков |  |
| (Указать вместимость каждого танка и высоту отстойных танков) |

Введение

На следующих страницах настоящего раздела приведен исчерпывающий перечень пунктов грузовых и балластных операций, которые при необходимости подлежат регистрации в Части II Журнала нефтяных операций в соответствии с [правилом 36](#P3028) Приложения I к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней (МАРПОЛ 73/78). Пункты сгруппированы в операционные разделы, каждому из которых присвоен буквенный код.

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

Каждая законченная операция должна быть подписана и датирована лицом или лицами командного состава, ответственными за операцию. Каждая заполненная страница должна быть подписана капитаном судна.

Для нефтяных танкеров, занятых в специальных рейсах в соответствии с [правилом 2.5](#P649) Приложения I к МАРПОЛ 73/78, соответствующая запись в Части II Журнала нефтяных операций должна быть заверена компетентными властями государства порта [<\*>](#P4580).

--------------------------------

<\*> Это предложение вносится в Журнал нефтяных операций только танкеров, занятых в специальных рейсах.

В Части II Журнала нефтяных операций содержится много ссылок на количество нефти. На точность этих показаний будут влиять ограниченная точность измерительных устройств танков, изменения температуры, а также часть груза, осевшая на конструкциях. Записи в Части II Журнала нефтяных операций следует рассматривать соответствующим образом.

В случае аварийного или иного исключительного сброса нефти в Части II Журнала нефтяных операций должно быть сделано заявление об обстоятельствах и причинах сброса.

В Части II Журнала нефтяных операций должен отмечаться любой отказ системы автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти.

Записи в Части II Журнала нефтяных операций на судах, имеющих Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью, производятся по меньшей мере на английском, испанском или французском языке. Если также используются записи на официальном национальном языке государства, под флагом которого судно имеет право плавать, то в случае спора или разночтения предпочтение отдается этим записям.

Часть II Журнала нефтяных операций хранится на борту судна, 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.

Компетентные власти правительства Стороны настоящей Конвенции могут проверить Часть II Журнала нефтяных операций на борту любого судна, находящегося 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 Части II Журнала нефтяных операций, может быть предъявлена при любом разбирательстве в качестве доказательства фактов, изложенных в записи. Проверка Части II Журнала нефтяных операций и снятие заверенной копии компетентными властями в соответствии с настоящим пунктом осуществляются как можно быстрее, чтобы не вызвать неоправданного простоя судна.

ПЕРЕЧЕНЬ ПУНКТОВ, ПОДЛЕЖАЩИХ ЗАПОЛНЕНИЮ

A) Погрузка нефтяного груза

1. Место погрузки.

2. Тип погруженной нефти и обозначение танка(ов).

3. Общее количество погруженной нефти (указать добавленное количество в м3 при 15 °C и общее содержимое танка(ов) в м3).

B) Внутрисудовая перекачка нефтяного груза в рейсе

4. Обозначение танка(ов):

.1 из:

.2 в: (указать перекачанное количество и общее количество танков(ов) в м3).

5. Был(и) ли опорожнен(ы) танк(и), указанный(е) в 4.1? (Если нет, указать сохраняемое количество в м3.)

C) Выгрузка нефтяного груза

6. Место выгрузки.

7. Обозначение разгруженных танков.

8. Был(и) ли опорожнен(ы) танк(и)? (Если нет, указать сохраняемое количество в м3.)

D) Мойка сырой нефтью (только для танкеров, оборудованных системой мойки сырой нефтью)

(Заполняется для каждого танка, промываемого сырой нефтью)

9. Порт, в котором проводилась мойка сырой нефтью, или местонахождение судна, если мойка проводилась между двумя портами выгрузки.

10. Обозначение промытого(ых) танка(ов) [<1>](#P4810).

11. Количество используемых машинок.

12. Время начала мойки.

13. Порядок мойки [<2>](#P4811).

14. Давление в моечном трубопроводе.

15. Время, когда мойка была окончена или приостановлена.

16. Указать, каким методом определено, что танк(и) был(и) сухим(и).

17. Замечания [<3>](#P4812).

E) Балластировка грузовых танков

18. Местонахождение судна в начале и конце балластировки.

19. Процесс балластировки:

.1 обозначение заполненных балластом танков;

.2 время начала и конца балластировки; и

.3 количество полученного балласта. Указать общее количество балласта для каждого танка, занятого в операции, в м3.

F) Прием балласта в выделенные для чистого балласта танки (только для танкеров с танками чистого балласта)

20. Обозначение заполненного(ых) балластом танка(ов).

21. Местонахождение судна, когда была принята в выделенные для чистого балласта танки предназначенная для промывки вода или балласт, необходимый судну в порту.

22. Местонахождение судна, когда были промыты насосы и трубопроводы в отстойный танк.

23. Количество образовавшейся при промывке трубопроводов нефтесодержащей воды, перекачанной в отстойный(е) или грузовой(ые) танк(и), в которых предварительно хранится отстой (указать, какие). Указать общее количество в м3.

24. Местонахождение судна, когда был принят в выделенные для чистого балласта танки дополнительный водяной балласт.

25. Время и местонахождение судна, когда были закрыты клапаны, отделяющие выделенные для чистого балласта танки от грузовых и зачистных трубопроводов.

26. Количество принятого на борт чистого балласта в м3.

G) Очистка грузовых танков

27. Обозначение очищенного(ых) танка(ов).

28. Порт или местонахождение судна.

29. Продолжительность очистки.

30. Метод очистки [<4>](#P4813).

31. Промывочная вода перекачана в:

.1 приемные сооружения (указать порт и количество в м3) [<5>](#P4814); и

.2 отстойный(ые) или грузовой(ые), назначенный(е) в качестве отстойного(ых) танк(и) (указать обозначение танков; указать перекачанное и общее количество в м3).

H) Сброс грязного балласта

32. Обозначение танка(ов).

33. Местонахождение судна в начале сброса в море.

34. Местонахождение судна по окончании сброса в море.

35. Сброшенное в море количество в м3.

36. Скорость судна во время сброса.

37. Находилась ли в действии во время сброса система автоматического замера, регистрации и управления сбросом?

38. Велось ли регулярное наблюдение за стоком и за поверхностью воды у места сброса?

39. Количество нефтесодержащей воды, перекачанной в отстойный(е) танк(и) (указать обозначение отстойного(ых) танка(ов)). Указать общее количество в м3.

40. Сброшено в береговые приемные сооружения (указать порт и количество в м3) [<5>](#P4814).

I) Сброс воды из отстойных танков в море

41. Обозначение отстойного(ых) танка(ов).

42. Время отстоя с момента последнего поступления остатков; или

43. Время отстоя с момента последнего сброса.

44. Время и местонахождение судна в начале сброса.

45. Уровень заполнения танка в начале сброса.

46. Уровень поверхности раздела нефть-вода в начале сброса.

47. Сброшенное количество в м3 и интенсивность сброса в м3/ч основной массы.

48. Сброшенное количество в м3 при заключительном сбросе и интенсивность сброса в м3/ч.

49. Время и местонахождение судна по окончании сброса.

50. Находилась ли в действии во время сброса система автоматического замера, регистрации и управления сбросом?

51. Уровень поверхности раздела нефть-вода по окончании сброса.

52. Скорость судна во время сброса.

53. Велось ли регулярное наблюдение за стоком и за поверхностью воды у места сброса?

54. Подтвердить, что все надлежащие клапаны судовой системы трубопроводов были закрыты по окончании сброса из отстойных танков.

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.

(раздел J) в ред. Резолюции Международной морской организации от 17.07.2009 N MEPC.187(59))

K) Сброс чистого балласта, содержащегося в грузовых танках

58. Местонахождение судна в начале сброса чистого балласта.

59. Обозначение танков, из которых производился сброс.

60. Были ли опорожнены танки после окончания сброса?

61. Местонахождение судна по окончании сброса, если оно отличается от указанного в [58](#P4672).

62. Велось ли регулярное наблюдение за стоком и за поверхностью воды в месте сброса?

L) Сброс балласта из выделенных для чистого балласта танков (только для танкеров с выделенными для чистого балласта танками)

63. Обозначение танка(ов), из которого(ых) производился сброс.

64. Время и местонахождение судна в начале сброса чистого балласта в море.

65. Время и местонахождение судна по окончании сброса в море.

66. Сброшенное количество в м3:

.1 в море; или

.2 в приемное сооружение (указать порт) [<5>](#P4814).

67. Обнаружены ли какие-либо признаки загрязнения нефтью водяного балласта до или во время сброса в море?

68. Контролировался ли сброс с помощью прибора для измерения содержания нефти?

69. Время и местонахождение судна, когда по окончании сброса балласта были закрыты клапаны, отделяющие выделенные для чистого балласта танки от грузовых и зачистных трубопроводов.

M) Состояние системы автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти

70. Время выхода системы из строя.

71. Время, когда система была введена в действие.

72. Причины выхода из строя.

N) Аварийные или другие исключительные сбросы нефти

73. Время происшествия.

74. Порт или местонахождение судна во время происшествия.

75. Приблизительное количество в м3 и вид нефти.

76. Обстоятельства сброса или утечки, причины и общие замечания.

O) Другие эксплуатационные операции и общие замечания

ТАНКЕРЫ, ЗАНЯТЫЕ В СПЕЦИАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

P) Прием водяного балласта

77. Обозначение заполненного(ых) балластом танка(ов).

78. Местонахождение судна, когда был окончен прием балласта.

79. Общее количество принятого балласта в кубических метрах.

80. Замечания.

Q) Изменение размещения водяного балласта на судне

81. Причины изменения размещения балласта.

R) Сброс водяного балласта в приемное сооружение

82. Порт(ы), где был сброшен водяной балласт.

83. Название или обозначение приемного сооружения.

84. Общее количество сброшенного водяного балласта в кубических метрах.

85. Дата, подпись и штамп должностного лица портовых властей.

Название судна:

Регистровый номер или позывной сигнал: .........................

ГРУЗОВЫЕ/БАЛЛАСТНЫЕ ОПЕРАЦИИ (ДЛЯ НЕФТЯНЫХ ТАНКЕРОВ)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Дата | Код (буква) | Пункт (номер) | Запись операций/подпись лица командного состава, ответственного за операцию |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

Подпись капитана ..........................................

--------------------------------

<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: N 2 центральный, носовая секция.

<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 обрабатывается на данном этапе программы мойки.

<3> Если программы, приведенные в Руководстве по оборудованию и эксплуатации, не соблюдаются, то в замечаниях должны быть даны подробные разъяснения.

<4> Мойка шлангом вручную, мойка с помощью машинок или химическая очистка. В случае химической очистки указать использованный химпрепарат и его количество.

<5> Капитаны судов должны получить от оператора приемных сооружений, которые включают баржи и автоцистерны, расписку или справку, в которой указываются количество промывочной воды, грязного балласта, перекачанных остатков или нефтесодержащих смесей, а также время и дата перекачки. Эта расписка или справка, прилагаемая к Части II Журнала нефтяных операций, может оказать помощь капитану судна в подтверждении того, что судно не было вовлечено в предполагаемый инцидент, повлекший загрязнение. Расписку или справку следует хранить вместе с Частью II Журнала нефтяных операций.

Приложение II

ПРАВИЛА

КОНТРОЛЯ НАД ЗАГРЯЗНЕНИЕМ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ЯДОВИТЫХ

ЖИДКИХ ВЕЩЕСТВ НАЛИВОМ

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  | Список изменяющих документов(в ред. Резолюций Международной морской организацииот 15.10.2004 N MEPC.118(52), от 02.03.2012 N MEPC.216(63),от 17.05.2013 N MEPC.238(65), от 04.04.2014 N MEPC.246(66),от 15.05.2015 N MEPC.265(68), от 22.04.2016 N MEPC.270(69)) |  |

Глава 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Правило 1

Определения

Для целей настоящего Приложения:

1 Ежегодная дата означает день и месяц каждого года, которые будут соответствовать дате истечения срока действия Международного свидетельства о предотвращения загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом.

2 Присоединенный трубопровод означает трубопровод от приемного храпка 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.

3 Балластная вода

Чистый балласт означает балластную воду, находившуюся в танке, который после последней перевозки в нем груза, содержащего вещество категории X, Y или Z, был тщательно очищен, а образовавшиеся при этом остатки были сброшены, и танк был опорожнен согласно соответствующим требованиям настоящего Приложения.

Изолированный балласт означает балластную воду, принятую в танк, который полностью отделен от грузовой и нефтяной топливной системы и предназначен только для перевозки в нем балласта или грузов, не являющихся нефтью или вредными жидкими веществами, которые определены различным образом в Приложениях к настоящей Конвенции.

4 Кодексы по химовозам

Кодекс по химовозам означает Кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом, принятый Комитетом по защите морской среды Организации резолюций MEPC.20(22), со всеми поправками, внесенными Организацией, при условии что такие поправки приняты и вступили в силу в соответствии с положениям [статьи 16](#P206) настоящей Конвенции, касающимися процедуры внесения поправок в дополнение к Приложению.

Международный кодекс по химовозам означает Международный кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом, принятый Комитетом по защите морской среды Организации резолюцией MEPC.19(22), со всеми поправками, внесенными Организацией, при условии что такие поправки приняты и вступили в силу в соответствии с положениями статьи 16 настоящей Конвенции, касающимися процедуры внесения поправок в дополнение к Приложению.

5 Глубина воды означает глубину, обозначенную на карте.

6 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.

7 Жидкие вещества означают вещества, давление паров которых не превышает 0,28 мПа абсолютного давления при температуре 37,8 °C.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  | КонсультантПлюс: примечание.В тексте документа, видимо, допущена опечатка: вместо "в дополнении 6" следует читать "в дополнении 4". |  |

8 Руководство означает Руководство по методам и устройствам в соответствии с образцом, приведенным в [дополнении 6](#P6055) к настоящему Приложению.

9 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' 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 9°10' юж. широты и 143°52' вост. долготы,

затем к точке 9°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

и далее - к точке на побережье Австралии

с координатами 24°42' юж. широты и 153°15' вост. долготы.

10 Вредное жидкое вещество означает любое вещество, указанное в колонке категории загрязнителя главы 17 или 18 Международного кодекса по химовозам или временно оцененное в соответствии с положениями [правила 6.3](#P4993) как относящееся к категории X, Y или Z.

11 Млн-1 означает мл/м3.

12 Остаток означает любое вредное жидкое вещество, которое остается для последующего удаления.

13 Смесь воды с остатками означает остаток, к которому добавлена вода для любой цели (например, очистка танка, балластировка, льяльные воды).

14 Постройка судна

14.1 Судно, построенное означает судно, киль которого заложен или которое находится в подобной стадии постройки. Судно, переоборудованное в танкер-химовоз, независимо от даты постройки, считается танкером-химовозом, построенным на дату начала такого переоборудования. Положение о таком переоборудовании не применяется к модификации судна, отвечающей всем следующим условиям:

.1 судно построено до 1 июля 1986 года; и

.2 в соответствии с Кодексом по химовозам судну разрешено перевозить только те продукты, которые этим Кодексом отнесены к веществам, представляющим только опасность загрязнения.

14.2 Подобная стадия постройки означает стадию, на которой:

.1 начато строительство, которое можно отождествить с определенным судном; и

.2 начата сборка этого судна, причем масса использованного материала составляет по меньшей мере 50 тонн или один процент расчетной массы материала всех корпусных конструкций, смотря по тому, что меньше.

15 Застывающее/незастывающее

15.1 Застывающее вещество означает вредное жидкое вещество, которое во время выгрузки находится при температуре:

.1 менее чем на 5 °C выше его температуры плавления - для вещества с температурой плавления ниже 15 °C; или

.2 менее чем на 10 °C выше его температуры плавления - для вещества с температурой плавления 15 °C и выше.

15.2 Незастывающее вещество означает вредное жидкое вещество, не являющееся застывающим веществом.

16 Танкер

.1 Танкер-химовоз означает судно, построенное или приспособленное для перевозки наливом любого жидкого продукта, указанного в главе 17 Международного кодекса по химовозам;

.2 Танкер для ВЖВ означает судно, построенное или приспособленное для перевозки груза вредных жидких веществ наливом, и включает "нефтяной танкер", как он определен в [Приложении I](#P398) к настоящей Конвенции, если на нем допускается перевозка в качестве груза или части груза вредных жидких веществ наливом.

17 Вязкость

.1 Высоковязкое вещество означает вредное жидкое вещество категории X или Y вязкостью 50 мПа·с или более при температуре выгрузки.

.2 Маловязкое вещество означает вредное жидкое вещество, не являющееся высоковязким веществом.

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.

(п. 18 введен Резолюцией Международной морской организации от 04.04.2014 N MEPC.246(66))

19 Система проверки означает Систему проверки государств-членов ИМО, установленную Организацией с учетом руководства, разработанного Организацией.

(п. 19 введен Резолюцией Международной морской организации от 04.04.2014 N MEPC.246(66))

20 Кодекс по осуществлению означает Кодекс по осуществлению документов ИМО (Кодекс ОДИ), принятый Организацией резолюцией A.1070(28).

(п. 20 введен Резолюцией Международной морской организации от 04.04.2014 N MEPC.246(66))

21 Стандарт проверки означает Кодекс по осуществлению.

(п. 21 введен Резолюцией Международной морской организации от 04.04.2014 N MEPC.246(66))

Правило 2

Применение

1 Положения настоящего Приложения, если специально не предусмотрено иное, применяются ко всем судам, на которых допускается перевозка вредных жидких веществ наливом.

2 Если груз, подпадающий под положения [Приложения I](#P398) к настоящей Конвенции, перевозится в грузовом помещении танкера для ВЖВ, то применяются также соответствующие требования [Приложения I](#P398) к настоящей Конвенции.

Правило 3

Исключения

1 Требования настоящего Приложения и главы 2 части II-A Полярного кодекса, касающиеся сброса, не применяются к сбросу в море вредных жидких веществ или смесей, содержащих такие вещества, если такой сброс:

(в ред. Резолюции Международной морской организации от 15.05.2015 N MEPC.265(68))

.1 необходим с целью обеспечения безопасности судна или спасения человеческой жизни на море; или

.2 происходит в результате повреждения судна или его оборудования

 .1 при условии, что после случившегося повреждения судна или

 обнаружения сброса были приняты все разумные предусмотрительные меры

 для предотвращения или сведения к минимуму такого сброса; и

 .2 за исключением случаев, когда судовладелец или капитан

 действовали либо с намерением причинить повреждение судну, либо

 безответственно и понимая, что это может привести к его повреждению;

 или

.3 одобрен Администрацией, когда он используется для борьбы с особыми случаями загрязнения моря с целью сведения к минимуму ущерба от загрязнения. Любой подобный сброс подлежит одобрению любым правительством, под чьей юрисдикцией находится район, в котором предполагается осуществить такой сброс.

Правило 4

Изъятия

1 В отношении поправок, вносимых в требования к перевозке ввиду повышения класса вещества, применяется следующее:

.1 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;

.2 Администрация, допускающая смягчение требований к применению поправки согласно настоящему пункту, должна представить Организации доклад, в котором содержатся подробные сведения о данном судне или судах, допускаемых к перевозке грузах, перевозках, в которых занято каждое судно, а также обоснование смягчения требований, с целью рассылки Сторонам Конвенции для их информирования и принятия надлежащих мер, если таковые потребуются, и с целью отразить это изъятие в Свидетельстве, упомянутом в [правиле 7](#P4997) или [9](#P5029) настоящего Приложения;

.3 несмотря на вышеупомянутое, Администрация может освободить от требований к перевозке согласно [правилу 11](#P5066) суда, на которых допускается перевозка отдельных растительных масел, указанных в соответствующем подстрочном примечании в главе 17 Кодекса МКХ, при условии что судно удовлетворяет следующим условиям:

 .1 с учетом настоящего правила танкер для ВЖВ отвечает всем

 требованиям к типу судна 3, установленному в Кодексе МКХ, за

 исключением расположения грузового танка;

 .2 согласно настоящему правилу грузовые танки располагаются на

 нижеследующих расстояниях от борта судна. По всей длине грузовой танк

 защищается балластными танками или отсеками, не являющимися танками, в

 которых перевозится нефть, следующим образом:

 .1 бортовые танки или отсеки устраиваются таким образом, что

 грузовые танки располагаются внутрь от теоретической линии

 бортовой обшивки, везде на расстоянии не менее 760 мм;

 .2 танки или отсеки двойного дна устраиваются таким образом,

 что расстояние между дном грузовых танков и теоретической линией

 днищевой обшивки, измеренное под прямым углом к днищевой обшивке,

 составляет не менее B/15 (м) или 2,0 м на диаметральной плоскости,

 в зависимости от того, что меньше. Минимальное расстояние

 составляет 1,0 метра; и

 .3 в соответствующем свидетельстве указывается предоставленное

 изъятие.

2 С учетом положений [пункта 3](#P4950) настоящего правила положения [правила 12.1](#P5095) могут не применяться к судну, построенному до 1 июля 1986 года, которое осуществляет ограниченные рейсы, установленные Администрацией, между:

.1 портами или терминалами в пределах государства-участника настоящей Конвенции; или

.2 портами или терминалами государств-участников настоящей Конвенции.

3 Положения [пункта 2](#P4947) настоящего правила применяются только к судам, построенным до 1 июля 1986 года, если:

.1 всякий раз, когда танк, содержащий вещества категории X, Y или Z или смеси, должен подвергнуться мойке или балластировке, этот танк подвергается мойке в соответствии с процедурой предварительной мойки, одобренной Администрацией в соответствии с [дополнением 6](#P6600) к настоящему Приложению, а промывочная вода сбрасывается в приемное сооружение;

.2 последующая промывочная или балластная вода сбрасывается в приемное сооружение или в море в соответствии с другими положениями настоящего Приложения;

.3 достаточность приемных сооружений в портах или на терминалах, упомянутых выше, для целей настоящего пункта одобрена правительствами государств-участников настоящей Конвенции, на территории которых расположены такие порты или терминалы;

.4 в отношении судов, осуществляющих рейсы в порты или к терминалам, находящимся под юрисдикцией других государств-участников настоящей Конвенции, Администрация сообщает Организации для рассылки Сторонам Конвенции сведения об изъятии для их информирования и принятия надлежащих мер, если таковые потребуются; и

.5 в свидетельстве, требуемом согласно настоящему Приложению, произведена запись о том, что судно осуществляет только такие ограниченные рейсы.

4 В отношении судна, особенности конструкции и эксплуатации которого таковы, что балластировка грузовых танков не требуется, а мойка грузовых танков требуется только для ремонта или докования, Администрация может допустить изъятие из выполнения положений правила 12, если будут выполнены все следующие условия:

.1 проект, конструкция и оборудование судна одобрены Администрацией с учетом эксплуатации, для которой оно предназначено;

.2 любые промывочные воды, образовавшиеся при мойке танка, которая может быть выполнена до ремонта или докования, сбрасываются в приемное сооружение, достаточность которого подтверждена Администрацией;

.3 в свидетельстве, требуемом согласно настоящему Приложению, указано:

 .1 что каждый грузовой танк допускается для перевозки ограниченного

 числа веществ, которые сравнимы и могут перевозиться попеременно

 в одном и том же танке без промежуточной очистки; и

 .2 сведения об изъятии;

.4 на судне имеется Руководство, одобренное Администрацией; и

.5 в отношении судов, осуществляющих рейсы в порты или к терминалам, находящимся под юрисдикцией других государств-участников настоящей Конвенции, Администрация сообщает Организации для рассылки Сторонам Конвенции сведения об изъятии для их информирования и принятия надлежащих мер, если таковые потребуются.

Правило 5

Эквиваленты

1 Администрация может разрешить применение на судне устройств, материалов, приспособлений или приборов, отличных от требуемых настоящим Приложением, если такие устройства, материалы, приспособления или приборы являются не менее эффективными, чем требуемые настоящим Приложением. Такие полномочия Администрации не распространяются на замену методов эксплуатации с целью осуществления управления сбросом вредных жидких веществ в качестве эквивалента проектным и конструктивным мерам, предписанным правилами настоящего Приложения.

2 Администрация, которая разрешает применение устройства, материала, приспособления или прибора, отличных от требуемых настоящим Приложением, согласно [пункту 1](#P4971) настоящего правила, сообщает подробные сведения об этом Организации для распространения среди других Сторон Конвенции с целью их информирования и принятия надлежащих мер, если таковые потребуются.

3 Несмотря на положения [пунктов 1](#P4971) и [2](#P4972) настоящего правила, конструкция и оборудование судов для перевозки сжиженных газов, которые допускаются к перевозке вредных жидких веществ, перечисленных в применимом Кодексе по газовозам, считаются эквивалентными требованиям к конструкции и оборудованию, содержащимся в [правилах 11](#P5066) и [12](#P5090) настоящего Приложения, если этот газовоз отвечает всем следующим условиям:

.1 имеет Свидетельство о пригодности в соответствии с надлежащим Кодексом по газовозам для судов, допускаемых к перевозке сжиженных газов наливом;

.2 имеет Международное свидетельство о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом, в котором подтверждается, что газовоз может перевозить только те вредные жидкие вещества, которые установлены и перечислены в надлежащем Кодексе по газовозам;

.3 обеспечен устройствами изолированного балласта;

.4 имеет насосы и трубопроводы, которые в соответствии с требованиями Администрации обеспечивают, чтобы количество грузовых остатков, содержащихся в танке и присоединенном трубопроводе после выгрузки, не превышало применимого количества остатков, требуемого [правилом 12.1](#P5095), [12.2](#P5096) или [12.3](#P5097); и

.5 снабжен одобренным Администрацией Руководством, обеспечивающим, чтобы во время эксплуатации не происходило смешивание остатков груза и воды и чтобы остатки груза не оставались в танке после применения методов вентиляции, предписанных в Руководстве.

Глава 2. КЛАССИФИКАЦИЯ ВРЕДНЫХ ЖИДКИХ ВЕЩЕСТВ

Правило 6

Классификация и перечень вредных жидких веществ

и других веществ

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

.1 категория X: вредные жидкие вещества, которые, будучи сброшены в море в процессе очистки танков или слива балласта, считаются представляющими большую опасность для морских ресурсов или здоровья человека, в силу чего оправдывают запрещение сброса в морскую среду;

.2 категория Y: вредные жидкие вещества, которые, будучи сброшены в море в процессе очистки танков или слива балласта, считаются представляющими опасность для морских ресурсов или здоровья человека либо наносят ущерб природной привлекательности моря в качестве места отдыха или другим видам правомерного использования моря, в силу чего оправдывают ограничение качества и количества сброса в морскую среду;

.3 категория Z: вредные жидкие вещества, которые, будучи сброшены в море в процессе очистки танков или слива балласта, считаются представляющими небольшую опасность для морских ресурсов или здоровья человека, в силу чего оправдывают менее строгие ограничения по качеству и количеству сброса в морскую среду;

.4 другие вещества: вещества, указанные как ДВ (другие вещества) в колонке категории загрязнителя в главе 18 Международного кодекса по химовозам, которые оценены и установлены как не входящие в категории X, Y или Z, как они определены в [правиле 6.1](#P4987) настоящего Приложения, поскольку в настоящее время рассматриваются как не причиняющие вреда морским ресурсам, здоровью человека, природной привлекательности моря в качестве места отдыха или другим видам правомерного использования моря, будучи сброшены в море в процессе очистки танков или слива балласта. Сброс льяльных или балластных вод либо других остатков или смесей, содержащих только вещества, именуемые "другими веществами", не подпадает ни под какое требование настоящего Приложения.

2 Руководство по классификации вредных жидких веществ приведено в [дополнении 1](#P5309) к настоящему Приложению.

3 Если предполагается перевозка наливом жидкого вещества, которое не отнесено к какой-либо категории в соответствии с [пунктом 1](#P4987) настоящего правила, правительства Сторон Конвенции, участвующие в предполагаемой перевозке, договариваются о временной оценке его для целей предполагаемой перевозки, руководствуясь принципами, упомянутыми в [пункте 2](#P4992) настоящего правила. До тех пор, пока исчерпывающего соглашения между участвующими правительствами не будет достигнуто, перевозка не осуществляется. Правительство производящей или отгружающей страны, являющееся инициатором соответствующего соглашения, как можно скорее, но не позднее чем через 30 дней после достижения соглашения уведомляет об этом Организацию и сообщает ей подробные сведения о веществе и временной его оценке для ежегодной рассылки всем Сторонам с целью информации. Организация ведет учет всех таких веществ и их временную оценку, до тех пор пока вещества не будут официально включены в Кодекс МКХ.

Глава 3. ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ И ВЫДАЧА СВИДЕТЕЛЬСТВ

Правило 7

Освидетельствование и выдача свидетельств танкерам-химовозам

Несмотря на положения [правил 8](#P5003), [9](#P5029) и [10](#P5041) настоящего Приложения, танкеры-химовозы, которые освидетельствованы и которым выданы соответствующие свидетельства государствами-участниками настоящей Конвенции в соответствии с положениями Международного кодекса по химовозам или Кодекса по химовозам, в зависимости от случая, рассматриваются как удовлетворяющие положениям указанных правил, 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 9](#P5029) настоящего Приложения.

Правило 8

Освидетельствования

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

.1 первоначальному освидетельствованию перед вводом судна в эксплуатацию или перед первичной выдачей свидетельства, требуемого в соответствии с [правилом 9](#P5029) настоящего Приложения, которое включает полное освидетельствование 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;

.2 освидетельствованию для возобновления свидетельства через промежутки времени, установленные Администрацией, но не превышающие 5 лет, за исключением случаев, когда применяются [пункты 2](#P5046), [5](#P5051), [6](#P5052) или [7 правила 10](#P5053) настоящего Приложения. Освидетельствование для возобновления свидетельства проводится, чтобы удостовериться, что конструкция, оборудование, системы, устройства, приспособления и материалы полностью удовлетворяют применимым к ним требованиям настоящего Приложения;

.3 промежуточному освидетельствованию в пределах 3 месяцев до или после второй ежегодной даты или в пределах 3 месяцев до или после третьей ежегодной даты Свидетельства, которое проводится вместо одного из ежегодных освидетельствований, указанных в [пункте 1.4](#P5011) настоящего правила. Промежуточное освидетельствование проводится, чтобы удостовериться, что оборудование и связанные с ним насосы и системы трубопроводов полностью удовлетворяют применимым к ним требованиям настоящего Приложения и находятся в хорошем рабочем состоянии. О таких промежуточных освидетельствованиях производится запись в Свидетельстве, выданном в соответствии с [правилом 9](#P5029) настоящего Приложения;

.4 ежегодному освидетельствованию в пределах 3 месяцев до или после каждой ежегодной даты Свидетельства, включая общую проверку конструкции, оборудования, систем, устройств, приспособлений и материалов, упомянутых в [пункте 1.1](#P5008) настоящего правила, чтобы удостовериться, что они содержатся в соответствии с пунктом 3 настоящего правила и продолжают удовлетворять условиям эксплуатации, для которых судно предназначено. О таких ежегодных освидетельствованиях производится запись в Свидетельстве, выданном в соответствии с [правилом 9](#P5029) настоящего Приложения;

.5 дополнительному общему либо частичному освидетельствованию, в зависимости от обстоятельств, которое должно проводиться после ремонта в результате обследований, предусмотренных в [пункте 3](#P5025) настоящего правила, или каждый раз, когда осуществляется какой-либо серьезный ремонт или замена. Освидетельствование проводится, чтобы удостовериться, что необходимые ремонт или замена были произведены качественно, что материал и выполнение такого ремонта или замены во всех отношениях удовлетворительны и что судно во всех отношениях отвечает требованиям настоящего Приложения.

2.1 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.

2.2 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 MEPC.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](#P206) 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](#P5015) и .[2](#P5016), 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".

(п. 2.2 в ред. Резолюции Международной морской организации от 17.05.2013 N MEPC.238(65))

2.3 Администрация, назначающая инспекторов или признающая организации для проведения освидетельствований, как это предусмотрено в [пункте 2.1](#P5013) настоящего правила, уполномочивает любого назначенного инспектора или признанную организацию, как минимум:

.1 требовать ремонта судна; и

.2 выполнять освидетельствования по просьбе соответствующих властей государства порта.

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

2.5 Если назначенный инспектор или признанная организация устанавливает, что состояние судна или его оборудования существенно не соответствует данным Свидетельства или 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 страны, то об этом немедленно уведомляются также соответствующие власти государства порта. Если должностное лицо Администрации, назначенный инспектор или признанная организация уведомили соответствующие власти государства порта, то правительство заинтересованного государства порта оказывает такому должностному лицу, инспектору или организации любую необходимую помощь в выполнении этих обязанностей в соответствии с настоящим правилом. Когда это применимо, правительство заинтересованного 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.

2.6 В каждом случае заинтересованная Администрация полностью гарантирует полноту и тщательность освидетельствования и обеспечивает принятие необходимых мер для выполнения этого обязательства.

3.1 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.

3.2 После проведения любого освидетельствования судна в соответствии с [пунктом 1](#P5007) 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.

3.3 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 собственник судна при первой же возможности сообщает об этом ответственным за выдачу соответствующего Свидетельства Администрации, признанной организации или назначенному инспектору, которые поручают провести обследование, чтобы определить, является ли необходимым освидетельствование, требуемое [пунктом 1](#P5007) настоящего правила. Если судно находится в порту другой Стороны, то капитан или собственник судна также немедленно сообщает об этом соответствующим властям государства порта, а назначенный инспектор или признанная организация должны убедиться, что такое сообщение сделано.

Правило 9

Выдача и подтверждение Свидетельства

1 Международное свидетельство о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом выдается после первоначального освидетельствования или освидетельствования для возобновления свидетельства в соответствии с положениями [правила 8](#P5003) настоящего Приложения каждому судну, предназначенному для перевозки вредных жидких веществ наливом и выполняющему рейсы в порты или к терминалам, находящимся под юрисдикцией других Сторон Конвенции.

2 Такое Свидетельство выдается и подтверждается Администрацией либо лицом или организацией, должным образом ею уполномоченными. В каждом случае Администрация несет полную ответственность за Свидетельство.

3.1 Правительство Стороны 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 при перевозке вредных жидких веществ наливом, а в соответствующих случаях подтверждает или уполномочивает подтвердить это имеющееся на судне Свидетельство в соответствии с настоящим Приложением.

3.2 Копия Свидетельства и копия акта об освидетельствовании передаются как можно скорее Администрации, по просьбе которой осуществлялось освидетельствование.

3.3 Выданное таким образом Свидетельство должно содержать 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 [пунктом 1](#P5033) настоящего правила.

3.4 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 по форме, соответствующей образцу, приведенному в [дополнении 3](#P5844) к настоящему Приложению, и по меньшей мере на английском, испанском или французском языке. Если используются также записи на официальном национальном языке государства, под флагом которого судно имеет право плавать, то в случае спора или разночтения предпочтение отдается записям на этом языке.

Правило 10

Срок действия и действительность Свидетельства

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

2.1 Независимо от требований [пункта 1](#P5045) 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 возобновления свидетельства до даты, не превышающей пяти лет с даты истечения срока действия существующего Свидетельства.

2.2 Когда 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.

2.3 Когда 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 действия до максимального срока, установленного в [пункте 1](#P5045) настоящего правила, при условии что проведены соответствующие освидетельствования, упомянутые [правилах 8.1.3](#P5010) и [8.1.4](#P5011) настоящего Приложения, применяемые, когда Свидетельство выдается на пятилетний период.

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, то 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, Администрация может продлить срок действия Свидетельства, но такое продление предоставляется только для того, чтобы дать возможность судну закончить свой рейс в порту, 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](#P5047), [5](#P5051) или [6](#P5052) настоящего правила. В этих особых случаях новое Свидетельство действительно до даты, не превышающей пяти лет с даты окончания освидетельствования для возобновления свидетельства.

8 Если ежегодное или промежуточное освидетельствование закончено до срока, установленного в [правиле 8](#P5003) настоящего Приложения, то:

.1 ежегодная дата, указанная в Свидетельстве, должна быть изменена внесением записи на дату, которая должна быть не позднее трех месяцев после даты, на которую было закончено освидетельствование;

.2 последующее ежегодное или промежуточное освидетельствование, требуемое [правилом 8](#P5003) настоящего Приложения, должно быть закончено в периоды, предписываемые этим правилом, используя новую ежегодную дату;

.3 дата истечения срока действия Свидетельства может оставаться без изменения при условии, что одно или более ежегодных или промежуточных освидетельствований, в зависимости от случая, проводятся так, чтобы не были превышены максимальные периоды между освидетельствованиями, предписанными [правилом 8](#P5003) настоящего Приложения.

9 Свидетельство, выданное на основании [правила 9](#P5029) настоящего Приложения, теряет силу в любом из следующих случаев:

.1 если соответствующие освидетельствования не закончены в сроки, указанные в [правиле 8.1](#P5007) настоящего Приложения;

.2 если Свидетельство не подтверждено в соответствии с [правилом 8.1.3](#P5010) или [8.1.4](#P5011) настоящего Приложения;

.3 при передаче судна под флаг другого государства. Новое Свидетельство выдается только тогда, когда правительство, выдающее новое Свидетельство, полностью удовлетворено тем, что судно соответствует требованиям [правил 8.3.1](#P5025) и [8.3.2](#P5026) настоящего Приложения. В случае передачи судна между Договаривающимися правительствами, если в пределах трех месяцев после передачи будет сделан запрос, правительство Стороны, под флагом которой это судно ранее имело право плавать, в возможно короткий срок передает Администрации копии Свидетельства, имевшегося на судне до его передачи, и, если имеются, - копии соответствующих актов об освидетельствовании.

Глава 4. ПРОЕКТИРОВАНИЕ, КОНСТРУКЦИЯ, УСТРОЙСТВО

И ОБОРУДОВАНИЕ

Правило 11

Проектирование, конструкция, оборудование и эксплуатация

1 Проектирование, конструкция, оборудование и эксплуатация судов, на которых допускается перевозка наливом вредных жидких веществ, указанных в главе 17 Международного кодекса по химовозам, должны соответствовать следующим положениям для сведения к минимуму неконтролируемого сброса в море таких веществ:

.1 Международного кодекса по химовозам, если танкер-химовоз построен 1 июля 1986 года или после этой даты; или

.2 Кодекса по химовозам, как указано в пункте 1.7.2 этого Кодекса для:

 .1 судов, контракт на постройку которых заключен 2 ноября 1973 года

 или после этой даты, но которые построены до 1 июля 1986 года

 и выполняют рейсы в порты или к терминалам, находящимся под

 юрисдикцией других государств-участников Конвенции; и

 .2 судов, построенных 1 июля 1983 года или после этой даты, но

 до 1 июля 1986 года, которые выполняют рейсы только между портами или

 терминалами в пределах государства, под флагом которого судно имеет

 право плавать;

.3 Кодекса по химовозам, как указано в пункте 1.7.3 этого Кодекса для:

 .1 судов, контракт на постройку которых заключен до 2 ноября 1973

 года и которые выполняют рейсы в порты или к терминалам, находящимся

 под юрисдикцией других государств-участников Конвенции; и

 .2 судов, построенных до 1 июля 1983 года, которые выполняют рейсы

 только между портами или терминалами в пределах государства, под

 флагом которого судно имеет право плавать.

2 В отношении судов, иных чем танкеры-химовозы или суда для перевозки сжиженных газов, на которых допускается перевозка наливом вредных жидких веществ, указанных в главе 17 Международного кодекса по химовозам, Администрация принимает надлежащие меры, основанные на Руководстве, разработанном Организацией, с тем чтобы свести к минимуму неконтролируемый сброс в море таких веществ.

Правило 12

Насосы, трубопроводы, устройства для выгрузки груза

и отстойные танки

1 Каждое судно, построенное до 1 июля 1986 года, оборудуется насосами и трубопроводами, обеспечивающими такую зачистку каждого танка, допускаемого для перевозки веществ категорий X или Y, при которой количество остатков в танке и присоединенных к нему трубопроводах не превышает 300 литров, и такую зачистку каждого танка, допускаемого для перевозки веществ категории Z, при которой количество остатков в танке и присоединенных к нему трубопроводах не превышает 900 литров. Должно быть проведено рабочее испытание в соответствии с [дополнением 5](#P6541) к настоящему Приложению.

2 Каждое судно, построенное 1 июля 1986 года или после этой даты, но до 1 января 2007 года, оборудуется насосами и трубопроводами, обеспечивающими такую зачистку каждого танка, допускаемого для перевозки веществ категорий X или Y, при которой количество остатков в танке и присоединенных к нему трубопроводах не превышает 100 литров, и такую зачистку каждого танка, допускаемого для перевозки веществ категории Z, при которой количество остатков в танке и присоединенных к нему трубопроводах не превышает 300 литров. Должно быть проведено рабочее испытание в соответствии с [дополнением 5](#P6541) к настоящему Приложению.

3 Каждое судно, построенное 1 января 2007 года или после этой даты, оборудуется насосами и трубопроводами, обеспечивающими такую зачистку каждого танка, допускаемого для перевозки веществ категорий X, Y или Z, при которой количество остатков в танке и присоединенных к нему трубопроводах не превышает 75 литров. Должно быть проведено рабочее испытание в соответствии с [дополнением 5](#P6541) к настоящему Приложению.

