Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененная Протоколом 1978 года к ней (МАРПОЛ 73/78) (с изменениями на 17 февраля 1978 года)

Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 года

(с изменениями на **17 февраля 1978 года**)

Документ с изменениями, внесенными:
Международным протоколом от **17 февраля 1978 года**.

---

* Конвенция вступила в действие **2 октября 1983 года**. Россия присоединилась к настоящей Конвенции в 1983 году.

СТОРОНЫ КОНВЕНЦИИ,

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

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

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

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

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

СОГЛАСИЛИСЬ о нижеследующем:

Статья 1

Общие обязательства по Конвенции

1. Стороны Конвенции обязуются осуществлять положения настоящей Конвенции и тех Приложений к ней, которые для них обязательны, в целях предотвращения загрязнения морской среды путем сброса вредных веществ или стоков, содержащих такие вещества, в нарушение Конвенции.

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

Статья 2

Определения

Для целей настоящей Конвенции, если особо не оговорено иное:

1. "Правило" означает правила, содержащиеся в Приложениях к настоящей Конвенции.

2. "Вредное вещество" означает любое вещество, которое при попадании в море способно создать опасность для здоровья людей, причинить вред живым ресурсам, морской фауне и флоре, нарушить природную привлекательность моря в качестве места отдыха или помешать другим видам правомерного использования моря, и включает любое вещество, подпадающее под действие настоящей Конвенции.

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

b) "Сброс" не включает:

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

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

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

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

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

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

7. "Организация" означает Межправительственную морскую консультативную организацию.*

---

* Название Организации было изменено на "Международную морскую

организацию" поправками к Конвенции об Организации, которые вступили в силу **22 мая 1982 года**.

Статья 3

Применение

1. Настоящая Конвенция применяется:

a) к судам, которым дано право плавания под флагом стороны Конвенции; и

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

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

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

Статья 4

Нарушения

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

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

a) возбуждает преследование в соответствии со своим законодательством; либо

b) направляет Администрации судна такую информацию и такие доказательства, какие могут находиться в ее распоряжении, которые подтверждают совершение нарушения.

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

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

Статья 5

Свидетельства и специальные правила инспектирования судов

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

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

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

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

Статья 6
Обнаружение нарушений и осуществление Конвенции

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

2. Судно, к которому применяется настоящая Конвенция, в любом порту или у удаленного от берега терминала стороны может быть подвергнуто инспектированию должностными лицами, назначенными или уполномоченными этой стороной, чтобы проверить, не произвело ли такое судно сброса вредных веществ в нарушение положений правил. Если в результате инспектирования будет обнаружено нарушение положений Конвенции, то Администрации направляется об этом сообщение для принятия соответствующих мер.

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

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

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

Статья 7
Чрезмерные задержки судов

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

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

Статья 8
Сообщения об инцидентах, связанных со сбросом вредных веществ

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

2. Каждая сторона Конвенции:

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

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

3. Если сторона получает сообщение в соответствии с положениями настоящей статьи, она без задержки передает его:

a) Администрации судна, участвующего в инциденте; и

b) любому другому государству, которое может быть затронуто инцидентом.

4. Каждая сторона Конвенции издает инструкции судам и самолетам своей морской инспекции и иным соответствующим службам, обязывающие их сообщать своим властям о любом инциденте, упомянутом в Протоколе I настоящей Конвенции. Такая сторона, если она считает нужным, передает сообщение соответственно Организации и любой другой заинтересованной стороне.

Статья 9
Другие договоры и толкования

1. Настоящая Конвенция после ее вступления в силу заменит в отношениях между сторонами этой Конвенции Международную конвенцию по предотвращению загрязнения моря нефтью 1954 года с поправками к ней.

2. Ничто в настоящей Конвенции не затрагивает кодификации и совершенствования морского права Конференцией по морскому праву Организации Объединенных Наций, созываемой в соответствии с резолюцией 2750 C(XXV) Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций, а также нынешних или будущих притязаний и правовых позиций любого государства, касающихся природоохранного и морского права и пределов юрисдикции прибрежного государства и государства флага.

3. Термин "юрисдикция" в настоящей Конвенции толкуется в соответствии с международным правом, действующим в момент применения или толкования настоящей Конвенции.

Статья 10

Урегулирование споров

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

Статья 11

Направление информации

1. Стороны Конвенции обязуются направлять Организации:

a) тексты законов, приказов, декретов, правил и других актов, изданных по различным вопросам, охватываемым настоящей Конвенцией;

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

(Пункт в редакции, введенной в действие Международным протоколом от **17 февраля 1978 года**. - См. предыдущую редакцию)

c) достаточное количество образцов свидетельств, выдаваемых ими в соответствии с положениями правил;

d) перечень приемных сооружений с указанием их местонахождения, пропускной способности и возможности использования, а также других характеристик;

e) официальные отчеты или обзоры официальных отчетов, отражающие результаты применения настоящей Конвенции; и

f) ежегодный статистический отчет о фактически наложенных за нарушения настоящей Конвенции санкциях, составленный по разработанной Организацией единой форме.

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

Статья 12

Аварии судов

1. Каждая Администрация обязуется проводить расследование любой аварии, происшедшей с любым из ее судов, подпадающих под положения правил, если такая авария оказала значительное вредное воздействие на морскую среду.

2. Каждая сторона Конвенции обязуется передавать Организации информацию о результатах такого расследования, если она считает, что такая информация может способствовать определению того, какие изменения было бы желательно внести в настоящую Конвенцию.