4 Судну, иному чем танкер-химовоз, построенному до 1 января 2007 года, которое не может отвечать требованиям к насосам и трубопроводам для веществ категории Z, упомянутых в [пунктах 1](#P5095) и [2](#P5096) настоящего правила, никакое требование относительно количества не применяется. Соответствие считается обеспеченным, если танк опорожнен в максимально возможной степени.

5 Рабочие испытания, упомянутые в [пунктах 1](#P5095), [2](#P5096) и [3](#P5097) настоящего правила, одобряются Администрацией. При рабочих испытаниях насосов в качестве испытательной среды используется вода.

6 Суда, на которых допускается перевозка веществ категорий X, Y или Z, должны иметь подводное сливное отверстие (или отверстия).

7 Для судов, построенных до 1 января 2007 года, на которых допускается перевозка веществ категории Z, подводное сливное отверстие, требуемое согласно [пункту 6](#P5100) настоящего правила, необязательно.

8 Подводное сливное отверстие (или отверстия) должно располагаться в пределах грузовой зоны вблизи закругления скулы и должно быть устроено таким образом, чтобы избегать повторного забора смесей воды с остатками через судовые отверстия для приема забортной воды.

9 Подводное сливное отверстие должно быть устроено таким образом, чтобы смесь воды с остатками, сброшенная в море, не проходила через пограничный слой судна. С этой целью, когда сброс является нормальным для наружной обшивки судна, минимальный диаметр сливного отверстия регулируется следующим уравнением:

где

d - минимальный диаметр сливного отверстия (м);

Ld - расстояние от носового перпендикуляра до сливного отверстия (м);

Qd - максимальная выбранная интенсивность, с которой судно может сбрасывать смесь воды с остатками через отверстие (м3/ч).

10 Когда сброс направляется под углом к наружной обшивке судна, вышеупомянутое отношение должно быть изменено путем замены Qd компонентом Qd, который является нормальным для наружной обшивки судна.

11 Отстойные танки

Хотя настоящее Приложение не требует наличия выделенных для отстоя танков, отстойные танки могут требоваться для некоторых процедур мойки. В качестве отстойных танков могут использоваться грузовые танки.

Глава 5. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ СБРОСЫ ОСТАТКОВ

ВРЕДНЫХ ЖИДКИХ ВЕЩЕСТВ

Правило 13

Контроль за сбросами остатков вредных жидких веществ

С учетом положений [правила 3](#P4904) настоящего Приложения контроль за сбросами остатков вредных жидких веществ либо балластных вод, промывочных вод или иных смесей, содержащих такие вещества, осуществляется в соответствии с нижеследующими требованиями.

1 Положения, касающиеся сбросов

1.1 Сброс в море остатков веществ, отнесенных к категориям X, Y или Z, либо веществ, временно оцененных как относящихся к ним, или балластных вод, промывочных вод или иных смесей, содержащих такие вещества, запрещается, если такие сбросы не производятся в полном соответствии с применимыми эксплуатационными требованиями, содержащимися в настоящем Приложении.

1.2 До выполнения любой процедуры предварительной мойки или сброса в соответствии с настоящим правилом соответствующий танк должен быть опорожнен в максимальной степени в соответствии с процедурами, предписанными в Руководстве.

1.3 Перевозка веществ, которые не были классифицированы, временно оценены или оценены, как указано в [правиле 6](#P4982) настоящего Приложения, либо балластных вод, промывочных вод или иных смесей, содержащих такие остатки, запрещается наряду с последующим сбросом таких веществ в море.

2 Стандарты сброса

2.1 Если положения настоящего правила допускают сброс в море остатков веществ категорий X, Y или Z либо веществ, временно оцененных как относящихся к ним, или балластных вод, промывочных вод или иных смесей, содержащих такие вещества, применяются следующие стандарты сброса:

.1 судно находится в пути, имея скорость не менее 7 узлов, если оно самоходное, или скорость не менее 4 узлов, если оно несамоходное;

.2 сброс производится ниже ватерлинии через подводное сливное отверстие(я) со скоростью, не превышающей максимальную скорость, для которой предназначено(ы) подводное(ые) сливное(ые) отверстие(я); и

.3 сброс производится на расстоянии не менее 12 морских миль от ближайшего берега на глубине не менее 25 метров.

2.2 Для судов, построенных до 1 января 2007 года, сброс в море остатков веществ категории Z либо веществ, временно оцененных как относящихся к ней, или балластных вод, промывочных вод или иных смесей, содержащих такие вещества, ниже ватерлинии не обязателен.

2.3 Администрация может изъять требования [пункта 2.1.3](#P5132) в отношении веществ категории Z, касающиеся расстояния не менее 12 морских миль от ближайшего берега, для судов, выполняющих рейсы только в водах, находящихся под суверенитетом или юрисдикцией государства, под флагом которого судно имеет право плавать. Кроме того, Администрация может изъять это же требование, касающееся расстояния сброса не менее 12 морских миль от ближайшего берега, для конкретного судна, имеющего право плавать под флагом ее государства, когда оно выполняет рейсы в водах, находящихся под суверенитетом или юрисдикцией одного прилегающего государства, после достижения письменного соглашения об изъятии между двумя причастными прибрежными государствами, при условии что не затрагивается никакая третья сторона. Информация о таком соглашении направляется Организации в течение 30 дней для дальнейшей рассылки Сторонам Конвенции для их информирования и принятия надлежащих мер, если таковые потребуются.

3 Вентиляция остатков груза

Для удаления остатков груза из танков могут быть использованы методы вентиляции, одобренные Администрацией. Эти методы должны применяться в соответствии с [дополнением 7](#P6742) к настоящему Приложению. Вода, введенная после того в танк, рассматривается как чистая и не подпадает под требования настоящего Приложения, касающиеся сброса.

4 Изъятие из требования относительно предварительной мойки

По просьбе капитана судна правительство принимающей Стороны может предоставить изъятие из требования относительно предварительной мойки, если оно убедится в том, что:

.1 разгруженный танк будет вновь загружен тем же веществом или другим веществом, совместимым с предыдущим, и что перед загрузкой не будет производиться промывка или балластировка танка; или

.2 в море не производится промывка или балластировка разгруженного танка. Предварительная мойка в соответствии с применимым пунктом настоящего правила производится в другом порту, при условии что в письменном виде подтверждено, что в этом порту приемное сооружение имеется и пригодно для такой цели; или

.3 остатки груза будут удалены методом вентиляции, одобренным Администрацией в соответствии с [дополнением 7](#P6742) к настоящему Приложению.

5 Использование моющих средств или присадок

5.1 Если для мойки танка вместо воды используется иное моющее средство, такое, как сырая нефть или хлорированный растворитель, его сброс регулируется положениями [Приложения I](#P398) или Приложения II, которые применялись бы к этому средству, если бы оно перевозилось в качестве груза. Методы мойки танков с помощью такого средства должны быть изложены в Руководстве и одобрены Администрацией.

5.2 Если для облегчения мойки танка в воду добавляются небольшие количества моющих присадок (детергенты), не должны использоваться присадки, содержащие компоненты категории загрязнителя X, за исключением тех компонентов, которые легко поддаются биологическому разложению и имеют общую концентрацию менее 10% моющей присадки. Никакие ограничения в дополнение к тем, которые применяются к танку вследствие предыдущего груза, не применяются.

6 Сброс остатков категории X

6.1 С учетом положения [пункта 1](#P5124) применяются следующие положения:

.1 Перед отходом судна из порта выгрузки танк, из которого было выгружено вещество категории X, должен быть подвергнут предварительной мойке. Образующиеся в результате этого остатки должны сбрасываться в приемное сооружение, пока концентрация вещества в стоке, направляемом в такое сооружение, показываемая анализами проб стока, отобранными инспектором, не составит 0,1% по весу или меньше. После достижения требуемого уровня концентрации должен быть продолжен сброс остальных промывочных вод в приемное сооружение, до тех пор пока танк не будет опорожнен. Соответствующие записи об этих операциях должны вноситься в Журнал грузовых операций и подтверждаться инспектором, упомянутым в [правиле 16.1](#P5199).

.2 Вода, введенная после того в танк, может быть сброшена в море в соответствии со стандартами сброса, указанными в [правиле 13.2](#P5128).

.3 Если правительство принимающей Стороны убедится, что практически невозможно измерить концентрацию вещества в стоке без чрезмерной задержки судна, эта Сторона может принять альтернативную процедуру в качестве эквивалентной для получения требуемой концентрации, указанной в [правиле 13.6.1.1](#P5147), при условии что:

 .1 предварительная мойка танка производится в соответствии

 с процедурой, одобренной Администрацией согласно [дополнению 6](#P6600)

 к настоящему Приложению; и

 .2 соответствующие записи вносятся в Журнал грузовых операций

 и подтверждаются инспектором, упомянутым в [правиле 16.1](#P5199).

7 Сброс остатков категорий Y и Z

7.1 С учетом положения [пункта 1](#P5124) применяются следующие положения:

.1 В отношении процедур сброса остатков веществ категории Y или Z применяются стандарты сброса, указанные в [правиле 13.2](#P5128).

.2 Если выгрузка вещества категории Y или Z не производится в соответствии с Руководством, предварительная мойка должна производиться до отхода судна из порта выгрузки, если не будут приняты альтернативные меры в соответствии с требованиями инспектора, упомянутого в [правиле 16.1](#P5199) настоящего Приложения, относительно удаления с судна остатков груза до количеств, указанных в настоящем Приложении. Образовавшиеся промывочные воды должны сбрасываться в приемное сооружение в порту выгрузки или другом порту, в котором имеется пригодное приемное сооружение, при условии что в письменном виде подтверждено, что приемное сооружение в этом порту имеется и достаточно для такой цели.

.3 Для высоковязких или застывающих веществ категории Y применяется следующее:

 .1 применяется метод предварительной мойки, указанный в

 [дополнении 6](#P6600);

 .2 смесь воды с остатками, образовавшаяся во время предварительной

 мойки, сбрасывается в приемное сооружение, до тех пор пока танк

 не будет опорожнен; и

 .3 вода, введенная после того в танк, может быть сброшена в море

 в соответствии со стандартами сброса, указанными в [правиле 13.2](#P5128).

7.2 Эксплуатационные требования относительно балластировки и дебалластировки

7.2.1 После выгрузки и, если требуется, после предварительной мойки может быть произведена балластировка грузового танка. Процедуры сброса такого балласта изложены в [правиле 13.2](#P5128).

7.2.2 Балласт, введенный в грузовой танк, который был подвергнут мойке в такой степени, что балласт содержит менее 1 млн-1 ранее перевозимого вещества, может быть сброшен в море без учета интенсивности сброса, скорости судна и расположения сливного отверстия, при условии что судно находится на расстоянии не менее 12 миль от ближайшего берега и в водах глубиной не менее 25 метров. Требуемая степень чистоты достигается, когда на судах, построенных до 1 июля 1994 года, выполнена предварительная мойка, указанная в [дополнении 6](#P6600), а танк после этого промыт моечными машинками с применением полного цикла или водой в количестве, не меньшем, чем количество, рассчитанное с k = 1,0.

7.2.3 Сброс в море чистого или изолированного балласта не подпадает под требования настоящего Приложения.

8 Сбросы в районе Антарктики

8.1 Район Антарктики означает морской район к югу от параллели 60° южной широты.

8.2 В районе Антарктики любой сброс в море вредных жидких веществ или смесей, содержащих такие вещества, запрещается.

Правило 14

Руководство по методам и устройствам

1 На каждом судне, на котором допускается перевозка веществ категорий X, Y или Z, имеется Руководство, одобренное Администрацией. Руководство имеет стандартный формат в соответствии с [дополнением 4](#P6055) к настоящему Приложению. В отношении судна, выполняющего международные рейсы, на котором используемым языком не является английский, испанский или французский, текст должен включать перевод на один из этих языков.

2 Главной целью Руководство является предоставление лицам командного состава судна сведений о физических устройствах и всех эксплуатационных процедурах в отношении обработки груза, очистки танков, обращения с отстоем, а также балластировки и дебалластировки грузовых танков, которые должны выполняться для соответствия требованиям настоящего Приложения.

Правило 15

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 2](#P5585) к настоящему Приложению.

2 После завершения любой операции, указанной в [дополнении 2](#P5589) к настоящему Приложению, эта операция быстро регистрируется в Журнале грузовых операций.

3 В случае аварийного сброса вредного жидкого вещества или смеси, содержащей такое вещество, или сброса согласно положениям [правила 3](#P4904) настоящего Приложения в Журнале грузовых операций производится запись с изложением обстоятельств и причин такого сброса.

4 Каждая запись подписывается лицом или лицами командного состава, ответственными за соответствующую операцию, и каждая страница подписывается капитаном судна. Записи в Журнале грузовых операций на судах, имеющих Международное свидетельство о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом или Свидетельство, упомянутое в [правиле 7](#P4997) настоящего Приложения, производятся по меньшей мере на английском, испанском или французском языке. Если используются также записи на официальном национальном языке государства, под флагом которого судно имеет право плавать, то в случае спора или разночтения предпочтение отдается записям на этом языке.

5 Журнал грузовых операций хранится на борту судна, за исключением буксируемых судов без экипажа, в таком месте, которое легко доступно для проверки. Журнал сохраняется в течение трех лет после внесения в него последней записи.

6 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.

Глава 6. МЕРЫ КОНТРОЛЯ ГОСУДАРСТВАМИ ПОРТА

Правило 16

Меры контроля

1 Правительство каждой Стороны Конвенции назначает или уполномочивает инспекторов для целей выполнения настоящего правила. Инспекторы осуществляют контроль в соответствии с процедурами контроля, разработанными Организацией.

2 После того как инспектор, назначенный или уполномоченный правительством Стороны Конвенции, проверит, что операция выполнена в соответствии с требованиями Руководства, или предоставит освобождение от требования относительно предварительной мойки, он вносит в Журнал грузовых операций соответствующую запись.

3 Капитан судна, на котором допускается перевозка вредных жидких веществ наливом, обеспечивает выполнение положений [правила 13](#P5119) и настоящего правила, а также главы 2 части II-A Полярного кодекса, когда судно эксплуатируется в арктических водах, и заполнение Журнала грузовых операций в соответствии с [правилом 15](#P5182) во всех случаях, когда проводятся операции, упомянутые в этом правиле.

(в ред. Резолюции Международной морской организации от 15.05.2015 N MEPC.265(68))

4 Танк, в котором перевозилось вещество категории X, подвергается предварительной мойке в соответствии с [правилом 13.6](#P5145). Соответствующие записи об этих операциях производятся в Журнале грузовых операций и заверяются инспектором, упомянутым в [пункте 1](#P5199) настоящего правила.

5 Если правительство получающей груз Стороны удостоверилось в практической невозможности замера концентрации вещества в стоке без чрезмерной задержки судна, эта Сторона может допустить другой метод, упомянутый в [правиле 13.6.3](#P5149), при условии что инспектор, упомянутый в [пункте 1](#P5199) настоящего правила, удостоверит в Журнале грузовых операций, что:

.1 танк, его насосы и трубопроводы опорожнены; и

.2 предварительная мойка произведена в соответствии с положениями [дополнения 6](#P6600) к настоящему Приложению; и

.3 промывочные воды, образовавшиеся в результате такой предварительной мойки танка, сброшены в приемное сооружение и танк опорожнен.

6 По просьбе капитана судна правительство получающей груз Стороны может освободить судно от выполнения требований относительно предварительной мойки, упомянутых в применимых пунктах [правила 13](#P5119), когда выполнено одно из условий, указанных в [правиле 13.4](#P5137).

7 Освобождение, упомянутое в [пункте 6](#P5208) настоящего правила, может быть предоставлено только правительством получающей груз Стороны судну, занятому в рейсах в порты или к терминалам, находящимся под юрисдикцией других государств-участников настоящей Конвенции. Если такое освобождение было предоставлено, соответствующая запись в Журнале грузовых операций заверяется инспектором, упомянутым в [пункте 1](#P5199) настоящего правила.

8 Если выгрузка производится не в соответствии с условиями выкачки из данного танка, одобренными Администрацией и основанными на [дополнении 5](#P6541) к настоящему Приложению, могут быть приняты альтернативные меры, удовлетворяющие упомянутого в [пункте 1](#P5199) настоящего правила инспектора, для удаления с судна остатков груза до соответствующего количества, указанного в [правиле 12](#P5090). В Журнале грузовых операций производятся соответствующие записи.

9 Контроль государства порта за выполнением эксплуатационных требований

9.1 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.

9.2 В обстоятельствах, приведенных в [пункте 9.1](#P5212) 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.

9.3 К настоящему правилу применяется предписанный в [статье 5](#P100) настоящей Конвенции порядок проведения контроля государством порта.

9.4 Ничто в настоящем правиле не должно истолковываться как ограничивающее права и обязанности Стороны, осуществляющей контроль за выполнением эксплуатационных требований, специально предусмотренные в настоящей Конвенции.

Глава 7. ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ В РЕЗУЛЬТАТЕ ИНЦИДЕНТА,

СВЯЗАННОГО С ВРЕДНЫМИ ЖИДКИМИ ВЕЩЕСТВАМИ

Правило 17

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.

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

.1 процедуру, которую должны выполнять капитан и другие лица, несущие ответственность за судно, при передаче сообщений об инциденте, вызывающем загрязнение вредными жидкими веществами, как требуется в [статье 8](#P126) настоящей Конвенции и [Протоколе](#P277) I к ней, на основании руководств, разработанных Организацией;

.2 перечень организаций или лиц, с которыми должна быть установлена связь в случае инцидента, вызывающего загрязнение вредными жидкими веществами;

.3 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

.4 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 37](#P3056) Приложения I к Конвенции, такой план может быть объединен с судовым планом чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью, требуемым согласно [правилу 37](#P3056) Приложения I к Конвенции. В этом случае название такого плана должно быть "Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря".

Глава 8. ПРИЕМНЫЕ СООРУЖЕНИЯ

Правило 18

Приемные сооружения и устройства для выгрузки груза

на терминале

1 Правительство каждой Стороны Конвенции обязуется предусмотреть приемные сооружения, соответствующие потребностям судов, пользующихся ее портами, терминалами или ремонтными портами, как указывается ниже:

.1 порты и терминалы, на которых производится обработка судовых грузов, должны иметь достаточные сооружения для приема остатков и смесей, содержащих такие остатки вредных жидких веществ, в результате применения настоящего Приложения, без чрезмерной задержки судов; и

.2 судоремонтные порты, производящие ремонт танкеров для ВЖВ, обеспечиваются сооружениями, достаточными для приема остатков и смесей, содержащих вредные жидкие вещества, с судов, заходящих в этот порт.

2 Правительство каждой Стороны определяет типы сооружений, предусмотренных для целей [пункта 1](#P5240) настоящего правила, в каждом расположенном на ее территории порту погрузки и выгрузки, терминале и судоремонтном порту и уведомляет об этом Организацию.

2bis Малые островные развивающиеся государства могут удовлетворять требования [пунктов 1](#P5240), [2](#P5243) и [4](#P5253) 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.

(п. 2bis введен Резолюцией Международной морской организации от 02.03.2012 N MEPC.216(63))

2ter Если [правило 13](#P5119) 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](#P5119) настоящего Приложения, или в Региональный центр для приема судовых отходов, указанный в применимом Региональном плане приемных сооружений.

(п. 2ter введен Резолюцией Международной морской организации от 02.03.2012 N MEPC.216(63))

3 Правительства Сторон Конвенции, побережья которых граничат с любым конкретным особым районом, совместно согласовывают и устанавливают дату, к которой будет выполнено требование, указанное в [пункте 1](#P5240) настоящего правила, и с которой приобретут силу требования применимых пунктов [правила 13](#P5119) в отношении этого района, а также уведомляют Организацию о такой установленной дате по меньшей мере за шесть месяцев до наступления этой даты. После этого Организация быстро уведомляет все Стороны об этой дате.

4 Правительство каждой Стороны Конвенции обязуется обеспечить, чтобы терминалы 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 вредные жидкие вещества, не должны допускать стока этих веществ обратно на судно.

5 Каждая Сторона уведомляет Организацию для извещения заинтересованных Сторон о любом случае предполагаемой недостаточности требуемых [пунктом 1](#P5240) настоящего правила сооружений или требуемых [пунктом 3](#P5252) настоящего правила устройств.

Глава 9. ПРОВЕРКА СОБЛЮДЕНИЯ ПОЛОЖЕНИЙ НАСТОЯЩЕЙ КОНВЕНЦИИ

(введена Резолюцией Международной морской организации

от 04.04.2014 N MEPC.246(66))

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.

Глава 10. МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОДЕКС ДЛЯ СУДОВ, ЭКСПЛУАТИРУЮЩИХСЯ

В ПОЛЯРНЫХ ВОДАХ

(введена Резолюцией Международной морской организации

от 15.05.2015 N MEPC.265(68))

Правило 21

Определения

Для целей настоящего Приложения:

1 Полярный кодекс означает Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах, который состоит из введения, частей I-A, II-A и частей I-B и II-B, одобренных резолюциями MSC.385(94) и MEPC.264(68), с поправками, которые могут быть внесены, при условии что:

.1 поправки к относящимся к окружающей среде положениям введения и главы 2 части II-A Полярного кодекса принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями [статьи 16](#P206) настоящей Конвенции, которые касаются процедур внесения поправок, применимых к дополнению к приложению; и

.2 поправки к части II-B Полярного кодекса одобряются Комитетом по защите морской среды в соответствии с его Правилами процедуры.

2 Арктические воды означают воды, расположенные к северу от линии, образованной следующими точками: 58°00,0' северной широты и 042°00,0' западной долготы, 64°37,0' северной широты и 035°27,0' западной долготы, далее по прямой линии до точки 67°03,9' северной широты, 026°33,4' западной долготы, далее по прямой линии до 70°49,56' северной широты и 008°59,61' западной долготы (мыс Серкапп, остров Ян-Майен) и по южному побережью Ян-Майена до точки 73°31,6' северной широты и 019°01,0' восточной долготы у острова Медвежий, далее по линии ортодромии до точки 68°38,29' северной широты и 043°23,08' восточной долготы (мыс Канин Нос) и далее по северному побережью Евразии на восток до Берингова пролива, далее от Берингова пролива на запад до 60° северной широты до Ильпырского, далее по 60 параллели северной широты на восток до пролива Этолина включительно, далее по северному побережью Северо-Американского континента на юг до 60° северной широты, далее на восток вдоль параллели 60° северной широты до 056°37,1' западной долготы и далее до точки 58°00,0' северной широты, 042°00,0' западной долготы.

3 Полярные воды означают арктические воды и/или район Антарктики.

Правило 22

Применение и требования

1 Настоящая глава применяется ко всем эксплуатирующимся в полярных водах судам, имеющим свидетельство для перевозки наливом вредных жидких веществ.

2 Если специально не предусмотрено иное, любое судно, подпадающее под действие [пункта 1](#P5297) настоящего правила, должно соблюдать относящиеся к окружающей среде положения введения и положения главы 2 части II-A Полярного кодекса в дополнение к любым другим применимым требованиям настоящего Приложения.

3 При применении главы 2 части II-A Полярного кодекса следует учитывать дополнительные руководящие указания, содержащиеся в части II-B Полярного кодекса.

ДОПОЛНЕНИЯ К ПРИЛОЖЕНИЮ II

Дополнение 1

РУКОВОДСТВО

ПО КЛАССИФИКАЦИИ ВРЕДНЫХ ЖИДКИХ ВЕЩЕСТВ

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  | Список изменяющих документов(в ред. Резолюции Международной морской организацииот 22.04.2016 N MEPC.270(69)) |  |

Продукты включаются в категории загрязнителей на основе оценки их свойств, находящих отражение в соответствующем профиле опасностей ГЕСАМП, как показано в таблице, ниже:

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Правило | A1Биоаккумуляция | A2Биоразложение | B1Острая токсичность | B2Хроническая токсичность | D3Длительные последствия для здоровья человека | E2Воздействие на морскую флору и фауну и бентические места обитания | Кат. |
| 1 |  |  | >= 5 |  |  |  | X |
| 2 | >= 4 |  | 4 |  |  |  |
| 3 |  | NR | 4 |  |  |  |
| 4 | >= 4 | NR |  |  | CMRTNI |  |
| 5 |  |  | 4 |  |  |  | Y |
| 6 |  |  | 3 |  |  |  |
| 7 |  |  | 2 |  |  |  |
| 8 | >= 4 | NR |  | Не 0 |  |  |
| 9 |  |  |  | >= 1 |  |  |
| 10 |  |  |  |  |  | Fp, F или S, если продукт неорганический |
| 11 |  |  |  |  | CMRTNI |  |
| 12 | Любой продукт, не отвечающий критериям правил 1 - 11 и 13 | Z |
| 13 | Все продукты, обозначенные как: <= 2 в колонке A1; R - в колонке A2; "пропуск" - в колонке D3; не "Fp", "F" или "S" (если продукт неорганический) - в колонке E2; и 0 (ноль) - во всех других колонках профиля опасностей ГЕСАМП | ДВ |

Сокращенные обозначения к пересмотренной процедуре оценки

опасностей ГЕСАМП

Пересмотренная процедура оценки опасностей ГЕСАМП

(введено Резолюцией Международной морской организации

от 22.04.2016 N MEPC.270(69))

|  |
| --- |
| Колонки A и B - Водная среда |
| Числовые значения | A | B |
| Биоаккумуляция и биоразложение | Токсичность для морских живых организмов |
| A1 | A2 | B1 | B2 |
| Биоаккумуляция | Биоразложение | Острая токсичностьLC/EC/IC50 (мг/л) | Хроническая токсичностьNOEC (мг/л) |
| log Pow | КБН |
| 0 | < 1 или > ca.7 | не измерен | R: легко поддается биоразложению | > 1000 | > 1 |
| 1 | >= 1 - < 2 | >= 1 - < 10 | NR: трудно поддается биоразложению | > 100 - <= 1000 | > 0,1 - <= 1 |
| 2 | >= 2 - < 3 | >= 10 - < 100 | > 10 - <= 100 | > 0,01 - <= 0,1 |
| 3 | >= 3 - < 4 | >= 100 - < 500 | > 1 - <= 10 | > 0,001 - <= 0,01 |
| 4 | >= 4 - < 5 | >= 500 - < 4000 | > 0,1 - <= 1 | <= 0,001 |
| 5 | >= 5 - < ca.7 | > 4000 | > 0,01 - <= 0,1 |  |
| 6 |  | <= 0,01 |

(в ред. Резолюции Международной морской организации от 22.04.2016 N MEPC.270(69))

|  |
| --- |
| Колонки C и D - Здоровье человека (токсическое воздействие на млекопитающих) |
|  | C | D |
| Острая токсичность для млекопитающих | Раздражение, разъедание и длительные последствия для здоровья |
| C1 | C2 | C3 | D1 | D2 | D3 |
| Числовые значения | Пероральная токсичностьLD50/ATE (мг/кг) | Кожная токсичностьLD50/ATE (мг/кг) | Ингаляционная токсичностьLC50/ATE (мг/л) | Раздражение и разъедание кожи | Раздражение и разъедание глаз | Длительные последствия для здоровья |
| 0 | > 2000 | > 2000 | > 20 | не является раздражителем | не является раздражителем | C - КанцерогенM - МутагенR - РепротоксичностьSs - Сенсибилизация кожиSr - Сенсибилизация дыхательных путейA - Опасность развития аспирационных состоянийT - Токсичность для отдельных органов-мишенейN - НейротоксичностьI - Иммунотоксичность |
| 1 | > 300 - <= 2000 | > 1000 - <= 2000 | > 10 - <= 20 | легкий раздражитель | легкий раздражитель |
| 2 | > 50 - <= 300 | > 200 - <= 1000 | > 2 - <= 10 | раздражитель | раздражитель |
| 3 | > 5 - <= 50 | > 50 - <= 200 | > 0,5 - <= 2 | сильный раздражитель или разъедающее вещество | сильный раздражитель |
| 3A разъед. (<= 4ч)3B разъед. (<= 1ч)3C разъед. (<= 3 мин) |
| 4 | <= 5 | <= 50 | <= 0,5 |  |

(в ред. Резолюции Международной морской организации от 22.04.2016 N MEPC.270(69))

|  |
| --- |
| Колонка E - Воздействие на другие виды морепользования |
| E1 | E2 |  | E3 |
| Приведение морепродуктов в непригодность к употреблению в пищу | Физическое воздействие на флору и фауну и бентические среды обитания | Числовые значения | Воздействие на прибрежные зоны отдыха |
| NT: | не приводит морепродукты в непригодность к употреблению в пищу (испытано) | Fp: Нетонущее вещество | 0 | отсутствие воздействияпредупреждение не дается |
| F: Плавучее вещество |
| T: | положительные результаты испытаний на приведение морепродуктов в непригодность к употреблению в пищу | S: Тонущее вещество | 1 | незначительное нежелательное воздействиепредупреждение объявляется, зона отдыха не закрывается |
|  | 2 | умеренное нежелательное воздействиевозможное закрытие зоны отдыха |
|  | 3 | значительное нежелательное воздействиезакрытие зоны отдыха |

(в ред. Резолюции Международной морской организации от 22.04.2016 N MEPC.270(69))

Дополнение 2

ФОРМА

ЖУРНАЛА ГРУЗОВЫХ ОПЕРАЦИЙ ДЛЯ СУДОВ, ПЕРЕВОЗЯЩИХ

ВРЕДНЫЕ ЖИДКИЕ ВЕЩЕСТВА НАЛИВОМ

 ЖУРНАЛ ГРУЗОВЫХ ОПЕРАЦИЙ ДЛЯ СУДОВ, ПЕРЕВОЗЯЩИХ

 ВРЕДНЫЕ ЖИДКИЕ ВЕЩЕСТВА НАЛИВОМ

Название судна ............................................................

Регистровый номер или позывной сигнал .....................................

Номер ИМО .................................................................

Валовая вместимость .......................................................

Период с ......................... до .....................................

Название судна ............................................................

Регистровый номер или позывной сигнал .....................................

 РАСПОЛОЖЕНИЕ ГРУЗОВЫХ И ОТСТОЙНЫХ ТАНКОВ

 (заполняется на борту судна)

ВВЕДЕНИЕ

На следующих страницах приведен исчерпывающий перечень пунктов грузовых и балластных операций, которые при необходимости подлежат регистрации в Журнале грузовых операций по принципу от танка к танку в соответствии с [правилом 15.2](#P5187) Приложения II к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней (МАРПОЛ 73/78), с поправками. Пункты сгруппированы в операционные разделы, каждому из которых присвоен буквенный код.

При внесении записей в Журнал грузовых операций в соответствующих колонках должны проставляться дата, операционный код и номер пункта. Требуемые подробности записываются в хронологическом порядке в пустых пространствах.

Каждая законченная операция должна быть подписана и датирована лицом или лицами командного состава, ответственными за операцию, а в соответствующих случаях инспектором, уполномоченным компетентными властями государства, на территории которого судно производит выгрузку. Каждая заполненная страница должна быть подписана капитаном судна.

Перечень пунктов, подлежащих заполнению

Записи требуются для операций, связанных с веществами всех категорий.

(A) Погрузка груза

1 Место погрузки.

2 Обозначение танка(ов), веществ(а) и категории(ий).

(B) Внутрисудовая перекачка груза

3 Наименование и категория перекачиваемого груза(ов).

4 Обозначение танков:

.1 из:

.2 в:

5 Был(и) ли опорожнен(ы) танк(и), упомянутый(ые) в [пункте 4.1](#P5621)?

6 Если нет, указать оставшееся количество груза в танке(ах).

(C) Выгрузка груза

7 Место выгрузки.

8 Обозначение разгруженного танка(ов).

9 Был(и) ли опорожнен(ы) танк(и)?

.1 Если да, подтвердить, что процедура опорожнения и зачистки была проведена в соответствии с Руководством по методам и устройствам (т.е. крен, дифферент и температура при зачистке).

.2 Если нет, указать оставшееся количество груза в танке(ах).

10 Требует ли Руководство по методам и устройствам предварительной мойки с последующим сбросом в приемные сооружения?

11 Выход из строя насосной и/или зачистной системы:

.1 время и характер неисправности;

.2 причины выхода из строя;

.3 время, когда система была приведена в рабочее состояние.

(D) Обязательная предварительная мойка в соответствии с Руководством по методам и устройствам

12 Обозначение танка(ов), веществ(а) и категории(ий).

13 Метод мойки:

.1 количество моечных машинок на танк;

.2 продолжительность мойки/моечных циклов;

.3 горячая/холодная мойка.

14 Смывки, полученные в результате предварительной мойки, перекачаны в:

.1 приемное сооружение в порту выгрузки (указать порт) [<\*>](#P5829);

.2 другое приемное сооружение (указать порт) [<\*>](#P5829).

(E) Очистка грузовых танков, кроме обязательной предварительной мойки (другие операции по предварительной мойке, окончательная мойка, вентиляция и т.д.)

15 Указать время, обозначить танк(и), вещество(а) и категорию(и) и указать:

.1 использованный метод мойки;

.2 средство(а), используемое(ые) для очистки (указать средство(а) и количество);

.3 использованный метод вентиляции (указать количество вентиляторов, продолжительность вентиляции).

16 Промывочные воды перекачаны:

.1 в море;

.2 в приемное сооружение (указать порт) <\*>;

.3 в сборный отстойный танк (указать танк).

(F) Сброс в море промывочных вод из танков

17 Обозначить танк(и):

.1 Были ли промывочные воды сброшены во время очистки танка(ов)? Если да, то с какой интенсивностью?

.2 Была(и) ли промывочная(ые) вода(ы) сброшена(ы) из сборного отстойного танка? Если да, указать количество и интенсивность сброса.

18 Время начала и окончания выкачки.

19 Скорость судна во время сброса.

(G) Прием балласта в грузовые танки

20 Обозначение танка(ов), заполненного(ых) балластом.

21 Время начала приема балласта.

(H) Сброс балластной воды из грузовых танков

22 Обозначение танка(ов).

23 Сброс балласта:

.1 в море;

.2 в приемные сооружения (указать порт) [<\*>](#P5829).

24 Время начала и окончания сброса балласта.

25 Скорость судна во время сброса.

(I) Аварийный или иной исключительный сброс

26 Время происшествия.

27 Приблизительное количество и категория(и) веществ(а).

28 Обстоятельства сброса или утечки и общие замечания.

(J) Контроль со стороны уполномоченных инспекторов

29 Обозначить порт.

30 Обозначить танк(и), вещество(а), сброшенное(ые) на берег, его(их) категорию(и).

31 Был(и) ли опорожнен(ы) танк(и), насос(ы) и система(ы) трубопроводов?

32 Была ли проведена предварительная мойка в соответствии с Руководством по методам и устройствам?

33 Были ли промывочные воды, полученные в результате предварительной мойки, сброшены на берег и опорожнен ли танк?

34 Было ли предоставлено освобождение от обязательной предварительной мойки?

35 Причины предоставления освобождения.

36 Фамилия и подпись уполномоченного инспектора.

37 Организация, компания, правительственное учреждение, в которых работает инспектор.

(K) Дополнительные эксплуатационные методы и замечания

 Название судна: .......................................................

 Регистровый номер или

 позывной сигнал: ......................................................

 Номер ИМО .............................................................

ГРУЗОВЫЕ/БАЛЛАСТНЫЕ ОПЕРАЦИИ

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Дата | Код (буква) | Пункт (номер) | Запись операции/подпись лица командного состава, ответственного за операцию/фамилия и подпись уполномоченного инспектора |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

Подпись капитана ...........................................

--------------------------------

<\*> Капитаны судов должны получить от оператора приемных сооружений, которые включают баржи и автоцистерны, расписку или справку, в которой указываются количество перекачанной промывочной воды, а также время и дата перекачки. Расписку или справку следует хранить вместе с Журналом нефтяных операций.

Дополнение 3

ФОРМА

МЕЖДУНАРОДНОГО СВИДЕТЕЛЬСТВА О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ЗАГРЯЗНЕНИЯ

ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ВРЕДНЫХ ЖИДКИХ ВЕЩЕСТВ НАЛИВОМ [<\*>](#P5842)

--------------------------------

<\*> Свидетельство ВЖВ составляется по меньшей мере на английском, испанском или французском языке. Если используется также официальный язык государства, под флагом которого судно имеет право плавать, то в случае спора или разночтения предпочтение отдается этому языку.

 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 1978

года к ней, с поправками (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 судне

Название судна ............................................................

Регистровый номер или позывной сигнал .....................................

Номер ИМО [<+>](#P5916) .............................................................

Порт регистрации ..........................................................

Валовая вместимость .......................................................

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:

1 что судно освидетельствовано в соответствии с [правилом 8](#P5003) Приложения II к

 Конвенции;

2 что освидетельствованием установлено, что состояние конструкции,

 оборудования, систем, устройств, приспособлений и материалов во всех

 отношениях удовлетворительно и что судно отвечает применимым требованиям

 [Приложения II](#P4822) к Конвенции;

3 что на судне имеется Руководство по методам и устройствам, требуемое

 [правилом 14](#P5175) Приложения II к Конвенции, и что устройства и оборудование

 судна, предписанные в Руководстве, во всех отношениях удовлетворительны;

4 что судно отвечает требованиям [Приложения II](#P4822) к МАРПОЛ 73/78 относительно

 перевозки наливом следующих вредных жидких веществ, при условии что

 соблюдаются все соответствующие эксплуатационные положения [Приложения II](#P4822).

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вредные жидкие вещества | Условия перевозки (номера емкостей и т.д.) | Категория загрязнителя |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
| Продолжение на дополнительно подписанных и имеющих дату листах |

Настоящее Свидетельство действительно до ........... при условии проведения

освидетельствований в соответствии с [правилом 8](#P5003) Приложения II к Конвенции.

Дата завершения освидетельствования, на основании которого выдано настоящее

Свидетельство (дд.мм.гггг): ..................

Выдано в ..................................................................

 (Место выдачи Свидетельства)

..................... ...............................................

 (Дата выдачи) (Подпись надлежащим образом уполномоченного

 должностного лица, выдавшего Свидетельство)

(Печать или штамп полномочной организации)

--------------------------------

<+> См. Систему опознавательных номеров судов ИМО, принятую Организацией резолюцией A.600(15).

 ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ЕЖЕГОДНОГО И ПРОМЕЖУТОЧНОГО

 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при освидетельствовании, требуемом [правилом 8](#P5003)

Приложения II к Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим

положениям Конвенции:

Ежегодное освидетельствование: Подписано ................................

 (Подпись надлежащим образом

 уполномоченного должностного лица)

 Место ....................................

 Дата (дд.мм.гггг): .......................

(Печать или штамп полномочной организации)

Ежегодное [<\*>](#P5957)/промежуточное [<\*>](#P5957): Подписано ................................

освидетельствование (Подпись надлежащим образом

 уполномоченного должностного лица)

 Место ....................................

 Дата (дд.мм.гггг): .......................

(Печать или штамп полномочной организации)

Ежегодное [<\*>](#P5957)/промежуточное [<\*>](#P5957): Подписано ................................

освидетельствование (Подпись надлежащим образом

 уполномоченного должностного лица)

 Место ....................................

 Дата (дд.мм.гггг): .......................

(Печать или штамп полномочной организации)

Ежегодное освидетельствование: Подписано ................................

 (Подпись надлежащим образом

 уполномоченного должностного лица)

 Место ....................................

 Дата (дд.мм.гггг): .......................

(Печать или штамп полномочной организации)

--------------------------------

<\*> Ненужное зачеркнуть.

 ЕЖЕГОДНОЕ/ПРОМЕЖУТОЧНОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ

 В СООТВЕТСТВИИ С [ПРАВИЛОМ 10.8.3](#P5057)

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при ежегодном/промежуточном [<\*>](#P5975)

освидетельствовании в соответствии с [правилом 10.8.3](#P5057) Приложения II

к Конвенции установлено, что судно отвечает соответствующим положениям

Конвенции.

 Подписано ................................

 (Подпись надлежащим образом

 уполномоченного должностного лица)

 Место ....................................

 Дата (дд.мм.гггг): .......................

(Печать или штамп полномочной организации)

--------------------------------

<\*> Ненужное зачеркнуть.

 ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ПРОДЛЕНИЯ СВИДЕТЕЛЬСТВА, ЕСЛИ СРОК ЕГО

 ДЕЙСТВИЯ МЕНЕЕ 5 ЛЕТ, В СЛУЧАЕ ПРИМЕНЕНИЯ [ПРАВИЛА 10.3](#P5049)

Судно отвечает соответствующим положениям Конвенции, и настоящее

Свидетельство в соответствии с [правилом 10.3](#P5049) Приложения II к Конвенции

признается действительным до (дд.мм.гггг): .....................

 Подписано ................................

 (Подпись надлежащим образом

 уполномоченного должностного лица)

 Место ....................................

 Дата (дд.мм.гггг): .......................