Статья 13
Подписание, ратификация, принятие, одобрение и присоединение

1. Настоящая Конвенция открыта для подписания в штаб-квартире Организации с **15 января 1974 года** по **31 декабря 1974 года** и после того останется открытой для присоединения к ней. Государства могут стать сторонами настоящей Конвенции путем:

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

b) подписания с оговоркой о ратификации, принятии или одобрении с последующей ратификацией, принятием или одобрением; или

c) присоединения.

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

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

Статья 14
Факультативные Приложения

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

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

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

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

Статья 15
Вступление в силу

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

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

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

4. Для государств, сдавших на хранение документ о ратификации, принятии, одобрении настоящей Конвенции или какого-либо 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 день вступления в силу Конвенции или такого Приложения, либо по истечении трех месяцев со дня сдачи на хранение соответствующего документа, в зависимости от того, какая дата наступит позднее.

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

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

Статья 16

Поправки

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

2. Поправки после рассмотрения Организацией:

a) любая предлагаемая стороной Конвенции поправка направляется Организации, Генеральный секретарь которой рассылает ее всем членам Организации и всем сторонам не менее чем за шесть месяцев до ее рассмотрения в Организации;

b) любая предложенная и разосланная таким образом поправка передается Организацией на рассмотрение соответствующему органу;

c) стороны Конвенции, независимо от того, являются ли они членами Организации или нет, имеют право участвовать в работе этого соответствующего органа;

d) поправки одобряются большинством в две трети голосов только сторон Конвенции, присутствующих и голосующих;

e) поправки, если они одобрены в соответствии с 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 с того дня, на который она принята двумя третями сторон, общая валовая вместимость торговых судов которых составляет не менее 50 % валовой вместимости судов мирового торгового флота;

ii) поправка к Приложению к Конвенции считается принятой в соответствии с процедурой, предусмотренной в подпункте (f) (iii), если только соответствующий орган в момент ее одобрения не решит, что поправка считается принятой в день, когда она

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

iii) поправка к дополнению к Приложению к Конвенции считается принятой по истечении периода, определяемого соответствующим органом в момент ее одобрения, который не должен быть менее десяти месяцев, если только в течение этого периода Организации не сообщены возражения не менее одной трети сторон или сторон, общая валовая вместимость торговых судов которых составляет не менее 50% валовой вместимости судов мирового торгового флота, в зависимости от того, какое из этих условий будет выполнено раньше;

iv) поправка к Протоколу I к Конвенции подпадает под те же условия процедуры, что и поправки к Приложениям к Конвенции, как это предусмотрено в вышеизложенных подпунктах (f) (ii) или (f) (iii);

v) поправка к Протоколу II к Конвенции подпадает под те же условия процедуры, что и поправки к статье Конвенции, как это предусмотрено в вышеизложенном подпункте (f) (i);

g) поправка вступает в силу при соблюдении следующих условий:

i) поправка к статье Конвенции, Протоколу II, Протоколу I или Приложению к Конвенции, не подпадающая под действие процедуры, предусмотренной подпунктом (f) (iii), и принятая в соответствии с предшествующими положениями, вступает в силу для сторон, заявивших о ее принятии, по истечении шести месяцев со дня ее принятия;

ii) поправка к Протоколу I, дополнению к Приложению или Приложению к Конвенции, подпадающая под действие подпункта (f) (iii) и считающаяся принятой в соответствии с предшествующими условиями, вступает в силу по истечении шести месяцев со дня ее принятия для всех сторон, за исключением тех сторон, которые до этой даты сделали заявление о том, что они ее не принимают, или направили предусмотренное в подпункте (f) (ii) уведомление о том, что на это необходимо их явно выраженное одобрение.

3. Поправка, вводимая путем созыва Конференции:

a) по просьбе стороны, поддержанной не менее чем одной третью сторон, Организация созывает Конференцию сторон Конвенции для рассмотрения поправок к настоящей Конвенции;

b) каждая поправка, одобренная такой Конференцией большинством в две трети присутствующих и голосующих сторон, направляется Генеральным секретарем Организации всем сторонам для ее принятия;

c) если Конференция не примет иного решения, поправка считается принятой и вступившей в силу в соответствии с процедурой, предусмотренной для этой цели в подпунктах (f) и (g) пункта 2.

4. a) В отношении поправки к факультативному Приложению в настоящей статье выражение "сторона Конвенции" означает сторону, связанную таким Приложением.

b) Любая сторона, отклонившая принятие поправки к Приложению, не считается стороной только для целей применения этой поправки.

5. Одобрение и вступление в силу нового Приложения подпадают под те же процедуры, что и одобрение и вступление в силу поправки к статье Конвенции.

6; Если специально не предусмотрено иное, любая поправка к настоящей

Конвенции, подпадающая под настоящую статью и относящаяся к конструкции судна, применяется лишь к судам, контракт на постройку которых подписан или, в случае отсутствия такого контракта, киль которых заложен в день вступления в силу такой поправки либо позже.

7. Любая поправка к Протоколу или Приложению должна касаться существа такого Протокола или такого Приложения и не должна противоречить статьям настоящей Конвенции.

8. Генеральный секретарь Организации информирует все стороны о любых поправках, которые вступают в силу согласно настоящей статье, а также о дате вступления в силу каждой из поправок.