(Печать или штамп полномочной организации)

 ПОДТВЕРЖДЕНИЕ В СЛУЧАЕ ПРОВЕДЕНИЯ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ

 ДЛЯ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ СВИДЕТЕЛЬСТВА И ПРИМЕНЕНИЯ [ПРАВИЛА 10.4](#P5050)

Судно отвечает соответствующим положениям Конвенции, и настоящее

Свидетельство в соответствии с [правилом 10.4](#P5050) Приложения II к Конвенции

признается действительным до (дд.мм.гггг): .....................

 Подписано ................................

 (Подпись надлежащим образом

 уполномоченного должностного лица)

 Место ....................................

 Дата (дд.мм.гггг): .......................

(Печать или штамп полномочной организации)

 ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ПРОДЛЕНИЯ СРОКА ДЕЙСТВИЯ СВИДЕТЕЛЬСТВА

 ДО ПРИБЫТИЯ В ПОРТ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ ИЛИ НА ЛЬГОТНЫЙ

 СРОК В СЛУЧАЕ ПРИМЕНЕНИЯ [ПРАВИЛА 10.5](#P5051) ИЛИ [10.6](#P5052)

Настоящее Свидетельство в соответствии с [правилом 10.5](#P5051) или [10.6](#P5052) [<\*>](#P6022)

Приложения II к Конвенции признается действительным до (дд.мм.гггг): ......

 Подписано ................................

 (Подпись надлежащим образом

 уполномоченного должностного лица)

 Место ....................................

 Дата (дд.мм.гггг): .......................

(Печать или штамп полномочной организации)

--------------------------------

<\*> Ненужное зачеркнуть.

 ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ПЕРЕНОСА ЕЖЕГОДНОЙ ДАТЫ

 В СЛУЧАЕ ПРИМЕНЕНИЯ [ПРАВИЛА 10.8](#P5054)

В соответствии с [правилом 10.8](#P5054) Приложения II к Конвенции новой ежегодной

датой является (дд.мм.гггг): .............

 Подписано ................................

 (Подпись надлежащим образом

 уполномоченного должностного лица)

 Место ....................................

 Дата (дд.мм.гггг): .......................

(Печать или штамп полномочной организации)

В соответствии с [правилом 10.8](#P5054) Приложения II к Конвенции новой ежегодной

датой является (дд.мм.гггг): .............

 Подписано ................................

 (Подпись надлежащим образом

 уполномоченного должностного лица)

 Место ....................................

 Дата (дд.мм.гггг): .......................

(Печать или штамп полномочной организации)

Дополнение 4

ТИПОВАЯ ФОРМА

РУКОВОДСТВА ПО МЕТОДАМ И УСТРОЙСТВАМ

|  |  |
| --- | --- |
| Примечание 1. | Форма состоит из типового введения и оглавления основных пунктов каждого раздела. Эта типовая часть воспроизводится в Руководстве каждого судна. За ней следует содержание каждого раздела, подготовленного для данного судна. Если раздел не применяется, делается пометка "НЕТ", с тем чтобы не нарушить нумерацию, требуемую типовой формой. Если пункты типовой формы отпечатаны {курсивом} [<\*>](#P6064), то требуемая информация описывается для данного судна. Содержание для различных судов может отличаться из-за конструкции, характера перевозок и предполагаемых грузов. Если текст отпечатан не курсивом, то этот текст типовой формы воспроизводится в Руководстве без каких-либо изменений. |
| Примечание 2. | Если Администрация требует или допускает сведения и эксплуатационные указания в дополнение к тем, которые указаны в типовой форме, они включаются в [добавление D](#P6532) к Руководству. |

--------------------------------

<\*> В тексте документа вместо курсива использовано выделение фигурными скобками.

 ТИПОВАЯ ФОРМА

 РУКОВОДСТВО ПО МЕТОДАМ И УСТРОЙСТВАМ [ПРИЛОЖЕНИЯ II](#P4822) К МАРПОЛ 73/78

Название судна: ...........................................................

Регистровый номер или позывной сигнал: ....................................

Номер ИМО: ................................................................

Порт регистрации: .........................................................

Штамп Администрации об одобрении:

ВВЕДЕНИЕ

1 Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененная Протоколом 1978 года к ней (именуемая далее "МАРПОЛ 73/78"), была заключена с целью предотвращения загрязнения морской среды путем сброса в море с судов вредных веществ и стоков, содержащих такие вещества. Чтобы достичь своей цели, МАРПОЛ 73/78 содержит шесть приложений, в которых даны подробные правила в отношении операций на борту судна и сброса в море или выброса в атмосферу шести основных групп вредных веществ, а именно: [Приложение I](#P398) (нефть), [Приложение II](#P4822) (вредные жидкие вещества, перевозимые наливом), [Приложение III](#P6767) (вредные вещества, перевозимые в упаковке), [Приложение IV](#P6975) (сточные воды), [Приложение V](#P7437) (мусор) и [Приложение VI](#P7938) (загрязнение воздушной среды).

2 [Правило 13](#P5119) Приложения II к МАРПОЛ 73/78 (именуемое далее "Приложение II") запрещает сброс в море вредных жидких веществ категорий X, Y или Z, 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 [Приложение II](#P4822) требует, чтобы каждое судно, на котором разрешена перевозка вредных жидких веществ наливом, было снабжено Руководством по методам и устройствам, именуемым далее "Руководство".

4 Настоящее Руководство составлено в соответствии с дополнением 4 к Приложению II 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 Руководства является определение устройств и оборудования, необходимых для выполнения требований [Приложения II](#P4822), 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](#P4822).

6 Кроме того, настоящее Руководство вместе с судовым Журналом грузовых операций и Свидетельством, выданным в соответствии с [Приложением II](#P4822) [<\*>](#P6084), будет использоваться Администрациями для целей контроля в части полного выполнения данным судном требований [Приложения II](#P4822).

--------------------------------

<\*> Сослаться только на то свидетельство, которое выдано данному судну, т.е. Международное свидетельство о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом, Свидетельство о пригодности судна для перевозки опасных химических грузов наливом или Международное свидетельство о пригодности судна для перевозки опасных химических грузов наливом.

7 Капитан судна должен обеспечить, чтобы не производилось никаких сбросов в море остатков груза или смесей воды с остатками, содержащих вещества категорий X, Y или Z, если только сбросы не производятся в полном соответствии с эксплуатационными методами, содержащимися в настоящем Руководстве.

8 Настоящее Руководство одобрено Администрацией, и никакие изменения или исправления ни в какую его часть нельзя вносить без одобрения Администрации.

СОДЕРЖАНИЕ

1 Основные положения [Приложения II](#P4822) к МАРПОЛ 73/78

2 Описание судового оборудования и устройств

3 Выгрузка груза и зачистка танков

4 Очистка грузовых танков, сброс остатков, балластировка и дебалластировка

5 Информация и процедуры

Раздел 1 - Основные положения Приложения II к МАРПОЛ 73/78

1.1 Требования [Приложения II](#P4822) применяются ко всем судам, перевозящим вредные жидкие вещества наливом. Вещества, представляющие опасность для морской среды, разбиты на три категории X, Y и Z. К категории X относятся вещества, представляющие наибольшую угрозу морской среде, а к категории Z - представляющие наименьшую угрозу.

1.2 [Приложение II](#P4822) 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:

.1 максимальное количество веществ, которое может быть сброшено в море из одного танка;

.2 скорость судна во время сброса;

.3 минимальное расстояние от ближайшего берега во время сброса;

.4 минимальная глубина воды во время сброса; и

.5 необходимость сброса ниже ватерлинии.

1.3 К некоторым морским районам, названным "особыми районами", применяются более жесткие критерии сброса. Согласно [Приложению II](#P4822) особым районом является район Антарктики. Кроме того, согласно главе 2 части II-A Полярного кодекса более жесткие критерии сброса применяются в арктических водах.

(в ред. Резолюции Международной морской организации от 15.05.2015 N MEPC.265(68))

1.4 [Приложение II](#P4822) требует, чтобы каждое судно было оборудовано насосами и трубопроводами, обеспечивающими такую зачистку каждого танка, в котором перевозятся вещества категорий X, Y и Z, 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 X, Y или Z.

1.5 Кроме упомянутых выше условий, в [Приложении II](#P4822) 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.

1.6 Для обеспечения удовлетворения требованию [пункта 1.5](#P6107) настоящее Руководство содержит в [разделе 2](#P6111) все подробные сведения о судовом оборудовании и устройствах, в [разделе 3](#P6165) - эксплуатационные методы по выгрузке груза и зачистке танков и в [разделе 4](#P6188) - 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](#P4822) к 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](#P6165) и [4](#P6188).

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 устройства для подогрева груза.}

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:

.1 схема грузовых трубопроводов с указанием их диаметров;

.2 схема грузовых насосов с указанием их подачи;

.3 схема трубопроводов зачистной системы с указанием их диаметров;

.4 схема насосов зачистной системы с указанием их подачи;

.5 расположение приемных храпков грузовых и зачистных трубопроводов внутри каждого грузового танка;

.6 если оборудованы приемные колодцы, - их расположение и вместимость;

.7 устройства для осушения и зачистки или продувки трубопроводов; и

.8 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:

.1 общее расположение, показывающее танки изолированного балласта и грузовые танки, которые используются в качестве балластных, с указанием их вместимости (в м3);

.2 схема балластных трубопроводов;

.3 производительность выкачки балласта из тех грузовых танков, которые могут быть использованы также в качестве балластных; и

.4 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 выделенного(ых) отстойного(ых) танка(ов) с присоединенными насосами и трубопроводами. Предусматриваются принципиальные схемы или схематические чертежи, показывающие следующее:

.1 какие танки выделены в качестве отстойных и вместимость таких танков;

.2 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:

.1 расположение и количество подводных сливных отверстий;

.2 присоединения к подводному сливному отверстию;

.3 расположение всех отверстий для приема забортной воды по отношению к подводным сливным отверстиям.}

2.7 Описание устройств, показывающих и регистрирующих расход

Исключается

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, показывающими следующее:

.1 перечень вредных жидких веществ с упругостью паров при 20 °C свыше 5 кПа, перевозить которые разрешено на судне и которые могут быть удалены с помощью вентиляции, указанный в пункте 4.4.10 Руководства;

.2 вентиляционные трубопроводы и вентиляторы;

.3 расположение вентиляционных отверстий;

.4 минимальную производительность системы вентиляции, достаточную для того, чтобы хорошо провентилировать днище и другие части грузового танка;

.5 расположение внутри танка набора, затрудняющего вентиляцию;

.6 способ вентиляции грузовых трубопроводов, насосов, фильтров и т.п.; и

.7 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:

.1 схему трубопроводов, предназначенных для мойки танков, с указанием диаметров труб;

.2 тип моечных машинок, их пропускную способность и рабочее давление;

.3 максимальное количество моечных машинок, которые могут работать одновременно;

.4 расположение палубных горловин для мойки танков;

.5 количество моечных машинок и их положение, необходимое для обеспечения полного охвата стенок грузового танка;

.6 максимальное количество моющей воды, которая может быть подогрета до 60 °C в установленном подогревателе; и

.7 максимальное количество моечных машинок, которые могут работать одновременно при температуре воды 60 °C.}

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](#P4822).

3.2 Выгрузка груза

{Этот раздел содержит четкую технологию, включая использование насосов, напорных и приемных 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 степени.}

3.3 Зачистка грузовых танков

{Этот раздел содержит четкую технологию, которой необходимо придерживаться при зачистке каждого грузового танка.

Эта технология охватывает следующее:

.1 действие зачистной системы;

.2 требования к крену и дифференту;

.3 устройства для осушения и зачистки или продувки трубопроводов, если она применяется; и

.4 продолжительность зачистки при испытании на воде.}

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](#P6171) и/или [3.4](#P6178), не могут быть выполнены в связи с некоторыми обстоятельствами, такими, как:

.1 выход из строя системы зачистки грузовых танков; и

.2 выход из строя системы подогрева груза.}

3.6 Журнал грузовых операций

После окончания любой грузовой операции 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](#P4822).

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 Исключается

4.4 В сведениях, необходимых для определения методов сброса остатков груза, очистки, балластировки и дебалластировки танка, учитывается следующее:

.1 Категория вещества

Категория вещества берется из соответствующего свидетельства.

.2 Зачистная способность системы выкачки

{Содержание этого пункта зависит от конструкции судна и от того, является ли судно новым или существующим. (См. технологическую схему и требования к выкачке и зачистке.)}

.3 Судно в пределах или за пределами особого района

{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](#P6104)). Разъясняются различные требования в зависимости от типа судна и характера рейса.}

В полярных водах сброс в море остатков вредных жидких веществ или смесей, содержащих такие вещества, не допускается.

(в ред. Резолюции Международной морской организации от 15.05.2015 N MEPC.265(68))

.4 Застывающие или высоковязкие вещества

Свойства вещества берутся из судового документа.

.5 Смешиваемость в воде

Исключается

.6 Совместимость со смывками, содержащими другие вещества

{Этот пункт содержит указания о допустимости смешивания смывок груза. Дается ссылка на руководство по совместимости.}

.7 Сброс в приемное сооружение

{В этом пункте указываются те вещества, остатки которых должны быть предварительно смыты и сброшены в приемное сооружение.}

.8 Сброс в море

{Этот пункт содержит сведения о факторах, которые должны быть рассмотрены для того, чтобы определить, допустимо ли сбрасывать в море смеси воды с остатками.}

.9 Применение моющих средств или присадок

{Этот пункт содержит сведения об использовании и удалении моющих средств (например, растворителей, используемых для очистки танка) и присадок к промывочной воде (например, детергентов).}

.10 Применение метода вентиляции для очистки танка

{В этом пункте дается ссылка на все вещества, пригодные при применении метода вентиляции.}

4.5 С учетом упомянутых выше сведений и использованием указаний и технологической схемы [раздела 5](#P6217) устанавливается правильная технология операций, которой необходимо придерживаться. В Журнал грузовых операций вносятся соответствующие записи о принятой технологии.

Раздел 5 - Информация и технология

Этот раздел содержит описание технологии, которая зависит от возраста судна и эффективности выкачки. Примеры технологической схемы, упоминаемой в настоящем разделе, приведены в [добавлении A](#P6287) 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.

Сведения о точке плавления и вязкости веществ, у которых точка плавления 0 °C или выше или вязкость 50 мПа·с или более при 20 °C, берутся из судового документа.

Сведения о допустимых к перевозке веществах берутся из соответствующего свидетельства.

Руководство должно содержать:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Таблицу 1 | : | Исключается. |
| [Таблицу 2](#P6244) | : | Сведения о грузовых танках. |
| [Добавление A](#P6287) | : | Технологическая схема. |
| [Добавление B](#P6503) | : | Методы предварительной мойки. |
| [Добавление C](#P6518) | : | Методы вентиляции. |
| [Добавление D](#P6532) | : | Дополнительные сведения и эксплуатационные указания, если они требуются или допускаются Администрацией. |

Ниже показаны вышеупомянутые таблица и добавления.

Таблица 2

Сведения о грузовых танках

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Номер танка | Вместимость(м3) | Зачищаемое количество(литры) |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |

Добавление A

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ СХЕМА - ОЧИСТКА ГРУЗОВЫХ ТАНКОВ И УДАЛЕНИЕ

ИЗ НИХ ПРОМЫВОЧНОЙ ВОДЫ/БАЛЛАСТА, СОДЕРЖАЩИХ ОСТАТКИ

ВЕЩЕСТВ КАТЕГОРИЙ X, Y И Z

|  |  |
| --- | --- |
| Примечание 1. | На настоящей технологической схеме показаны основные требования, применимые ко всем возрастным группам судов, и она предназначена только для ориентировки. |
| Примечание 2. | Все сбросы в море регулируются [Приложением II](#P4822). |
| Примечание 3. | В районе Антарктики любой сброс в море вредных жидких веществ или смесей, содержащих такие вещества, запрещается. |

┌──────────────────────────────┐

│Произвести выгрузку из танка и│

│ трубопровода в максимально │

│ возможной степени │

└──────────┬───────────────────┘

 \/

 /\

 / \

 / \ ┌────────────────────────┐

 /Остаток является \─Да─>│Применить оч. и уд. 1 a)│

 \ веществом кат. X/ │ или 3 │

 \ / │ │

 \ /

 \/

 │

 Нет

 │

 \/

 /\ /\

 / \ / \

 / \ / \ │ Применить оч. и уд. │

 /Остаток является \─Да─> /Застывающее или\──Да──>│ 1 a) или 1b) │

 \ веществом кат. Y/ \ высоковязкое / └──────────────────────┘

 \ / \ вещество /

 \ / \ /

 \/ \/

 │ │ ┌──────────────────────┐

 Нет Нет │ Применить оч. и │

 │ └─────────────>│ уд. 2 a) или 3 │

 \/ └──────────────────────┘

 /\ /\

 / \ / \ ┌──────────────────────┐

 / \ /Киль судна\ │ Применить оч. и │

 /Остаток является \──Да──> /заложен после\──Да──>│ уд. 2 a) или 3 │

 \ веществом кат. Z/ \01/01/2007 г./ └──────────────────────┘

 \ / \ /

 \ / \ /

 \/ \/

 │ │ ┌──────────────────────┐

 Нет Нет │ Применить оч. и уд. │

 │ └─────────────>│ 2 a), 2 b) или 3 │

 \/ └──────────────────────┘

 /\

 / \ ┌──────────────────────┐

 / \ │ Требований к сбросу │

 /Остаток - ДВ\─────Да─────────────────────────>│ нет │

 \ / └──────────────────────┘

 \ /

 \ /

 \/

 │ ┌──────────────────────┐

 Нет │ Перевозка не │

 └──────────────────────────────────────>│ разрешается │

 └──────────────────────┘

|  |  |
| --- | --- |
| {Сведения о судне} | Требования к зачистке (в литрах) |
| Категория X | Категория Y | Категория Z |
| Новые суда: киль заложен после 01/01/2007 г. | 75 | 75 | 75 |
| Суда по МКХ - до 01/01/2007 г. | допуск100 + 50 | допуск100 + 50 | допуск 300 + 50 |
| Суда по КХ | допуск300 + 50 | допуск300 + 50 | допуск 900 + 50 |
| Другие суда: киль заложен до 01/01/2007 г. | Нет | Нет | Опорожнить в максимально возможной степени |

|  |
| --- |
| Очистка и удаление (оч. и уд.)(Начинать сверху колонки указанного номера оч. и уд. и завершать каждую операцию в помеченной последовательности) |
| N | Операция | Номер операции |
| 1a) | 1b) | 2a) | 2b) | 3 |
| 1 | Зачистка танка и трубопровода в максимальной степени - по меньшей мере в соответствии с методами, указанными в [разделе 3](#P6165) настоящего Руководства | X | X | X | X | X |
| 2 | Предварительная мойка в соответствии с [добавлением B](#P6501) к настоящему Руководству и сброс остатков в приемное сооружение | X | X |  |  |  |
| 3 | Последующая мойка в дополнение к предварительной мойке:в течение полного цикла моечных машинок {для судов, построенных до 1 июля 1994 года,}водой в объеме, не меньшем, чем рассчитано с коэффициентом "k" = 1,0 {для судов, построенных 1 июля 1994 года или после этой даты} |  | X |  |  |  |
| 4 | Методы вентиляции в соответствии с [добавлением C](#P6516) к настоящему Руководству |  |  |  |  | X |
| 5 | Балластировка или мойка танка в соответствии со стандартами перевозки | X |  | X | X | X |
| 6 | В танк принимается балласт |  | X |  |  |  |
| 7 | Условия сброса балласта/смесей воды с остатками, иных чем смывки, после предварительной мойки: |  |  |  |  |  |
|  | {.1 расстояние от берега > 12 морских миль} | X |  | X | X |  |
|  | {.2 скорость судна > 7 узлов} | X |  | X | X |  |
|  | {.3 глубина воды > 25 метров} | X |  | X | X |  |
|  | {.4 Сброс осуществляется ниже ватерлинии (не превышая допустимой интенсивности сброса)} | X |  | X |  |  |
| 8 | Условия сброса балласта: |  |  |  |  |  |
|  | {.1 расстояние от берега > 12 морских миль} |  | X |  |  |  |
|  | {.2 глубина воды > 25 метров} |  | X |  |  |  |
| 9 | Любая вода, принятая после этого в танк, может быть сброшена в море без ограничений | X | X | X | X | X |

Добавление B

МЕТОДЫ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ МОЙКИ

{Это добавление к Руководству содержит методы предварительной мойки, основанные на [дополнении 6](#P6600) к Приложению II. Эти методы содержат конкретные требования по применению устройств и оборудования для мойки танка, предусмотренных на данном судне, и включают следующее:

.1 расположение применяемых моечных машинок;

.2 порядок выкачки смывок;

.3 требования к мойке горячей водой;

.4 число циклов (или время) работы моечной машинки; и

.5 минимальное рабочее давление.}

Добавление C

МЕТОДЫ ВЕНТИЛЯЦИИ

{Это добавление к Руководству содержит методы вентиляции, основанные на [дополнении 7](#P6742) к Приложению II. Эти методы содержат конкретные требования к применению системы вентиляции грузовых танков или оборудования, установленных на данном судне, и включают следующее:

.1 расположение используемых для вентиляции горловин;

.2 минимальную подачу или частоту вращения вентиляторов;

.3 способы вентиляции грузовых трубопроводов, насосов, фильтров и т.п.; и

.4 методы, позволяющие убедиться, что после завершения вентиляции танки полностью осушены.}

Добавление D

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СВЕДЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ УКАЗАНИЯ,

ТРЕБУЕМЫЕ ИЛИ ДОПУСКАЕМЫЕ АДМИНИСТРАЦИЕЙ

Дополнение 5

ОПРЕДЕЛЕНИЕ КОЛИЧЕСТВА ОСТАТКОВ В ГРУЗОВЫХ ТАНКАХ,

НАСОСАХ И ПРИСОЕДИНЕННЫХ ТРУБОПРОВОДАХ

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1. Назначение

1.1.1 Назначением настоящего дополнения является предоставление метода проверки эффективности систем выкачки груза.

1.2. Обоснование

1.2.1 Способность системы выкачки танка удовлетворять требованиям [правил 12.1](#P5095), [12.2](#P5096) или [12.3](#P5097) определяется путем проведения испытаний в соответствии с методом, изложенным в [разделе 3](#P6560) настоящего дополнения. Измеренное количество называется "незачищаемый остаток". Незачищаемый остаток каждого танка записывается в судовом Руководстве.

1.2.2 Администрация может использовать результат, полученный при определении незачищаемого остатка 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 выполнялось требуемое максимальное количество остатков в танке и присоединенном трубопроводе, как установлено [правилом 12](#P5090) Приложения II, и удовлетворять требованиям Администрации.

2.2 Согласно [правилу 12.5](#P5099) испытания систем выкачки груза для проверки ее работы проводятся на воде. Такие испытания на воде должны показать путем замеров, что система удовлетворяет требованиям [правила 12](#P5090). В отношении [правил 12.1](#P5095) и [12.2](#P5096) приемлема точность 50 литров на один танк.

3. РАБОЧИЕ ИСПЫТАНИЯ 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 зарегистрированы. Они должны быть минимальными благоприятными креном и дифферентом, использованными во время испытаний на воде.

3.1.3 Во время испытаний на воде должны быть предусмотрены меры для поддержания противодавления в отливном патрубке грузового танка не менее 100 кПа (см. [рис. 5-1](#P6584) и [5-2](#P6590)).

3.1.4 Должно быть зарегистрировано для каждого танка время, потребовавшееся для испытаний на воде, признавая, что может возникнуть необходимость в его изменении в результате последующих испытаний.

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 сброс и зачистку от воды грузового танка и присоединенных к нему трубопроводов в соответствии с предложенной методикой.

3.2.4 Собрать всю воду, оставшуюся в грузовом танке и присоединенных к нему трубопроводах, в калиброванную емкость для измерения. Остатки воды собираются, среди прочего, 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 одобренную Инструкцию судна по зачистке грузовых танков включено следующее эксплуатационное ограничение: "При последовательной разгрузке танков этой группы насос и трубопроводы не промываются, пока не будут разгружены все танки группы".

Рис. 5-1

Рис. 5-2

Вышеприведенные рисунки иллюстрируют устройства, которые, при проведении испытаний, обеспечивают противодавление в отливном патрубке грузового танка не менее 100 кПа.

Дополнение 6

МЕТОДЫ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ МОЙКИ

A. ДЛЯ СУДОВ, ПОСТРОЕННЫХ ДО 1 ИЮЛЯ 1994 ГОДА

Проведение предварительной мойки требуется с целью удовлетворения определенным требованиям [Приложения II](#P4822). В настоящем дополнении разъясняется, как проводить эту предварительную мойку.

Предварительная мойка для незастывающих веществ

1 Танки промываются с помощью вращающейся водяной струи, создаваемой достаточно высоким давлением воды. В случае веществ категории X моечные машинки должны располагаться в таких местах, чтобы были промыты все поверхности танка. В случае веществ категории Y 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 (с помощью крена и дифферента). Если это условие не может быть выполнено, мойка производится три раза, причем между мойками производится тщательная зачистка.

3 Танки, содержащие вещества, имеющие вязкость 50 мПа·с и более при температуре 20 °C, промываются горячей водой (с температурой по меньшей мере 60 °C), если свойства таких веществ не снижают эффективности мойки.

4 Число циклов работы моечных машинок должно быть не меньше, чем указано в [таблице 6-1](#P6626). Цикл моечной машинки определяется как период между двумя последовательными идентичными положениями ствола моечной машинки (при повороте на 360°).

5 После окончания мойки моечные машинки должны продолжать работать достаточно долго, чтобы промыть трубопровод, насос и фильтр, а сброс в береговые приемные сооружения должен продолжаться до тех пор, пока танк не будет опорожнен.

Предварительная мойка для застывающих веществ

1 Танки промываются как можно скорее после выгрузки. Если возможно, перед мойкой они прогреваются.

2 Перед предварительной мойкой желательно удалить остатки из люков и горловин.

3 Танки промываются с помощью вращающейся водяной струи, создаваемой достаточно высоким давлением воды, причем расположение машинок должно обеспечивать промывку всех поверхностей танка.

4 Во время мойки количество воды в танке сводится к минимуму путем непрерывной откачки промывочной воды и создания постоянного подтекания к месту всасывания (с помощью крена и дифферента). Если это условие не может быть выполнено, мойка производится три раза, причем между мойками производится тщательная зачистка.

5 Танки промываются горячей водой (с температурой по меньшей мере 60 °C), если свойства таких веществ не снижают эффективности мойки.

6 Число циклов работы моечных машинок должно быть не меньше, чем указано в [таблице 6-1](#P6626). Цикл моечной машинки определяется как период между двумя последовательными идентичными положениями ствола моечной машинки (при повороте на 360°).

7 После окончания мойки моечные машинки должны продолжать работать достаточно долго, чтобы промыть трубопроводы, насос и фильтр, а сброс в береговые приемные сооружения должен продолжаться до тех пор, пока танк не будет опорожнен.

Таблица 6-1

Число циклов работы моечных машинок в каждом положении

|  |  |
| --- | --- |
| Категория вещества | Число циклов работы моечных машинок |
| Незастывающие вещества | Застывающие вещества |
| Категория X | 1 | 2 |
| Категория Y | 1/2 | 1 |

B. ДЛЯ СУДОВ, ПОСТРОЕННЫХ 1 ИЮЛЯ 1994 ГОДА ИЛИ ПОСЛЕ ЭТОЙ

ДАТЫ, И РЕКОМЕНДУЕТСЯ ДЛЯ СУДОВ, ПОСТРОЕННЫХ

ДО 1 ИЮЛЯ 1994 ГОДА

В целях удовлетворения некоторых требований [Приложения II](#P4822) требуется метод предварительной мойки. В настоящем дополнении дается пояснение, каким образом следует выполнять эти методы предварительной мойки и определять 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.

Если для предварительной мойки используется средство, иное чем вода, применяются положения [правила 13.5.1](#P5143).

Предварительная мойка для незастывающих веществ

без рециркуляции

1 Танки промываются с помощью вращающейся струи (вращающихся струй), создаваемой(ых) достаточно высоким давлением воды. В случае веществ категории X моечные машинки должны располагаться в таких местах, чтобы были промыты все поверхности танка. В случае веществ категории Y необходимо только одно месторасположение.

2 Во время мойки количество жидкости в танке должно сводиться к минимуму путем непрерывной откачки 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 50 мПа·с и более при температуре 20 °C, промываются горячей водой (с температурой по меньшей мере 60 °C), если свойства таких веществ не снижают эффективности мойки.

4 Количество используемой промывочной воды должно быть не меньше количества, установленного в [пункте 20](#P6679) или определенного в соответствии с [пунктом 21](#P6734).

5 После предварительной мойки танки и трубопроводы должны быть тщательно зачищены.

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 струи (вращающихся струй), создаваемой(ых) достаточно высоким давлением воды, причем расположение машинок должно обеспечивать промывку всех поверхностей танка.

9 Во время мойки количество жидкости в танке сводится к минимуму путем непрерывной откачки отстоя 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 не снижают эффективности мойки.

11 Количество используемой промывочной воды должно быть не меньше количества, установленного в [пункте 20](#P6679) или определенного в соответствии с [пунктом 21](#P6734).

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 учитывать, 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, достаточное для обеспечения непрерывной мойки.

16 Все поверхности танков промываются с помощью вращающейся струи (вращающихся струй), создаваемой(ых) 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](#P6679) или определенным в соответствии с [пунктом 21](#P6734).

18 Застывающие вещества и вещества, имеющие вязкость 50 мПа·с или более при температуре 20 °C, промываются 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](#P6672) 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 в приемное сооружение. 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. Минимальное количество получают по следующей формуле:

где

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Q | - | требуемое минимальное количество, в м3; |
| r | - | остаточное количество в танке, в 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 X величину r следует либо определять на основании испытаний на зачистку в соответствии с Руководством при соблюдении приведенных выше нижних пределов, либо принимать равной 0,9 м3.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| V | - | объем танка, м3 |
| k | - | коэффициент, имеющий следующие величины: |
| незастывающее маловязкое вещество категории X | k = 1,2 |
| застывающее или высоковязкое вещество категории X | k = 2,4 |
| незастывающее маловязкое вещество категории Y | k = 0,5 |
| застывающее или высоковязкое вещество категории Y | k = 1,0 |

Приведенная ниже таблица рассчитана по формуле с коэффициентом k = 1 и может использоваться для справок.

|  |  |
| --- | --- |
| Количество зачищаемого вещества(м3) | Объем танка (м3) |
| 100 | 500 | 3000 |
| <= 0,04 | 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, меньших, чем указано в [пункте 20](#P6679), может быть проведено в соответствии с требованиями Администрации, с тем чтобы доказать, что требования [правила 13](#P5119) соблюдаются, принимая во внимание вещества, для перевозки которых танкер освидетельствован. Проверенный таким образом объем предварительной мойки должен быть откорректирован с учетом других условий предварительной мойки путем применения коэффициента k, как определено в [пункте 20](#P6679).

Дополнение 7

МЕТОДЫ ВЕНТИЛЯЦИИ

1 Остатки груза веществ, упругость паров которых при температуре 20 °C превышает 5 кПа, 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 Конвенции СОЛАС 1974 года с поправками, Международном кодексе по химовозам и Кодексе по химовозам, и методу вентиляции, изложенные в Руководстве по безопасности танкеров (химовозов) Международной палаты судоходства (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 устанавливаются на минимально возможную величину, 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. 7-1](#P6757);

.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. 7-1. Зависимость минимальной подачи

от высоты танка и диаметра впускного отверстия

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  | Приложение III вступило в силу для России 1 июля 1992 года (Официальный интернет-портал правовой информации http://www.pravo.gov.ru, 28.11.2017). |  |

Приложение III

ПРАВИЛА

ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВРЕДНЫМИ ВЕЩЕСТВАМИ,

ПЕРЕВОЗИМЫМИ МОРЕМ В УПАКОВКЕ

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  | Список изменяющих документов(в ред. Резолюций Международной морской организацииот 01.10.2010 N MEPC.193(61), от 04.04.2014 N MEPC.246(66),от 17.10.2014 N MEPC.257(67)) |  |

Глава 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

(введена Резолюцией Международной морской организации

от 04.04.2014 N MEPC.246(66))

Правило 1

Определения

(введено Резолюцией Международной морской организации

от 04.04.2014 N MEPC.246(66))

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 A.1070(28).

6 Стандарт проверки означает Кодекс по осуществлению.

Правило 2

Применение

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

.1 Удален. - Резолюция Международной морской организации от 04.04.2014 N MEPC.246(66).

.2 Удален. - Резолюция Международной морской организации от 04.04.2014 N MEPC.246(66).

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 3

Упаковка

Упаковки должны отвечать требованиям сведения к минимуму опасностей для морской среды с учетом их специфического содержимого.

Правило 4

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 5

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 6

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 7

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 8

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 9

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](#P100) 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.

Глава 2. ПРОВЕРКА СОБЛЮДЕНИЯ ПОЛОЖЕНИЙ НАСТОЯЩЕЙ КОНВЕНЦИИ

(введена Резолюцией Международной морской организации

от 04.04.2014 N MEPC.246(66))

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.

Дополнение

к Приложению III

КРИТЕРИИ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ВРЕДНЫХ ВЕЩЕСТВ В УПАКОВКЕ

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  | Список изменяющих документов(в ред. Резолюции Международной морской организацииот 17.10.2014 N MEPC.257(67)) |  |

Для целей настоящего Приложения вредными веществами, отличными от радиоактивных материалов [<\*>](#P6890), являются вещества, определенные по любому из следующих критериев [<\*\*>](#P6892).

(в ред. Резолюции Международной морской организации от 17.10.2014 N MEPC.257(67))

--------------------------------

<\*> См. класс 7, как он определен в главе 2.7 МКМПОГ.

(сноска введена Резолюцией Международной морской организации от 17.10.2014 N MEPC.257(67))

<\*\*> 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.

(сноска введена Резолюцией Международной морской организации от 17.10.2014 N MEPC.257(67))

a) Большая (кратковременная) опасность для водной среды

|  |  |
| --- | --- |
| Категория: большая опасность 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 |

b) Долговременная опасность для водной среды

i) Не быстро разлагающиеся вещества, по которым имеются достаточные данные о хронической токсичности

|  |  |
| --- | --- |
| Категория - хроническая токсичность 1: |  |
| Хроническая токсичность NOEC или ЭКх (для рыб) | <= 0,1 мг/л и/или |
| Хроническая токсичность NOEC или ЭКх (для ракообразных) | <= 0,1 мг/л и/или |
| Хроническая токсичность NOEC или ЭКх (для водорослей или других водных растений) | <= 0,1 мг/л |
| Категория - хроническая токсичность 2: |  |
| Хроническая токсичность NOEC или ЭКх (для рыб) | <= 1 мг/л и/или |
| Хроническая токсичность NOEC или ЭКх (для ракообразных) | <= 1 мг/л и/или |
| Хроническая токсичность NOEC или ЭКх (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 ЭКх (для рыб) | <= 0,01 мг/л и/или |
| Хроническая токсичность NOEC или ЭКх (для ракообразных) | <= 0,01 мг/л и/или |
| Хроническая токсичность NOEC или ЭКх (для водорослей или других водных растений) | <= 0,01 мг/л |
| Категория - хроническая токсичность 2: |  |
| Хроническая токсичность NOEC или ЭКх (для рыб) | <= 0,1 мг/л и/или |
| Хроническая токсичность NOEC или ЭКх (для ракообразных) | <= 0,1 мг/л и/или |
| Хроническая токсичность NOEC или ЭКх (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 Kow >= 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 Kow >= 4). |

Дополнительное руководство по процессу классификации веществ и смесей включено в МКМПОГ.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  | Приложение IV вступило в силу для России 27 сентября 2003 года (Официальный интернет-портал правовой информации http://www.pravo.gov.ru, 28.11.2017). |  |

Приложение IV

ПРАВИЛА

ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ СТОЧНЫМИ ВОДАМИ С СУДОВ

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  | Список изменяющих документов(в ред. Резолюций Международной морской организацииот 01.04.2004 N MEPC.115(51), от 24.03.2006 N MEPC.143(54),от 13.07.2007 N MEPC.164(56), от 15.07.2011 N MEPC.200(62),от 02.03.2012 N MEPC.216(63), от 04.04.2014 N MEPC.246(66),от 15.05.2015 N MEPC.265(68), от 22.04.2016 N MEPC.274(69)) |  |

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 дату вступления в силу настоящего Приложения или позднее; или

.2 поставка которого осуществляется через три года или более после даты 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 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](#P467) 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.

(п. 6 введен Резолюцией Международной морской организации от 15.07.2011 N MEPC.200(62))

7 "Международный рейс" означает рейс, выполняемый из страны, к которой применяется настоящая Конвенция, в порт, находящийся за пределами такой страны, или наоборот.

8 "Лицо" означает члена экипажа и пассажира.

9 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.

(п. 9 введен Резолюцией Международной морской организации от 15.07.2011 N MEPC.200(62))

10 Пассажирское судно - судно, перевозящее более двенадцати пассажиров.

Для целей применения [правила 11.3](#P7187) новое пассажирское судно означает пассажирское судно:

.1 контракт на постройку которого заключен, или, при отсутствии контракта на его постройку, киль которого заложен, или которое находится в подобной стадии постройки 1 июня 2019 года или после этой даты; или

.2 поставка которого осуществляется 1 июня 2021 года или после этой даты.

Существующее пассажирское судно означает судно, не являющееся новым пассажирским судном.

(п. 10 введен Резолюцией Международной морской организации от 15.07.2011 N MEPC.200(62); п. 10 в ред. Резолюции Международной морской организации от 22.04.2016 N MEPC.274(69))

11 "Ежегодная дата" означает день и месяц каждого года, которые будут соответствовать дате истечения срока действия Международного свидетельства о предотвращении загрязнения сточными водами.

12 [Проверка](#P7187) означает систематический, независимый и документально оформленный процесс получения подтверждающих данных и их объективной оценки с целью определения того, в какой степени выполнены критерии проверки.

(п. 12 введен Резолюцией Международной морской организации от 04.04.2014 N MEPC.246(66))

13 Система проверки означает Систему проверки государств-членов ИМО, установленную Организацией с учетом руководства, разработанного Организацией.

(п. 13 введен Резолюцией Международной морской организации от 04.04.2014 N MEPC.246(66))

14 Кодекс по осуществлению означает Кодекс по осуществлению документов ИМО (Кодекс ОДИ), принятый Организацией резолюцией A.1070(28).

(п. 14 введен Резолюцией Международной морской организации от 04.04.2014 N MEPC.246(66))

15 Стандарт проверки означает Кодекс по осуществлению.

(п. 15 введен Резолюцией Международной морской организации от 04.04.2014 N MEPC.246(66))

Правило 2

Применение

1 Положения настоящего Приложения применяются к следующим судам, выполняющим международные рейсы:

.1 к новым судам валовой вместимостью 400 и более; и

.2 к новым судам валовой вместимостью менее 400, на которых разрешается перевозка более 15 человек; и

.3 к существующим судам валовой вместимостью 400 и более через пять лет после даты вступления в силу настоящего Приложения; и

.4 к существующим судам валовой вместимостью менее 400, на которых разрешается перевозка более 15 человек, через пять лет после даты вступления в силу настоящего Приложения.

2 Администрация обеспечивает, чтобы существующие суда в соответствии с [подпунктами 1.3](#P7049) и [1.4](#P7050) 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](#P7171) Приложения.

Правило 3

Исключения

1 [Правило 11](#P7171) настоящего Приложения и раздел 4.2 главы 4 части II-A Полярного кодекса не применяются:

(в ред. Резолюции Международной морской организации от 15.05.2015 N MEPC.265(68))

.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](#P7042) 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](#P7084) 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;

.2 освидетельствованию для возобновления свидетельства через промежутки времени, установленные Администрацией, но не превышающие пяти лет, за исключением тех случаев, когда применимо [правило 8.2](#P7113), [8.5](#P7118), [8.6](#P7119) или [8.7](#P7120) настоящего Приложения. Освидетельствование для возобновления свидетельства проводится, чтобы удостовериться, что конструкция, оборудование, системы, устройства, приспособления и материалы полностью удовлетворяют применимым к ним требованиям настоящего Приложения;

.3 дополнительному общему или частичному освидетельствованию, в зависимости от обстоятельств, которое должно производиться после ремонта в результате обследований, предписанных в [пункте 4](#P7074) настоящего правила, или каждый раз, когда производится какой-либо серьезный ремонт или замена. Освидетельствование проводится, чтобы удостовериться, что необходимый ремонт или замена были проведены качественно, что материал и выполнение такого ремонта или замены во всех отношениях удовлетворительны и что судно во всех отношениях отвечает требованиям настоящего Приложения.

2 Администрация принимает надлежащие меры для обеспечения выполнения на судах, к которым не применяются положения [пункта 1](#P7068) настоящего правила, тех положений настоящего Приложения, которые к ним применимы.

3 Освидетельствования судов с целью обеспечения выполнения положений настоящего Приложения осуществляются должностными лицами Администрации. Однако Администрация может поручить проведение освидетельствований назначенным для этой цели инспекторам или признанным ею организациям.

4 Администрация, назначающая инспекторов или признающая организации для проведения освидетельствований, указанных в [пункте 3](#P7073) настоящего правила, уполномочивает назначенного инспектора или признанную организацию, как минимум:

.1 требовать ремонта судна; и

.2 выполнять освидетельствования по просьбе соответствующих 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 таково, что судно не пригодно для выхода в море, не представляя чрезмерной угрозы морской среде, то такие инспектор или организация немедленно обеспечивают принятие мер по устранению недостатков и должным образом уведомляют 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 надлежащие власти государства порта, то правительство соответствующего государства порта оказывает такому должностному лицу, инспектору или организации любую необходимую помощь в выполнении их обязанностей согласно настоящему правилу. Когда это применимо, правительство соответствующего 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.

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 с целью обеспечить, чтобы судно оставалось во всех отношениях подготовленным к выходу в море, не представляя чрезмерной угрозы морской среде.

8 После завершения любого освидетельствования судна согласно [пункту 1](#P7068) настоящего правила без разрешения Администрации не допускается производить никаких изменений в конструкции, оборудовании, системах, устройствах, приспособлениях или материалах, подвергшихся освидетельствованию, за исключением прямой их замены.

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, на которое распространяется настоящее Приложение, капитан или собственник судна при первой же возможности сообщает об этом ответственным за выдачу соответствующего Свидетельства Администрации, признанной организации или назначенному инспектору, которые поручают провести обследование, чтобы определить, является ли необходимым освидетельствование, требуемое [пунктом 1](#P7068) настоящего правила. Если судно находится в порту другой Стороны, то капитан или собственник судна также немедленно сообщает об этом надлежащим властям государства порта, а назначенный инспектор или признанная организация должны убедиться, что такое сообщение сделано.

Правило 5

Выдача и 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](#P7064) настоящего Приложения. В отношении существующих судов это требование применяется через пять лет после даты вступления в силу настоящего Приложения.

2 Такое Свидетельство выдается или подтверждается Администрацией либо лицом или организацией [<\*>](#P7091), должным образом ею уполномоченными. В каждом случае Администрация принимает на себя полную ответственность за Свидетельство.

--------------------------------

<\*> См. Руководство по предоставлению полномочий организациям, действующим от имени Администрации, принятое Организацией резолюцией A.739(18), и Спецификации функций признанных организаций, действующих от имени Администрации, по освидетельствованию и выдаче свидетельств, принятые Организацией резолюцией A.789(19).

Правило 6

Выдача и подтверждение Свидетельства другим правительством

1 По просьбе Администрации правительство Стороны Конвенции может принять к освидетельствованию судно и, удостоверившись, что на судне выполняются положения настоящего Приложения, выдает или поручает выдать судну Международное свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами, а также, если это необходимо, подтверждает или поручает подтвердить имеющееся на судне Свидетельство 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, которое имеет право плавать 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](#P7300) к настоящему Приложению, по меньшей мере на английском, испанском или французском языке. Если используется также официальный язык выдающей страны, то в случае спора или разночтения предпочтение отдается этому языку.

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 Несмотря на требования [пункта 1](#P7112) 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 возобновления свидетельства до даты, не превышающей пяти лет с даты истечения срока действия существующего Свидетельства.

.2 Когда 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 Когда 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 действия до максимального срока, установленного в [пункте 1](#P7112) 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, то 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, Администрация может продлить срок действия Свидетельства, но такое продление предоставляется только для того, чтобы дать возможность судну закончить свой рейс в порту, 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, по прибытии в порт, в котором оно должно быть освидетельствовано, не имеет права покинуть этот порт в силу такого 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](#P7114), [5](#P7118) или [6](#P7119) 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](#P7118) или [6](#P7119) настоящего Приложения, теряет силу в любом из следующих случаев:

.1 если соответствующие освидетельствования не закончены в сроки, указанные в [пункте 1 правила 4](#P7068) настоящего Приложения; или

.2 при передаче судна под флаг другого государства. Новое Свидетельство выдается только тогда, когда правительство, выдающее новое Свидетельство, полностью убеждено тем, что судно отвечает требованиям [пунктов 7](#P7080) и [8 правила 4](#P7081) настоящего Приложения. В случае передачи судна между Сторонами, если в течение трех месяцев после передачи будет сделан запрос, правительство государства, под флагом которого это судно ранее имело право плавать, в возможно короткий 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 сточных вод

1 Каждое судно, которое в соответствии с [правилом 2](#P7042) должно отвечать положениям настоящего Приложения, оборудуется одной из следующих систем сточных вод:

.1 установкой для обработки сточных вод типа, одобренного Администрацией, принимая во внимание стандарты и методы испытаний, разработанные Организацией [<\*>](#P7134), или

--------------------------------

<\*> См. Рекомендацию о международных требованиях к сточным водам и руководство по проверкам работы установок для обработки сточных вод, принятые Организацией резолюцией MEPC.2(VI). В отношении существующих судов допускаются национальные требования.

.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 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.

2 В порядке отступления от [пункта 1](#P7131) каждое пассажирские судно, которое в соответствии с [правилом 2](#P7042) должно отвечать положениям настоящего Приложения и к которому применяется [правило 11.3](#P7187), 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.

(п. 2 введен Резолюцией Международной морской организации от 15.07.2011 N MEPC.200(62))

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 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 быстросоединяемое соединение.

Правило 11

Сброс сточных вод

(в ред. Резолюции Международной морской организации

от 15.07.2011 N MEPC.200(62))

A 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](#P7053) 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](#P7136) 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](#P7132) настоящего Приложения, и сток не дает видимых плавающих твердых частиц и не вызывает изменения цвета окружающей воды.

2 Положения [пункта 1](#P7180) 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 положений [правила 3](#P7053) настоящего Приложения, сброс сточных вод с пассажирских судов в пределах особого района [<\*>](#P7189) запрещается:

--------------------------------

<\*> См. документ Установление даты вступления в силу [правила 11.3](#P7187) Приложения IV к Конвенции МАРПОЛ в отношении особого района Балтийского моря, принятый резолюцией MEPC.275(69).

(сноска введена Резолюцией Международной морской организации от 22.04.2016 N MEPC.274(69))

.1 для новых пассажирских судов начиная с даты, определенной Организацией в соответствии с [правилом 13.2](#P7225) настоящего Приложения, но в любом случае не ранее 1 июня 2019 года; и

.2 для существующих пассажирских судов начиная с даты, определенной Организацией в соответствии с [правилом 13.2](#P7225) настоящего Приложения, но в любом случае не ранее 1 июня 2021 года,

за исключением случаев, когда удовлетворены следующие условия:

на судне действует одобренная установка для обработки сточных вод, на которую имеется свидетельство Администрации, удостоверяющее, что она отвечает эксплуатационным требованиям, предусмотренным [правилом 9.2](#P7138) настоящего Приложения, и сброс не приводит к появлению видимых плавающих твердых частиц и не вызывает изменения цвета окружающей воды.

(п. в ред. Резолюции Международной морской организации от 22.04.2016 N MEPC.274(69))

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.

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](#P7180), обязуется предусмотреть в портах и на терминалах сооружения для приема сточных вод, достаточные для удовлетворения потребностей пользующихся ими судов, не приводя к простою этих судов.

1bis Малые островные развивающиеся государства могут удовлетворять требования [пункта 1](#P7207) 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.

(п. 1bis введен Резолюцией Международной морской организации от 02.03.2012 N MEPC.216(63))

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.

Правило 13

Приемные сооружения для пассажирских судов в особых районах

(введено Резолюцией Международной морской организации

от 15.07.2011 N MEPC.200(62))

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 простою этих пассажирских судов.

2 Правительство каждой имеющей отношение к этому Стороны уведомляет Организацию о мерах, принятых во исполнение [пункта 1](#P7221) настоящего правила. После получения достаточного числа уведомлений в соответствии с [пунктом 1](#P7221) настоящего правила Организация устанавливает дату, начиная с которой для рассматриваемого района вступают в действие требования [правила 11.3](#P7187). 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](#P7180) настоящего Приложения.

Глава 5. КОНТРОЛЬ ГОСУДАРСТВА ПОРТА

(введена Резолюцией Международной морской организации

от 24.03.2006 N MEPC.143(54))

Правило 14

Контроль государства порта за выполнением

эксплуатационных требований

(введено Резолюцией Международной морской организации

от 24.03.2006 N MEPC.143(54))

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](#P7238) 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](#P100) 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.

Глава 6. ПРОВЕРКА СОБЛЮДЕНИЯ ПОЛОЖЕНИЙ НАСТОЯЩЕГО ПРИЛОЖЕНИЯ

(введена Резолюцией Международной морской организации

от 04.04.2014 N MEPC.246(66))

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.

Глава 7. МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОДЕКС ДЛЯ СУДОВ, ЭКСПЛУАТИРУЮЩИХСЯ

В ПОЛЯРНЫХ ВОДАХ

(введена Резолюцией Международной морской организации

от 15.05.2015 N MEPC.265(68))

Правило 17

Определения

Для целей настоящего Приложения:

1 Полярный кодекс означает Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах, который состоит из введения, частей I-A, II-A и частей I-B и II-B, одобренных резолюциями MSC.385(94) и MEPC.264(68), с поправками, которые могут быть внесены, при условии что:

.1 поправки к относящимся к окружающей среде положениям введения и главы 4 части II-A Полярного кодекса принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями [статьи 16](#P206) настоящей Конвенции, которые касаются процедур внесения поправок, применимых к дополнению к приложению; и

.2 поправки к части II-B Полярного кодекса одобряются Комитетом по защите морской среды в соответствии с его Правилами процедуры.

2 Район Антарктики означает морской район, расположенный к югу от 60° южной широты.

3 Арктические воды означают воды, расположенные к северу от линии, образованной следующими точками: 58°00,0' северной широты и 042°00,0' западной долготы, 64°37,0' северной широты и 035°27,0' западной долготы, далее по прямой линии до точки 67°03,9' северной широты, 026°33,4' западной долготы, далее по прямой линии до 70°49,56' северной широты и 008°59,61' западной долготы (мыс Серкапп, остров Ян-Майен) и по южному побережью Ян-Майена до точки 73°31,6' северной широты и 019°01,0' восточной долготы у острова Медвежий, далее по линии ортодромии до точки 68°38,29' северной широты и 043°23,08' восточной долготы (мыс Канин Нос) и далее по северному побережью Евразии на восток до Берингова пролива, далее от Берингова пролива на запад до 60° северной широты до Ильпырского, далее по 60 параллели северной широты на восток до пролива Этолина включительно, далее по северному побережью Северо-Американского континента на юг до 60° северной широты, далее на восток вдоль параллели 60° северной широты до 056°37,1' западной долготы и далее до точки 58°00,0' северной широты, 042°00,0' западной долготы.

4 Полярные воды означают арктические воды и/или район Антарктики.

Правило 18

Применение и требования

1 Настоящая глава применяется ко всем эксплуатирующимся в полярных водах судам, имеющим свидетельства в соответствии с настоящим Приложением.

2 Если специально не предусмотрено иное, любое судно, подпадающее под действие [пункта 1](#P7285) настоящего правила, должно соблюдать относящиеся к окружающей среде положения введения и положения главы 4 части II-A Полярного кодекса в дополнение к любым другим применимым требованиям настоящего Приложения.

Дополнение

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  | Список изменяющих документов(в ред. Резолюций Международной морской организацииот 01.04.2004 N MEPC.115(51), от 15.07.2011 N MEPC.200(62),от 22.04.2016 N MEPC.274(69)) |  |

ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА

 Международное свидетельство

 о предотвращении загрязнения сточными водами

Выдано в соответствии с положениями Международной конвенции по

предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1973

года к ней с поправками, внесенными резолюцией MEPC.115(51) (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 судне [<1>](#P7379) ......................................................

Тип судна для применения [правила 11.3](#P7187) [<\*>](#P7382):

Новое/существующее пассажирское судно

Судно, не являющееся пассажирским судном

Название судна ............................................................

Отличительный номер или позывной сигнал ...................................

Порт регистрации ..........................................................

Валовая вместимость .......................................................

Число людей, которое разрешено перевозить судну ...........................

Номер ИМО [<2>](#P7380) .............................................................

Новое/существующее судно [<\*>](#P7382) ..............................................

Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в аналогичной

стадии постройки, или, если это применимо, дата, в которую началась работа

по переоборудованию или изменению, или модификации существенного характера

...........................................................................

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, ЧТО:

1 Судно оборудовано установкой для обработки сточных вод/измельчителем/

 сборным танком [<\*>](#P7382) и сливным трубопроводом согласно [правилам 9](#P7127) и [10](#P7143)

 Приложения IV к Конвенции:

 [<\*>](#P7382) 1.1 Описание установки для обработки сточных вод:

 Тип установки для обработки сточных вод .......................

 Наименование ..................................................

 Администрация удостоверяет, что установка для обработки

 сточных вод обеспечивает сток, отвечающий нормам,

 предусмотренным резолюцией MEPC.2(VI)

 Администрация удостоверяет, что установка для обработки

 сточных вод обеспечивает сток, отвечающий нормам,

 предусмотренным резолюцией MEPC.159(55)

 Установка для обработки сточных вод, согласно выданному

 Администрацией свидетельству, обеспечивает сток, отвечающий

 нормам, которые предусмотрены Руководством 2012 года по

 выполнению требований к стокам и рабочим испытаниям установок

 для обработки сточных вод, принятым резолюцией MEPC.227(64),

 с поправками, включая/исключая <\*> стандарты, приведенные в

 разделе 4.2 данного руководства

 [<\*>](#P7382) 1.2 Описание измельчителя:

 Тип измельчителя ..............................................

 Изготовитель ..................................................

 Качество сточных вод после обеззараживания ....................

 [<\*>](#P7382) 1.3 Описание сборных танков:

 3

 Общая вместимость сборных танков ........................... м

 Место размещения ..............................................

 1.4 Трубопровод для сброса сточных вод в приемное сооружение

 снабжен стандартным береговым соединением.

2 Судно освидетельствовано в соответствии с [правилом 4](#P7064) Приложения IV

 к Конвенции.

3 Освидетельствованием установлено, что состояние конструкции,

 оборудования, систем, устройств, приспособлений и материалов судна во

 всех отношениях удовлетворительно и что судно отвечает применимым

 требованиям Приложения IV к Конвенции.

Настоящее свидетельство действительно до .............................. [<3>](#P7381)

при условии проведения освидетельствований в соответствии с [правилом 4](#P7064)

Приложения IV к Конвенции.

Дата завершения освидетельствования, на котором основано настоящее

Свидетельство .................................... день/месяц/год.

Выдано в ..................................................................

 (Место выдачи Свидетельства)

.................... ................................

 (Дата выдачи) (Подпись должностного лица,

 выдавшего Свидетельство)

 (Печать или штамп организации)

--------------------------------

<1> По выбору, сведения о судне могут быть помещены в таблицу.

<2> См. Систему опознавательных номеров судов ИМО, принятую Организацией резолюцией A.600(15).

<3> Указать дату истечения срока действия, установленную Администрацией в соответствии с [правилом 8.1](#P7112) Приложения IV к Конвенции. День и месяц этой даты соответствуют ежегодной дате, как она определена в [правиле 1.8](#P7032) Приложения IV к Конвенции.

<\*> Ненужное зачеркнуть.

Подтверждение продления Свидетельства, если оно действительно в течение

менее 5 лет, в случае применения [правила 8.3](#P7116)

Судно отвечает соответствующим положениям Конвенции, и настоящее

Свидетельство в соответствии с [правилом 8.3](#P7116) 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](#P7117)

Судно отвечает соответствующим положениям Конвенции, и настоящее

Свидетельство в соответствии с [правилом 8.4](#P7117) 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](#P7118)

или [8.6](#P7119)

Настоящее Свидетельство в соответствии с [правилом 8.5](#P7118) или [8.6](#P7119) [<\*>](#P7428)

Приложения IV к Конвенции считается действительным до .....................

 Подписано: .............................

 (подпись уполномоченного

 должностного лица)

 Место: .................................

 Дата: ..................................

 (Печать или штамп организации)

--------------------------------

<\*> Ненужное зачеркнуть.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  | Приложение V вступило в силу для СССР 31 декабря 1988 года (Официальный интернет-портал правовой информации http://www.pravo.gov.ru, 28.11.2017). |  |

Приложение V

ПРАВИЛА

ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ МУСОРОМ С СУДОВ

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  | Список изменяющих документов(в ред. Резолюций Международной морской организацииот 15.07.2011 N MEPC.201(62), от 02.03.2012 N MEPC.216(63),от 04.04.2014 N MEPC.246(66), от 15.05.2015 N MEPC.265(68),от 28.10.2016 N MEPC.277(70)) |  |

Глава 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

(введена Резолюцией Международной морской организации

от 04.04.2014 N MEPC.246(66))

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°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°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°28,5' северной широты, 43°19,6' восточной долготы) и Хусн-Мурад (12°40,4' северной широты, 43°30,2' восточной долготы);

.5 район Заливов означает морской район, расположенный к северо-западу от прямой линии, проходящей между Рас-эль-Хадд (22°30' северной широты, 59°48' восточной долготы) и Рас-эль-Фасте (25°04' северной широты, 61°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°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°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°30' западной долготы, оттуда 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.

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.

(п. 15 введен Резолюцией Международной морской организации от 04.04.2014 N MEPC.246(66))

16 Система проверки означает Систему проверки государств-членов ИМО, установленную Организацией с учетом руководства, разработанного Организацией.

(п. 16 введен Резолюцией Международной морской организации от 04.04.2014 N MEPC.246(66))

17 Кодекс по осуществлению означает Кодекс по осуществлению документов ИМО (Кодекс ОДИ), принятый Организацией резолюцией A.1070(28).

(п. 17 введен Резолюцией Международной морской организации от 04.04.2014 N MEPC.246(66))

18 Стандарт проверки означает Кодекс по осуществлению.

(п. 18 введен Резолюцией Международной морской организации от 04.04.2014 N MEPC.246(66))

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](#P7517), [5](#P7532), [6](#P7540) и [7](#P7563) настоящего Приложения и разделе 5.2 части II-A Полярного кодекса, как определено в [правиле 13.1](#P7663) настоящего Приложения, сброс в море любого мусора запрещается.

(в ред. Резолюции Международной морской организации от 15.05.2015 N MEPC.265(68))

2 За исключением предусмотренного в [правиле 7](#P7563) 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](#P7563) 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, в соответствии с критериями, приведенными в [дополнении I](#P7683) к настоящему Приложению;

(в ред. Резолюции Международной морской организации от 28.10.2016 N MEPC.277(70))

.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 Иные чем зерно навалочные грузы, как они определены в правиле VI/1-1.2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (Конвенция СОЛАС) 1974 года с поправками, должны классифицироваться как являющиеся или не являющиеся вредными для морской среды согласно [дополнению I](#P7683) к настоящему Приложению и соответствующим образом декларироваться грузоотправителем.

(п. 3 введен Резолюцией Международной морской организации от 28.10.2016 N MEPC.277(70))

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 5

Особые требования к сбросу мусора

со стационарных или плавучих платформ

1 С учетом исключений, предусмотренных положениями [пункта 2](#P7538) 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, содержащиеся в воде, использованной для мойки трюмов, не должны включать никаких веществ, классифицированных как вредные для морской среды в соответствии с критериями, приведенными в [дополнении I](#P7683) к настоящему Приложению;

(пп. .1 в ред. Резолюции Международной морской организации от 28.10.2016 N MEPC.277(70))

.2 Иные чем зерно навалочные грузы, как они определены в правиле VI/1-1.2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (Конвенция СОЛАС) 1974 года с поправками, должны классифицироваться как являющиеся или не являющиеся вредными для морской среды согласно [дополнению I](#P7683) к настоящему Приложению и соответствующим образом декларироваться грузоотправителем;

(пп. .2 введен Резолюцией Международной морской организации от 28.10.2016 N MEPC.277(70))

.3 Моющие средства или присадки, содержащиеся в воде, использованной для мойки трюмов, не должны включать никаких веществ, классифицированных как вредные для морской среды, с учетом руководства, разработанного Организацией;

(пп. .3 введен Резолюцией Международной морской организации от 28.10.2016 N MEPC.277(70))

.4 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;

.5 в этих портах не имеется отвечающих требованиям приемных сооружений, принимая во внимание руководство, разработанное Организацией; и

.6 если условия, указанные в [подпунктах 2.1](#P7547) - [2.5](#P7554) настоящего пункта, соблюдены, сброс воды, использованной для мойки грузовых трюмов и содержащей остатки, должен производиться настолько далеко от ближайшего берега или ближайшего шельфового ледника, насколько это выполнимо, но не ближе 12 морских миль от ближайшего берега или ближайшего шельфового ледника.

(пп. .6 в ред. Резолюции Международной морской организации от 28.10.2016 N MEPC.277(70))

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](#P7544) 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](#P7508), [4](#P7517), [5](#P7532) и [6](#P7540) настоящего Приложения и раздел 5.2 главы 5 части II-A Полярного кодекса не применяются:

(в ред. Резолюции Международной морской организации от 15.05.2015 N MEPC.265(68))

.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](#P7517) и [6](#P7540) настоящего Приложения и главы 5 части II-A Полярного кодекса, 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.

(пп. в ред. Резолюции Международной морской организации от 15.05.2015 N MEPC.265(68))

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 простою 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.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  | КонсультантПлюс: примечание.В тексте документа, видимо, допущена опечатка: вместо "подпункта 3.1" следует читать "подпункта 2.1". |  |

.2 Каждая заинтересованная Сторона уведомляет Организацию о мерах, принятых во исполнение [подпункта 3.1](#P7583) настоящего правила. После получения достаточного числа уведомлений Организация устанавливает дату, начиная с которой требования [правила 6](#P7540) 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](#P7517) настоящего Приложения, касающиеся сбросов за пределами особых районов.

2bis Малые островные развивающиеся государства могут удовлетворять требования [пунктов 1](#P7581) и [2.1](#P7583) 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.

(п. 2bis введен Резолюцией Международной морской организации от 02.03.2012 N MEPC.216(63))

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](#P7599) 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](#P100) 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](#P7508), [4](#P7517), [5](#P7532) и [6](#P7540) настоящего Приложения и разделе 5.2 части II-A Полярного кодекса.

(в ред. Резолюции Международной морской организации от 15.05.2015 N MEPC.265(68))

.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 II](#P7707) к настоящему Приложению:

(в ред. Резолюции Международной морской организации от 28.10.2016 N MEPC.277(70))

.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 записи о каждом сбросе мусора в море согласно [правилам 4](#P7517), [5](#P7532), [6](#P7540) или разделу 5.2 главы 5 части II-A Полярного кодекса должны включать дату и время, местонахождение судна (широту и долготу), категорию и приблизительное количество (в кубических метрах) сброшенного мусора. В случае сброса остатков груза помимо вышеперечисленного указывается местонахождение судна на момент начала и окончания сброса;

(пп. .2 в ред. Резолюции Международной морской организации от 28.10.2016 N MEPC.277(70))

.3 записи о каждой выполненной операции по сжиганию должны включать дату и время, а также местонахождение судна (широту и долготу) на момент начала и окончания сжигания, категории сожженного мусора и приблизительное количество сожженного мусора каждой категории в кубических метрах;

(пп. .3 введен Резолюцией Международной морской организации от 28.10.2016 N MEPC.277(70))

.4 записи о каждом сбросе в портовое приемное сооружение или на другое судно должны включать дату и время сброса, название порта, сооружения или судна, категории сброшенного мусора и приблизительное количество сброшенного мусора каждой категории в кубических метрах;

(пп. .4 введен Резолюцией Международной морской организации от 28.10.2016 N MEPC.277(70))

.5 Журнал операций с мусором, наряду с квитанциями, полученными от приемных сооружений, 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;

(в ред. Резолюции Международной морской организации от 28.10.2016 N MEPC.277(70))

.6 в случае каких-либо сбросов или случайных потерь, упомянутых в [правиле 7](#P7563) настоящего Приложения, в Журнале операций с мусором или, если валовая вместимость судна составляет менее 400, в судовом журнале производится запись с указанием даты и времени происшествия, порта или местонахождения судна во время происшествия (широта, долгота и глубина воды, если она известна), причин сброса или потери, характера сброшенных или потерянных объектов, категорий сброшенного или потерянного мусора, приблизительного количества сброшенного мусора каждой категории в кубических метрах, надлежащих мер, принятых для предотвращения или минимизации такого сброса или случайной потери, и общих замечаний.

(пп. .6 в ред. Резолюции Международной морской организации от 28.10.2016 N MEPC.277(70))

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](#P7571) и [7.1.4](#P7572), 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.

Глава 2. ПРОВЕРКА СОБЛЮДЕНИЯ ПОЛОЖЕНИЙ НАСТОЯЩЕГО ПРИЛОЖЕНИЯ

(введена Резолюцией Международной морской организации

от 04.04.2014 N MEPC.246(66))

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

Глава 3. МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОДЕКС ДЛЯ СУДОВ, ЭКСПЛУАТИРУЮЩИХСЯ

В ПОЛЯРНЫХ ВОДАХ

(введена Резолюцией Международной морской организации

от 15.05.2015 N MEPC.265(68))

Правило 13

Определения

Для целей настоящего Приложения:

1 Полярный кодекс означает Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах, который состоит из введения, частей I-A, II-A и частей I-B и II-B, одобренных резолюциями MSC.385(94) и MEPC.264(68), с поправками, которые могут быть внесены, при условии что:

.1 поправки к относящимся к окружающей среде положениям введения и главы 5 части II-A Полярного кодекса принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями [статьи 16](#P206) настоящей Конвенции, которые касаются процедур внесения поправок, применимых к дополнению к приложению; и

.2 поправки к части II-B Полярного кодекса одобряются Комитетом по защите морской среды в соответствии с его Правилами процедуры.

2 Арктические воды означают воды, расположенные к северу от линии, образованной следующими точками: 58°00,0' северной широты и 042°00,0' западной долготы, 64°37,0' северной широты и 035°27,0' западной долготы, далее по прямой линии до точки 67°03,9' северной широты, 026°33,4' западной долготы, далее по прямой линии до 70°49,56' северной широты и 008°59,61' западной долготы (мыс Серкапп, остров Ян-Майен) и по южному побережью Ян-Майена до точки 73°31,6' северной широты и 019°01,0' восточной долготы у острова Медвежий, далее по линии ортодромии до точки 68°38,29' северной широты и 043°23,08' восточной долготы (мыс Канин Нос) и далее по северному побережью Евразии на восток до Берингова пролива, далее от Берингова пролива на запад до 60° северной широты до Ильпырского, далее по 60 параллели северной широты на восток до пролива Этолина включительно, далее по северному побережью Северо-Американского континента на юг до 60° северной широты, далее на восток вдоль параллели 60° северной широты до 056°37,1' западной долготы и далее до точки 58°00,0' северной широты, 042°00,0' западной долготы.

3 Полярные воды означают арктические воды и/или район Антарктики.

Правило 14

Применение и требования

1 Настоящая глава применяется ко всем эксплуатирующимся в полярных водах судам, к которым применяется настоящее Приложение.

2 Если специально не предусмотрено иное, любое судно, подпадающее под действие [пункта 1](#P7673) настоящего правила, должно соблюдать относящиеся к окружающей среде положения введения и положения главы 5 части II-A Полярного кодекса в дополнение к любым другим применимым требованиям настоящего Приложения.

3 При применении главы 5 части II-A Полярного кодекса следует учитывать дополнительные руководящие указания, содержащиеся в части II-B Полярного кодекса.

Дополнение I

КРИТЕРИИ КЛАССИФИКАЦИИ НАВАЛОЧНЫХ ГРУЗОВ

КАК ВРЕДНЫХ ДЛЯ МОРСКОЙ СРЕДЫ

(введено Резолюцией Международной морской организации

от 28.10.2016 N MEPC.277(70))

Для целей настоящего Приложения остатки груза считаются вредными для морской среды (ВМС), если они являются остатками навалочных грузов, которые классифицируются в соответствии с критериями Согласованной на глобальном уровне системы классификации и маркировки химических веществ (СГС) Организации Объединенных Наций и характеризуются следующими параметрами:

.1 острая токсичность в водной среде Класса 1; и/или

.2 хроническая токсичность в водной среде Класса 1 или 2; и/или

.3 канцерогенность Класса 1A или 1B в сочетании с неспособностью к быстрому разложению и высоким уровнем биоаккумуляции; и/или

.4 мутагенность Класса 1A или 1B в сочетании с неспособностью к быстрому разложению и высоким уровнем биоаккумуляции; и/или

.5 репродуктивная токсичность Класса 1A или 1B в сочетании с неспособностью к быстрому разложению и высоким уровнем биоаккумуляции; и/или

.6 специфическая избирательная токсичность, поражающая отдельные органы-мишени при многократном воздействии, Класса 1 в сочетании с неспособностью к быстрому разложению и высоким уровнем биоаккумуляции; и/или

.7 принадлежность к категории навалочных грузов, содержащих синтетические полимеры, резины, пластмассы или гранулированное полимерное сырье, либо состоящих из них (включая крошку, стружку и тому подобные дробленые и измельченные материалы).

Дополнение II

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  | Список изменяющих документов(в ред. Резолюций Международной морской организацииот 15.07.2011 N MEPC.201(62), от 15.05.2015 N MEPC.265(68),от 28.10.2016 N MEPC.277(70)) |  |

ФОРМА ЖУРНАЛА ОПЕРАЦИЙ С МУСОРОМ

Название судна: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Регистровый номер или позывной сигнал: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Номер ИМО: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Период: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ с: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ по: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1 Введение

В соответствии с [правилом 10](#P7604) 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 внесения записей в части I и II Журнала операций с мусором (или судового журнала), мусор подразделяется на следующие категории:

Часть I

A Пластмассы

B Пищевые отходы

C Бытовые отходы

D Кулинарный жир

E Зола из инсинераторов

F Эксплуатационные отходы

G Туши животных

H Орудия лова

I Электронные отходы

Часть II

J Остатки груза (не ВМС)

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](#P7517), [5](#P7532) или [6](#P7540) Приложения V к Конвенции МАРПОЛ или положениями главы 5 части II-A Полярного кодекса:

.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](#P7563) 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.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  | Список изменяющих документов(в ред. Резолюции Международной морской организацииот 28.10.2016 N MEPC.277(70)) |  |

РЕЕСТР ОПЕРАЦИЙ С МУСОРОМ

Часть I

Для всех видов мусора, кроме остатков груза,

как они определены в [правиле 1.2](#P7455)

(Определения)

(Все суда)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Название судна | Регистровый номер или позывной сигнал | Номер ИМО |

Категории мусора

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| A - Пластмассы | B - Пищевые отходы | C - Бытовые отходы | D - Кулинарный жир |
| E - Зола из инсинераторов | F - Эксплуатационные отходы | G - Туши животных | H - Орудия лова | I - Электронные отходы |

Сбросы согласно [правилам 4](#P7517) (Сброс мусора за пределами особых районов), [5](#P7532) (Особые требования к сбросу мусора со стационарных или плавучих платформ) или [6](#P7540) (Сброс мусора в пределах особых районов) Приложения V к Конвенции МАРПОЛ или положениям главы 5 части II-A Полярного Кодекса

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Дата/время | Местонахождение судна (широта/долгота) или порт, если мусор сбрасывается на берег, или название судна, если мусор сбрасывается на другое судно | Категория | Приблизительное количество мусора, сброшенного | Приблизительное количество сожженного мусора(м3) | Замечания: (например, время начала/окончания и место сжигания; общие замечания) | Подтверждение/подпись |
| в море(м3) | в приемные сооружения или на другое судно(м3) |
| /: |  |  |  |  |  |  |  |
| /: |  |  |  |  |  |  |  |
| /: |  |  |  |  |  |  |  |
| /: |  |  |  |  |  |  |  |

Сброс или потеря мусора в исключительных обстоятельствах согласно [правилу 7](#P7563) (Исключения)

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Дата/время | Порт или местонахождение судна (широта/долгота и глубина воды, если она известна) | Категория | Приблизительное количество потерянного или сброшенного мусора (м3) | Замечания о причине сброса или потери и общие замечания (например, сведения о надлежащих мерах, принятых для предотвращения или минимизации такого сброса или случайной потери, и общие замечания) | Подтверждение/подпись |
| /: |  |  |  |  |  |
| /: |  |  |  |  |  |

Подпись капитана: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Дата: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Часть II

Для всех остатков груза, как они определены в [правиле 1.2](#P7455)

(Определения) (Суда, которые перевозят навалочные грузы)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Название судна | Регистровый номер или позывной сигнал | Номер ИМО |

Категории мусора

|  |  |
| --- | --- |
| J - Остатки груза (не ВМС) | K - Остатки груза (ВМС) |

Сбросы согласно [правилам 4](#P7517) (Сброс мусора за пределами особых районов) и [6](#P7540) (Сброс мусора в пределах особых районов)

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Дата/время | Местонахождение судна (широта/долгота) или порт, если мусор сбрасывается на берег | Категория | Приблизительное количество мусора, сброшенного | Местонахождение судна на момент начала и окончания операции (при сбросе мусора в море) | Подтверждение/подпись |
| в море(м3) | в приемные сооружения или на другое судно (м3) |
| /: |  |  |  |  |  |  |
| /: |  |  |  |  |  |  |
| /: |  |  |  |  |  |  |
| /: |  |  |  |  |  |  |

Подпись капитана: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Дата: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Приложение VI

ПРАВИЛА

ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВОЗДУШНОЙ СРЕДЫ С СУДОВ

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  | Список изменяющих документов(в ред. Резолюций Международной морской организацииот 10.10.2008 N MEPC.176(58), от 26.03.2010 N MEPC.190(60),от 01.10.2010 N MEPC.194(61), от 15.07.2011 N MEPC.202(62),от 15.07.2011 N MEPC.203(62), от 02.03.2012 N MEPC.217(63),от 04.04.2014 N MEPC.251(66), от 04.04.2014 N MEPC.247(66),от 17.10.2014 N MEPC.258(67), от 22.04.2016 N MEPC.271(69),от 28.10.2016 N MEPC.278(70), от 07.07.2017 N MEPC.286(71),от 13.04.2018 N MEPC.301(72), от 26.10.2018 N MEPC.305(73)) |  |

Глава 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Правило 1

Применение

(в ред. Резолюции Международной морской организации

от 15.07.2011 N MEPC.203(62))

Положения настоящего Приложения применяются ко всем судам, если специально не предусмотрено иное в [правилах 3](#P8085), [5](#P8127), [6](#P8158), [13](#P8337), [15](#P8482), [16](#P8498), [18](#P8538), [19](#P8593), [20](#P8612), [21](#P8629), [22](#P8896) и [22A](#P8905) настоящего Приложения.

(в ред. Резолюции Международной морской организации от 28.10.2016 N MEPC.278(70))

Правило 2

Определения

Для целей настоящего Приложения:

1 Приложение означает Приложение VI к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (Конвенция МАРПОЛ), измененной Протоколом 1978 года к ней (МАРПОЛ 73/78) и измененной Протоколом 1997 года, с поправками, внесенными Организацией, при условии что такие поправки одобряются и вступают в силу в соответствии с положениями [статьи 16](#P206) настоящей Конвенции.

2 Подобная стадия постройки означает стадию, на которой:

.1 начато строительство, которое можно отождествить с определенным судном; и

.2 начата сборка этого судна, причем масса использованного материала составляет по меньшей мере 50 тонн или один процент расчетной массы материала всех корпусных конструкций, в зависимости от того, что меньше,

3 Ежегодная дата означает день и месяц каждого года, которые будут соответствовать дате истечения срока действия Международного свидетельства о предотвращении загрязнения воздушной среды.

4 Вспомогательное устройство управления означает систему, функцию или средство контроля, установленные на судовом дизельном двигателе и используемые для защиты двигателя и/или его вспомогательного оборудования от условий эксплуатации, которые могут привести к повреждению или отказу, или используемые для облегчения пуска двигателя. Вспомогательное устройство управления может быть также средством или мерой, которые удовлетворительно демонстрируют, что они не являются регулировочно-управляющим устройством.

5 Постоянная подача определяется как процесс, при котором отходы подаются в камеру сгорания без помощи человека, когда инсинератор находится в нормальном рабочем режиме с рабочей температурой в камере сгорания в пределах от 850 °C до 1200 °C.

6 Регулировочно-управляющее устройство означает устройство, которое измеряет, воспринимает или реагирует на эксплуатационные переменные (например, частота вращения двигателя, температура, давление на впуске или любой другой параметр) с целью включения, модулирования, задержки или отключения работы любого компонента или функции системы контроля выбросов таким образом, что эффективность системы контроля выбросов снижается в условиях, встречающихся во время обычной эксплуатации, если использование такого устройства в существенной мере не включено в применяемую методику сертификационных испытаний на выбросы.

7 Выброс означает любой выпуск с судов в атмосферу или в море веществ, подлежащих контролю на основании настоящего Приложения.

8 Район контроля выбросов означает район, в котором требуется принятие специальных обязательных мер в отношении выбросов с судов с целью предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения воздушной среды NOx или SOx и твердыми частицами и их сопутствующего отрицательного воздействия на здоровье человека и на окружающую среду. Районы контроля выбросов включают районы, указанные в [правилах 13](#P8337) и [14](#P8450) настоящего Приложения или назначенные на основании их.

9 Судовое топливо означает любое топливо, поставляемое на судно и предназначенное для сгорания с целью обеспечения движения или эксплуатации судна, включая газовое, дистиллятное и остаточное топливо.

(п. 9 в ред. Резолюции Международной морской организации от 17.10.2014 N MEPC.258(67))

10 Валовая вместимость означает валовую вместимость, рассчитанную в соответствии с правилами обмера судов, содержащимися в Приложении I к Международной конвенции по обмеру судов 1969 года или в любой заменяющей ее конвенции.

11 Установки в отношении [правила 12](#P8313) настоящего Приложения означают установку на судне систем, оборудования, включая переносные огнетушители, изоляции или другого материала, но исключая ремонт или перезарядку ранее установленных систем, оборудования, изоляции или другого материала либо перезарядку переносных огнетушителей.

12 Установленный означает судовой дизельный двигатель, который установлен или предназначен к установке на судне, включая переносной вспомогательный судовой дизельный двигатель, только в том случае, если его система заправки топливом, охлаждения или выпуска отработавших газов является неотъемлемой частью судна. Система заправки топливом считается неотъемлемой частью судна только в том случае, если она постоянно установлена на судне. Настоящее определение включает судовой дизельный двигатель, который используется для дополнения или усиления установленной мощности судна и предназначен быть неотъемлемой частью судна.

13 Нерациональное средство контроля выбросов означает любое средство или меру, которые при эксплуатации судна в обычных условиях снижают эффективность системы контроля выбросов до уровня ниже того, который ожидается в рамках применимой методики испытаний на выбросы.

14 Судовой дизельный двигатель означает любой поршневой двигатель внутреннего сгорания, который работает на жидком или двойном топливе и к которому применяется [правило 13](#P8337) настоящего Приложения, включая ускорительные/компаундные системы, если таковые применяются. Кроме того, работающий на газовом топливе двигатель, который установлен на судне, находящемся на этапе постройки 1 марта 2016 года или после этой даты, или работающий на газовом топливе дополнительный или неидентичный заменяющий двигатель, установленный в указанную дату или после нее, также считается судовым дизельным двигателем.

(п. 14 в ред. Резолюции Международной морской организации от 17.10.2014 N MEPC.258(67))

15 Технический кодекс по NOx означает Технический кодекс по контролю за выбросами окислов азота из судовых дизельных двигателей, одобренный резолюцией 2 Конференции МАРПОЛ 1997 года, с поправками, внесенными Организацией, при условии что такие поправки одобряются и вступают в силу в соответствии с положениями [статьи 16](#P206) настоящей Конвенции.

16 Озоноразрушающие вещества означают регулируемые вещества, определенные в пункте 4 статьи 1 Монреальского протокола по веществам, разрушающим озоновый слой, 1987 года и указанные в Приложениях A, B, C или E к этому Протоколу, которые находятся в силе во время применения или толкования настоящего Приложения.

Озоноразрушающие вещества, которые могут быть обнаружены на судне, включают, не ограничиваясь этим:

|  |  |
| --- | --- |
| галон 1211 | бромхлордифторметан |
| галон 1301 | бромтрифторметан |
| галон 2402 | 1,2-дибром-1,1,2,2-тетрафторэтан (также известен как галон 114B2) |
| ХФУ-11 | трихлорфторметан |
| ХФУ-12 | дихлордифторметан |
| ХФУ-113 | 1,1,2-трихлор-1,2,2-трифторэтан |
| ХФУ-114 | 1,2-дихлор-1,1,2,2-тетрафторэтан |
| ХФУ-115 | хлорпентафторэтан |

17 Сжигание на судне означает сжигание отходов или других материалов на судне, если такие отходы или другие материалы образовались в ходе обычной эксплуатации этого судна.

18 Судовой инсинератор означает судовую установку, предназначенную главным образом для целей сжигания.

19 Суда, построенные означают суда, кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки.

20 Нефтяные остатки означают осадки из топливных или масляных сепараторов, отработанное смазочное масло из главных или вспомогательных механизмов или нефтесодержащие отходы из сепараторов льяльных вод, оборудования для фильтрации нефти или поддонов.