9. Любое предусмотренное настоящей статьей заявление о принятии поправки или возражении против нее направляется в письменном виде Генеральному секретарю Организации, который доводит такое заявление и дату его получения до сведения всех сторон Конвенции.

Статья 17

Содействие техническому сотрудничеству

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

a) обучения научного и технического персонала;

b) поставки необходимого оборудования, сооружений для приема стоков и приборов для измерения и регистрации;

c) содействия другим мероприятиям по предотвращению или уменьшению загрязнения морской среды с судов; и

d) поощрения научных исследований;

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

Статья 18

Денонсация

1. Настоящая Конвенция или любое факультативное Приложение могут быть денонсированы любой стороной Конвенции в любое время по истечении пяти лет со дня вступления в силу Конвенции или такого Приложения для этой стороны.

2. Денонсация осуществляется путем направления соответствующего письменного уведомления Генеральному секретарю Организации, который информирует все другое стороны о содержании и дате получения такого уведомления, а также о дате вступления в силу такой денонсации.

3. Денонсация вступает в силу по истечении двенадцати месяцев со дня получения Генеральным секретарем Организации уведомления о денонсации или по истечении большего срока, который может быть указан в этом уведомлении.

Статья 19

Сдача на хранение и регистрация

1. Настоящая Конвенция сдается на хранение Генеральному секретарю Организации, который направляет ее заверенные копии всем государствам, подписавшим ее или присоединившимся к ней.

2. Как только настоящая Конвенция вступит в силу, Генеральный секретарь Организации передает ее текст Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций для регистрации и опубликования в соответствии со статьей

102 Устава Организации Объединенных Наций.

Статья 20
Языки

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

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

_____

* Подписи опущены.

СОВЕРШЕНО В ЛОНДОНЕ второго ноября тысяча девятьсот семьдесят третьего года.

Приложение I. Правила предотвращения загрязнения нефтью.

ПРИЛОЖЕНИЕ I
к Конвенции
МАРПОЛ 73/78

ПРАВИЛА ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ

Глава I. Общие положения

ГЛАВА I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Правило 1
Определения

Для целей настоящего Приложения:

1. "Нефть" означает нефть в любом виде, включая сырую нефть, жидкое топливо, нефтесодержащие осадки, нефтяные остатки и очищенные нефтепродукты (не являющиеся нефтехимическими веществами, которые подпадают под действие положений Приложения II к настоящей Конвенции), а также включает, не ограничивая общего характера вышесказанного, вещества, перечисленные в Дополнении I к настоящему Приложению.

2. "Нефтесодержащая смесь" означает смесь с любым содержанием нефти.

3. "Нефтяное топливо" означает любую нефть, используемую в качестве топлив для главных двигателей и вспомогательных механизмов судна, на борту которого такая смесь находится.

4. "Нефтяной танкер" означает судно, построенное или приспособленное главным образом для перевозки нефти наливом в своих грузовых помещениях, и включает комбинированные грузовые суда и любой "танкер-химовоз", определение которому дано в Приложении II к настоящей Конвенции, если он перевозит в качестве груза или части груза нефть наливом.

5. "Комбинированное грузовое судно" означает судно, предназначенное для перевозки либо нефти наливом, либо твердых грузов навалом.

6. "Новое судно" означает судно:

a) контракт на постройку которого заключен после **31 декабря 1975 года**; или

b) киль которого заложен или которое находится в аналогичной стадии постройки после **30 июня 1976 года** при отсутствии контракта на его постройку; или

c) поставка которого осуществляется после **31 декабря 1979 года**; или

d) которое подверглось значительному переоборудованию:

(i) по контракту, заключенному после **31 декабря 1975 года**; или

(ii) строительные работы по которому начаты после **30 июня 1976 года** при отсутствии контракта на переоборудование; или

(iii) которое закончено после **31 декабря 1979 года**.

7. "Существующее судно" означает судно, не являющееся новым судном.

8. a) "Значительное переоборудование" означает такое переоборудование существующего судна:

(i) которое существенно изменяет размерения или грузовместимость судна; или

(ii) которое изменяет тип судна; или

(iii) цель которого, по мнению Администрации, заключается в значительном продлении срока службы судна; или

(iv) которое изменяет судно иным образом, но в такой степени, что если бы оно являлось новым судном, то подпадало бы под действие соответствующих положений настоящей Конвенции, не применимых к нему как к существующему судну.

b) Несмотря на положения подпункта (a) настоящего пункта, переоборудование существующего нефтяного танкера дедвейтом 20000 т и более, выполняемое для того, чтобы он удовлетворял требованиям правила 13 настоящего Приложения, не рассматривается как значительное для целей настоящего Приложения.

c) Независимо от положений подпункта (a) настоящего пункта, переоборудование существующего нефтяного танкера в соответствии с требованиями правила 13F или 13G настоящего Приложения не считается значительным переоборудованием для целей настоящего Приложения.

9. "Ближайший берег". Выражение "от ближайшего берега" означает от исходной линии, от которой, согласно международному праву, 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° южной широты и 142°08' восточной долготы

к точке 10°35' южной широты и 141°55' восточной долготы,

затем к точке 10°00' южной широты и 142°00' восточной долготы,

затем к точке 9°10' южной широты и 143°52' восточной долготы,

затем к точке 9°00' южной широты и 144°30' восточной долготы,

затем к точке 13°00' южной широты и 144°00' восточной долготы,

затем к точке 15°00' южной широты и 146°00' восточной долготы,
затем к точке 18°00' южной широты и 147°00' восточной долготы,
затем к точке 21°00' южной широты и 153°00' восточной долготы
и далее к точке на побережье Австралии с координатами 24°42' южной широты и 153°15' восточной долготы.

10. "Особый район" означает морской район, где по признанным причинам, относящимся к его океанографическим и экологическим условиям и специфике судоходства, необходимо принятие особых обязательных методов предотвращения загрязнения моря нефтью. Особыми районами являются районы, перечисленные в правиле 10 настоящего Приложения.

11. "Мгновенная интенсивность сброса нефти" означает интенсивность сброса нефти в литрах в час в любой момент, деленную на скорость судна в узлах в тот же момент.

12. "Танк" означает закрытое помещение, образованное постоянными элементами конструкции судна и спроектированное для перевозки жидкостей наливом.

13. "Бортовой танк" означает любой танк, примыкающий к бортовой обшивке судна.

14. "Центральный танк" означает любой танк, расположенный внутрь судна от продольной переборки.

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

16. "Чистый балласт" означает балласт в танке, который после последней перевозки в нем нефти был очищен таким образом, что сток из этого танка, сброшенный с неподвижного судна в чистую спокойную воду при ясной погоде, не вызывает появления видимых следов нефти на поверхности воды или на прилегающем побережье либо образования нефтесодержащих осадков или эмульсии под поверхностью воды или на прилегающем побережье. Если сброс балласта производится через одобренную Администрацией систему автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти, то показания такой системы о том, что содержание нефти в сбрасываемом стоке не превышает 15 миллионных долей, принимаются как доказательство чистоты балласта независимо от наличия видимых следов*.

_____

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

17. "Изолированный балласт" означает водяной балласт, принятый в танк, который полностью отделен от нефтяной грузовой и нефтяной топливной систем и предназначен только для перевозки балласта либо балласта и грузов, не являющихся нефтью или вредными веществами, которые определены различным образом в Приложениях к настоящей Конвенции.

18. "Длина" (L) означает длину, равную 96% полной длины судна по ватерлинии, проходящей на высоте, отмеренной от верхней кромки киля и равной 85% наименьшей теоретической высоты борта, или длину судна от носовой кромки форштевня до оси баллера руля по той же ватерлинии, если эта длина больше. На судах, спроектированных с дифферентом, ватерлиния, по которой измеряется длина, должна быть параллельна конструктивной ватерлинии. Длина (L) измеряется в метрах.

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

20. "Мидель судна" находится на середине длины (L).

21. "Ширина" (B) для судов с металлической обшивкой корпуса означает наибольшую ширину судна, измеренную на миделе до теоретических обводов шпангоутов, а для судов с обшивкой из любого другого материала до наружной поверхности обшивки корпуса. Ширина (B) измеряется в метрах.

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

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

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

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

26. Несмотря на положение пункта 6 настоящего правила, для целей правил 13, 13B, 13E и пункта 4 Правила 18 настоящего Приложения "новый нефтяной танкер" означает нефтяной танкер:

a) контракт на постройку которого заключен после **1 июня 1979 года**; или

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

c) поставка которого осуществляется после **1 июня 1982 года**; или

d) который подвергся значительному переоборудованию:

i) по контракту заключенному после **1 июня 1979 года**; или

ii) строительные работы по контракту начаты после **1 января 1980 года** при отсутствии контракта на переоборудование; или

iii) которое закончено после **1 июня 1982 года**,

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

27. Несмотря на положения пункта 7 настоящего правила, для целей правил 13, 13A, 13B, 13C, 13D и пунктов 5 и 6(c) правила 18 настоящего Приложения "существующий нефтяной танкер" означает нефтяной танкер, который не является новым нефтяным танкером, определение которому дано в пункте 26 настоящего правила.

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

a) сырую нефть, из которой могли быть удалены некоторые фракции перегонки;

b) сырую нефть, в которую могли быть добавлены некоторые фракции перегонки.

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

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

Правило 2

Применение

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

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

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

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

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

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

Правило 3

Эквиваленты

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

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

Правило 4

Освидетельствования и проверки

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

a) первоначальному освидетельствованию перед вводом судна в эксплуатацию или перед первичной выдачей свидетельства, требуемого правилом 5 настоящего Приложения, которое включает полный осмотр конструкции, оборудования, систем,

устройств, приспособлений и материалов в объеме требований, предъявляемых к судну настоящим Приложением. Это освидетельствование проводится, чтобы удостовериться, что конструкция, оборудование, системы, устройства, приспособления и материалы полностью удовлетворяют применимым к ним требованиям настоящего Приложения.

b) периодическим освидетельствованиям через промежутки времени, установленные Администрацией, но не превышающим пяти лет такими, чтобы удостовериться, что конструкция, оборудование, системы, устройства, приспособления и материалы полностью удовлетворяют требованиям настоящего Приложения.

c) как минимум одному промежуточному освидетельствованию в течении срока действия Свидетельства, чтобы удостовериться, что оборудование и связанные с ним насосы и системы трубопроводов, включая системы автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти, системы мойки сырой нефтью, оборудование для нефтеводяной сепарации и системы фильтрации нефти, полностью удовлетворяют применимым к ним требованиям настоящего Приложения и находятся в хорошем рабочем состоянии. В тех случаях, когда проводится только одно такое промежуточное освидетельствование в течение какого-либо срока действия Свидетельства, оно должно проводиться не ранее шести месяцев до и не позднее шести месяцев после даты, соответствующей половине срока действия Свидетельства. О таких промежуточных освидетельствованиях производится запись в Свидетельстве, выданном в соответствии с правилом 5 настоящего Приложения.