21 Танкер в отношении [правила 15](#P8482) настоящего Приложения означает нефтяной танкер, как он определен в [правиле 1](#P413) Приложения I к настоящей Конвенции, или танкер-химовоз, как он определен в [правиле 1](#P4833) Приложения II к настоящей Конвенции.

(п. 21 в ред. Резолюции Международной морской организации от 15.07.2011 N MEPC.203(62))

Для целей [главы 4](#P8589) настоящего Приложения:

(абзац введен Резолюцией Международной морской организации от 15.07.2011 N MEPC.203(62))

22 "Существующее судно" означает судно, не являющееся новым судном.

(п. 22 введен Резолюцией Международной морской организации от 15.07.2011 N MEPC.203(62))

23 "Новое судно" означает судно:

.1 контракт на постройку которого заключен 1 января 2013 года или после этой даты; или

.2 при отсутствии контракта на его постройку, киль которого заложен, или которое находится в подобной стадии постройки 1 июля 2013 года или после этой даты; или

.3 поставка которого осуществляется 1 июля 2015 года или после этой даты.

(п. 23 введен Резолюцией Международной морской организации от 15.07.2011 N MEPC.203(62))

24 "Значительное переоборудование" означает в отношении главы 4 настоящего Приложения переоборудование судна:

.1 которое существенно изменяет размерения, грузовместимость или мощность двигателя судна; или

.2 которое изменяет тип судна; или

.3 цель которого, по мнению Администрации, заключается в значительном продлении срока службы судна; или

.4 которое изменяет судно иным образом, но в такой степени, что, если бы оно являлось новым судном, оно подпадало бы под действие соответствующих положений настоящей Конвенции, не применимых к нему как к существующему судну; или

.5 которое существенно изменяет энергоэффективность судна и включает любые модификации, которые могут привести к тому, что оно будет превышать применимый требуемый ККЭЭ, изложенный в [правиле 21](#P8629) настоящего Приложения.

(п. 24 введен Резолюцией Международной морской организации от 15.07.2011 N MEPC.203(62))

25 "Навалочное судно" означает судно, предназначенное в первую очередь для перевозки сухих грузов навалом, включая такие типы судов, как рудовозы, как оно определено в правиле 1 главы XII Конвенции СОЛАС 1974 года (с поправками), но исключая комбинированные суда.

(п. 25 введен Резолюцией Международной морской организации от 15.07.2011 N MEPC.203(62))

26 Газовоз для целей [главы 4](#P8589) настоящего Приложения означает грузовое судно, отличное от судна для перевозки СПГ, как оно определено в [пункте 38](#P8053) настоящего правила, построенное или приспособленное и используемое для перевозки наливом любого сжиженного газа.

(п. 26 введен Резолюцией Международной морской организации от 15.07.2011 N MEPC.203(62); п. 26 в ред. Резолюции Международной морской организации от 04.04.2014 N MEPC.251(66))

27 "Танкер" в отношении [главы 4](#P8589) настоящего Приложения означает нефтяной танкер, как он определен в [правиле 1](#P413) Приложения I к настоящей Конвенции, или танкер-химовоз, или танкер для ВЖВ, как они определены в [правиле 1](#P4833) Приложения II к настоящей Конвенции.

(п. 27 введен Резолюцией Международной морской организации от 15.07.2011 N MEPC.203(62))

28 "Контейнеровоз" означает судно, предназначенное исключительно для перевозки контейнеров в трюмах и на палубе.

(п. 28 введен Резолюцией Международной морской организации от 15.07.2011 N MEPC.203(62))

29 "Судно для перевозки генеральных грузов" означает судно с многопалубным или однопалубным корпусом, предназначенное главным образом для перевозки генерального груза. В настоящее определение не входят специализированные сухогрузные суда, которые не включены в расчеты базовых линий в отношении судов для перевозки генеральных грузов, а именно суда для перевозки скота, баржевозы, суда для перевозки тяжеловесных грузов, суда для перевозки яхт, суда для перевозки ядерного топлива.

(п. 29 введен Резолюцией Международной морской организации от 15.07.2011 N MEPC.203(62))

30 "Рефрижераторное судно" означает судно, предназначенное исключительно для перевозки рефрижераторных грузов в трюмах.

(п. 30 введен Резолюцией Международной морской организации от 15.07.2011 N MEPC.203(62))

31 "Комбинированное судно" означает судно, предназначенное для использования 100% дедвейта как жидкими наливными, так и сухими навалочными грузами.

(п. 31 введен Резолюцией Международной морской организации от 15.07.2011 N MEPC.203(62))

32 "Пассажирское судно" означает судно, которое перевозит более 12 пассажиров.

(п. 32 введен Резолюцией Международной морской организации от 15.07.2011 N MEPC.203(62))

33 "Грузовое судно ро-ро (судно для перевозки транспортных средств)" означает многопалубное грузовое судно с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, предназначенное для перевозки пустых легковых и грузовых автомобилей.

(п. 33 введен Резолюцией Международной морской организации от 15.07.2011 N MEPC.203(62))

34 "Грузовое судно ро-ро" означает судно, предназначенное для перевозки грузовых транспортных единиц с горизонтальным способом погрузки и выгрузки.

(п. 34 введен Резолюцией Международной морской организации от 15.07.2011 N MEPC.203(62))

35 "Пассажирское судно ро-ро" означает пассажирское судно, имеющее грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки.

(п. 35 введен Резолюцией Международной морской организации от 15.07.2011 N MEPC.203(62))

36 "Достижимый ККЭЭ" есть величина ККЭЭ, достигнутая отдельным судном в соответствии с [правилом 20](#P8612) настоящего Приложения.

(п. 36 введен Резолюцией Международной морской организации от 15.07.2011 N MEPC.203(62))

37 "Требуемый ККЭЭ" есть максимальная величина достижимого ККЭЭ, которая допускается [правилом 21](#P8629) настоящего Приложения для судов определенного типа и размера.

(п. 37 введен Резолюцией Международной морской организации от 15.07.2011 N MEPC.203(62))

38 Судно для перевозки СПГ для целей [главы 4](#P8589) настоящего Приложения означает грузовое судно, построенное или приспособленное и используемое для перевозки наливом сжиженного природного газа (СПГ).

(п. 38 введен Резолюцией Международной морской организации от 04.04.2014 N MEPC.251(66))

39 Круизное пассажирское судно для целей [главы 4](#P8589) настоящего Приложения означает пассажирское судно, не имеющее грузовой палубы и предназначенное исключительно для перевозки пассажиров с ночным размещением во время морского рейса.

(п. 39 введен Резолюцией Международной морской организации от 04.04.2014 N MEPC.251(66))

40 Традиционная двигательная установка для целей [главы 4](#P8589) настоящего Приложения означает двигательную установку, в которой главный поршневой двигатель внутреннего сгорания является основным источником движения и соединен с гребным валом либо напрямую, либо через редуктор.

(п. 40 введен Резолюцией Международной морской организации от 04.04.2014 N MEPC.251(66))

41 Нетрадиционная двигательная установка для целей [главы 4](#P8589) настоящего Приложения означает двигательную установку, отличную от традиционной, включая дизель-электрические, турбинные и гибридные двигательные установки.

(п. 41 введен Резолюцией Международной морской организации от 04.04.2014 N MEPC.251(66))

42 Грузовое судно, имеющее ледокольную способность, для целей [главы 4](#P8589) настоящего Приложения означает грузовое судно, которое предназначено для самостоятельного продвижения в ровном ледяном поле со скоростью по крайней мере 2 узла при толщине ровного ледяного поля 1,0 м или более и при прочности льда на изгиб по крайней мере 500 кПа.

(п. 42 введен Резолюцией Международной морской организации от 04.04.2014 N MEPC.251(66))

43 Судно, поставленное 1 сентября 2019 года или после этой даты, означает судно:

.1 контракт на постройку которого заключен 1 сентября 2015 года или после этой даты; или

.2 киль которого заложен или который находится в подобной стадии постройки 1 марта 2016 года или после этой даты при отсутствии контракта на его постройку; или

.3 поставка которого осуществляется 1 сентября 2019 года или после этой даты.

(п. 43 введен Резолюцией Международной морской организации от 04.04.2014 N MEPC.251(66))

Для целей настоящего Приложения:

(введен Резолюцией Международной морской организации от 04.04.2014 N MEPC.247(66))

44 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.

(п. 44 введен Резолюцией Международной морской организации от 04.04.2014 N MEPC.247(66))

45 Система проверки означает Систему проверки государств-членов ИМО, установленную Организацией с учетом руководства, разработанного Организацией.

(п. 45 введен Резолюцией Международной морской организации от 04.04.2014 N MEPC.247(66))

46 Кодекс по осуществлению означает Кодекс по осуществлению документов ИМО (Кодекс ОДИ), принятый Организацией резолюцией A.1070(28).

(п. 46 введен Резолюцией Международной морской организации от 04.04.2014 N MEPC.247(66))

47 Стандарт проверки означает Кодекс по осуществлению.

(п. 47 введен Резолюцией Международной морской организации от 04.04.2014 N MEPC.247(66))

48 Календарный год означает период с 1 января по 31 декабря включительно.

(п. 48 введен Резолюцией Международной морской организации от 28.10.2016 N MEPC.278(70))

49 Компания означает собственника судна или любую другую организацию или лицо, например, управляющего или фрахтователя по бербоут-чартеру, которые приняли на себя перешедшую к ним от собственника судна ответственность за эксплуатацию судна и которые при этом согласились принять на себя все обязанности и всю ответственность, проистекающие из Международного кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения, с поправками.

(п. 49 введен Резолюцией Международной морской организации от 28.10.2016 N MEPC.278(70))

50 Пройденное расстояние означает расстояние, пройденное относительно земли.

(п. 50 введен Резолюцией Международной морской организации от 28.10.2016 N MEPC.278(70))

Правило 3

Исключения и изъятия

Общие положения

1 Правила настоящего Приложения не применяются к:

.1 любому выбросу в целях обеспечения безопасности судна или спасения человеческой жизни на море; или

.2 любому выбросу в результате повреждения судна или его оборудования:

.2.1 при условии что после повреждения или обнаружения выброса были приняты все разумные меры предосторожности для предотвращения или сведения к минимуму такого выброса; и

.2.2 за исключением случаев, когда собственник или капитан действовали либо с намерением вызвать повреждение, либо самонадеянно и сознавая, что это может привести к повреждению.

Испытания в области сокращения выбросов

с судов и исследования технологии контроля

2 Администрация Стороны в сотрудничестве с другими Администрациями, если необходимо, может предоставить изъятие из конкретных положений настоящего Приложения для судна с целью проведения испытаний в области разработки технологий сокращения и контроля выбросов с судов, а также программ проектирования двигателей. Такое изъятие предоставляется только в том случае, если применение конкретных положений Приложения или пересмотренного Технического кодекса по NOx 2008 года может затруднить исследования в области разработки таких технологий или программ. Разрешение, выданное согласно этому правилу, не освобождает судно от выполнения требования о предоставлении данных согласно [правилу 22A](#P8905) и не приводит к изменению типа и объема данных, которые требуется предоставлять согласно [правилу 22A](#P8905). Разрешение на такое изъятие предоставляется только необходимому минимальному числу судов и подпадает под следующие положения:

(в ред. Резолюции Международной морской организации от 28.10.2016 N MEPC.278(70))

.1 для судовых дизельных двигателей с объемом цилиндра до 30 литров продолжительность испытания на море не превышает 18 месяцев. Если требуется дополнительное время, выдающая разрешение Администрация или Администрации могут разрешить возобновление испытаний в течение одного дополнительного 18-месячного периода; или

.2 для судовых дизельных двигателей с объемом цилиндра 30 литров или более продолжительность испытаний на судне не превышает пяти лет и при этом требуется анализ проведения испытаний выдающей разрешение Администрацией или Администрациями при каждом промежуточном освидетельствовании. Разрешение может быть отменено на основании этого анализа, если испытания не проводились в соответствии с условиями разрешения или если установлено, что технология или программа не может привести к эффективным результатам в деле сокращения и контроля выбросов с судов. Если выполняющая анализ Администрация или Администрации установят, что требуется дополнительное время для проведения испытания конкретной технологии или программы, разрешение может быть возобновлено на дополнительный период, не превышающий пяти лет.

Выбросы в результате деятельности по разработке

минеральных ресурсов морского дна

3.1 Выбросы, происходящие непосредственно вследствие разведки, разработки и связанных с ними процессов обработки в море минеральных ресурсов морского дна, согласно [статье 2 (3) b) ii)](#P72) настоящей Конвенции освобождаются от соответствия положениям настоящего Приложения. Такие выбросы включают следующее:

.1 выбросы, происходящие при сжигании веществ, которые являются исключительно и непосредственно результатом разведки, разработки и связанных с ними процессов обработки в море минеральных ресурсов морского дна, включая, но не ограничиваясь этим, сжигание углеводородов в факеле и сжигание бурового шлама, буровых растворов и/или жидкостей для воздействия на пласт во время операций по заканчиванию и испытанию скважин, а также сжигание в факеле при высадке труб;

.2 выбросы газов и летучих соединений, увлекаемых буровыми растворами и шламом;

.3 выбросы, связанные исключительно и непосредственно с обработкой, перегрузкой или хранением минералов морского дна; и

.4 выбросы из судовых дизельных двигателей, используемых исключительно при разведке, разработке и связанных с ними процессах обработки в море минеральных ресурсов морского дна.

3.2 Требования [правила 18](#P8538) настоящего Приложения не применяются к использованию углеводородов, которые производятся и впоследствии используются на месте в качестве топлива, когда это одобрено Администрацией.

Правило 4

Эквиваленты

1 Администрация Стороны может разрешить применение на судне устройств, материалов, приспособлений или приборов либо других процедур, альтернативного жидкого топлива или методов обеспечения соответствия, отличных от требуемых настоящим Приложением, если такие устройства, материалы, приспособления или приборы либо другие процедуры, альтернативное жидкое топливо или методы обеспечения соответствия являются не менее эффективными с точки зрения сокращения выбросов, чем требуемые настоящим Приложением, включая любые стандарты, изложенные в [правилах 13](#P8337) и [14](#P8450).

2 Администрация Стороны, которая разрешает применение устройства, материла, приспособления или прибора либо других процедур, альтернативного жидкого топлива или методов обеспечения соответствия, отличных от требуемых настоящим Приложением, сообщает подробные сведения об этом Организации для распространения среди Сторон с целью информации и принятия ими соответствующих мер, если таковые потребуются.

3 Администрация Стороны должна учитывать любые соответствующие руководства, разработанные Организацией и относящиеся к эквивалентам, предусмотренным в настоящем правиле.

4 Администрация Стороны, которая разрешает применение какого-либо эквивалента, указанного в [пункте 1](#P8119) настоящего правила, стремится не ухудшать окружающую среду, здоровье человека, имущество или ресурсы - свои или других государств - или не причинять им ущерба.

Глава 2. ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ, ВЫДАЧА

СВИДЕТЕЛЬСТВ И СРЕДСТВА КОНТРОЛЯ

Правило 5

Освидетельствования

1 Каждое судно валовой вместимостью 400 и более, а также каждая стационарная и плавучая буровая установка и другие платформы для обеспечения соблюдения требований [главы 3](#P8310) настоящего Приложения подлежат перечисленным ниже освидетельствованиям:

.1 первоначальному освидетельствованию перед вводом судна в эксплуатацию или перед первичной выдачей свидетельства, требуемого [правилом 6](#P8158) настоящего Приложения. Это освидетельствование проводится, чтобы удостовериться, что оборудование, системы, устройства, приспособления и материалы полностью удовлетворяют применимым к ним требованиям [главы 3](#P8310) настоящего Приложения;

.2 освидетельствованию для возобновления свидетельства через промежутки времени, установленные Администрацией, но не превышающие пяти лет, за исключением тех случаев, когда применимы [правила 9.2](#P8250), [9.5](#P8256), [9.6](#P8257) или [9.7](#P8258) настоящего Приложения. Освидетельствование для возобновления свидетельства проводится, чтобы удостовериться, что оборудование, системы, устройства, приспособления и материалы полностью удовлетворяют применимым к ним требованиям [главы 3](#P8310) настоящего Приложения;

.3 промежуточному освидетельствованию в пределах трех месяцев до или после второй ежегодной даты или в пределах трех месяцев до или после третьей ежегодной даты свидетельства, которое проводится вместо одного из ежегодных освидетельствований, указанных в [пункте 1.4](#P8135) настоящего правила. Промежуточное освидетельствование проводится, чтобы удостовериться, что оборудование и приспособления полностью удовлетворяют применимым к ним требованиям [главы 3](#P8310) настоящего Приложения и находятся в хорошем рабочем состоянии. О таких промежуточных освидетельствованиях производится запись в Свидетельстве IAPP, выданном в соответствии с [правилом 6](#P8158) или [7](#P8196) настоящего Приложения;

.4 ежегодному освидетельствованию в пределах трех месяцев до или после каждой ежегодной даты свидетельства, включая общую проверку оборудования, систем, устройств, приспособлений и материалов, упомянутую в [пункте 1.1](#P8132) настоящего правила, чтобы удостовериться, что они содержатся в соответствии с [пунктом 5](#P8155) настоящего правила и продолжают удовлетворять условиям эксплуатации, для которых судно предназначено. О таких ежегодных освидетельствованиях производится запись в Свидетельстве IAPP, выданном в соответствии с [правилом 6](#P8158) или [7](#P8196) настоящего Приложения; и

.5 дополнительному общему либо частичному освидетельствованию, в зависимости от обстоятельств, которое должно проводиться каждый раз, когда производится какой-либо серьезный ремонт или замена, предписанные в [пункте 5](#P8155) настоящего правила, или после ремонта в результате обследований, предписанных в [пункте 6](#P8156) настоящего правила. Освидетельствование проводится, чтобы удостовериться, что необходимый ремонт или замена были произведены качественно, что материалы и выполнение такого ремонта или замены во всех отношениях удовлетворительны и что судно во всех отношениях отвечает требованиям [главы 3](#P8310) настоящего Приложения.

(п. 1 в ред. Резолюции Международной морской организации от 15.07.2011 N MEPC.203(62))

2 В отношении судов валовой вместимостью менее 400 Администрация может принять надлежащие меры для обеспечения выполнения тех положений [главы 3](#P8310) настоящего Приложения, которые к ним применимы.

(п. 2 в ред. Резолюции Международной морской организации от 15.07.2011 N MEPC.203(62))

3 Освидетельствования судов во исполнение положений настоящего Приложения осуществляются должностными лицами Администрации.

.1 Однако Администрация может поручить проведение освидетельствований назначенным для этой цели инспекторам или признанным ею организациям. Такие организации должны отвечать руководству, принятому Организацией;

.2 освидетельствование судовых дизельных двигателей и оборудования для соответствия [правилу 13](#P8337) настоящего Приложения проводится в соответствии с пересмотренным Техническим кодексом по NOx 2008 года;

.3 если назначенный инспектор или признанная организация устанавливают, что состояние оборудования существенно не соответствует данным Свидетельства, то они обеспечивают принятие мер по устранению недостатков и должным образом уведомляют об этом Администрацию. Если меры по устранению недостатков не выполняются, то Администрация изымает Свидетельство. 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 соответствующие 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; и

.4 в каждом случае заинтересованная Администрация полностью гарантирует полноту и тщательность освидетельствования и обеспечивает принятие необходимых мер для выполнения этого обязательства.

4 Суда, к которым применяется глава 4 настоящего Приложения, также подлежат перечисленным ниже освидетельствованиям, принимая во внимание руководство, принятое Организацией:

.1 первоначальному освидетельствованию перед вводом судна в эксплуатацию или перед первичной выдачей Международного свидетельства об энергоэффективности. Это освидетельствование проводится, чтобы удостовериться, что достижимый ККЭЭ судна соответствует требованиям [главы 4](#P8589) настоящего Приложения и что на судне имеется ПУЭС, требуемый [правилом 22](#P8896) настоящего Приложения;

.2 общему либо частичному освидетельствованию, в зависимости от обстоятельств, после значительного переоборудования нового судна, к которому применяется настоящее правило. Освидетельствование проводится, чтобы удостовериться, что достижимый ККЭЭ пересчитывается как это необходимо, и удовлетворяет требованию [правила 21](#P8629) настоящего Приложения, причем редукционный коэффициент применяется к типу и размеру переоборудованного судна на стадии, соответствующей дате заключения контракта или закладки киля, или поставки, установленных для первоначального судна в соответствии с [правилом 2.23](#P8015) настоящего Приложения;

(в ред. Резолюции Международной морской организации от 04.04.2014 N MEPC.251(66))

.3 в случаях, когда значительное переоборудование нового или существующего судна является настолько масштабным, что Администрация рассматривает его в качестве вновь построенного судна, Администрация устанавливает необходимость первоначального освидетельствования в отношении достижимого ККЭЭ. Такое освидетельствование, если его необходимость установлена, проводится, чтобы удостовериться, что достижимый ККЭЭ вычисляется и удовлетворяет требованию [правила 21](#P8629) настоящего Приложения, причем применимый редукционный коэффициент соответствует типу и размеру переоборудованного судна в дату заключения контракта на переоборудование или, при отсутствии контракта, дату начала переоборудования. Освидетельствование также проводится, чтобы проверить, что на судне имеется ПУЭС, требуемый [правилом 22](#P8896) настоящего Приложения, и что, если судно подпадает под действие [правила 22A](#P8905), он был надлежащим образом пересмотрен с целью учета значительного переоборудования в тех случаях, когда такое значительное переоборудование влияет на методологию сбора данных и/или процедуры их предоставления;

(в ред. Резолюции Международной морской организации от 28.10.2016 N MEPC.278(70))

.4 для существующих судов проверка требования относительно наличия на судне ПУЭС в соответствии с [правилом 22](#P8896) настоящего Приложения проводится во время первого промежуточного освидетельствования или освидетельствования для возобновления свидетельства, указанных в [пункте 1](#P8131) настоящего правила, в зависимости от того, какое освидетельствование проводится первым, 1 января 2013 года или после этой даты; и

(пп. .4 введен Резолюцией Международной морской организации от 15.07.2011 N MEPC.203(62); в ред. Резолюции Международной морской организации от 28.10.2016 N MEPC.278(70))

.5 Администрация должна обеспечить, чтобы ПУЭС каждого судна, которое подпадает под действие [правила 22A](#P8905), соответствовал требованиям [правила 22.2](#P8901) настоящего Приложения. Это должно быть сделано до сбора данных, предусмотренного [правилом 22A](#P8905) настоящего Приложения, в целях обеспечения наличия соответствующих методологий и процедур до начала первого отчетного периода судна. Подтверждение соответствия требованиям должно предоставляться судну и храниться на борту.

(пп. .5 введен Резолюцией Международной морской организации от 28.10.2016 N MEPC.278(70))

5 Состояние оборудования должно поддерживаться в соответствии с положениями настоящего Приложения и без явного одобрения Администрации не допускается производить никаких изменений в оборудовании, системах, устройствах, приспособлениях или материалах, подвергшихся освидетельствованию. Разрешается прямая замена такого оборудования и устройств оборудованием и устройствами, которые отвечают положениям настоящего Приложения.

6 Каждый раз, когда с судном происходит авария или на нем обнаруживается неисправность, которая существенным образом влияет на эффективность или комплектность его оборудования, на которое распространяется настоящее Приложение, капитан или собственник судна при первой же возможности сообщают об этом Администрации, назначенному инспектору или признанной организации, ответственным за выдачу соответствующего Свидетельства.

Правило 6

Выдача и подтверждение свидетельств и актов о соответствии,

касающихся предоставления данных по расходу судового топлива

(в ред. Резолюций Международной морской организации

от 15.07.2011 N MEPC.203(62), от 28.10.2016 N MEPC.278(70))

Международное свидетельство о предотвращении загрязнения

воздушной среды

(введено Резолюцией Международной морской организации

от 15.07.2011 N MEPC.203(62))

1 Международное свидетельство о предотвращении загрязнения воздушной среды выдается после первоначального освидетельствования или освидетельствования для возобновления свидетельства в соответствии с положениями [правила 5](#P8127) настоящего Приложения:

.1 любому судну валовой вместимостью 400 и более, совершающему рейсы в порты или к удаленным от берега терминалам, находящимся под юрисдикцией других Сторон; и

.2 платформам и буровым установкам, совершающим рейсы в воды, находящиеся под суверенитетом или юрисдикцией других Сторон.

2 Судну, построенному до даты вступления настоящего Приложения в силу для Администрации этого судна, выдается Международное свидетельство о предотвращении загрязнения воздушной среды в соответствии с [пунктом 1](#P8170) настоящего правила не позднее первого планового докования после даты этого вступления в силу, но ни в коем случае не позднее чем через три года после этой даты.

(п. 2 в ред. Резолюции Международной морской организации от 15.07.2011 N MEPC.203(62))

3 Такое Свидетельство выдается или подтверждается Администрацией либо лицом или организацией, должным образом ею уполномоченными. В каждом случае Администрация несет полную ответственность за Свидетельство.

Международное свидетельство об энергоэффективности

(введено Резолюцией Международной морской организации

от 15.07.2011 N MEPC.203(62))

4 Международное свидетельство об энергоэффективности судна выдается после освидетельствования в соответствии с положениями [правила 5.4](#P8145) настоящего Приложения любому судну валовой вместимостью 400 и более, до того как судно сможет совершать рейсы в порты или к прибрежным терминалам, находящимся под юрисдикцией других Сторон.

(п. 4 введен Резолюцией Международной морской организации от 15.07.2011 N MEPC.203(62))

5 Такое Свидетельство выдается или подтверждается Администрацией либо любой организацией, должным образом ею уполномоченной. В каждом случае Администрация несет полную ответственность за Свидетельство.

(п. 5 введен Резолюцией Международной морской организации от 15.07.2011 N MEPC.203(62))

Акт о соответствии - предоставление данных

по расходу судового топлива

(введено Резолюцией Международной морской организации

от 28.10.2016 N MEPC.278(70))

6 По получении предоставленных данных согласно [правилу 22A.3](#P8913) настоящего Приложения Администрация или любая организация, должным образом уполномоченная ею, определяет, предоставлены ли данные в соответствии с требованиями [правила 22A](#P8905) настоящего Приложения, и, если это так, выдает судну Акт о соответствии, касающийся расхода судового топлива, не позднее пяти месяцев с начала календарного года. В каждом случае Администрация несет полную ответственность за данный Акт о соответствии.

(п. 6 введен Резолюцией Международной морской организации от 28.10.2016 N MEPC.278(70))

7 По получении предоставленных данных согласно [правилам 22A.4](#P8914), [22A.5](#P8915) или [22A.6](#P8916) настоящего Приложения Администрация или любая организация, должным образом уполномоченная ею, в оперативном порядке определяет, предоставлены ли данные в соответствии с требованиями [правила 22A](#P8905) настоящего Приложения, и, если это так, безотлагательно выдает судну Акт о соответствии, касающийся расхода судового топлива. В каждом случае Администрация несет полную ответственность за данный Акт о соответствии.

(п. 7 введен Резолюцией Международной морской организации от 28.10.2016 N MEPC.278(70))

Правило 7

Выдача Свидетельства другой Стороной

1 Сторона 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 воздушной среды или Международное свидетельство об энергоэффективности, а в соответствующих случаях подтверждает или уполномочивает подтвердить эти имеющиеся на судне свидетельства в соответствии с настоящим Приложением.

(п. 1 в ред. Резолюцией Международной морской организации от 15.07.2011 N MEPC.203(62))

2 Копия Свидетельства и копия акта об освидетельствовании передаются как можно скорее Администрации, по просьбе которой осуществляется освидетельствование.

3 Выданное таким образом Свидетельство должно содержать 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 6](#P8158) настоящего Приложения.

4 Международное свидетельство о предотвращении загрязнения воздушной среды или Международное свидетельство об энергоэффективности не выдается судну, которое имеет право плавать под флагом государства, не являющегося Стороной.

(п. 4 в ред. Резолюции Международной морской организации от 15.07.2011 N MEPC.203(62))

Правило 8

Форма свидетельств и актов о соответствии, касающихся

предоставления данных по расходу судового топлива

(в ред. Резолюций Международной морской организации

от 15.07.2011 N MEPC.203(62), от 28.10.2016 N MEPC.278(70))

Международное свидетельство о предотвращении загрязнения

воздушной среды

(введено Резолюцией Международной морской организации

от 15.07.2011 N MEPC.203(62))

1 Международное свидетельство о предотвращении загрязнения воздушной среды составляется по форме, соответствующей образцу, приведенному в [дополнении I](#P8967) к настоящему Приложению, и должно быть оформлено по меньшей мере на английском, испанском или французском языках. Если используется также официальный язык выдающей страны, то в случае спора или разночтения предпочтение отдается этому языку.

Международное свидетельство об энергоэффективности

(введено Резолюцией Международной морской организации

от 15.07.2011 N MEPC.203(62))

2 Международное свидетельство об энергоэффективности составляется по форме, соответствующей образцу, приведенному в [дополнении VIII](#P10900) к настоящему Приложению, и должно быть оформлено по меньшей мере на английском, испанском или французском языках. Если используется также официальный язык выдающей Стороны, то в случае спора или разночтения предпочтение отдается этому языку.

(п. 2 введен Резолюцией Международной морской организации от 15.07.2011 N MEPC.203(62))

Акт о соответствии - предоставление данных

по расходу судового топлива

(введено Резолюцией Международной морской организации

от 28.10.2016 N MEPC.278(70))

3 Акт о соответствии, указанный в [правилах 6.6](#P8191) и [6.7](#P8193) настоящего Приложения, составляется по форме, соответствующей образцу, приведенному в [дополнении X](#P11095) к настоящему Приложению, и должен быть оформлен по меньшей мере на английском, испанском или французском языке. Если также используется официальный язык выдающей акт Стороны, то в случае споров или разночтений предпочтение отдается тексту на этом языке.

(п. 3 введен Резолюцией Международной морской организации от 28.10.2016 N MEPC.278(70))

Правило 9

Срок действия и действительность свидетельств и актов

о соответствии, касающихся предоставления данных

по расходу судового топлива

(в ред. Резолюций Международной морской организации

от 15.07.2011 N MEPC.203(62), от 28.10.2016 N MEPC.278(70))

Международное свидетельство о предотвращении загрязнения

воздушной среды

(введено Резолюцией Международной морской организации

от 15.07.2011 N MEPC.203(62))

1 Международное свидетельство о предотвращении загрязнения воздушной среды выдается на срок, установленный Администрацией, но не превышающий пяти лет.

2 Независимо от требований [пункта 1](#P8249) настоящего правила:

.1 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 возобновления свидетельства до даты, не превышающей пяти лет с даты истечения срока действия существующего Свидетельства;

.2 когда 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; и

.3 когда 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 действия до максимального срока, установленного в [пункте 1](#P8249) настоящего правила, при условии что проведены соответствующие освидетельствования, упомянутые в [правилах 5.1.3](#P8134) и [5.1.4](#P8135) настоящего Приложения, применяемые, когда Свидетельство выдается на пятилетний период.

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, то 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. Администрация может продлить срок действия Свидетельства, но такое продление предоставляется только для того, чтобы дать возможность судну закончить свой рейс в порту, 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, превышающей 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 [пунктом 2.1](#P8251), [5](#P8256) или [6](#P8257) настоящего правила. В этих особых случаях новое Свидетельство действительно до даты, не превышающей пяти лет с даты окончания освидетельствования для возобновления свидетельства.

8 Если ежегодное или промежуточное освидетельствование закончено до срока, установленного в [правиле 5](#P8127) настоящего Приложения, то:

.1 ежегодная дата, указанная в Свидетельстве, должна быть изменена внесением записи на дату, которая должна быть не позднее трех месяцев после даты, на которую было закончено освидетельствование;

.2 последующее ежегодное или промежуточное освидетельствование, требуемое [правилом 5](#P8127) настоящего Приложения, должно быть закончено в периоды, предписываемые этим правилом, используя новую ежегодную дату; и

.3 дата истечения срока действия может оставаться без изменения при условии, что одно или более ежегодных или промежуточных освидетельствований, в зависимости от случая, проводятся так, чтобы не были превышены максимальные периоды между освидетельствованиями, предписанными [правилом 5](#P8127) настоящего Приложения.

9 Свидетельство, выданное на основании [правила 6](#P8158) или [7](#P8196) настоящего Приложения, теряет силу в любом из следующих случаев:

.1 если соответствующие освидетельствования не закончены в сроки, указанные в [правиле 5.1](#P8131) настоящего Приложения;

.2 если Свидетельство не подтверждено в соответствии с [правилом 5.1.3](#P8134) или [5.1.4](#P8135) настоящего Приложения; и

.3 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 5.4](#P8145) настоящего Приложения. В случае передачи судна между Сторонами, если в пределах трех месяцев после передачи будет сделан запрос, правительство Стороны, под флагом которой это судно ранее имело право плавать, в возможно короткий срок передает Администрации копии Свидетельства, имевшегося на судне до его передачи, и, если имеются, - копии соответствующих актов об освидетельствовании.

Международное свидетельство об энергоэффективности

(введено Резолюцией Международной морской организации

от 15.07.2011 N MEPC.203(62))

10 Международное свидетельство об энергоэффективности действительно в течение срока службы судна с учетом положений [пункта 11](#P8274), ниже.

(п. 10 введен Резолюцией Международной морской организации от 15.07.2011 N MEPC.203(62))

11 Международное свидетельство об энергоэффективности, выданное на основании настоящего Приложения, теряет силу в любом из следующих случаев:

.1 если судно выведено из эксплуатации или если выдано новое Свидетельство после значительного переоборудования судна; или

.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 [главы 4](#P8589) настоящего Приложения. В случае передачи судна между Сторонами, если в пределах трех месяцев после передачи будет сделан запрос, правительство Стороны, под флагом которой это судно ранее имело право плавать, в возможно короткий срок передает Администрации копии Свидетельства, имевшегося на судне до его передачи, и, если имеются, - копии соответствующих актов об освидетельствовании.

(п. 11 введен Резолюцией Международной морской организации от 15.07.2011 N MEPC.203(62))

Акт о соответствии - предоставление данных

по расходу судового топлива

(введено Резолюцией Международной морской организации

от 28.10.2016 N MEPC.278(70))

12 Акт о соответствии, указанный в [правиле 6.6](#P8191) настоящего Приложения, действителен в течение календарного года, в котором он выдан, и в течение первых пяти месяцев следующего календарного года. Акт о соответствии, указанный в [правиле 6.7](#P8193) настоящего Приложения, действителен в течение календарного года, в котором он выдан, и в течение первых пяти месяцев следующего календарного года. Все акты о соответствии должны храниться на судне по меньшей мере в течение срока их действия.

(п. 12 введен Резолюцией Международной морской организации от 28.10.2016 N MEPC.278(70))

Правило 10

Контроль государства порта за выполнением

эксплуатационных требований

1 Судно во время пребывания в порту или у удаленного от берега терминала, находящихся под юрисдикцией какой-либо 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 воздушной среды с судов.

2 При обстоятельствах, приведенных в [пункте 1](#P8292) 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](#P100) 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 предусмотренных в настоящей Конвенции.

5 В отношении [главы 4](#P8589) настоящего Приложения любая проверка государством порта ограничивается проверкой, если необходимо, того, что на судне имеется действительное Акт о соответствии, касающийся предоставления данных по расходу судового топлива, и Международное свидетельство об энергоэффективности в соответствии со [статьей 5](#P100) Конвенции.

(п. 5 введен Резолюцией Международной морской организации от 15.07.2011 N MEPC.203(62); в ред. Резолюции Международной морской организации от 28.10.2016 N MEPC.278(70))

Правило 11

Обнаружение нарушений и обеспечение выполнения

1 Стороны сотрудничают в обнаружении нарушений и обеспечении выполнения положений настоящего Приложения, 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 настоящее Приложение, в любом порту или у удаленного от берега терминала Стороны может быть подвергнуто инспектированию должностными лицами, назначенными или уполномоченными этой Стороной, чтобы проверить, не произвело ли это судно выброса какого-либо из веществ, охватываемых настоящим Приложением, в нарушение положений настоящего Приложения. Если в результате инспектирования будет обнаружено нарушение положений настоящего Приложения, то Администрации направляется сообщение об этом для принятия соответствующих мер.

3 Каждая Сторона представляет Администрации доказательства, если таковые имеются, того, что судно произвело выброс любого из веществ, охватываемых настоящим Приложением, в нарушение положений настоящего Приложения. 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 дает распоряжение о возбуждении как можно скорее такого преследования в соответствии со своим законодательством. 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 настоящее Приложение, 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 выброс любого из веществ, охватываемых Приложением, в нарушение настоящего Приложения. Сообщение о таком расследовании направляется Стороне, просившей о расследовании, и Администрации, с тем чтобы могли быть приняты соответствующие меры согласно положениям настоящей Конвенции.

6 К нормам и стандартам, установленным в настоящем Приложении, применяется mutatis mutandis международное право, касающееся предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды с судов, включая международное право, относящееся к обеспечению выполнения и гарантиям, которое находится в силе во время применения или толкования настоящего Приложения.

Глава 3. ТРЕБОВАНИЯ В ОТНОШЕНИИ

КОНТРОЛЯ ЗА ВЫБРОСАМИ С СУДОВ

Правило 12

Озоноразрушающие вещества

1 Настоящее правило не применяется к постоянно герметичному оборудованию, у которого нет соединений для зарядки хладагента или потенциально съемных компонентов, содержащих озоноразрушающие вещества.

2 При условии соблюдения положений [правила 3.1](#P8091) любые преднамеренные выбросы озоноразрушающих веществ запрещаются. Преднамеренные выбросы включают выбросы, происходящие в ходе технического обслуживания, ухода, ремонта или удаления систем или оборудования, однако преднамеренные выбросы не включают минимальные выбросы, связанные с улавливанием или рециркуляцией озоноразрущающего вещества. Выбросы, являющиеся результатом утечек озоноразрущающего вещества, независимо от того, являются эти утечки преднамеренными или нет, могут регулироваться Сторонами.

3.1 Установки, содержащие озоноразрущающие вещества, не являющиеся гидрохлорфторуглеродами, запрещаются:

.1 на судах, построенных 19 мая 2005 года или после этой даты; или

.2 в отношении судов, построенных до 19 мая 2005 года, договорная поставка оборудования на которые осуществляется 19 мая 2005 года или после этой даты или, в случае отсутствия даты договорной поставки, фактическая поставка оборудования на которые осуществляется 19 мая 2005 года или после этой даты.

3.2 Установки, содержащие гидрохлорфторуглероды, запрещаются:

.1 на судах, построенных 1 января 2020 года или после этой даты; или

.2 в отношении судов, построенных до 1 января 2020 года, договорная поставка оборудования на которые осуществляется 1 января 2020 года или после этой даты или, в случае отсутствия даты договорной поставки, фактическая поставка оборудования на которые осуществляется 1 января 2020 года или после этой даты.

4 Вещества, упомянутые в настоящем правиле, и оборудование, содержащее такие вещества, при удалении их с судов доставляются на надлежащие приемные сооружения.

5 На каждом судне, подпадающем под действие [правила 6.1](#P8170), имеется перечень оборудования, содержащего озоноразрушающие вещества.

6 На каждом судне, подпадающем под действие [правила 6.1](#P8170), на котором имеются перезаряжаемые системы, содержащие озоноразрушающие вещества, ведется журнал озоноразрушающих веществ. Этот журнал может составлять часть существующего судового журнала или системы электронной регистрации, одобренной Администрацией.

7 Записи в журнале озоноразрушающих веществ регистрируются с точки зрения массы (кг) вещества и в каждом случае безотлагательно вносятся в отношении следующего:

.1 перезарядки, полной или частичной, оборудования, содержащего озоноразрушающие вещества;

.2 ремонта или технического обслуживания оборудования, содержащего озоноразрушающие вещества;

.3 выброса озоноразрушающих веществ в атмосферу:

.3.1 преднамеренного; и

.3.2 непреднамеренного;

.4 сброса озоноразрушающих веществ в находящиеся на суше приемные сооружения; и

.5 поставки озоноразрушающих веществ на судно.

Правило 13

Окислы азота (NOx)

Применение

1.1 Настоящее правило применяется к:

.1 каждому судовому дизельному двигателю выходной мощностью более 130 кВт, установленному на судне; и

.2 каждому судовому дизельному двигателю выходной мощностью более 130 кВт, который подвергается значительному переоборудованию 1 января 2000 года или после этой даты, за исключением случаев, когда продемонстрировано к удовлетворению Администрации, что такой двигатель является идентичной заменой двигателя, который он заменяет, и иным образом не охвачен [пунктом 1.1.1](#P8344) настоящего правила.

1.2 Настоящее правило не применяется к:

.1 судовому дизельному двигателю, предназначенному для использования исключительно в аварийных ситуациях или исключительно для приведения в действие любого устройства или оборудования, предназначенного для использования исключительно в аварийных ситуациях на судне, на котором он установлен, либо судовому дизельному двигателю, установленному на спасательных шлюпках, предназначенных для использования исключительно в аварийных ситуациях; и

.2 судовому дизельному двигателю, установленному на судне, совершающем рейсы исключительно в водах, находящихся под суверенитетом или юрисдикцией государства, под флагом которого судно имеет право плавать, при условии что такой двигатель подпадает под альтернативную меру контроля выбросов NOx, установленную Администрацией.