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

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

b) Администрация устанавливает порядок проведения внеплановых проверок в течение срока действия Свидетельства. Такие проверки должны удостоверить, что судно и его оборудование во всех отношениях остаются удовлетворительными для той эксплуатации, для которой судно предназначено. Эти проверки могут проводиться либо собственными инспекционными службами Администрации, либо назначенными инспекторами, либо предназначенными организациями, либо другими сторонами по просьбе Администрации. Если Администрация в соответствии с положениями пункта 1 настоящего правила вводит обязательные ежегодные освидетельствования, то вышеупомянутые внеплановые проверки не обязательны.

c) Администрация, назначающая инспекторов или признающая организации для проведения освидетельствований и проверок, как это предусмотрено в подпункте (a) и (b) настоящего пункта, уполномочивает любого назначенного инспектора или признанную организацию как минимум:

i) требовать ремонта судна; и

ii) выполнять освидетельствования и инспекции по просьбе соответствующих властей государства порта.

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

d) если назначенный инспектор или признанная организация устанавливает, что

состояние судна или его оборудования существенно не соответствует данным Свидетельства или, что их состояние таково, что судно не пригодно для выхода в море, не представляя чрезмерной угрозы морской среде, то такой инспектор или такая организация немедленно обеспечивает принятие мер по устранению недостатков и должным образом уведомляет об этом Администрацию. Если меры по устранению недостатков не выполняются, то Свидетельство изымается и Администрация немедленно уведомляется об этом. Если же судно находится в порту другой стороны, то об этом немедленно уведомляются также соответствующие власти государства порта. Если должностное лицо Администрации, назначенный инспектор или признанная организация уведомили компетентные власти государства порта, то правительство заинтересованного государства порта оказывает такому должностному лицу, инспектору или организации любую необходимую помощь в выполнении их обязанностей в соответствии с настоящим правилом. Когда это применимо, правительство заинтересованного государства порта принимает меры, обеспечивающие, чтобы судно не вышло в плавание до тех пор, пока оно не сможет выйти в море или покинуть порт для следования на ближайшую подходящую судоремонтную верфь, не представляя чрезмерной угрозы морской среде.

e) в каждом случае заинтересованная Администрация полностью гарантирует полноту и тщательность освидетельствования и обеспечивает принятие необходимых мер для выполнения этого обязательства.

4. a) 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.

b) После проведения любого освидетельствования судна в соответствии с пунктом 1 настоящего правила без санкции Администрации не допускается производить никаких изменений в конструкции, оборудовании, системах, устройствах, приспособлениях или материалах, подвергшихся освидетельствованию, за исключением прямой замены такого оборудования и устройств.

c) Каждый раз когда с судном происходит авария или на нем обнаруживается неисправность, которая существенным образом влияет на целостность судна либо на эксплуатационную пригодность его оборудования, на которое распространяется настоящее Приложение, капитан или владелец судна при первой же возможности сообщает об этом Администрации, признанной организации или назначенному инспектору, ответственным за выдачу соответствующего Свидетельства, которые поручают провести исследование, чтобы определить, является ли необходимым освидетельствование согласно пункту 1 настоящего правила. Если судно находится в порту другой стороны, то капитан или владелец судна также немедленно, сообщает об этом соответствующим властям государства порта, а назначенный инспектор или признанная организация должны убедиться, что такое сообщение сделано.

Правило 5

Выдача Свидетельства

1. Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью выдается каждому нефтяному танкеру валовой вместимостью 150 рег.т и более и любому иному судну валовой вместимостью 400 рег.т и более, совершающему рейсы в порты или к удаленным от берега терминалам, находящимся под юрисдикцией других сторон Конвенции, после освидетельствования в соответствии с положениями правила 4 настоящего Приложения. К существующим судам это требование применяется через двенадцать месяцев после даты вступления в силу настоящей Конвенции.

2. Такое свидетельство выдается Администрацией либо лицом или организацией, должным образом ею уполномоченными. В каждом случае Администрация несет полную ответственность за свидетельство.

Правило 6

Выдача Свидетельства другим правительством

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

2. Копия Свидетельства и копия акта об освидетельствовании передаются как можно скорее Администрации, по просьбе которой осуществляется освидетельствование.

3. Выданное таким образом Свидетельство содержит запись о том, что оно выдано по просьбе Администрации, имеет такую же силу и получает такое же признание, как и Свидетельство, выданное в соответствии с правилом 5 настоящего Приложения.

4. Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью не выдается судну, которому дано право плавания под флагом государства, не являющегося стороной Конвенции.

Правило 7

Форма Свидетельства

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

Правило 8

Срок действия Свидетельства

1. Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью выдается на срок, установленный Администрацией, но не превышающий пяти лет со дня его выдачи, при условии, что для нефтяного танкера, эксплуатируемого с выделенными танками чистого балласта в течении ограниченного срока, установленного в пункте 9 правила 13 настоящего Приложения, продолжительность действия Свидетельства не должна превышать такого установленного срока.

2. Свидетельство теряет силу, если на судне без санкции Администрации произведены существенные изменения в конструкции, оборудовании, системах, устройствах, приспособлениях или материалах, за исключением замены такого оборудования или устройств на такие же; а также если не проведены промежуточные освидетельствования, установленные Администрацией в соответствии с пунктом 1(c) правила 4 настоящего Приложения.