1.3 Несмотря на положения [пункта 1.1](#P8343) настоящего правила, Администрация может предоставить исключение из применения настоящего правила для любого судового дизельного двигателя, который установлен на судне, построенном до 19 мая 2005 года, или для любого судового дизельного двигателя, который подвергается значительному переоборудованию до этой даты, при условии что судно, на котором установлен двигатель, совершает рейсы исключительно в порты или к удаленным от берега терминалам в пределах государства, под флагом которого судно имеет право плавать.

Значительное переоборудование

2.1 Для целей настоящего правила значительное переоборудование означает модификацию 1 января 2000 года или после этой даты судового дизельного двигателя, который еще не сертифицирован в соответствии со стандартами, изложенными в [пункте 3](#P8365), [4](#P8372) или [5.1.1](#P8381) настоящего правила, при которой:

.1 двигатель заменяется судовым дизельным двигателем или устанавливается дополнительный судовой дизельный двигатель, или

.2 двигатель подвергается любой значительной модификации, как она определена в пересмотренном Техническом кодексе по NOx 2008 года, или

.3 максимальная длительная выходная мощность двигателя увеличивается более чем на 10% по сравнению с максимальной длительной выходной мощностью двигателя при его первоначальной сертификации.

2.2 В отношении значительного переоборудования, связанного с заменой судового дизельного двигателя неидентичным судовым дизельным двигателем или установкой дополнительного судового дизельного двигателя, применяются стандарты настоящего правила, действующие во время замены или добавления двигателя. Только в отношении заменяющих двигателей, если такой заменяющий двигатель не может отвечать стандартам, изложенным в [пункте 5.1.1](#P8381) настоящего правила (ярус III, в зависимости от конкретного случая), то этот заменяющий двигатель должен отвечать требованиям, изложенным в [пункте 4](#P8372) настоящего правила (ярус II), с учетом руководства, разработанного Организацией.

(п. 2.2 в ред. Резолюции Международной морской организации от 04.04.2014 N MEPC.251(66))

2.3 Судовой дизельный двигатель, упомянутый в [пункте 2.1.2](#P8355) или [2.1.3](#P8356) настоящего правила, отвечает следующим стандартам:

.1 для судов, построенных до 1 января 2000 года, применяются стандарты, изложенные в [пункте 3](#P8365) настоящего правила; и

.2 для судов, построенных 1 января 2000 года или после этой даты, применяются стандарты, действующие во время постройки судна.

Ярус I

3 При условии соблюдения [правила 3](#P8085) настоящего Приложения эксплуатация судового дизельного двигателя, который установлен на судне, построенном 1 января 2000 года или после этой даты и до 1 января 2011 года, запрещается, за исключением случаев, когда выброс окислов азота (рассчитанный как полный взвешенный выброс NO2) из двигателя находится в следующих пределах, где n - номинальная частота вращения двигателя (обороты коленчатого вала в минуту):

.1 17,0 г/кВт·ч при n менее 130 об/мин;

.2 45,0·n(-0,2) г/кВт·ч при n, равной или более 130, но менее 2000 об/мин;

.3 9,8 г/кВт·ч при n, равной или более 2000 об/мин.

Ярус II

4 При условии соблюдения [правила 3](#P8085) настоящего Приложения эксплуатация судового дизельного двигателя, который установлен на судне, построенном 1 января 2011 года или после этой даты, запрещается, за исключением случаев, когда выброс окислов азота (рассчитанный как полный взвешенный выброс NO2) из двигателя находится в следующих пределах, где n - номинальная частота вращения двигателя (обороты коленчатого вала в минуту):

.1 14,4 г/кВт·ч при n менее 130 об/мин;

.2 44·n(-0,23) г/кВт·ч при n, равной или более 130, но менее 2000 об/мин;

.3 7,7 г/кВт·ч при n, равной или более 2000 об/мин.

Ярус III

5.1 При условии соблюдения [правила 3](#P8085) настоящего Приложения в районе контроля выбросов, назначенном для контроля NOx по ярусу III согласно [пункту 6](#P8413) настоящего правила (район контроля выбросов NOx по ярусу III), эксплуатация судового дизельного двигателя, который установлен на судне:

(в ред. Резолюции Международной морской организации от 07.07.2017 N MEPC.286(71))

.1 запрещается, за исключением случаев, когда выброс окислов азота (рассчитанный как полный взвешенный выброс NO2) из двигателя находится в следующих пределах, где n - номинальная частота вращения двигателя (обороты коленчатого вала в минуту):

(в ред. Резолюции Международной морской организации от 22.04.2016 N MEPC.271(69))

.1 3,4 г/кВт·ч при n менее 130 об/мин;

.2 9·n(-0,2) г/кВт·ч при n, равной или более 130, но менее 2000 об/мин;

.3 2,0 г/кВт·ч при n, равной или более 2000 об/мин;

если:

.2 данное судно находится на этапе постройки:

.1 1 января 2016 года или после этой даты и эксплуатируется в Североамериканском районе контроля выбросов или районе контроля выбросов в Карибском море Соединенных Штатов;

.2 1 января 2021 года или после этой даты и эксплуатируется в районе контроля выбросов Балтийского моря или в районе контроля выбросов Северного моря;

(пп. .2 в ред. Резолюции Международной морской организации от 07.07.2017 N MEPC.286(71))

абзац исключен. - Резолюция Международной морской организации от 07.07.2017 N MEPC.286(71);

.3 данное судно эксплуатируется в районе контроля выбросов NOx по ярусу III и отличным от района контроля выбросов, описанного в [пункте 5.1.2](#P8387) настоящего правила, и построено в дату или после даты утверждения такого района контроля выбросов, или в более позднюю дату, как может быть указано в поправке, согласно которой назначается район контроля выбросов NOx по ярусу III, в зависимости от того, какая из них наступит позднее.

(в ред. Резолюций Международной морской организации от 04.04.2014 N MEPC.251(66), от 07.07.2017 N MEPC.286(71))

5.2 Стандарты, изложенные в [пункте 5.1.1](#P8381) настоящего правила, не применяются к:

.1 судовому дизельному двигателю, установленному на судне длиной (L), как она определена в [правиле 1.19](#P526) Приложения I к настоящей Конвенции, менее 24 метров, если оно специально спроектировано и используется исключительно для целей отдыха; или

.2 судовому дизельному двигателю, установленному на судне, общая номинальная мощность дизельных двигателей которого составляет менее 750 кВт, если к удовлетворению Администрации продемонстрировано, что судно не может соответствовать стандартам, изложенным в [пункте 5.1.1](#P8381) настоящего правила, ввиду проектных или конструктивных ограничений судна; или

.3 судовому дизельному двигателю, установленному на построенном до 1 января 2021 года судне валовой вместимостью менее 500 и длиной (L), как она определена в [правиле 1.19](#P526) Приложения I к настоящей Конвенции, 24 метра и более, если оно специально спроектировано и используется исключительно для целей отдыха.

(в ред. Резолюций Международной морской организации от 04.04.2014 N MEPC.251(66), от 07.07.2017 N MEPC.286(71))

5.3 Ярус и состояние "вкл."/"выкл." судовых дизельных двигателей, установленных на судне, к которому применяется [пункт 5.1](#P8379) настоящего правила, и сертифицированных как для яруса II, так и для яруса III, или сертифицированных только для яруса II, регистрируются в судовом журнале, предписанном Администрацией, при входе в район контроля выбросов NOx по ярусу III, и выходе из него или в случае изменения состояния "вкл."/"выкл." в пределах этого района, с указанием даты, времени и местонахождения судна.

(п. 5.3 введен Резолюцией Международной морской организации от 22.04.2016 N MEPC.271(69); в ред. Резолюции Международной морской организации от 13.04.2018 N MEPC.301(72))

5.4 В отношении выбросов окислов азота из судового дизельного двигателя, подпадающего под действие положений [пункта 5.1](#P8379) настоящего правила, если такие выбросы происходят непосредственно после строительства и ходовых испытаний вновь построенного судна или до и после переоборудования, ремонта и/или технического обслуживания судна или технического обслуживания или ремонта двигателя яруса II или двухтопливного двигателя, когда судно не должно иметь газового топлива или газообразных грузов на борту в связи с требованиями безопасности, если соответствующие работы выполнялись на судоверфи или другой ремонтной площадке, расположенной в районе контроля выбросов NOx по ярусу III, предоставляется временное изъятие при выполнении следующих условий:

.1 двигатель соответствует пределам выбросов NOx по ярусу II; и

.2 судно следует непосредственно на судоверфь или иную ремонтную площадку либо в направлении от них, не загружает или не выгружает груз в течение срока действия изъятия и соблюдает дополнительные специальные требования к маршруту движения, указанные государством порта, в котором находится судоверфь или иная ремонтная площадка, если это применимо.

(п. 5.4 введен Резолюцией Международной морской организации от 07.07.2017 N MEPC.286(71))

5.5 Изъятие, описанное в [пункте 5.4](#P8401) настоящего правила, распространяется только на следующие периоды:

.1 для вновь построенного судна - на период, начинающийся с момента поставки судна с судоверфи, включая ходовые испытания, и заканчивающийся в момент, когда судно выходит непосредственно за пределы района(ов) контроля выбросов NOx по ярусу III, или, в отношении судна, оборудованного двухтопливным двигателем, - когда судно выходит непосредственно за пределы района(ов) контроля выбросов NOx по ярусу III или направляется непосредственно к ближайшему пункту бункеровки газовым топливом, который подходит для судна и находится в районе(ах) контроля выбросов NOx по ярусу III;

.2 для судна с двигателем яруса II, которое проходит переоборудование, техническое обслуживание или ремонт, - на период, начинающийся с момента, когда судно входит в район(ы) контроля выбросов NOx по ярусу III и направляется непосредственно на судоверфь или иную ремонтную площадку, и заканчивающийся в момент, когда судно покидает судоверфь или иную ремонтную площадку и выходит непосредственно за пределы района(ов) контроля выбросов NOx по ярусу III после прохождения ходовых испытаний, если это применимо; и

.3 для судна с двухтопливным двигателем, которое проходит переоборудование, техническое обслуживание или ремонт, когда судно не должно иметь газового топлива или газообразных грузов на борту в связи с требованиями безопасности, - на период, начинающийся с момента, когда судно входит в район(ы) контроля выбросов NOx по ярусу III или когда оно проходит дегазацию в районе(ах) контроля выбросов NOx по ярусу III и направляется непосредственно на судоверфь или иную ремонтную площадку, и заканчивающийся в момент, когда судно покидает судоверфь или иную ремонтную площадку и выходит непосредственно за пределы района(ов) контроля выбросов NOx по ярусу III или направляется непосредственно к ближайшему пункту бункеровки газовым топливом, который подходит для судна и находится в районе(ах) контроля выбросов NOx по ярусу III.

(п. 5.5 введен Резолюцией Международной морской организации от 07.07.2017 N MEPC.286(71))

Район контроля выбросов

6 Для целей настоящего правила районом контроля выбросов NOx по ярусу III является любой морской район, включая любой портовый район, назначенный Организацией в соответствии с критериями и процедурами, изложенными в [дополнении III](#P9628) к настоящему Приложению. Районами контроля выбросов NOx по ярусу III являются:

.1 Североамериканский район контроля выбросов, который означает район, обозначенный координатами, указанными в [дополнении VII](#P9802) к настоящему Приложению;

.2 район контроля выбросов Карибского моря Соединенных Штатов, который означает район, обозначенный координатами, указанными в [дополнении VII](#P9802) к настоящему Приложению;

.3 район контроля выбросов Балтийского моря, как он определен в [правиле 1.11.2](#P467) Приложения I к настоящей Конвенции; и

.4 район контроля выбросов Северного моря, как он определен в [правиле 1.14.6](#P7487) Приложения V к настоящей Конвенции.

(п. 6 в ред. Резолюции Международной морской организации от 07.07.2017 N MEPC.286(71))

Судовые дизельные двигатели, установленные

на судне, построенном до 1 января 2000 года

7.1 Несмотря на [пункт 1.1.1](#P8344) настоящего правила судовой дизельный двигатель выходной мощностью более 5000 кВт и с объемом цилиндра, составляющим 90 литров или более, установленный на судне, построенном 1 января 1990 года или после этой даты, но до 1 января 2000 года, соответствует пределам выбросов, изложенным в [пункте 7.4](#P8433) настоящего правила, при условии что Администрация Стороны сертифицировала одобренное средство для этого двигателя и сертифицировавшая Администрация представила Организации уведомление об этой сертификации. Соответствие настоящему пункту должно быть продемонстрировано посредством одного из следующего:

.1 установки сертифицированного одобренного средства, подтвержденного освидетельствованием с использованием процедуры проверки, указанной в документации одобренного средства, включая соответствующее указание в судовом Международном свидетельстве о предотвращении загрязнения воздушной среды на наличие одобренного средства; и

.2 сертификации двигателя, подтверждающей, что он эксплуатируется в пределах, изложенных в [пункте 3](#P8365), [4](#P8372) или [5.1.1](#P8381) настоящего правила, и соответствующего указания на сертификацию двигателя в судовом Международном свидетельстве о предотвращении загрязнения воздушной среды.

7.2 [Пункт 7.1](#P8423) настоящего правила применяется не позднее первого освидетельствования для возобновления свидетельства, которое проводится через 12 месяцев или более после сдачи на хранение уведомления, указанного в [пункте 7.1](#P8423). Если собственник судна, на котором должно быть установлено одобренное средство, может продемонстрировать к удовлетворению Администрации, что одобренное средство коммерчески недоступно, несмотря на все усилия, направляемые на его приобретение, то это одобренное средство устанавливается на судне не позднее следующего ежегодного освидетельствования этого судна, которое проводится после того, как одобренное средство станет коммерчески доступным.

7.3 В отношении судового дизельного двигателя выходной мощностью более 5 000 кВт и объемом 90 литров или более на цилиндр, который установлен на судне, находящемся на этапе постройки 1 января 1990 года или после этой даты, но до 1 января 2000 года, и подпадает под действие [пункта 7.1](#P8423) настоящего правила, в Международном свидетельстве о предотвращении загрязнения воздушной среды указывается одно из следующего:

.1 одобренное средство применяется в соответствии с [пунктом 7.1.1](#P8424) настоящего правила;

.2 двигатель сертифицирован в соответствии с [пунктом 7.1.2](#P8425) настоящего правила;

.3 одобренное средство еще коммерчески недоступно, как указано в [пункте 7.2](#P8426) настоящего правила; или

.4 одобренное средство неприменимо.

(п. 7.3 в ред. Резолюции Международной морской организации от 17.10.2014 N MEPC.258(67))

7.4 При условии соблюдения [правила 3](#P8085) настоящего Приложения эксплуатация судового дизельного двигателя, указанного в [пункте 7.1](#P8423) настоящего правила, запрещается, за исключением случаев, когда выброс окислов азота (рассчитанный как полный взвешенный выброс NO2) из двигателя находится в следующих пределах, где n - номинальная частота вращения двигателя (обороты коленчатого вала в минуту):

.1 17,0 г/кВт·ч при n менее 130 об/мин;

.2 45,0·n(-0,2) г/кВт·ч при n, равной или более 130, но менее 2000 об/мин; и

.3 9,8 г/кВт·ч при n, равной или более 2000 об/мин.

7.5 Сертификация одобренного средства осуществляется в соответствии с главой 7 пересмотренного Технического кодекса по NOx 2008 года и включает проверку:

.1 конструктором базового судового дизельного двигателя, к которому применяется одобренное средство, того, что расчетный эффект одобренного средства уменьшит мощность двигателя не более чем на 1,0%, повысит расход топлива не более чем на 2,0%, как это измерено в соответствии с надлежащим испытательным циклом, изложенным в пересмотренном Техническом кодексе по NOx 2008 года, или не окажет отрицательного воздействия на износостойкость или надежность двигателя; и

.2 того, что стоимость одобренного средства не является чрезмерной, что определяется путем сравнения количества NOx, сокращенного с помощью одобренного средства для достижения стандарта, изложенного в [пункте 7.4](#P8433) настоящего правила, и расходов на приобретение и установку такого одобренного средства.

Сертификация

8 К процедурам сертификации, испытаний и измерений в отношении стандартов, изложенных в настоящем правиле, применяется пересмотренный Технический кодекс по NOx 2008 года.

9 Преследуется цель, чтобы процедуры определения выбросов NOx, изложенные в пересмотренном Техническом кодексе по NOx 2008 года, были типичными для обычной эксплуатации двигателя. Регулировочно-управляющие устройства и нерациональные средства контроля выбросов подрывают эту цель и не допускаются. Настоящее правило не препятствует использованию вспомогательных устройств управления для защиты двигателя и/или его вспомогательного оборудования от условий эксплуатации, которые могут привести к повреждению или отказу или которые применяются для облегчения пуска двигателя.

Обзор

10 Удален. - Резолюция Международной морской организации от 04.04.2014 N MEPC.251(66).

Правило 14

Окислы серы (SOx) и твердые частицы

Общие требования

1 Содержание серы в судовом топливе, используемом или перевозимом для использования на судне, не должно превышать 0,50% по массе.

(п. 1 в ред. Резолюции Международной морской организации от 26.10.2018 N MEPC.305(73))

2 Мировое среднее содержание серы в остаточном жидком топливе, поставляемом для использования на судах, контролируется с учетом руководства, разработанного Организацией.

Требования, применяемые в пределах районов контроля выбросов

3 Для целей настоящего правила районом контроля выбросов является любой морской район, включая любой портовый район, назначенный Организацией в соответствии с критериями и процедурами, изложенными в [дополнении III](#P9628) к настоящему Приложению. Районами контроля выбросов согласно настоящему правилу являются:

.1 район Балтийского моря, как он определен в [правиле 1.11.2](#P467) Приложения I к настоящей Конвенции;

.2 район Северного моря, как он определен в [правиле 1.14.6](#P7487) Приложения V к настоящей Конвенции;

.3 Североамериканский район контроля выбросов, который означает район, обозначенный координатами, указанными в [дополнении VII](#P9802) к настоящему Приложению; и

.4 район контроля выбросов Карибского моря Соединенных Штатов, который означает район, обозначенный координатами, указанными в [дополнении VII](#P9802) к настоящему Приложению.

(п. 3 в ред. Резолюции Международной морской организации от 26.10.2018 N MEPC.305(73))

4 Когда судно эксплуатируется в районе контроля выбросов, содержание серы в судовом топливе, используемом на этом судне, не должно превышать 0,10% по массе.

(п. 4 в ред. Резолюции Международной морской организации от 26.10.2018 N MEPC.305(73))

5 Содержание серы в жидком топливе, упомянутое в [пункте 1](#P8456) и [пункте 4](#P8468) настоящего правила, документируется его поставщиком, как требуется [правилом 18](#P8538) настоящего Приложения.

6 На судах, использующих различные виды жидкого топлива в целях соответствия [пункту 4](#P8468) настоящего правила и входящих в какой-либо район контроля выбросов, указанный в [пункте 3](#P8462) настоящего правила, или выходящих из него, имеется письменная процедура, показывающая, каким образом должна выполняться операция по переходу с одного жидкого топлива на другое, предусматривая достаточное время для того, чтобы до входа в район контроля выбросов система подачи жидкого топлива была полностью промыта от всех видов жидкого топлива с содержанием серы, превышающим применимую величину, установленную в [пункте 4](#P8468) настоящего правила. Объем низкосернистого жидкого топлива в каждом танке, а также дата, время и местонахождение судна в момент завершения любой операции по переходу с одного жидкого топлива на другое до входа в район контроля выбросов или в момент начала такой операции после выхода из этого района регистрируются в судовом журнале, предписанном Администрацией.

7 В течение первых двенадцати месяцев непосредственно после внесения поправки, согласно которой назначается конкретный район контроля выбросов в соответствии с [пунктом 3](#P8462) настоящего правила, суда, эксплуатирующиеся в этом районе контроля выбросов, освобождаются от выполнения требований [пунктов 4](#P8468) и [6](#P8471) настоящего правила, а также требований [пункта 5](#P8470) настоящего правила в той степени, в какой они относятся к [пункту 4](#P8468) настоящего правила.

(п. 7 в ред. Резолюции Международной морской организации от 15.07.2011 N MEPC.202(62))

Удалено. - Резолюция Международной морской организации

от 26.10.2018 N MEPC.305(73).

8 Удален. - Резолюция Международной морской организации от 26.10.2018 N MEPC.305(73).

9 Удален. - Резолюция Международной морской организации от 26.10.2018 N MEPC.305(73).

10 Удален. - Резолюция Международной морской организации от 26.10.2018 N MEPC.305(73).

Правило 15

Летучие органические соединения (ЛОС)

1 Если выбросы ЛОС с танкера должны регулироваться в порту или портах либо на терминале или терминалах, находящихся под юрисдикцией Стороны, то они регулируются в соответствии с положениями настоящего правила.

2 Сторона, регулирующая танкеры в отношении выбросов ЛОС, направляет Организации уведомление. Это уведомление включает информацию о размерах танкеров, подлежащих контролю, грузах, для которых требуются системы контроля выбросов паров, и дате вступления в силу такого контроля. Уведомление представляется по меньшей мере за шесть месяцев до даты вступления в силу.

3 Сторона, назначающая порты или терминалы, в пределах которых выбросы ЛОС с танкеров должны регулироваться, обеспечивает, чтобы в любом назначенном порту или на терминале были предусмотрены и эксплуатировались, безопасно и без необоснованной задержки судна, системы контроля выбросов паров, одобренные этой Стороной с учетом стандартов безопасности для таких систем, разработанных Организацией.

4 Организация рассылает перечень портов и терминалов, назначенных Сторонами, другим Сторонам и государствам-членам Организации для их информации.

5 Танкер, к которому применяется [пункт 1](#P8486) настоящего правила, обеспечивается системой сбора выбрасываемых паров, одобренной Администрацией с учетом стандартов безопасности для таких систем, разработанных Организацией, и использует эту систему во время погрузки соответствующих грузов. Порт или терминал, где установлены системы контроля выбросов паров в соответствии с настоящим правилом, могут принимать танкеры, которые не оборудованы системами сбора паров, в течение трех лет после даты вступления в силу, указанной в [пункте 2](#P8487) настоящего правила.

6 На танкере, перевозящем сырую нефть, имеется и выполняется план управления ЛОС, одобренный Администрацией. Такой план подготавливается с учетом руководства, разработанного Организацией. План является конкретным для каждого судна и по меньшей мере:

.1 содержит письменные процедуры по сведению к минимуму выбросов ЛОС во время погрузки, морского рейса и выгрузки груза;

.2 учитывает дополнительные ЛОС, образующиеся в результате мойки сырой нефтью;

.3 содержит указание на лицо, отвечающее за выполнение плана; и

.4 в отношении судов, совершающих международные рейсы, составляется на рабочем языке капитана и лиц командного состава и, если рабочим языком капитана и лиц командного состава не является английский, испанский или французский язык, включает перевод на один из этих языков.

7 Настоящее правило применяется также к газовозам только в том случае, если тип грузовой системы и системы емкостей допускает безопасное хранение на судне неметановых ЛОС или их безопасную передачу на берег.

Правило 16

Сжигание на судне

1 За исключениями, предусмотренными [пунктом 4](#P8511) настоящего правила, сжигание на судне допускается только в судовом инсинераторе.

2 Запрещается сжигание на судне следующих веществ:

.1 остатков грузов, подпадающих под действие [Приложений I](#P398), [II](#P4822) и [III](#P6767), или связанных с ними загрязненных упаковочных материалов;

.2 полихлорированных бифенилов (ПХБ);

.3 мусора, как он определен в [Приложении V](#P7437), содержащего тяжелые металлы в объеме, большем чем микропримеси;

.4 очищенных нефтепродуктов, содержащих галогенные соединения;

.5 осадков сточных вод и нефтяных остатков, которые не образуются на судне; и

.6 остатков из систем очистки отработавших газов.

3 Сжигание на судне поливинилхлоридов (ПВХ) запрещается, за исключением сжигания в судовых инсинераторах, в отношении которых выданы свидетельства ИМО об одобрении типа.

4 Сжигание на судне осадков сточных вод и нефтяных остатков, образующихся в ходе обычной эксплуатации судна, может также производиться в главной или вспомогательной силовой установке или котлах, но в этом случае оно не должно производиться в пределах портов, гаваней и эстуариев.

5 Ничто в настоящем правиле:

.1 не затрагивает запрещения или других требований, установленных в Конвенции по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 года с поправками и Протоколе 1996 года к ней, или

.2 не препятствует разработке, установке и эксплуатации альтернативных судовых устройств для термической обработки отходов, которые удовлетворяют требованиям настоящего правила или превышают их.

6.1 За исключениями, предусмотренными [пунктом 6.2](#P8516) настоящего правила, каждый инсинератор на судне, построенном 1 января 2000 года или после этой даты, или инсинератор, установленный на судне 1 января 2000 года или после этой даты, должен удовлетворять требованиям, содержащимся в [дополнении IV](#P9672) к настоящему Приложению. Каждый инсинератор, подпадающий под действие этого пункта, одобряется Администрацией с учетом стандартных технических требований к судовым инсинераторам, разработанных Организацией; или

6.2 Администрация может допустить исключение из применения [пункта 6.1](#P8515) настоящего правила для любого инсинератора, установленного на судне до 19 мая 2005 года, при условии что судно совершает рейсы исключительно в водах, находящихся под суверенитетом или юрисдикцией государства, под флагом которого оно имеет право плавать.

7 Инсинераторы, установленные в соответствии с требованиями [пункта 6.1](#P8515) настоящего правила, снабжаются руководством завода-изготовителя по эксплуатации, которое должно храниться вместе с установкой и в котором определен порядок эксплуатации инсинератора в пределах, указанных в [пункте 2](#P9693) дополнения IV к настоящему Приложению.

8 Персонал, ответственный за эксплуатацию инсинератора, установленного в соответствии с требованиями [пункта 6.1](#P8515) настоящего правила, должен быть подготовлен выполнять инструкции, предусмотренные в руководстве завода-изготовителя по эксплуатации, требуемом [пунктом 7](#P8517) настоящего правила.

9 Для инсинераторов, установленных в соответствии с требованиями [пункта 6.1](#P8515) настоящего правила, должен осуществляться постоянный мониторинг, когда эксплуатируется установка, температуры топочного газа на выходе из камеры сгорания. Если это инсинератор непрерывной подачи, отходы не должны подаваться в установку, когда температура топочного газа на выходе из камеры сгорания ниже 850 °C. Если это инсинератор с дозированной загрузкой, установка должна иметь такую конструкцию, чтобы температура топочного газа на выходе из камеры сгорания достигала 600 °C в течение пяти минут после пуска и после этого стабилизировалась на отметке не менее 850 °C.

Правило 17

Приемные сооружения

1 Каждая Сторона обязуется обеспечивать предоставление сооружений, достаточных для удовлетворения:

.1 потребностей судов, использующих ее ремонтные порты для приема удаляемых с судов озоноразрушающих веществ и оборудования, содержащего такие вещества;

.2 потребностей судов, использующих ее порты, терминалы или ремонтные порты для приема остатков очистки отработавших газов из системы очистки отработавших газов, без необоснованной задержки судов; и

.3 потребностей в сооружениях, на которых производится разборка судов на слом, для приема удаляемых с судов озоноразрушающих веществ и оборудования, содержащего такие вещества.

1bis Малые островные развивающиеся государства могут удовлетворять требования [пункта 1](#P8525) 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.

(п. 1bis введен Резолюцией Международной морской организации от 02.03.2012 N MEPC.217(63))

2 Если конкретный порт или терминал Стороны, учитывая руководство, которое должно быть разработано Организацией, расположен на удалении от промышленной инфраструктуры, необходимой для обращения с этими веществами, упомянутыми в [пункте 1](#P8525) настоящего правила, и их переработки, либо не имеет такой инфраструктуры и поэтому не может принимать такие вещества, то Сторона информирует Организацию о любом таком порте или терминале, с тем чтобы эта информация могла быть разослана всем Сторонам и государствам-членам Организации для их информации и любых соответствующих действий. Каждая Сторона, которая предоставила Организации такую информацию, также уведомляет Организацию о ее портах и терминалах, где имеются приемные сооружения для обращения с такими веществами и их переработки.

3 Каждая Сторона уведомляет Организацию для извещения членов Организации о всех случаях отсутствия предусмотренных настоящим правилом сооружений или их предполагаемого несоответствия установленным требованиям.

Правило 18

Наличие и качество жидкого топлива

Наличие жидкого топлива

1 Каждая Сторона принимает все разумные меры для содействия наличию жидкого топлива, соответствующего настоящему Приложению, и информирует Организацию о наличии соответствующего требованиям жидкого топлива в своих портах и на своих терминалах.

2.1 Если Сторона устанавливает, что судно не соответствует стандартам отвечающего требованиям жидкого топлива, изложенным в настоящем Приложении, то компетентный орган Стороны имеет право потребовать, чтобы судно:

.1 представило сведения о мерах, принятых в попытке обеспечить соответствие; и

.2 предоставило доказательство того, что оно предприняло попытку приобрести соответствующее требованиям жидкое топливо в соответствии со своим планом рейса и, если оно не было приобретено, где планировалось, что были предприняты попытки выявить альтернативные источники такого жидкого топлива, и что, несмотря на все усилия, направленные на приобретение соответствующего требованиям жидкого топлива, такого жидкого топлива не имелось в наличии для приобретения.

2.2 От судна не должно требоваться отклонения от предполагаемого рейса или необоснованной задержки рейса с целью обеспечения соответствия.

2.3 Если судно предоставляет информацию, изложенную в [пункте 2.1](#P8545) настоящего правила. Сторона учитывает все соответствующие обстоятельства и представленные доказательства для установления соответствующих мер, которые должны быть приняты, включая непринятие мер контроля.

2.4 Судно уведомляет свою Администрацию и компетентный орган соответствующего порта назначения о случаях, когда оно не может приобрести соответствующее требованиям жидкое топливо.

2.5 Сторона уведомляет Организацию о случаях представления судном доказательств отсутствия соответствующего требованиям жидкого топлива.

Качество жидкого топлива

3 Жидкое топливо для целей сгорания, поставляемое и используемое на судах, к которым применяется настоящее Приложение, должно удовлетворять следующим требованиям:

.1 за исключениями, предусмотренными [пунктом 3.2](#P8563) настоящего правила:

.1.1 жидкое топливо должно являться смесью углеводородов, полученных в процессе переработки нефти. Это не препятствует добавлению небольших количеств присадок, предназначенных для улучшения некоторых рабочих характеристик;

.1.2 жидкое топливо не должно содержать неорганических кислот; и

.1.3 жидкое топливо не должно содержать никаких добавок или химических отходов, которые:

.1.3.1 угрожают безопасности судов или отрицательно влияют на работу механизмов, или

.1.3.2 вредны для персонала, или

.1.3.3 в целом способствуют дополнительному загрязнению воздушной среды;

.2 жидкое топливо для целей сгорания, полученное иными методами, чем переработка нефти, не должно:

.2.1 содержать серы в количестве, превышающем применимое количество, установленное в [правиле 14](#P8450) настоящего Приложения;

.2.2 приводить к тому, чтобы двигатель превышал применимые пределы выбросов NOx, установленные в [пунктах 3](#P8365), [4](#P8372), [5.1.1](#P8381) и [7.4 правила 13](#P8433);

.2.3 содержать неорганических кислот; или

.2.3.1 угрожать безопасности судов или отрицательно влиять на работу механизмов, или

.2.3.2 быть вредным для персонала, или

.2.3.3 в целом способствовать дополнительному загрязнению воздушной среды.

4 Настоящее правило не применяется к углю в твердом состоянии или ядерному топливу. [Пункты 5](#P8571), [6](#P8572), [7.1](#P8573), [7.2](#P8574), [8.1](#P8575), [8.2](#P8576), [9.2](#P8579), [9.3](#P8580) и [9.4](#P8581) настоящего правила не применяются к такому газовому топливу, как сжиженный природный газ, сжатый природный газ или сжиженный нефтяной газ. Поставщик должен документально подтверждать содержание серы в газовом топливе, поставляемом на судно специально для целей сгорания на этом судне.

5 В отношении каждого судна, подпадающего под действие [правил 5](#P8127) и [6](#P8158) настоящего Приложения, подробные сведения о жидком топливе для целей сгорания, поставленном и используемом на борту, регистрируются посредством накладной на поставку бункерного топлива, которая содержит по меньшей мере информацию, указанную в [дополнении V](#P9714) к настоящему Приложению.

6 Накладная на поставку бункерного топлива хранится на судне в таком месте, чтобы она была легкодоступной для проверки в любое разумное время. Она хранится в течение трех лет после поставки жидкого топлива на судно.

7.1 Компетентный орган Стороны может проверять накладные на поставку бункерного топлива на любом судне, к которому применяется настоящее Приложение, когда судно находится в ее порту или у удаленного от берега терминала, может снимать копии с каждой накладной на поставку и может потребовать от капитана или лица, ответственного за судно, заверить, что каждая копия является подлинной копией такой накладной на поставку бункерного топлива. Компетентный орган может также проверить содержание каждой накладной путем консультаций с портом, где была выдана накладная.

7.2 Проверка накладных на поставку бункерного топлива и снятие заверенных копий компетентным органом согласно настоящему пункту осуществляются как можно быстрее, не вызывая необоснованной задержки судна.

8.1 Накладная на поставку бункерного топлива сопровождается типичным образцом поставленного топлива с учетом руководства, разработанного Организацией. Образец должен быть опечатан и подписан представителем поставщика и капитаном или лицом командного состава, ответственным за бункеровку, после завершения бункеровки и храниться под контролем судна до тех пор, пока жидкое топливо не будет в значительной степени израсходовано, но в любом случае в течение не менее 12 месяцев с момента поставки.

8.2 Если Администрация требует анализа типичного образца, то анализ выполняется в соответствии с процедурой проверки, изложенной в [дополнении VI](#P9748), с тем чтобы установить, отвечает ли жидкое топливо требованиям настоящего Приложения.

9 Стороны обязуются обеспечивать, чтобы назначенные ими компетентные власти;

.1 вели реестр местных поставщиков жидкого топлива;

.2 требовали от местных поставщиков предоставлять накладную на поставку бункерного топлива и образец, требуемые настоящим правилом, заверенные поставщиком жидкого топлива в том, что жидкое топливо удовлетворяет требованиям [правил 14](#P8450) и [18](#P8538) настоящего Приложения;

.3 требовали от местных поставщиков сохранять копию накладной на поставку бункерного топлива в течение по меньшей мере трех лет для инспекции и проверки государством порта, если это будет необходимо;

.4 принимали соответствующие меры в отношении поставщиков жидкого топлива, которые, как установлено, поставили жидкое топливо, не соответствующее указанному в накладной на поставку бункерного топлива;

.5 информировали Администрацию о любом судне, принимающем жидкое топливо, которое, как установлено, не соответствует требованиям [правил 14](#P8450) или [18](#P8538) настоящего Приложения; и

.6 информировали Организацию для извещения Сторон о всех случаях невыполнения поставщиками жидкого топлива требований, указанных в [правилах 14](#P8450) или [18](#P8538) настоящего Приложения.

10 В связи с инспекциями государства порта, проводимыми Сторонами, Стороны далее обязуются:

.1 информировать Сторону или государство, не являющееся Стороной, под юрисдикцией которых была выдана накладная на поставку бункерного топлива, о случаях поставки не соответствующего требованиям жидкого топлива, предоставляя всю соответствующую информацию; и

.2 обеспечивать принятие надлежащих корректирующих мер для приведения обнаруженного не соответствующего требованиям жидкого топлива в соответствие с такими требованиями.

11 В отношении каждого судна валовой вместимостью 400 и более, совершающего плановые рейсы с частыми и регулярными заходами в порты. Администрация, после заявки и консультаций с затронутыми государствами, может решить, что соответствие [пункту 6](#P8572) настоящего правила может быть задокументировано альтернативным способом, который указывает на подобную достоверность соответствия [правилам 14](#P8450) и [18](#P8538) настоящего Приложения.

Глава 4. ПРАВИЛА ЭНЕРГОЭФФЕКТИВНОСТИ ДЛЯ СУДОВ

(введена Резолюцией Международной морской организации

от 15.07.2011 N MEPC.203(62))

Правило 19

Применение

1 Настоящая глава применяется ко всем судам валовой вместимостью 400 и более.

2 Положения настоящей главы не применяются:

.1 к судам, совершающим рейсы только в водах, находящихся под суверенитетом или юрисдикцией государства, под флагом которого судно имеет право плавать. Однако каждая Сторона путем принятия надлежащих мер должна обеспечивать, чтобы такие суда строились и действовали в соответствии с требованиями главы 4 настоящего Приложения, насколько это разумно и практически выполнимо.

.2 суда, не приводимые в движение при помощи механических средств, а также платформы, включая ПУПХВ, ПУХ и буровые платформы, независимо от того, как они приводятся в движение.

(пп. .2 введен Резолюцией Международной морской организации от 04.04.2014 N MEPC.251(66))

3 [Правила 20](#P8612) и [21](#P8629) настоящего Приложения не применяются к судам с нетрадиционными двигательными установками, однако [правила 20](#P8612) и [21](#P8629) применяются к круизным пассажирским судам с нетрадиционными двигательными установками и судам для перевозки СПГ с традиционными или нетрадиционными двигательными установками, которые поставлены 1 сентября 2019 года или после этой даты, как определено в [пункте 43 правила 2](#P8063). [Правила 20](#P8612) и [21](#P8629) не применяются к грузовым судам, имеющим ледокольную способность.

(п. 3 в ред. Резолюции Международной морской организации от 04.04.2014 N MEPC.251(66))

4 Несмотря на положения [пункта 1](#P8597) настоящего правила, Администрация может освободить судно валовой вместимостью 400 и более от выполнения требования относительно соответствия [правилам 20](#P8612) и [21](#P8629) настоящего Приложения.

5 Положение [пункта 4](#P8604) настоящего правила не применяется к судам валовой вместимостью 400 и более:

.1 контракт на постройку которых заключен 1 января 2017 года или после этой даты; или

.2 при отсутствии контракта на постройку, киль которых заложен или которые находятся в подобной стадии постройки 1 июля 2017 года или после этой даты; или

.3 поставка которых осуществляется 1 июля 2019 года или после этой даты; или

.4 в случаях значительного переоборудования нового или существующего судна, как оно определено в [правиле 2.24](#P8020) настоящего Приложения, 1 января 2017 года или после этой даты, а также в случаях применения [правил 5.4.2](#P8147) и [5.4.3](#P8149) настоящего Приложения.

6 Администрация Стороны настоящей Конвенции, которая допускает применение [пункта 4](#P8604) либо приостанавливает, отменяет применение этого пункта к судну, имеющему право плавать под ее флагом, или отказывает в этом применении, незамедлительно сообщает Организации для рассылки Сторонам настоящего Протокола сведения об этом для их информирования.

Правило 20

Достижимый конструктивный коэффициент

энергоэффективности (достижимый ККЭЭ)

1 Фактический ККЭЭ вычисляется:

.1 для каждого нового судна;

.2 для каждого нового судна, подвергшегося значительному переоборудованию; и

.3 для каждого нового или существующего судна, подвергшегося значительному переоборудованию, которое является настолько масштабным, что Администрация рассматривает судно в качестве вновь построенного судна,

которое подпадает под одну или несколько категорий, указанных в [правилах 2.25](#P8027) - [2.35](#P8047), [2.38](#P8053) и [2.39](#P8055) настоящего Приложения. Фактический ККЭЭ является специфичным для каждого судна и отражает расчетные эксплуатационные характеристики судна с точки зрения энергоэффективности, а также сопровождается технической документацией по ККЭЭ, в которой содержится информация, необходимая для вычисления фактического ККЭЭ, и в которой описана процедура его вычисления. Фактический ККЭЭ проверяется на основании технической документации по ККЭЭ либо Администрацией, либо любой организацией, должным образом уполномоченной ею [<\*>](#P8624).

(п. 1 в ред. Резолюции Международной морской организации от 04.04.2014 N MEPC.251(66))

--------------------------------

<\*> См. Кодекс признанных организаций (Кодекс ПО), принятый КЗМС резолюцией MEPC.237(65), с поправками, которые могут быть внесены.

(сноска введена Резолюцией Международной морской организации от 04.04.2014 N MEPC.251(66))

2 Достижимый ККЭЭ вычисляется, принимая во внимание руководство, разработанное Организацией.

Правило 21

Требуемый ККЭЭ

1 Для каждого:

.1 нового судна;

.2 нового судна, подвергшегося значительному переоборудованию; и

.3 нового или существующего судна, подвергшегося значительному переоборудованию, которое является настолько масштабным, что Администрация рассматривает судно в качестве вновь построенного судна,

которое подпадает под одну из категорий, указанных в [правилах 2.25](#P8027) - [2.31](#P8039), [2.33](#P8043) - [2.35](#P8047), [2.38](#P8053) и [2.39](#P8055), и к которому применяется настоящая глава, фактический ККЭЭ должен быть следующим:

Фактический ККЭЭ <= Требуемый ККЭЭ = (1 - X / 100) x

x величину базовой линии,

где X - редукционный коэффициент, указанный в таблице 1, для требуемого ККЭЭ по сравнению с базовой линией ККЭЭ.