3. Выданное судну Свидетельство также теряет силу при передаче судна под флаг другого государства. Новое свидетельство выдается ему лишь тогда, когда правительство, выдающее новое Свидетельство, убедится, что судно полностью отвечает требованиям пунктов 4(a) и (b) правила 4 настоящего Приложения. В случае передачи судна между сторонами, правительство страны, под флагом которой судну прежде было дано право плавания, если об этом в течении трех месяцев с момента передачи поступил запрос, должно передать, как можно скорее, новой Администрации копию Свидетельства, которое судно имело до его передачи, и если имеется, копию соответствующего акта освидетельствования.

Глава II. Требования по ограничению загрязнения при эксплуатации

Правило 9
Ограничение сброса нефти

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

a) с нефтяного танкера, за исключением случаев, предусмотренных в подпункте (b) данного пункта:

(i) танкер находится вне пределов особого района;

(ii) танкер находится на расстоянии более 50 морских миль от ближайшего берега;

(iii) танкер находится в пути;

(iv) мгновенная интенсивность сброса нефти не превышает 30 литров на морскую милю;

(v) общее количество сброшенной с существующих танкеров в море нефти не превышает 1/15000 общего количества данного вида груза, частью которого является остаток, а с новых танкеров - 1/30000 общего количества данного вида груза, частью которого является остаток;

(vi) на танкере находятся в действии система автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти и отстойный танк, требуемый правилом 15 настоящего Приложения;

b) с судна валовой вместимостью 400 рег.т и более, не являющегося нефтяным танкером, а также из льял машинных помещений нефтяного танкера, за исключением льял отделения грузовых насосов, если только стоки машинных льял не смешаны с остатками нефтяного груза:

(i) судно находится вне пределов особого района;

(ii) судно находится в пути;

(iii) содержание нефти в стоке без его разбавления не превышает 15 частей на миллион;

(iv) на судне находится в действии оборудование, требуемое правилом 16 настоящего Приложения.

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

3. Во всех случаях, когда в непосредственной близости от судна или его кильватерной струи на поверхности воды или под нею обнаружены видимые следы нефти, правительства сторон Конвенции в пределах своих возможностей безотлагательно расследуют относящиеся к данному случаю факты для установления, имело ли место нарушение положений настоящего правила или правила 10 настоящего Приложения. Расследование, в частности, должно включать сведения о ветре и состоянии моря, о пути и скорости судна, о других возможных

источниках появления вблизи судна видимых следов нефти, а также о любых записях, относящихся к сбросу нефти.

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

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

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

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

a) нефтесодержащая смесь не происходит из льял отделения грузовых насосов;

b) нефтесодержащая смесь не смешана с остатками нефтяного груза;

c) судно находится за пределами особого района;

d) судно находится на расстоянии более 12 морских миль от берега;

e) судно находится в пути;

f) содержание нефти в стоке составляет менее 100 частей на миллион; и

g) на судне находится в действии оборудование для сепарации нефтеводяных смесей, конструкция которого одобрена Администрацией с учетом технических требований, рекомендованных Организацией.

Правило 10

Методы предотвращения загрязнения нефтью с судов при плавании в особых районах

1. Для целей настоящего Приложения особыми районами являются район Средиземного моря, район Балтийского моря, район Черного моря, район Красного моря, "Район заливов", Аденский залив и район Антарктики, которые определены следующим образом:

a) район Средиземного моря означает собственно Средиземное море с находящимися в нем заливами и морями, ограниченный со стороны Черного моря параллелью 41° с северной широты, а на западе - меридианом 5°36' западной долготы, пересекающим Гибралтарский пролив;

b) район Балтийского моря означает собственно Балтийское море с Ботническим и Финским заливами и с проходом в Балтийское море, ограниченный параллелью 57°44,8' северной широты у мыса Скаген в проливе Скагеррак;

c) район Черного моря означает собственно Черное море, ограниченное со стороны Средиземного моря параллелью 41° северной широты;

d) район Красного моря означает собственно Красное море с Суэцким и Акабским заливами, ограниченный с юга прямой линией, проходящей между Рас-си-Ан (12°28,5' северной широты, 43°19,6' восточной долготы) и Хусн-Мурад (12°40,4' северной

широты, 43°30,2' восточной долготы);

e) "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);

f) Аденский залив 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, 43°19,6' восточной долготы) и Хусн-Мурад (12°40,4' северной широты, 43°30,2' восточной долготы), и с востока прямой линией, проходящей между Рас-Асир (11°50' северной широты, 51°16,9' восточной долготы) и Рас-Фартак (15°35' северной широты, 52°13,8' восточной долготы);

g) "район Антарктики" означает морской район южнее 60° южной широты.

2. С учетом положений правила 11 настоящего Приложения:

a) в особом районе запрещается любой сброс в море нефти или нефтесодержащей смеси с любого нефтяного танкера и судна валовой вместимостью 400 рег.т и более, не являющегося нефтяным танкером. В отношении района Антарктики любой сброс в море нефти или нефтесодержащей смеси с любого судна запрещается;

b) в особом районе запрещается любой сброс в море нефти или нефтесодержащей смеси с судна валовой вместимостью менее 400 рег.т, не являющегося нефтяным танкером, исключая случаи, когда содержание нефти в стоке без его разбавления не превышает 15 миллионных долей.