(п. 1 в ред. Резолюции Международной морской организации от 04.04.2014 N MEPC.251(66))

2 Для каждого нового и существующего судна, подвергшегося значительному переоборудованию, которое является настолько масштабным, что Администрация рассматривает его в качестве вновь построенного судна, достижимый ККЭЭ должен вычисляться и отвечать требованию [пункта 21.1](#P8633), причем применимый редукционный коэффициент соответствует типу и размеру переоборудованного судна в дату заключения контракта на переоборудование или, при отсутствии контракта, дату начала переоборудования.

Таблица 1

Редукционные коэффициенты (в процентах) для ККЭЭ

по отношению к базовой линии ККЭЭ

(в ред. Резолюции Международной морской организации

от 04.04.2014 N MEPC.251(66))

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Тип судна | Размеры (дедвейт) | Этап 01 января 2013 года - 31 декабря 2014 года | Этап 11 января 2015 года - 31 декабря 2019 года | Этап 21 января 2020 года - 31 декабря 2024 года | Этап 31 января 2025 года и далее |
| Навалочное судно | 20 000 т и более | 0 | 10 | 20 | 30 |
| 10 000 - 20 000 т | не применимо | 0 - 10 [<\*>](#P8787) | 0 - 20 [<\*>](#P8787) | 0 - 30 [<\*>](#P8787) |
| Газовоз | 10 000 т и более | 0 | 10 | 20 | 30 |
| 2 000 - 10 000 т | не применимо | 0 - 10 [<\*>](#P8787) | 0 - 20 [<\*>](#P8787) | 0 - 30 [<\*>](#P8787) |
| Танкер | 20 000 т и более | 0 | 10 | 20 | 30 |
| 4 000 - 20 000 т | не применимо | 0 - 10 [<\*>](#P8787) | 0 - 20 [<\*>](#P8787) | 0 - 30 [<\*>](#P8787) |
| Контейнеровоз | 15 000 т и более | 0 | 10 | 20 | 30 |
| 10 000 - 15 000 т | не применимо | 0 - 10 [<\*>](#P8787) | 0 - 20 [<\*>](#P8787) | 0 - 30 [<\*>](#P8787) |
| Суда для перевозки генеральных грузов | 15 000 т и более | 0 | 10 | 15 | 30 |
| 3 000 - 15 000 т | не применимо | 0 - 10 [<\*>](#P8787) | 0 - 15 [<\*>](#P8787) | 0 - 30 [<\*>](#P8787) |
| Рефрижераторное судно | 5 000 т и более | 0 | 10 | 15 | 30 |
| 3 000 - 5 000 т | не применимо | 0 - 10 [<\*>](#P8787) | 0 - 15 [<\*>](#P8787) | 0 - 30 [<\*>](#P8787) |
| Комбинированное судно | 20 000 т и более | 0 | 10 | 20 | 30 |
| 4 000 - 20 000 т | не применимо | 0 - 10 [<\*>](#P8787) | 0 - 20 [<\*>](#P8787) | 0 - 30 [<\*>](#P8787) |
| Судно для перевозки СПГ [<\*\*\*>](#P8790) | дедвейтом 10 000 т и более | не применимо | 10 [<\*\*>](#P8788) | 20 | 30 |
| Грузовое судно ро-ро (судно для перевозки транспортных средств) [<\*\*\*>](#P8790) | дедвейтом 10 000 т и более | не применимо | 5 [<\*\*>](#P8788) | 15 | 30 |
| Грузовое судно ро-ро [<\*\*\*>](#P8790) | дедвейтом 2 000 т и более | не применимо | 5 [<\*\*>](#P8788) | 20 | 30 |
| дедвейтом 1 000 - 2 000 т | не применимо | 0 - 5 [<\*>](#P8787) [<\*\*>](#P8788) | 0 - 20 [<\*>](#P8787) | 0 - 30 [<\*>](#P8787) |
| Пассажирское судно ро-ро [<\*\*\*>](#P8790) | дедвейтом 1 000 т и более | не применимо | 5 [<\*\*>](#P8788) | 20 | 30 |
| дедвейтом 250 - 1 000 т | не применимо | 0 - 5 [<\*>](#P8787) [<\*\*>](#P8788) | 0 - 20 [<\*>](#P8787) | 0 - 30 [<\*>](#P8787) |
| Круизное пассажирское судно [<\*\*\*>](#P8790) с нетрадиционными двигательными установками | валовой вместимостью 85 000 и более | не применимо | 5 [<\*\*>](#P8788) | 20 | 30 |
| валовой вместимостью 25 000 - 85 000 | не применимо | 0 - 5 [<\*>](#P8787) [<\*\*>](#P8788) | 0 - 20 [<\*>](#P8787) | 0 - 30 [<\*>](#P8787) |

--------------------------------

<\*> Редукционный коэффициент подлежит линейной интерполяции между двумя значениями в зависимости от размеров судов. Нижнее значение редукционного коэффициента должно применяться к судам меньших размеров.

<\*\*> Этап 1 начинается для этих судов 1 сентября 2015 года.

(сноска введена Резолюцией Международной морской организации от 04.04.2014 N MEPC.251(66))

<\*\*\*> Редукционный коэффициент применяется к тем судам, которые поставлены 1 сентября 2019 года или после этой даты, как определено [пунктом 43 правила 2](#P8063).

(сноска введена Резолюцией Международной морской организации от 04.04.2014 N MEPC.251(66))

Примечание: "не применимо" означает, что требуемый ККЭЭ не применяется.

(в ред. Резолюции Международной морской организации от 04.04.2014 N MEPC.251(66))

3 Значения базовой линии рассчитываются следующим образом:

Значение базовой линии = a x b-c,

где a, b и c - параметры, приведенные в [таблице 2](#P8803).

Таблица 2

Параметры для определения базовых

линий для судов различных типов

(в ред. Резолюции Международной морской организации

от 04.04.2014 N MEPC.251(66))

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Тип судна, определенный в [правиле 2](#P7961) | a | b | c |
| 2.25 | Навалочное судно | 961,79 | дедвейт судна | 0,477 |
| 2.26 | Газовоз | 1120,00 | дедвейт судна | 0,456 |
| 2.27 | Танкер | 1218,80 | дедвейт судна | 0,488 |
| 2.28 | Контейнеровоз | 174,22 | дедвейт судна | 0,201 |
| 2.29 | Судно для перевозки генеральных грузов | 107,48 | дедвейт судна | 0,216 |
| 2.30 | Рефрижераторное судно | 227,01 | дедвейт судна | 0,244 |
| 2.31 | Комбинированное судно | 1219,00 | дедвейт судна | 0,488 |
| 2.33 | Грузовое судно ро-ро (судно для перевозки транспортных средств) | (дедвейт/валовая вместимость)-0,7 · 780,36,где дедвейт/валовая вместимость < 0,31812,63,где дедвейт/валовая вместимость >= 0,3 | дедвейт судна | 0,471 |
| 2.34 | Грузовое судно ро-ро | 1405,15 | дедвейт судна | 0,498 |
| 1686,17 [<\*>](#P8889) | дедвейт судна,если дедвейт <= 17 000 [<\*>](#P8889)17 000,если дедвейт > 17 000 [<\*>](#P8889) |
| (строки 2.34. в ред. Резолюции Международной морской организации от 13.04.2018 N MEPC.301(72)) |
| 2.35 | Пассажирское судно ро-ро | 752,16 | дедвейт судна | 0,381 |
| 902,59 [<\*>](#P8889) | дедвейт судна,если дедвейт <= 10 000 [<\*>](#P8889)10 000,если дедвейт > 10 000 [<\*>](#P8889) |
| (строка 2.35 в ред. Резолюции Международной морской организации от 13.04.2018 N MEPC.301(72)) |
| 2.38 | Судно для перевозки СПГ | 2253,7 | дедвейт судна | 0,474 |
| 2.39 | Круизное пассажирское судно с нетрадиционными двигательными установками | 170,84 | валовая вместимость судна | 0,214 |

--------------------------------

<\*> подлежит использованию начиная с этапа 2.

(сноска введена Резолюцией Международной морской организации от 13.04.2018 N MEPC.301(72))

4 Если конструкция судна допускает его включение более чем в одно из определений типов судов, указанных в [таблице 2](#P8803), требуемый ККЭЭ для судна должен быть наиболее жестким (наименьшим) требуемым ККЭЭ.

5 Для каждого судна, к которому применяется настоящее правило, установленная мощность для сообщения судну движения должна быть не менее мощности для сообщения судну движения, необходимой для поддержания маневренности судна в неблагоприятных условиях, как определено в руководстве, которое будет разработано Организацией.

6 В начале [этапа 1](#P8657) и в середине [этапа 2](#P8659) Организация проводит обзор состояния технологических разработок и, если это окажется необходимым, изменяет периоды времени, параметры базовых линий ККЭЭ для соответствующих типов судов и степени редуцирования, изложенные в настоящем правиле.

Правило 22

План управления энергоэффективностью судна (ПУЭС)

1 На каждом судне должен иметься конкретный для данного судна План управления энергоэффективностью судна (ПУЭС). Он может являться частью судовой Системы управления безопасностью (СУБ).

2 31 декабря 2018 года или до этой даты на судах валовой вместимостью 5000 и более в ПУЭС должно быть включено описание методологии, которая будет использоваться для сбора данных, требуемых [правилом 22A.1](#P8911) настоящего Приложения, и процедур, которые будут применяться для предоставления данных Администрации судна.

(п. 2 введен Резолюцией Международной морской организации от 28.10.2016 N MEPC.278(70))

3 ПУЭС должен разрабатываться, принимая во внимание руководство, принятое Организацией.

Правило 22A

Сбор и предоставление данных по расходу топлива судами

(введено Резолюцией Международной морской организации

от 28.10.2016 N MEPC.278(70))

1 Начиная с 2019 календарного года все суда валовой вместимостью 5000 и более должны собирать данные, указанные в [дополнении IX](#P11051) настоящего Приложения, за этот и каждый последующий календарный год или его часть, в зависимости от обстоятельств, в соответствии с методологией, включенной в ПУЭС.

2 За исключением случаев, предусмотренных в [пунктах 4](#P8914), [5](#P8915) и [6](#P8916) настоящего правила, в конце каждого календарного года судно должно агрегировать данные за этот календарный год или его часть, в зависимости от обстоятельств.

3 За исключением случаев, предусмотренных в [пунктах 4](#P8914), [5](#P8915) и [6](#P8916) настоящего правила, в течение трех месяцев после окончания каждого календарного года судно должно предоставить своей Администрации или какой-либо организации, должным образом уполномоченной ею, агрегированное значение для каждого элемента данных, указанного в [дополнении IX](#P11051) настоящего Приложения, с помощью электронных средств связи и с использованием стандартного формата, который должен быть разработан Организацией.

4 В случае передачи судна от одной Администрации другой это судно должно в день завершения передачи или в другой по возможности максимально приближенный к нему день предоставить Администрации, которая передала судно, или какой-либо организации, должным образом уполномоченной ею, агрегированные данные, указанные в [дополнении IX](#P11051) настоящего Приложения, за период календарного года, являющийся подотчетным для этой Администрации, и, по предварительному запросу данной Администрации, дезагрегированные данные.

5 В случае перехода от одной компании к другой судно должно в день завершения передачи или в другой по возможности максимально приближенный к нему день предоставить своей Администрации или какой-либо организации, должным образом уполномоченной ею, агрегированные данные, указанные в [дополнении IX](#P11051) настоящего Приложения, за период календарного года, являющийся подотчетным для этой компании, и, по запросу своей Администрации, дезагрегированные данные.

6 В случае одновременного перехода от одной Администрации к другой и от одной компании к другой действуют положения [пункта 4](#P8914) настоящего правила.

7 Данные должны быть проверены в соответствии с процедурами, установленными Администрацией, с учетом руководств, которые должны быть разработаны Организацией.

8 За исключением случаев, предусмотренных в [пунктах 4](#P8914), [5](#P8915) и [6](#P8916) настоящего правила, дезагрегированные данные за предыдущий календарный год, лежащие в основе предоставленных данных, которые указаны в [дополнении IX](#P11051) настоящего Приложения, должны быть легко доступны в течение не менее 12 месяцев по окончании этого календарного года и предоставляться Администрации по запросу.

9 Администрация должна обеспечить передачу данных, указанных в [дополнении IX](#P11051) настоящего Приложения и предоставленных ее зарегистрированными судами валовой вместимостью 5000 и более, в базу данных ИМО по расходу топлива судами с помощью электронных средств связи и с использованием стандартного формата, который должен быть разработан Организацией, не позднее чем через один месяц после выдачи этим судам актов о соответствии.

10 На основании предоставленных данных, переданных в базу данных ИМО по расходу топлива судами, Генеральный секретарь Организации должен составить для Комитета по защите морской среды ежегодный отчет, включающий собранные данные в обобщенном виде, сведения о статусе недостающих данных, а также другую соответствующую информацию, которую может запросить Комитет.

11 Генеральный секретарь Организации должен вести обезличенную базу данных таким образом, чтобы идентифицировать конкретное судно было невозможно. Стороны должны иметь доступ к обезличенным данным исключительно в целях их анализа и учета.

12 Базу данных ИМО по расходу топлива судами должен вести и контролировать Генеральный секретарь Организации в соответствии с руководствами, которые должны быть разработаны Организацией.

Правило 23

Содействие техническому сотрудничеству

и передаче технологии, относящихся к повышению

энергоэффективности судов

1 Администрация, в сотрудничестве с Организацией и другими международными органами, оказывает содействие непосредственно или через Организацию государствам, особенно развивающимся государствам, которые обращаются с просьбой об оказании технической помощи, и оказывают им поддержку.

2 Администрация Стороны осуществляет активное сотрудничество с другими Сторонами с учетом своих национальных законов, правил и политики для содействия разработке и передаче технологии, а также обмену информацией с государствами, которые обращаются с просьбой об оказании технической помощи, в частности развивающимися государствами, в отношении осуществления мер по выполнению требований главы 4 настоящего Приложения, в частности [правил 19.4](#P8604) - [19.6](#P8610).

Глава 5. ПРОВЕРКА СОБЛЮДЕНИЯ ПОЛОЖЕНИЙ НАСТОЯЩЕГО ПРИЛОЖЕНИЯ

(введена Резолюцией Международной морской организации от 04.04.2014 N MEPC.247(66))

Правило 24

Применение

Стороны применяют положения Кодекса по осуществлению при выполнении своих обязательств и обязанностей, содержащихся в настоящем Приложении.

Правило 25

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, разработанном Генеральным секретарем Организации, с учетом руководства, разработанного Организацией; и

.2 проводится с регулярными интервалами с учетом руководства, разработанного Организацией.

Дополнение I

ФОРМА МЕЖДУНАРОДНОГО СВИДЕТЕЛЬСТВА О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ

ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВОЗДУШНОЙ СРЕДЫ (СВИДЕТЕЛЬСТВО IAPP)

[(ПРАВИЛО 8)](#P8207)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  | Список изменяющих документов(в ред. Резолюций Международной морской организацииот 01.10.2010 N MEPC.194(61), от 04.04.2014 N MEPC.251(66),от 17.10.2014 N MEPC.258(67), от 26.10.2018 N MEPC.305(73)) |  |

МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ

ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВОЗДУШНОЙ СРЕДЫ

Выдано на основании положений Протокола 1997 года, с поправками, внесенными резолюцией MEPC.176(58) в 2008 году, об изменении Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней (далее именуемой "Конвенция"), по уполномочию правительства:

.......................................................................

(полное название страны)

.......................................................................

(полное название компетентного лица или организации,

уполномоченных на основании положений Конвенции)

Сведения о судне [<\*>](#P8986)

Название судна ............................................................

Регистровый номер или позывной сигнал .....................................

Порт регистрации ..........................................................

Валовая вместимость .......................................................

Номер ИМО [<\*\*>](#P8987) ............................................................

--------------------------------

<\*> По выбору, сведения о судне могут быть помещены в таблицу.

<\*\*> В соответствии с системой опознавательных номеров судов ИМО, принятой Организацией резолюцией A.600(15).

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:

1 что судно освидетельствовано в соответствии с [правилом 5](#P8127) Приложения VI к Конвенции; и

2 что освидетельствованием установлено, что оборудование, системы, устройства, приспособления и материалы полностью отвечают применимым требованиям [Приложения VI](#P7938) к Конвенции.

Дата окончания освидетельствования, на основании которого выдано

настоящее Свидетельство: ..................................... (дд.мм.гггг)

Настоящее Свидетельство действительно до ............................... [<\*>](#P8997) при условии проведения освидетельствований в соответствии с [правилом 5](#P8127) Приложения VI к Конвенции.

--------------------------------

<\*> Внести дату истечения срока действия, установленную Администрацией в соответствии с [правилом 9.1](#P8249) Приложения VI к Конвенции. День и месяц этой даты соответствуют ежегодной дате, определенной в [правиле 2.3](#P7970) Приложения VI к Конвенции, если не внесены поправки в соответствии с [правилом 9.8](#P8259) Приложения VI к Конвенции.

Выдано в ..................................................................

(Место выдачи Свидетельства)

|  |  |
| --- | --- |
| (дд.мм.гггг): ..........................................(Дата выдачи) | ...........................................................................(Подпись уполномоченного должностного лица, выдавшего Свидетельство) |

(Печать или штамп полномочной организации)

Подтверждение ежегодного и промежуточного освидетельствований

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при освидетельствовании, требуемом [правилом 5](#P8127) Приложения VI к Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим положениям этого Приложения:

|  |  |
| --- | --- |
| Ежегодное освидетельствование: | Подписано: ..................................(Подпись уполномоченного должностного лица) |
|  | Место: .................................. |
|  | Дата (дд.мм.гггг): .................................. |
| (Печать или штамп полномочной организации) |

|  |  |
| --- | --- |
| Ежегодное/промежуточное [<\*>](#P9050) освидетельствование: | Подписано: ..................................(Подпись уполномоченного должностного лица) |
|  | Место: .................................. |
|  | Дата (дд.мм.гггг): .................................. |
| (Печать или штамп полномочной организации) |

|  |  |
| --- | --- |
| Ежегодное/промежуточное [<\*>](#P9050) освидетельствование: | Подписано: ..................................(Подпись уполномоченного должностного лица) |
|  | Место: .................................. |
|  | Дата (дд.мм.гггг): .................................. |
| (Печать или штамп полномочной организации) |

|  |  |
| --- | --- |
| Ежегодное освидетельствование: | Подписано: ..................................(Подпись уполномоченного должностного лица) |
|  | Место: .................................. |
|  | Дата (дд.мм.гггг): .................................. |
| (Печать или штамп полномочной организации) |

--------------------------------

<\*> Ненужное зачеркнуть.

Ежегодное/промежуточное освидетельствование в соответствии с [правилом 9.8.3](#P8262)

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при ежегодном/промежуточном [<\*>](#P9092) освидетельствовании в соответствии с [правилом 9.8.3](#P8262) Приложения VI к Конвенции установлено, что судно отвечает соответствующим положениям этого Приложения:

|  |  |
| --- | --- |
|  | Подписано: ..........................................(Подпись уполномоченного должностного лица) |
|  | Место: .................................................. |
|  | Дата (дд.мм.гггг): ................................ |
| (Печать или штамп полномочной организации) |

Подтверждение продления свидетельства, если срок его действия менее 5 лет, в случае применения [правила 9.3](#P8254)

Судно отвечает соответствующим положениям Приложения, и настоящее Свидетельство в соответствии с [правилом 9.3](#P8254) Приложения VI к Конвенции признается действительным до (дд.мм.гггг): ................................

|  |  |
| --- | --- |
|  | Подписано: ..........................................(Подпись уполномоченного должностного лица) |
|  | Место: .................................................. |
|  | Дата (дд.мм.гггг): ................................ |
| (Печать или штамп полномочной организации) |

Подтверждение в случае проведения освидетельствования для возобновления свидетельства и применения [правила 9.4](#P8255)

Судно отвечает соответствующим положениям Приложения, и настоящее Свидетельство в соответствии с [правилом 9.4](#P8255) Приложения VI к Конвенции признается действительным до (дд.мм.гггг): ................................

|  |  |
| --- | --- |
|  | Подписано: ..........................................(Подпись уполномоченного должностного лица) |
|  | Место: .................................................. |
|  | Дата (дд.мм.гггг): ................................ |
| (Печать или штамп полномочной организации) |

--------------------------------

<\*> Ненужное зачеркнуть.

Подтверждение продления срока действия свидетельства до прибытия в порт освидетельствования или на льготный срок в случае применения [правила 9.5](#P8256) или [9.6](#P8257)

Настоящее Свидетельство в соответствии с [правилом 9.5](#P8256) или [9.6](#P8257) [<\*>](#P9131) Приложения VI к Конвенции признается действительным до (дд.мм.гггг): .................

|  |  |
| --- | --- |
|  | Подписано: ..........................................(Подпись уполномоченного должностного лица) |
|  | Место: .................................................. |
|  | Дата (дд.мм.гггг): ................................ |
| (Печать или штамп полномочной организации) |

Подтверждение переноса ежегодной даты в случае применения [правила 9.8](#P8259)

В соответствии с [правилом 9.8](#P8259) Приложения VI к Конвенции новой ежегодной датой является (дд.мм.гггг): ....................................................

|  |  |
| --- | --- |
|  | Подписано: ..........................................(Подпись уполномоченного должностного лица) |
|  | Место: .................................................. |
|  | Дата (дд.мм.гггг): ................................ |
| (Печать или штамп полномочной организации) |

В соответствии с [правилом 9.8](#P8259) Приложения VI к Конвенции новой ежегодной датой является (дд.мм.гггг): ....................................................

|  |  |
| --- | --- |
|  | Подписано: ..........................................(Подпись уполномоченного должностного лица) |
|  | Место: .................................................. |
|  | Дата (дд.мм.гггг): ................................ |
| (Печать или штамп полномочной организации) |

--------------------------------

<\*> Ненужное зачеркнуть.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  | Список изменяющих документов(в ред. Резолюций Международной морской организацииот 01.10.2010 N MEPC.194(61), от 04.04.2014 N MEPC.251(66),от 17.10.2014 N MEPC.258(67), от 26.10.2018 N MEPC.305(73)) |  |

ДОБАВЛЕНИЕ

К МЕЖДУНАРОДНОМУ СВИДЕТЕЛЬСТВУ

О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВОЗДУШНОЙ СРЕДЫ

(СВИДЕТЕЛЬСТВО IAPP)

ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ И ОБОРУДОВАНИЯ

|  |
| --- |
| Примечания: |
| 1 | Настоящее Описание должно быть постоянно приложено к Свидетельству IAPP. Свидетельство IAPP должно постоянно находиться на судне. |
| 2 | Описание должно быть составлено по меньшей мере на английском, испанском или французском языках. Если используется также официальный язык выдающей страны, то в случае спора или разночтения предпочтение отдается этому языку. |
| 3 | Записи в клеточках должны производиться путем проставления знака (х) для ответов "да" и "применяется" или знака (-) для ответов "нет" и "не применяется", в зависимости от случая. |
| 4 | Если не установлено иное, правилами, упомянутыми в настоящем Описании, являются правила [Приложения VI](#P7938) к Конвенции, а резолюциями или циркулярами - те, которые приняты Международной морской организацией. |

1. Сведения о судне

1.1 Название судна ........................................................

1.2 Номер ИМО .............................................................

1.3 Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки ..........................................................

1.4 Длина (L) [<\*>](#P9163) метров ..................................................

--------------------------------

<\*> Заполняется только в отношении судов, которые находились на этапе постройки 1 января 2016 года или после этой даты, специально спроектированы и используются исключительно для целей отдыха и к которым, в соответствии с [правилом 13.5.2.1](#P8395) или [правилом 13.5.2.3](#P8397), не применяются пределы выбросов NOx, приведенные в [правиле 13.5.1.1](#P8381).

2. Контроль за выбросами с судов

2.1 Озоноразрушающие вещества [(правило 12)](#P8313)

2.1.1 Может быть продолжена эксплуатация следующих систем пожаротушения, других систем и оборудования, содержащих озоноразрушающие вещества, не являющиеся гидрохлорфторуглеродами, которые установлены до 19 мая 2005 года:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Система или оборудование | Расположение на судне | Вещество |
|  |  |  |

2.1.2 Может быть продолжена эксплуатация следующих систем, содержащих ГХФУ, установленных до 1 января 2020 года:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Система или оборудование | Расположение на судне | Вещество |
|  |  |  |

2.2 Окислы азота (NOx) [(правило 13)](#P8337)

2.2.1 Следующие судовые дизельные двигатели, установленные на данном судне, соответствуют требованиям правила 13, как указано ниже:

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Применимое правило Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ(ТК = Технический кодекс по NOx 2008 года)(ОС = одобренное средство) | Двигатель #1 | Двигатель #2 | Двигатель #3 | Двигатель #4 | Двигатель #5 | Двигатель #6 |
| 1 | Завод-изготовитель и модель |  |  |  |  |  |  |
| 2 | Серийный номер |  |  |  |  |  |  |
| 3 | Использование (применимый(е) испытательный(е) цикл(ы) - ТК 3.2) |  |  |  |  |  |  |
| 4 | Номинальная мощность (кВт) (ТК 1.3.11) |  |  |  |  |  |  |
| 5 | Номинальная частота вращения (об/мин) (ТК 1.3.12) |  |  |  |  |  |  |
| 6 | Идентичный двигатель, установленный >= 1/1/2000 и не подлежащий выполнению требований согласно [13.1.1.2](#P8345) |  |  |  |  |  |  |
| 7 | Дата установки идентичного двигателя (дд/мм/гггг) в соответствии с [13.1.1.2](#P8345) |  |  |  |  |  |  |
| 8a | Значительное переоборудование (дд/мм/гггг) | [13.2.1.1](#P8354) и [13.2.2](#P8357) |  |  |  |  |  |  |
| 8b | [13.2.1.2](#P8355) и [13.2.3](#P8359) |  |  |  |  |  |  |
| 8c | [13.2.1.3](#P8356) и [13.2.3](#P8359) |  |  |  |  |  |  |
| 9a | Ярус I | [13.3](#P8365) |  |  |  |  |  |  |
| 9b | [13.2.2](#P8357) |  |  |  |  |  |  |
| 9c | [13.2.3.1](#P8360) |  |  |  |  |  |  |
| 9d | [13.2.3.2](#P8361) |  |  |  |  |  |  |
| 9e | [13.7.1.2](#P8425) |  |  |  |  |  |  |
| 10a | Ярус II | [13.4](#P8372) |  |  |  |  |  |  |
| 10b | [13.2.2](#P8357) |  |  |  |  |  |  |
| 10c | [13.2.2](#P8357) (выполнение требований [яруса III](#P8377) невозможно) |  |  |  |  |  |  |
| 10d | [13.2.3.2](#P8361) |  |  |  |  |  |  |
| 10e | [13.5.2](#P8394) (Изъятия) |  |  |  |  |  |  |
| 10f | [13.7.1.2](#P8425) |  |  |  |  |  |  |
| 11a | Ярус III (только PKB-NOx) | [13.5.1.1](#P8381) |  |  |  |  |  |  |
| 11b | [13.2.2](#P8357) |  |  |  |  |  |  |
| 11c | [13.2.3.2](#P8361) |  |  |  |  |  |  |
| 11d | [13.7.1.2](#P8425) |  |  |  |  |  |  |
| 12 | ОС [<\*>](#P9429) | установлено |  |  |  |  |  |  |
| 13 | коммерчески недоступно на момент данного освидетельствования |  |  |  |  |  |  |
| 14 | неприменимо |  |  |  |  |  |  |

--------------------------------

<\*> См. Руководство 2014 года по процедуре применения одобренного средства (резолюция MEPC.243(66)).

2.3 Окислы серы (SOx) и твердые частицы [(правило 14)](#P8450)

2.3.1 Когда судно эксплуатируется за пределами района контроля выбросов, указанного в [правиле 14.3](#P8462), на нем используются:

|  |  |
| --- | --- |
| .1 | судовое топливо с содержанием серы, как документально оформлено накладными на поставку бункерного топлива, не превышающим предельного значения 0,50% по массе, и/или..................................................................................  |
| .2 | одобренное в соответствии с [правилом 4.1](#P8119) и указанное в [пункте 2.6](#P9485) эквивалентное средство, эффективность которого в отношении снижения выбросов SOx по меньшей мере равна эффективности использования судового топлива с содержанием серы, не превышающим предельного значения 0,50% по массе..................................................................................  |

2.3.2 Когда судно эксплуатируется в районе контроля выбросов, указанном в [правиле 14.3](#P8462), на нем используется:

|  |  |
| --- | --- |
| .1 | судовое топливо с содержанием серы, как документально оформлено накладными на поставку бункерного топлива, не превышающим предельного значения 0,10% по массе, и/или..................................................................................  |
| .2 | одобренное в соответствии с [правилом 4.1](#P8119) и указанное в [пункте 2.6](#P9485) эквивалентное средство, эффективность которого в отношении снижения выбросов SOx по меньшей мере равна эффективности использования судового топлива с содержанием серы, не превышающим предельного значения 0,10% по массе..................................................................................  |

2.3.3 На судне, не имеющем эквивалентного средства, одобренного в соответствии с [правилом 4.1](#P8119) и указанного в [пункте 2.6](#P9485), содержание серы в судовом топливе, перевозимом для использования на этом судне, не должно превышать 0,50% по массе, как документально оформлено накладными на поставку бункерного топлива, ..............................................................................

2.4 Летучие органические соединения (ЛОС) [(правило 15)](#P8482)

2.4.1 Танкер имеет систему сбора паров, установленную и одобренную в соответствии с циркуляром MSC/Circ.585 ................................

2.4.2.1 Для танкера, перевозящего сырую нефть, имеется одобренный план управления ЛОС ........................................................

2.4.2.2 Ссылка на одобрение плана управления ЛОС:......................

2.5 Сжигание на судне [(правило 16)](#P8498)

На судне имеется инсинератор:

|  |  |
| --- | --- |
| .1 | который установлен 1 января 2000 года или после этой даты и соответствует: |
|  | .1 | резолюции MEPC.76(40) с поправками [<\*>](#P9482) |  |
|  | .2 | резолюции MEPC.244(66) |  |
| .2 | который установлен до 1 января 2000 года и соответствует: |  |
|  | .1 резолюции MEPC.59(33) с поправками [<\*\*>](#P9483) |  |
|  | .2 резолюции MEPC.76(40) с поправками [<\*>](#P9482) |  |

--------------------------------

<\*> С поправками, внесенными резолюцией MEPC.93(45).

<\*\*> С поправками, внесенными резолюцией MEPC.92(45).

2.6 Эквиваленты [(правило 4)](#P8115)

На судне разрешено применение следующих устройств, материалов, приспособлений или приборов, которые будут установлены на нем, или других процедур, альтернативного жидкого топлива или методов обеспечения соответствия, используемых в качестве альтернативы требуемым настоящим Приложением:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Система или оборудование | Используемый эквивалент | Ссылка на одобрение |
|  |  |  |

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что настоящее Описание содержит достоверные во всех отношениях сведения.

Выдано в ..................................................................

(Место выдачи Описания)

|  |  |
| --- | --- |
| (дд.мм.гггг): ..........................................(Дата выдачи) | ...........................................................................(Подпись надлежащим образом уполномоченного должностного лица, выдавшего Описание) |

(Печать или штамп полномочной организации)

Дополнение II

ИСПЫТАТЕЛЬНЫЕ ЦИКЛЫ И ВЕСОВЫЕ КОЭФФИЦИЕНТЫ [(ПРАВИЛО 13)](#P8337)

Для проверки соответствия судовых дизельных двигателей пределам выбросов NOx, указанным в [правиле 13](#P8337) настоящего Приложения, применяются следующие испытательные циклы и весовые коэффициенты с использованием методики испытаний и метода расчетов, установленных в пересмотренном Техническом кодексе по NOx 2008 года.

.1 Для судовых двигателей с постоянной частотой вращения, используемых для главной судовой двигательной установки, включая дизель-электрический привод, применяется испытательный цикл E2;

.2 для гребных установок с винтом регулируемого шага применяется испытательный цикл E2;

.3 для главных и вспомогательных двигателей, работающих по винтовой характеристике, применяется испытательный цикл E3;

.4 для вспомогательных двигателей с постоянной частотой вращения применяется испытательный цикл D2; и

.5 для вспомогательных двигателей с переменной частотой вращения и переменной нагрузкой, не охваченных выше, применяется испытательный цикл C1.

Испытательный цикл для главной двигательной установки с постоянной частотой вращения (включая дизель-электрический привод и все гребные установки с винтом регулируемого шага)

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Испытательный цикл типа E2 | Частота вращения | 100% | 100% | 100% | 100% |
|  | Мощность | 100% | 75% | 50% | 25% |
|  | Весовой коэффициент | 0,2 | 0,5 | 0,15 | 0,15 |

Испытательный цикл для главных и вспомогательных двигателей, работающих по винтовой характеристике

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Испытательный цикл типа E3 | Частота вращения | 100% | 91% | 80% | 63% |
|  | Мощность | 100% | 75% | 50% | 25% |
|  | Весовой коэффициент | 0,2 | 0,5 | 0,15 | 0,15 |

Испытательный цикл для вспомогательного двигателя с постоянной частотой вращения

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Испытательный цикл типа D2 | Частота вращения | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| Мощность | 100% | 75% | 50% | 25% | 10% |
| Весовой коэффициент | 0,05 | 0,25 | 0,3 | 0,3 | 0,1 |

Испытательный цикл для вспомогательного двигателя с переменной частотой вращения и переменной нагрузкой

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Испытательный цикл типа C1 | Частота вращения | Номинальная | Промежуточная | Холостой ход |
|  | Крутящий момент | 100% | 75% | 50% | 10% | 100% | 75% | 50% | 0% |
|  | Весовой коэффициент | 0,15 | 0,15 | 0,15 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,15 |

В отношении двигателя, который должен быть сертифицирован в соответствии с [пунктом 5.1.1 правила 13](#P8381), удельный выброс в каждой отдельной точке режима не должен превышать применимой предельной величины выбросов NOx более чем на 50%, за исключением следующего:

.1 Точки режима 10% в испытательном цикле D2.

.2 Точки режима 10% в испытательном цикле C1.

.3 Точки холостого хода в испытательном цикле C1.

Дополнение III

КРИТЕРИИ И ПРОЦЕДУРЫ НАЗНАЧЕНИЯ РАЙОНОВ КОНТРОЛЯ

ВЫБРОСОВ ([ПРАВИЛО 13.6](#P8413) И [ПРАВИЛО 14.3](#P8462))

1. Цели

1.1 Целью настоящего дополнения является установление для Сторон критериев и процедур формулирования и представления предложений о назначении районов контроля выбросов, а также изложение факторов, которые должны учитываться при оценке таких предложений Организацией.

1.2 Выбросы NOx, SOx и твердых частиц с морских судов способствуют повышению фоновых концентраций загрязнения воздушной среды в городах и прибрежных районах во всем мире. Отрицательное воздействие на здоровье людей и окружающую среду, связанное с загрязнением воздушной среды, включает преждевременную смертность, сердечно-легочные заболевания, рак легких, хронические респираторные заболевания, подкисление и эвтрофикацию.

1.3 Предложение о принятии Организацией района контроля выбросов рассматривается в том случае, если оно подтверждается доказанной необходимостью предотвращения, сокращения и сохранения под контролем выбросов NOx или SOx и твердых частиц или всех трех типов выбросов (далее именуемых "выбросы") с судов.

2. Процесс назначения районов контроля выбросов

2.1 Предложение о назначении района контроля выбросов NOx или SOx, и твердых частиц или всех трех типов выбросов может быть представлено Организации только Сторонами. Если две Стороны или более имеют общий интерес в определенном районе, им следует сформулировать согласованное предложение.

2.2 Предложение о назначении определенного района в качестве района контроля выбросов должно представляться Организации в соответствии с правилами и процедурами, установленными Организацией.

3. Критерии назначения района контроля выбросов

3.1 Предложение должно включать:

.1 четкую делимитацию предлагаемого района применения мер, а также справочную карту, на которой обозначен район;

.2 тип или типы выбросов, контроль которых предлагается (т.е. NOx или SOx и твердые частицы или все три типа выбросов);

.3 описание населения и экологических районов, находящихся под угрозой воздействия выбросов с судов;

.4 оценку того, что выбросы с судов, эксплуатируемых в предлагаемом районе применения мер, способствуют повышению фоновых концентраций загрязнения воздушной среды или отрицательному воздействию на окружающую среду. Такая оценка должна включать описание воздействия соответствующих выбросов на здоровье человека и окружающую среду, такого как отрицательное воздействие на наземные и водные экосистемы, районы природной продуктивности, критические среды обитания, качество воды, здоровье человека, а также районы культурного и научного значения, если это применимо. Должны быть указаны источники соответствующих данных, включая используемые методологии;

.5 соответствующую информацию о метеорологических условиях в предлагаемом районе применения мер с точки зрения населения и экологических районов, находящихся под угрозой, в частности преобладающих ветрах, либо о топографических, геологических, океанографических, морфологических или других условиях, которые способствуют повышению фоновых концентраций загрязнения воздушной среды или отрицательному воздействию на окружающую среду;

.6 характер судоходства в предлагаемом районе контроля выбросов, включая структуру и интенсивность такого судоходства;

.7 описание контрольных мер, принятых и осуществляемых предлагающей Стороной или Сторонами в отношении наземных источников выбросов NOx, SOx и твердых частиц, затрагивающих находящиеся под угрозой население и экологические районы, а также мер, которые предлагается принять в отношении положений [правил 13](#P8337) и [14](#P8450) Приложения VI; и

.8 относительные расходы на сокращение выбросов с судов по сравнению с принимаемыми мерами контроля на суше, а также экономическое воздействие на суда, осуществляющие международные перевозки.

3.2 Географические границы района контроля выбросов будут основываться на соответствующих критериях, изложенных выше, включая выбросы и осадки с судов, совершающих плавание в предлагаемом районе, структуру и интенсивность судоходства, а также ветровой режим.

4. Процедуры оценки и принятия Организацией

районов контроля выбросов

4.1 Организация рассматривает каждое предложение, представленное ей Стороной или Сторонами.

4.2 При оценке предложения Организация принимает во внимание критерии, которые должны быть включены в каждое предложение для принятия, как изложено в [разделе 3](#P9642), выше.

4.3 Район контроля выбросов назначается путем внесения в настоящее Приложение поправки, рассмотренной, одобренной и вступившей в силу в соответствии со [статьей 16](#P206) настоящей Конвенции.

5. Действие районов контроля выбросов

5.1 Сторонам, которые имеют суда, совершающие плавание в районе, рекомендуется сообщать Организации о любых вызывающих обеспокоенность вопросах, связанных с действием района.

Дополнение IV

ОДОБРЕНИЕ ТИПА И ПРЕДЕЛЫ ЭКСПЛУАТАЦИИ СУДОВЫХ ИНСИНЕРАТОРОВ

[(ПРАВИЛО 16)](#P8498)

1 Судовые инсинераторы, описанные в [правиле 16.6.1](#P8515), должны иметь свидетельство ИМО об одобрении типа для каждого инсинератора. В целях получения такого свидетельства инсинератор должен быть спроектирован и изготовлен по одобренному стандарту, описанному в [правиле 16.6.1](#P8515). Каждая модель должна пройти рабочее испытание для одобрения конкретного типа на заводе или одобренном испытательном стенде и под ответственность Администрации с использованием следующих стандартных спецификаций топлива/отходов при испытании для одобрения типа, с тем чтобы определить, работает ли инсинератор в пределах, установленных в [пункте 2](#P9693) настоящего дополнения:

|  |  |
| --- | --- |
| Нефтяные остатки, состоящие из: | 75% остатков тяжелого жидкого топлива (ТЖТ); 5% отработанного смазочного масла; и 20% эмульгированной воды. |
| Твердые отходы, состоящие из: | 50% пищевых отходов; 50% мусора, содержащего приблиз. 30% бумаги, |
|  | " | 40% картона, |
|  | " | 10% ветоши, |
|  | " | 20% пластмассы. |
|  | Смесь будет иметь до 50% влаги и 7% несгораемых твердых частиц. |

2 Инсинераторы, описанные в [правиле 16.6.1](#P8515), должны работать в следующих пределах:

|  |  |
| --- | --- |
| O2 в камере сгорания: | 6 - 12% |
| Максимальное среднее содержание CO в топочном газе: | 200 мг/МДж |
| Максимальное среднее число сажи: | Бакарак-3 илиРингельман-1 (20% непрозрачности)(более высокое число сажи допустимо только в течение очень коротких промежутков времени, например в течение пуска) |
| Несгоревшие компоненты в остатках золы: | максимум 10% по весу |
| Диапазон температур топочного газа на выходе из камеры сгорания: | 850 - 1200 °C |

Дополнение V

ИНФОРМАЦИЯ,

ВКЛЮЧАЕМАЯ В НАКЛАДНУЮ НА ПОСТАВКУ БУНКЕРНОГО ТОПЛИВА

[(ПРАВИЛО 18.5)](#P8571)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  | Список изменяющих документов(в ред. Резолюции Международной морской организацииот 07.07.2017 N MEPC.286(71)) |  |

1 Название и номер ИМО принимающего судна

2 Порт

3 Дата начала поставки

4 Наименование, адрес и номер телефона поставщика судового жидкого топлива

5 Наименование(ия) продукта(ов)

6 Количество в метрических тоннах

7 Плотность при 15 °C (кг/м3) [<\*>](#P9739)

(в ред. Резолюции Международной морской организации от 07.07.2017 N MEPC.286(71))

8 Содержание серы (% по массе) [<\*\*>](#P9740)

9 Декларация, подписанная и заверенная представителем поставщика судового топлива, о том, что поставленное судовое топливо соответствует [правилу 18.3](#P8555) настоящего Приложения и что содержание серы в поставленном судовом топливе не превышает:

- предельное значение, указанное в [правиле 14.1](#P8456) настоящего Приложения;

- предельное значение, указанное в [правиле 14.4](#P8468) настоящего Приложения; или

- определенное покупателем предельное значение, составляющее (% по массе), как указано представителем поставщика судового топлива на основании предоставленного покупателем уведомления о том, что судовое топливо предназначено для использования:

.1 в сочетании с эквивалентными средствами обеспечения соответствия согласно [правилу 4](#P8115) настоящего Приложения; или

.2 согласно соответствующему изъятию, предоставленному судну для проведения испытаний, связанных с разработкой технологий сокращения и контроля выбросов оксидов серы с судов, в соответствии с [правилом 3.2](#P8100) настоящего Приложения.