3. a) Положения пункта 2 настоящего правила не применяются к сбросу чистого и изолированного балласта.

b) Положения подпункта 2(a) настоящего правила не применяются к сбросу обработанных льяльных вод из машинных помещений при условии, что одновременно соблюдаются все следующие условия:

(i) источником льяльных вод не являются льяла отделения грузовых насосов;

(ii) льяльные воды не смешаны с остатками нефтяного груза;

(iii) судно находится в движении;

(iv) содержание нефти в стоке без разбавления не превышает 15 миллионных долей;

(v) на судне находится в действии оборудование для фильтрации нефти, удовлетворяющее пункту 5 правила 16 настоящего Приложения; и

(vi) система фильтрации оборудована устройством, обеспечивающим автоматическое прекращение сброса, когда содержание нефти в стоке превышает 15 миллионных долей.

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

b) Нефтяные остатки, которые не могут быть сброшены в море в соответствии с пунктами 2 или 3 настоящего правила, сохраняются на борту или сбрасываются на приемные сооружения.

5. Ничто в настоящем правиле не запрещает судну, лишь часть пути которого проходит по особому району, производить за пределами особого района сброс в соответствии с правилом 9 настоящего Приложения.

6. Во всех случаях, когда в непосредственной близости от судна или его кильватерной струи на поверхности воды или под нею обнаружены видимые следы нефти, правительства сторон Конвенции в пределах своих возможностей

безотлагательно расследуют относящиеся к данному случаю факты для установления, имело ли место нарушение положений настоящего правила или правила 9 настоящего Приложения. Расследование, в частности, должно включать сведения о ветре и состоянии моря, о пути и скорости судна, о других возможных источниках появления вблизи судна видимых следов нефти, а также о любых записях, относящихся к сбросу нефти.

7. Приемные сооружения в пределах особых районов:

a) районы Средиземного, Черного и Балтийского морей:

(i) правительство каждой стороны Конвенции, береговая линия которой прилегает к одному из этих районов, обязуется обеспечить, чтобы не позднее **1 января 1977 года** во всех нефтеналивных терминалах и ремонтных портах, находящихся в пределах особого района, были предусмотрены сооружения, достаточные для приема от нефтяных танкеров и обработки всего грязного балласта и промывочной воды из танков. Кроме того, во всех портах в пределах особого района предусматриваются приемные сооружения, достаточные для приема от всех судов других остатков и нефтесодержащих смесей. Такие сооружения должны иметь пропускную способность достаточную для удовлетворения нужд пользующихся ими судов и не приводящую к их чрезмерному простою;

(ii) правительство каждой стороны Конвенции, обладающей юрисдикцией над входами в морские пути с небольшими глубинами, которые могут потребовать уменьшения осадки судна путем слива балласта, обязуются предусмотреть сооружения, упомянутые в подпункте (a) (i) данного пункта, с оговоркой, что суда, которым необходимо сдать нефтяные остатки или грязный балласт, могут претерпеть некоторую задержку;

(iii) в период между вступлением в силу настоящей Конвенции (если это произойдет ранее **1 января 1977 года**) и **1 января 1977 года** суда при плавании в особых районах выполняют требования правила 9 настоящего Приложения. Однако правительства сторон Конвенции, береговая линия которых прилегает к какому-либо особому району, упомянутому в данном подпункте, могут установить дату, предшествующую **1 января 1977 года**, но следующую за датой вступления в силу настоящей Конвенции, начиная с которой требования настоящего правила в отношении упомянутых районов вступают в действие, если:

1) к установленной дате будут предусмотрены все необходимые приемные сооружения; и

2) заинтересованные Стороны уведомят Организацию об установленной дате не менее чем за шесть месяцев до ее наступления для извещения других сторон;

(iv) начиная с **1 января 1977 года** или предшествующей **1 января 1977 года** даты, установленной в соответствии с подпунктом (a) (iii) данного пункта, каждая сторона уведомляет Организацию для извещения заинтересованных Договаривающихся правительств о всех предполагаемых случаях несоответствия сооружений установленным требованиям;

b) район Красного моря, "Район заливов" и район Аденского залива:

(i) Правительство каждой стороны, береговая линия которой прилегает к этим особым районам, обязуется обеспечить, чтобы во всех нефтеналивных терминалах и портах ремонта судов, расположенных в этих особых районах, как можно скорее были предусмотрены сооружения, достаточные для приема от танкеров и обработки всего грязного балласта и промывочной воды из танков. Кроме того, во всех портах в пределах особого района предусматриваются приемные сооружения, достаточные для приема от всех судов других остатков и нефтесодержащих смесей. Такие сооружения должны иметь пропускную способность, достаточную для

удовлетворения нужд пользующихся ими судов и не приводящую к их чрезмерному простою;

(ii) правительство каждой стороны Конвенции, обладающей юрисдикцией над входами в морские пути с небольшими глубинами, которые могут потребовать уменьшения осадки судна путем слива балласта, обязуется обеспечить сооружения, упомянутые в подпункте (b) (i) данного пункта, с оговоркой, что суда, которым необходимо сдать нефтяные остатки или грязный балласт, могут претерпеть некоторую задержку;