Декларация заполняется представителем поставщика судового топлива путем проставления крестика(х) в соответствующей(их) клеточке(ах).

(позиция 9 в ред. Резолюции Международной морской организации от 07.07.2017 N MEPC.286(71))

--------------------------------

<\*> Жидкое топливо должно испытываться в соответствии со стандартом ISO 3675:1998 или ISO 12185:1996.

<\*\*> Жидкое топливо должно испытываться в соответствии со стандартом ISO 8754:2003.

Дополнение VI

ПРОЦЕДУРА ПРОВЕРКИ ЖИДКОГО ТОПЛИВА В ОТНОШЕНИИ ОБРАЗЦОВ

ЖИДКОГО ТОПЛИВА СОГЛАСНО ПРИЛОЖЕНИЮ VI К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ

[(ПРАВИЛО 18.8.2)](#P8576)

Нижеследующая процедура используется для установления, соответствует ли жидкое топливо, поставляемое и используемое на судах, пределам серы, требуемым [правилом 14](#P8450) Приложения VI.

1. Общие требования

1.1 Типичный образец жидкого топлива, который требуется [пунктом 8.1 правила 18](#P8575) ("образец МАРПОЛ"), используется для проверки содержания серы в жидком топливе, поставленном на судно.

1.2 Администрация через свой компетентный орган управляет процедурой проверки.

1.3 Лаборатории, ответственные за процедуру проверки, изложенную в настоящем дополнении, получают полную аккредитацию [<\*>](#P9760) с целью проведения испытаний.

--------------------------------

<\*> Аккредитация осуществляется в соответствии со стандартом ISO 17025 или эквивалентным стандартом.

2. Этап 1 процедуры проверки

2.1 Образец МАРПОЛ должен быть доставлен компетентным органом в лабораторию.

2.2 Лаборатория:

.1 регистрирует в протоколе испытаний данные о номере пломбы и ярлыке образца;

.2 подтверждает, что состояние пломбы образца МАРПОЛ не нарушено; и

.3 не принимает любой образец МАРПОЛ, у которого повреждена пломба.

2.3 Если пломба образца МАРПОЛ не повреждена, лаборатория осуществляет процедуру проверки и:

.1 обеспечивает, чтобы образец МАРПОЛ был тщательно гомогенизирован;

.2 производит выборку двух отдельных образцов из образца МАРПОЛ; и

.3 повторно опломбировывает образец МАРПОЛ и регистрирует в протоколе испытаний данные о новой пломбе.

2.4 Два отдельных образца должны испытываться последовательно в соответствии с установленным методом испытаний, упомянутым в дополнении V [(второе подстрочное примечание)](#P9740). Для целей этой процедуры проверки результаты анализа испытаний обозначаются как "A" и "B":

.1 Если результаты "A" и "B" находятся в пределах повторяемости (r) метода испытаний, то результаты считаются действительными.

.2 Если результаты "A" и "B" не находятся в пределах повторяемости (r) метода испытаний, то оба результата отклоняются и лаборатория должна произвести выборку и анализ двух новых отдельных образцов. После выборки новых отдельных образцов склянка с образцом должна быть вновь опломбирована в соответствии с [пунктом 2.3.3](#P9772), выше.

2.5 Если результаты испытаний "A" и "B" действительны, то должно быть рассчитано среднее значение этих двух результатов, дающее, таким образом, результат, обозначаемый как "X":

.1 Если результат "X" соответствует применимому пределу, требуемому [Приложением VI](#P7938), или ниже его, то жидкое топливо считается отвечающим требованиям.

.2 Если результат "X" превышает применимый предел, требуемый [Приложением VI](#P7938), то следует выполнить [этап 2](#P9780) процедуры проверки; однако если результат "X" превышает предел спецификации на 0,59R (где R - воспроизводимость метода испытаний), то жидкое топливо считается не соответствующим требованиям и дополнительные испытания не требуются.

3. Этап 2 процедуры проверки

3.1 Если в соответствии с [пунктом 2.5.2](#P9778), выше, необходим этап 2 процедуры проверки, компетентный орган направляет образец МАРПОЛ во вторую аккредитованную лабораторию.

3.2 Получив образец МАРПОЛ, лаборатория:

.1 регистрирует в протоколе испытаний данные о номере пломбы, применяемые в соответствии с [2.3.3](#P9772), и ярлыке образца;

.2 производит выборку двух отдельных образцов из образца МАРПОЛ; и

.3 повторно опломбировывает образец МАРПОЛ и регистрирует в протоколе испытаний данные о новой пломбе.

3.3 Два отдельных образца должны испытываться последовательно в соответствии с методом испытаний, указанным в дополнении V [(второе подстрочное примечание)](#P9740). Для целей этой процедуры проверки результаты анализа испытаний обозначаются как "C" и "D":

.1 Если результаты "C" и "D" находятся в пределах повторяемости (r) метода испытаний, то результаты считаются действительными.

.2 Если результаты "C" и "D" не находятся в пределах повторяемости (r) метода испытаний, то оба результата отклоняются и лаборатория производит выборку и анализ двух новых отдельных образцов. После выборки новых отдельных образцов склянка с образцом должна быть вновь опломбирована в соответствии с [пунктом 3.2.3](#P9786), выше.

3.4 Если результаты испытаний "C" и "D" действительны, а результаты "A", "B", "C" и "D" находятся в пределах воспроизводимости (R) метода испытаний, то лаборатория усредняет результаты, которые обозначаются как "Y":

.1 Если результат "Y" соответствует применимому пределу, требуемому [Приложением VI](#P7938), или ниже его, то жидкое топливо считается отвечающим требованиям.

.2 Если результат "Y" превышает применимый предел, требуемый [Приложением VI](#P7938), то жидкое топливо не отвечает стандартам, требуемым [Приложением VI](#P7938).

3.5 Если результаты "A", "B", "C" и "D" не находятся в пределах воспроизводимости (R) метода испытаний, то Администрация может отвергнуть все результаты испытаний и на свое усмотрение повторить весь процесс испытаний.

3.6 Результаты, полученные на основании процедуры проверки, являются окончательными.

Дополнение VII

РАЙОНЫ КОНТРОЛЯ ВЫБРОСОВ

([ПРАВИЛО 13.6](#P8413) И [ПРАВИЛО 14.3](#P8462))

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  | Список изменяющих документов(в ред. Резолюции Международной морской организацииот 15.07.2011 N MEPC.202(62)) |  |

.1 В настоящем дополнении указаны границы районов контроля выбросов, назначенных согласно [правилам 13.6](#P8413) и [14.3](#P8462), за исключением районов Балтийского моря и Северного моря.

.2 Североамериканский район включает:

.1 морской район, расположенный у тихоокеанского побережья Соединенных Штатов и Канады, ограниченный геодезическими линиями, соединяющими точки со следующими координатами:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ТОЧКА | ШИРОТА | ДОЛГОТА |
| 1 | 32°32,10' N. | 117°06,11' W. |
| 2 | 32°32,04' N. | 117°07,29' W. |
| 3 | 32°31,39' N. | 117°14,20' W. |
| 4 | 32°33,13' N. | 117°15,50' W. |
| 5 | 32°34,21' N. | 117°22,01' W. |
| 6 | 32°35,23' N. | 117°27,53' W. |
| 7 | 32°37,38' N. | 117°49,34' W. |
| 8 | 31°07,59' N. | 118°36,21 ' W. |
| 9 | 30°33,25' N. | 121°47,29' W. |
| 10 | 31°46,11' N. | 123°17,22' W. |
| 11 | 32°21,58' N. | 123°50,44' W. |
| 12 | 32°56,39' N. | 124°11,47' W. |
| 13 | 33°40,12' N. | 124°27,15' W. |
| 14 | 34°31,28' N. | 125°16,52' W. |
| 15 | 35°14,38' N. | 125°43,23' W. |
| 16 | 35°43,60' N. | 126°18,53' W. |
| 17 | 36°16,25' N. | 126°45,30' W. |
| 18 | 37°01,35' N. | 127°07,18' W. |
| 19 | 37°45,39' N. | 127°38,02' W. |
| 20 | 38°25,08' N. | 127°52,60' W. |
| 21 | 39°25,05' N. | 128°31,23' W. |
| 22 | 40°18,47' N. | 128°45,46' W. |
| 23 | 41°13,39' N. | 128°40,22' W. |
| 24 | 42°12,49' N. | 129°00,38' W. |
| 25 | 42°47,34' N. | 129°05,42' W. |
| 26 | 43°26,22' N. | 129°01,26' W. |
| 27 | 44°24,43' N. | 128°41,23' W. |
| 28 | 45°30,43' N. | 128°40,02' W. |
| 29 | 46°11,01' N. | 128°49,01' W. |
| 30 | 46°33,55' N. | 129°04,29' W. |
| 31 | 47°39,55' N. | 131°15,41' W. |
| 32 | 48°32,32' N. | 132°41,00' W. |
| 33 | 48°57,47' N. | 133°14,47' W. |
| 34 | 49°22,39' N. | 134°15,51' W. |
| 35 | 50°01,52' N. | 135°19,01' W. |
| 36 | 51°03,18' N. | 136°45,45' W. |
| 37 | 51°54,04' N. | 137°41,54' W. |
| 38 | 52°45,12' N. | 138°20,14' W. |
| 39 | 53°29,20' N. | 138°40,36' W. |
| 40 | 53°40,39' N. | 138°48,53' W. |
| 41 | 54°13,45' N. | 139°32,38' W. |
| 42 | 54°39,25' N. | 139°56,19' W. |
| 43 | 55°20,18' N. | 140°55,45' W. |
| 44 | 56°07,12' N. | 141°36,18' W. |
| 45 | 56°28,32' N. | 142°17,19' W. |
| 46 | 56°37,19' N. | 142°48,57' W. |
| 47 | 58°51,04' N. | 153°15,03' W. |

.2 морские районы, расположенные у атлантического побережья Соединенных Штатов, Канады и Франции (Сен-Пьер и Микелон), а также у побережья Мексиканского залива Соединенных Штатов, ограниченные геодезическими линиями, соединяющими точки со следующими координатами:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ТОЧКА | ШИРОТА | ДОЛГОТА |
| 1 | 60°00,00' N. | 64°09,36' W. |
| 2 | 60°00,00' N. | 56°43,00' W. |
| 3 | 58°54,01' N. | 55°38,05' W. |
| 4 | 57°50,52' N. | 55°03,47' W. |
| 5 | 57°35,13' N. | 54°00,59' W. |
| 6 | 57°14,20' N. | 53°07,58' W. |
| 7 | 56°48,09' N. | 52°23,29' W. |
| 8 | 56°18,13' N. | 51°49,42' W. |
| 9 | 54°23,21' N. | 50°17,44' W. |
| 10 | 53°44,54' N. | 50°07,17' W. |
| 11 | 53°04,59' N. | 50°10,05' W. |
| 12 | 52°20,06' N. | 49°57,09' W. |
| 13 | 51°34,20' N. | 48°52,45' W. |
| 14 | 50°40,15' N. | 48°16,04' W. |
| 15 | 50°02,28' N. | 48°07,03' W. |
| 16 | 49°24,03' N. | 48°09,35' W. |
| 17 | 48°39,22' N. | 47°65,17' W. |
| 18 | 47°24,25' N. | 47°46,56' W. |
| 19 | 46°35,12' N. | 48°00,54' W. |
| 20 | 45°19,45' N. | 48°43,28' W. |
| 21 | 44°43,38' N. | 49°16,50' W. |
| 22 | 44°16,38' N. | 49°51,23' W. |
| 23 | 43°53,15' N. | 50°34,01' W. |
| 24 | 43°36,06' N. | 51°20,41' W. |
| 25 | 43°23,59' N. | 52°17,22' W. |
| 26 | 43°19,50' N. | 53°20,13' W. |
| 27 | 43°21,14' N. | 54°09,20' W. |
| 28 | 43°29,41' N. | 55°07,41' W. |
| 29 | 42°40,12' N. | 55°31,44' W. |
| 30 | 41°58,19' N. | 56°09,34' W. |
| 31 | 41°20,21' N. | 57°05,13' W. |
| 32 | 40°55,34' N. | 58°02,55' W. |
| 33 | 40°41,38' N. | 59°05,18' W. |
| 34 | 40°38,33' N. | 60°12,20' W. |
| 35 | 40°45,46' N. | 61°14,03' W. |
| 36 | 41°04,52' N. | 62°17,49' W. |
| 37 | 40°36,55' N. | 63°10,49' W. |
| 38 | 40°17,32' N. | 64°08,37' W. |
| 39 | 40°07,46' N. | 64°59,31' W. |
| 40 | 40°05,44' N. | 65°53,07' W. |
| 41 | 39°58,05' N. | 65°59,51' W. |
| 42 | 39°28,24' N. | 66°21,14' W. |
| 43 | 39°01,54' N. | 66°48,33' W. |
| 44 | 38°39,16' N. | 67°20,59' W. |
| 45 | 38°19,20' N. | 68°02,01' W. |
| 46 | 38°05,29' N. | 68°46,55' W. |
| 47 | 37°58,14' N. | 69°34,07' W. |
| 48 | 37°57,47' N. | 70°24,09' W. |
| 49 | 37°52,46' N. | 70°37,50' W. |
| 50 | 37°18,37' N. | 71°08,33' W. |
| 51 | 36°32,25' N. | 71°33,59' W. |
| 52 | 35°34,58' N. | 71°26,02' W. |
| 53 | 34°33,10' N. | 71°37,04' W. |
| 54 | 33°54,49' N. | 71°52,35' W. |
| 55 | 33°19,23' N. | 72°17,12' W. |
| 56 | 32°45,31' N. | 72°54,05' W. |
| 57 | 31°55,13' N. | 74°12,02' W. |
| 58 | 31°27,14' N. | 75°15,20' W. |
| 59 | 31°03,16' N. | 75°51,18' W. |
| 60 | 30°45,42' N. | 76°31,38' W. |
| 61 | 30°12,48' N. | 77°18,29' W. |
| 62 | 29°25,17' N. | 76°56,42' W. |
| 63 | 28°36,59' N. | 76°47,60' W. |
| 64 | 28°17,13' N. | 76°40,10' W. |
| 65 | 28°17,12' N. | 79°11,23' W. |
| 66 | 27°52,56' N. | 79°28,35' W. |
| 67 | 27°26,01' N. | 79°31,38' W. |
| 68 | 27°16,13' N. | 79°34,18' W. |
| 69 | 27°11,54' N. | 79°34,56' W. |
| 70 | 27°05,59' N. | 79°35,19' W. |
| 71 | 27°00,28' N. | 79°35,17' W. |
| 72 | 26°55,16' N. | 79°34,39' W. |
| 73 | 26°53,58' N. | 79°34,27' W. |
| 74 | 26°45,46' N. | 79°32,41' W. |
| 75 | 26°44,30' N. | 79°32,23' W. |
| 76 | 26°43,40' N. | 79°32,20' W. |
| 77 | 26°41,12' N. | 79°32,01' W. |
| 78 | 26°38,13' N. | 79°31,32' W. |
| 79 | 26°36,30' N. | 79°31,06' W. |
| 80 | 26°35,21' N. | 79°30,50' W. |
| 81 | 26°34,51' N. | 79°30,46' W. |
| 82 | 26°34,11' N. | 79°30,38' W. |
| 83 | 26°31,12' N. | 79°30,15' W. |
| 84 | 26°29,05' N. | 79°29,53' W. |
| 85 | 26°25,31' N. | 79°29,58' W. |
| 86 | 26°23,29' N. | 79°29,55' W. |
| 87 | 26°23,21' N. | 79°29,54' W. |
| 88 | 26°18,57' N. | 79°31,55' W. |
| 89 | 26°15,26' N. | 79°33,17' W. |
| 90 | 26°15,13' N. | 79°33,23' W. |
| 91 | 26°08,09' N. | 79°35,53' W. |
| 92 | 26°07,47' N. | 79°36,09' W. |
| 93 | 26°06,59' N. | 79°36,35' W. |
| 94 | 26°02,52' N. | 79°38,22' W. |
| 95 | 25°59,30' N. | 79°40,03' W. |
| 96 | 25°59,16' N. | 79°40,08' W. |
| 97 | 25°57,48' N. | 79°40,38' W. |
| 98 | 25°56,18' N. | 79°41,06' W. |
| 99 | 25°54,04' N. | 79°41,38' W. |
| 100 | 25°53,24' N. | 79°41,46' W. |
| 101 | 25°51,54' N. | 79°41,59' W. |
| 102 | 25°49,33' N. | 79°42,16' W. |
| 103 | 25°48,24' N. | 79°42,23' W. |
| 104 | 25°48,20' N. | 79°42,24' W. |
| 105 | 25°46,26' N. | 79°42,44' W. |
| 106 | 25°46,16' N. | 79°42,45' W. |
| 107 | 25°43,40' N. | 79°42,59' W. |
| 108 | 25°42,31' N. | 79°42,48' W. |
| 109 | 25°40,37' N. | 79°42,27' W. |
| 110 | 25°37,24' N. | 79°42,27' W. |
| 111 | 25°37,08' N. | 79°42,27' W. |
| 112 | 25°31,03' N. | 79°42,12' W. |
| 113 | 25°27,59' N. | 79°42,11' W. |
| 114 | 25°24,04' N. | 79°42,12' W. |
| 115 | 25°22,21' N. | 79°42,20' W. |
| 116 | 25°21,29' N. | 79°42,08' W. |
| 117 | 25°16,52' N. | 79°41,24' W. |
| 118 | 25°15,57' N. | 79°41,31' W. |
| 119 | 25°10,39' N. | 79°41,31' W. |
| 120 | 25°09,51' N. | 79°41,36' W. |
| 121 | 25°09,03' N. | 79°41,45' W. |
| 122 | 25°03,55' N. | 79°42,29' W. |
| 123 | 25°02,60' N. | 79°42,56' W. |
| 124 | 25°00,30' N. | 79°44,05' W. |
| 125 | 24°59,03' N. | 79°44,48' W. |
| 126 | 24°55,28' N. | 79°45,57' W. |
| 127 | 24°44,18' N. | 79°49,24' W. |
| 128 | 24°43,04' N. | 79°49,38' W. |
| 129 | 24°42,36' N. | 79°50,50' W. |
| 130 | 24°41,47' N. | 79°52,57' W. |
| 131 | 24°38,32' N. | 79°59,58' W. |
| 132 | 24°36,27' N. | 80°03,51' W. |
| 133 | 24°33,18' N. | 80°12,43' W. |
| 134 | 24°33,05' N. | 80°13,21' W. |
| 135 | 24°32,13' N. | 80°15,16' W. |
| 136 | 24°31,27' N. | 80°16,55' W. |
| 137 | 24°30,57' N. | 80°17,47' W. |
| 138 | 24°30,14' N. | 80°19,21' W. |
| 139 | 24°30,06' N. | 80°19,44' W. |
| 140 | 24°29,38' N. | 80°21,05' W. |
| 141 | 24°28,18' N. | 80°24,35' W. |
| 142 | 24°28,06' N. | 80°25,10' W. |
| 143 | 24°27,23' N. | 80°27,20' W. |
| 144 | 24°26,30' N. | 80°29,30' W. |
| 145 | 24°25,07' N. | 80°32,22' W. |
| 146 | 24°23,30' N. | 80°36,09' W. |
| 147 | 24°22,33' N. | 80°38,56' W. |
| 148 | 24°22,07' N. | 80°39,51' W. |
| 149 | 24°19,31' N. | 80°45,21' W. |
| 150 | 24°19,16' N. | 80°45,47' W. |
| 151 | 24°18,38' N. | 80°46,49' W. |
| 152 | 24°18,35' N. | 80°46,54' W. |
| 153 | 24°09,51' N. | 80°59,47' W. |
| 154 | 24°09,48' N. | 80°59,51' W. |
| 155 | 24°08,58' N. | 81°01,07' W. |
| 156 | 24°08,30' N. | 81°01,51' W. |
| 157 | 24°08,26' N. | 81°01,57' W. |
| 158 | 24°07,28' N. | 81°03,06' W. |
| 159 | 24°02,20' N. | 81°09,05' W. |
| 160 | 23°59,60' N. | 81°11,16' W. |
| 161 | 23°55,32' N. | 81°12,55' W. |
| 162 | 23°53,52' N. | 81°19,43' W. |
| 163 | 23°50,52' N. | 81°29,59' W. |
| 164 | 23°50,02' N. | 81°39,59' W. |
| 165 | 23°49,05' N. | 81°49,59' W. |
| 166 | 23°49,05' N. | 82°00,11' W. |
| 167 | 23°49,42' N. | 82°09,59' W. |
| 168 | 23°51,14' N. | 82°24,59' W. |
| 169 | 23°51,14' N. | 82°39,59' W. |
| 170 | 23°49,42' N. | 82°48,53' W. |
| 171 | 23°49,32' N. | 82°51,11' W. |
| 172 | 23°49,24' N. | 82°59,59' W. |
| 173 | 23°49,52' N. | 83°14,59' W. |
| 174 | 23°51,22' N. | 83°25,49' W. |
| 175 | 23°52,27' N. | 83°33,01' W. |
| 176 | 23°54,04' N. | 83°41,35' W. |
| 177 | 23°55,47' N. | 83°48,11' W. |
| 178 | 23°58,38' N. | 83°59,59' W. |
| 179 | 24°09,37' N. | 84°29,27' W. |
| 180 | 24°13,20' N. | 84°38,39' W. |
| 181 | 24°16,41' N. | 84°46,07' W. |
| 182 | 24°23,30' N. | 84°59,59' W. |
| 183 | 24°26,37' N. | 85°06,19' W. |
| 184 | 24°38,57' N. | 85°31,54' W. |
| 185 | 24°44,17' N. | 85°43,11' W. |
| 186 | 24°53,57' N. | 85°59,59' W. |
| 187 | 25°10,44' N. | 86°30,07' W. |
| 188 | 25°43,15' N. | 86°21,14' W. |
| 189 | 26°13,13' N. | 86°06,45' W. |
| 190 | 26°27,22' N. | 86°13,15' W. |
| 191 | 26°33,46' N. | 86°37,07' W. |
| 192 | 26°01,24' N. | 87°29,35' W. |
| 193 | 25°42,25' N. | 88°33,00' W. |
| 194 | 25°46,54' N. | 90°29,41' W. |
| 195 | 25°44,39' N. | 90°47,05' W. |
| 196 | 25°51,43' N. | 91°52,50' W. |
| 197 | 26°17,44' N. | 93°03,59' W. |
| 198 | 25°59,55' N. | 93°33,52' W. |
| 199 | 26°00,32' N. | 95°39,27' W. |
| 200 | 26°00,33' N. | 96°48,30' W. |
| 201 | 25°58,32' N. | 96°55,28' W. |
| 202 | 25°58,15' N. | 96°58,41' W. |
| 203 | 25°57,58' N. | 97°01,54' W. |
| 204 | 25°57,41' N. | 97°05,08' W. |
| 205 | 25°57,24' N. | 97°08,21' W. |
| 206 | 25°57,24' N. | 97°08,47' W. |

.3 морской район, расположенный у побережий Гавайских островов - Гавайи, Мауи, Оаху, Молокаи, Ниихау, Кауаи, Ланаи и Кахоолаве, ограниченный геодезическими линиями, соединяющими точки со следующими координатами:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ТОЧКА | ШИРОТА | ДОЛГОТА |
| 1 | 22°32,54' N. | 153°00,33' W. |
| 2 | 23°06,05' N. | 153°28,36' W. |
| 3 | 23°32,11' N. | 154°02,12' W. |
| 4 | 23е 51,47' N. | 154°36,48' W. |
| 5 | 24°21,49' N. | 155°51,13' W. |
| 6 | 24°41,47' N. | 156°27,27' W. |
| 7 | 24°57,33' N. | 157°22,17' W. |
| 8 | 25°13,41' N. | 157°54,13' W. |
| 9 | 25°25,31' N. | 158°30,36' W. |
| 10 | 25°31,19' N. | 159°09,47' W. |
| 11 | 25°30,31' N. | 159°54,21' W. |
| 12 | 25°21,53' N. | 160°39,53' W. |
| 13 | 25°00,06' N. | 161°38,33' W. |
| 14 | 24°40,49' N. | 162°13,13' W. |
| 15 | 24°15,53' N. | 162°43,08' W. |
| 16 | 23°40,50' N. | 163°13,00' W. |
| 17 | 23°03,20' N. | 163°32,58' W. |
| 18 | 22°20,09' N. | 163°44,41' W. |
| 19 | 21°36,45' N. | 163°46,03' W. |
| 20 | 20°55,26' N. | 163°37,44' W. |
| 21 | 20°13,34' N. | 163°19,13' W. |
| 22 | 19°39,03' N. | 162°53,48' W. |
| 23 | 19°09,43' N. | 162°20,35' W. |
| 24 | 18°39,16' N. | 161°19,14' W. |
| 25 | 18°30,31' N. | 160°38,30' W. |
| 26 | 18°29,31' N. | 159°56,17' W. |
| 27 | 18°10,41' N. | 159°14,08' W. |
| 28 | 17°31,17' N. | 158°56,55' W. |
| 29 | 16°54,06' N. | 158°30,29' W. |
| 30 | 16°25,49' N. | 157°59,25' W. |
| 31 | 15°59,57' N. | 157°17,35' W. |
| 32 | 15°40,37' N. | 156°21,06' W. |
| 33 | 15°37,36' N. | 155°22,16' W. |
| 34 | 15°43,46' N. | 154°46,37' W. |
| 35 | 15°55,32' N. | 154°13,05' W. |
| 36 | 16°46,27' N. | 152°49,11' W. |
| 37 | 17°33,42' N. | 152°00,32' W. |
| 38 | 18°30,16' N. | 151°30,24' W. |
| 39 | 19°02,47' N. | 151°22,17' W. |
| 40 | 19°34,46' N. | 151°19,47' W. |
| 41 | 20°07,42' N. | 151°22,58' W. |
| 42 | 20°38,43' N. | 151°31,36' W. |
| 43 | 21°29,09' N. | 151°59,50' W. |
| 44 | 22°06,58' N. | 152°31,25' W. |
| 45 | 22°32,54' N. | 153°00,33' W. |

.3 район Карибского моря Соединенных Штатов включает:

.1 морской район, расположенный у атлантического и карибского побережий Содружества Пуэрто-Рико и Виргинских островов Соединенных Штатов, ограниченный геодезическими линиями, соединяющими точки со следующими координатами:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ТОЧКА | ШИРОТА | ДОЛГОТА |
| 1 | 17°18,37' N | 67°32,14' W |
| 2 | 19°11,14' N | 67°26,45' W |
| 3 | 19°30,28' N | 65°16,48' W |
| 4 | 19°12,25' N | 65°6,8' W |
| 5 | 18°45,13' N | 65°0,22' W |
| 6 | 18°41,14' N | 64°59,33' W |
| 7 | 18°29,22' N | 64°53,51' W |
| 8 | 18°27,35' N | 64°53,22' W |
| 9 | 18°25,21' N | 64°52,39' W |
| 10 | 18°24,30' N | 64°52,19' W |
| 11 | 18°23,51' N | 64°51,50' W |
| 12 | 18°23,42' N | 64°51,23' W |
| 13 | 18°23,36' N | 64°50,17' W |
| 14 | 18°23,48' N | 64°49,41' W |
| 15 | 18°24,11' N | 64°49,0' W |
| 16 | 18°24,28' N | 64°47,57' W |
| 17 | 18°24,18' N | 64°47,1' W |
| 18 | 18°23,13' N | 64°46,37' W |
| 19 | 18°22,37' N | 64°45,20' W |
| 20 | 18°22,39' N | 64°44,42' W |
| 21 | 18°22,42' N | 64°44,36' W |
| 22 | 18°22,37' N | 64°44,24' W |
| 23 | 18°22,39' N | 64°43,42' W |
| 24 | 18°22,30' N | 64°43,36' W |
| 25 | 18°22,25' N | 64°42,58' W |
| 26 | 18°22,26' N | 64°42,28' W |
| 27 | 18°22,15' N | 64°42,3' W |
| 28 | 18°22,22' N | 64°40,60' W |
| 29 | 18°21,57' N | 64°40,15' W |
| 30 | 18°21,51' N | 64°38,23' W |
| 31 | 18°21,22' N | 64°38,16' W |
| 32 | 18°20,39' N | 64°38,33' W |
| 33 | 18°19,15' N | 64°38,14' W |
| 34 | 18°19,7' N | 64°38,16' W |
| 35 | 18°17,23' N | 64°39,38' W |
| 36 | 18°16,43' N | 64°39,41' W |
| 37 | 18°11,33' N | 64°38,58' W |
| 38 | 18°3,2' N | 64°38,3' W |
| 39 | 18°2,56' N | 64°29,35' W |
| 40 | 18°2,51' N | 64°27,2' W |
| 41 | 18°2,30' N | 64°21,8' W |
| 42 | 18°2,31' N | 64°20,8' W |
| 43 | 18°2,3' N | 64°15,57' W |
| 44 | 18°0,12' N | 64°2,29' W |
| 45 | 17°59,58' N | 64°1,4' W |
| 46 | 17°58,47' N | 63°57,1' W |
| 47 | 17°57,51' N | 63°53,54' W |
| 48 | 17°56,38' N | 63°53,21' W |
| 49 | 17°39,40' N | 63°54,53' W |
| 50 | 17°37,8' N | 63°55,10' W |
| 51 | 17°30,21' N | 63°55,56' W |
| 52 | 17°11,36' N | 63°57,57' W |
| 53 | 17°4,60' N | 63°58,41' W |
| 54 | 16°59,49' N | 63°59,18' W |
| 55 | 17°18,37' N | 67°32,14' W |

Дополнение VIII

ФОРМА МЕЖДУНАРОДНОГО СВИДЕТЕЛЬСТВА ОБ ЭНЕРГОЭФФЕКТИВНОСТИ

(СВИДЕТЕЛЬСТВО IEE)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  | Список изменяющих документов(введена Резолюцией Международной морской организацииот 15.07.2011 N MEPC.203(62)) |  |

МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО ОБ ЭНЕРГОЭФФЕКТИВНОСТИ

Выдано на основании положений Протокола 1997 года, с поправками, внесенными резолюцией MEPC.203(62), об изменении Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней (далее именуемой "Конвенция"), по уполномочию правительства:

.........................................................................

(Полное название Стороны)

.........................................................................

(Полное название компетентного лица или организации,

уполномоченных на основании положений Конвенции)

Сведения о судне

Название судна ..........................................................

Регистровый номер или позывной сигнал ...................................

Порт регистрации ........................................................

Валовая вместимость .....................................................

Номер ИМО ...............................................................

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:

1 что судно освидетельствовано в соответствии с [правилом 5.4](#P8145) Приложения VI к Конвенции; и

2 что освидетельствованием установлено, что судно отвечает применимым требованиям [правила 20](#P8612), [правила 21](#P8629) и [правила 22](#P8896).

Дата окончания освидетельствования, на основании которого выдано настоящее Свидетельство: ............................................. (дд.мм.гггг)

Выдано в ................................................................

(Место выдачи Свидетельства)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| (дд.мм.гггг): | .............................................(Дата выдачи) | .................................................................(Подпись надлежащим образом уполномоченного должностного лица, выдавшего Свидетельство) |

(Печать или штамп полномочной организации)

Добавление

к Международному свидетельству об энергоэффективности

(Свидетельство IEE)

ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ, ОТНОСЯЩЕЙСЯ К ЭНЕРГОЭФФЕКТИВНОСТИ

|  |
| --- |
| Примечания: |
| 1 | Настоящее Описание должно быть постоянно приложено к Свидетельству IEE. Свидетельство IEE должно постоянно находиться на судне. |
| 2 | Описание должно быть составлено по меньшей мере на английском, испанском или французском языках. Если используется также официальный язык выдающей Стороны, то в случае спора или разночтения предпочтение отдается этому языку. |
| 3 | Записи в клеточках должны производиться путем проставления знака (х) для ответов "да" и "применяется" или знака (-) для ответов "нет" и "не применяется", в зависимости от случая. |
| 4 | Если не установлено иное, правилами, упомянутыми в настоящем Описании, являются правила [Приложения VI](#P7938) к Конвенции, а резолюциями или циркулярами - те, которые приняты Международной морской организацией. |
| 1 | Сведения о судне |
| 1.1 | Название судна ........................................................................................................... |
| 1.2 | Номер ИМО ................................................................................................................. |
| 1.3 | Дата заключения контракта на постройку ............................................................... |
| 1.4 | Валовая вместимость ................................................................................................. |
| 1.5 | Дедвейт ....................................................................................................................... |
| 1.6 | Тип судна [<\*>](#P11030) ............................................................................................................ |
| 2 | Гребная установка |
| 2.1 | Дизельная установка ............................................................................................  |
| 2.2 | Дизель-электрическая установка ........................................................................  |
| 2.3 | Турбинная установка ............................................................................................  |
| 2.4 | Гибридная установка ............................................................................................  |
| 2.5 | Гребная установка, не являющаяся какой-либо из вышеперечисленных.  |
| 3 | Достижимый конструктивный коэффициент энергоэффективности (ККЭЭ) |
| 3.1 | Достижимый ККЭЭ в соответствии с [правилом 20.1](#P8617) вычисляется на основании информации, содержащейся в технической документации по ККЭЭ, в которой также указан процесс вычисления достижимого ККЭЭ ..................................  |
|  | Достижимый ККЭЭ: ................. граммов CO2 на тонномилю |
| 3.2 | Достижимый ККЭЭ не вычисляется, поскольку: |
| 3.2.1 | судно освобождено от выполнения требований согласно [правилу 20.1](#P8617), так как оно не является новым судном, как оно определено в [правиле 2.23](#P8015) ...............  |
| 3.2.2 | тип гребной установки освобожден от выполнения требований в соответствии с [правилом 19.3](#P8602) .......................................................................................................  |
| 3.2.3 | Администрация освободила судно от выполнения требования [правила 20](#P8612) в соответствии с [правилом 19.4](#P8604) ............................................................................  |
| 3.2.4 | тип судна освобожден от выполнения требований в соответствии с [правилом 20.1](#P8617) ........................................................................................................................  |
| 4 | Требуемый ККЭЭ |
| 4.1 | Требуемый ККЭЭ: ................. граммов CO2 на тонномилю |
| 4.2 | Требуемый ККЭЭ не применяется, поскольку: |
| 4.2.1. | судно освобождено от выполнения требований согласно [правилу 21.1](#P8633), так как оно не является новым судном, как оно определено в [правиле 2.23](#P8015) ...............  |
| 4.2.2 | тип гребной установки освобожден от выполнения требований в соответствии с правилом 19.3 .......................................................................................................  |
| 4.2.3 | Администрация освободила судно от выполнения требования [правила 21](#P8629) в соответствии с [правилом 19.4](#P8604) ............................................................................  |
| 4.2.4 | тип судна освобожден от выполнения требований в соответствии с [правилом 21.1](#P8633) .......................................................................................................................  |
| 4.2.5 | грузовместимость судна ниже минимального предела грузовместимости, указанного в [таблице 1 правила 21.2](#P8648) .................................................................  |
| 5 | План управления энергоэффективностью судна |
| 5.1 | Судно снабжено Планом управления энергоэффективностью судна (ПУЭС) в соответствии с [правилом 22](#P8896) ...............................................................................  |
| 6 | Техническая документация по ККЭЭ |
| 6.1 | Свидетельство IEE сопровождается технической документацией по ККЭЭ в соответствии с [правилом 20.1](#P8617) ............................................................................  |
| 6.2 | Идентификационный/проверочный номер технической документации по ККЭЭ .................................................................................... |
| 6.3 | Дата проверки технической документации по ККЭЭ ........................................ |

--------------------------------

<\*> Указать тип судна в соответствии с определениями, установленными в [правиле 2](#P7961). Суда, относящиеся к более чем одному типу судов, определенных в [правиле 2](#P7961), следует рассматривать относящимися к типу судна, характеризующемуся наиболее жестким (наименьшим) требуемым ККЭЭ. Если судно не относится к типам судов, определенным в [правиле 2](#P7961), произвести запись "Судно, не относящееся к любому типу судов, определенных в [правиле 2](#P7961)".

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что настоящее Описание содержит достоверные во всех отношениях сведения.

Выдано в ................................................................

(Место выдачи Описания)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| (дд.мм.гггг): | .............................................(Дата выдачи) | .................................................................(Подпись надлежащим образом уполномоченного должностного лица, выдавшего Описание) |

(Печать или штамп полномочной организации)

Дополнение IX

ИНФОРМАЦИЯ,

КОТОРАЯ ДОЛЖНА НАПРАВЛЯТЬСЯ В БАЗУ ДАННЫХ ИМО ПО РАСХОДУ

ТОПЛИВА СУДАМИ

(введено Резолюцией Международной морской организации

от 28.10.2016 N MEPC.278(70))

|  |
| --- |
| Идентификатор судна |
|  | Номер ИМО |
| Период календарного года, за который направляются данные |
|  | Дата начала (дд.мм.гггг) |
|  | Дата окончания (дд.мм.гггг) |
| Технические характеристики судна |
|  | Тип судна, как он определен в правиле 2 настоящего Приложения или в ином документе (указать) |
|  | Валовая вместимость (GT) |
|  | Чистая вместимость (NT) |
|  | Дедвейт (DWT) |
|  | Выходная (номинальная) мощность главного и вспомогательных поршневых двигателей внутреннего сгорания, если она превышает 130 кВт (в кВт) |
|  | ККЭЭ (если применимо) |
|  | Ледовый класс |
| Расход судового топлива с разбивкой по видам судового топлива в метрических тоннах и методы, использованные для сбора данных по расходу судового топлива |
| Пройденное расстояние |
| Время в пути (в часах) |

Дополнение X

ФОРМА АКТА О СООТВЕТСТВИИ - ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ДАННЫХ

ПО РАСХОДУ СУДОВОГО ТОПЛИВА

(введено Резолюцией Международной морской организации

от 28.10.2016 N MEPC.278(70))

 АКТ О СООТВЕТСТВИИ - ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ДАННЫХ

 ПО РАСХОДУ СУДОВОГО ТОПЛИВА

Выдан на основании положений Протокола 1997 года, с поправками, об

изменении Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов

1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней (далее именуемой

"Конвенция"), по уполномочию правительства:

...........................................................................

 (полное название Стороны)

...........................................................................

 (полное название компетентного лица или организации,

 уполномоченных на основании положений Конвенции)

Сведения о судне

Название судна ............................................................

Регистровый номер или позывной сигнал .....................................

Номер ИМО .................................................................

Порт регистрации ..........................................................

Валовая вместимость .......................................................

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:

1. что судно предоставило указанной Администрации требуемые [правилом 22A](#P8905)

 Приложения VI Конвенции данные, отражающие эксплуатацию судна в период

 с (дд.мм.гггг) по (дд.мм.гггг); и

2. что данные были собраны и предоставлены в соответствии с методологией и

 процедурами, приведенными в ПУЭС судна, который действовал в период с

 (дд.мм.гггг) по (дд.мм.гггг).

Настоящий Акт о соответствии действителен до (дд.мм.гггг) .................

Выдан в ...................................................................

 (место выдачи Акта)

Дата (дд.мм.гггг) ................. .......................................

 (дата выдачи) (подпись уполномоченного должностного

 лица, выдавшего Акт)

 (печать или штамп уполномоченного органа)