(iii) каждая заинтересованная сторона уведомляет Организацию о мерах, принятых во исполнение положений подпунктов (b) (i) и (b) (ii) данного пункта. После получения достаточного числа уведомлений Организация устанавливает дату, начиная с которой требования настоящего правила вступают в действие в отношении данного особого района. Организация уведомляет все стороны о такой дате не менее чем за двенадцать месяцев до ее наступления;

(iv) в период между вступлением в силу настоящей Конвенции и такой датой суда, находясь в особых районах, выполняют требования правила 9 настоящего Приложения;

(v) после такой даты нефтяные танкеры, которые грузятся в портах тех особых районов, где еще пока отсутствуют такие приемные сооружения, также полностью выполняют требования настоящего правила. Однако нефтяные танкеры, заходящие в такие особые районы с целью погрузки, должны сделать все возможное, чтобы входить в район, имея на борту только чистый балласт;

(vi) после даты, начиная с которой вступают в действие требования в отношении особого района, каждая сторона уведомляет Организацию для извещения заинтересованных сторон о всех случаях предполагаемого несоответствия сооружений установленным требованиям;

(vii) по меньшей мере те приемные сооружения, которые предусмотрены правилом 12 настоящего Приложения, должны быть обеспечены к **1 января 1977 года** или через год после вступления в силу настоящей Конвенции в зависимости от того, какая дата наступит позднее.

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

a) правительство каждой стороны Конвенции, из портов которой суда уходят в рейс в район Антарктики или в порты которой суда прибывают из района Антарктики, обязуется обеспечить, как только это будет практически возможно, предоставление соответствующих сооружений для приема всех нефтесодержащих осадков, грязного балласта, промывочной воды из танков, а также других нефтесодержащих остатков и смесей для удовлетворения нужд пользующихся ими судов и не приводя к их чрезмерному простою;

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

Правило 11

Исключения

Правила 9 и 10 настоящего Приложения не применяются:

a) к сбросу в море нефти или нефтесодержащей смеси в целях обеспечения

безопасности судна или спасения человеческой жизни на море; или

b) к сбросу в море нефти или нефтесодержащей смеси в результате повреждения судна или его оборудования:

(i) при условии, что после получения повреждения или обнаружения сброса были приняты все разумные предупредительные меры для предотвращения или сведения к минимуму такого сброса; и

(ii) за исключением случаев, когда судовладелец или капитан действовали либо с намерением причинить повреждение судну, либо безответственно и понимая, что это может привести к повреждению; или

c) к сбросу в море веществ, содержащих нефть и одобренных Администрацией, которые используются для борьбы с особыми случаями загрязнения моря с целью сведения к минимуму ущерба от загрязнения. Любой подобный сброс подлежит одобрению всяким правительством, в чьей юрисдикции находится район, в котором предполагается осуществить такой сброс.

Правило 12

Приемные сооружения

1. С учетом положений правила 10 настоящего Приложения, правительство каждой стороны обязуется предусмотреть в нефтеналивных терминалах, портах ремонта судов 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. Приемные сооружения в соответствии с пунктом 1 настоящего правила предусматриваются:

a) во всех портах и терминалах, где производится погрузка сырой нефти в нефтяные танкеры и куда такие танкеры прибывают, совершив непосредственно перед прибытием балластный рейс продолжительностью не более чем 72 часа или не более чем 1200 морских миль;

b) во всех портах и терминалах, где производится погрузка нефти, не являющейся сырой нефтью, в количестве, превышающем в среднем 1000 метрических тонн в сутки;

c) во всех портах, имеющих судоремонтные верфи или сооружения для очистки танков;

d) во всех портах и терминалах, обрабатывающих суда, оборудованные требуемыми правилом 17 настоящего Приложения танками для нефтесодержащих осадков;

e) во всех портах для приема нефтесодержащих льяльных вод и других остатков, которые не могут быть сброшены в соответствии с правилом 9 настоящего Приложения;

f) во всех портах погрузки массовых грузов для приема от комбинированных грузовых судов нефтяных остатков, которые не могут быть сброшены в соответствии с правилом 9 настоящего Приложения.

3. Пропускная способность приемных сооружений должна быть следующей:

a) терминалы для погрузки сырой нефти обеспечиваются приемными сооружениями, достаточными для приема нефти и нефтесодержащих смесей, которые не могут быть сброшены в соответствии с положениями подпункта 1(a) правила 9 настоящего Приложения, со всех нефтяных танкеров, совершивших рейсы, упомянутые в подпункте 2(a) настоящего правила;

b) порты и терминалы погрузки, упомянутые в подпункте 2(b) настоящего правила, обеспечиваются приемными сооружениями, достаточными для приема нефти и

нефтесодержащих смесей, которые не могут быть сброшены в соответствии с положениями подпункта 1(a) правила 9 настоящего Приложения, с нефтяных танкеров, принимающих наливом груз нефти, не являющейся сырой нефтью;

c) все порты, имеющие судоремонтные верфи или сооружения для очистки танков, обеспечиваются приемными сооружениями, достаточными для приема всех остатков и нефтесодержащих смесей, остающихся на борту, для удаления их до постановки судов в такие верфи или к таким сооружениям;

d) все сооружения, которыми в соответствии с подпунктом 2(d) настоящего правила обеспечиваются порты и терминалы, должны быть достаточными для приема всех остатков, сохраненных на борту в соответствии с правилом 17 настоящего Приложения, от всех судов, которые по обоснованным расчетам могут прибыть в такие порты и к таким терминалам;

e) все сооружения, которыми в соответствии с настоящим правилом обеспечиваются порты и терминалы, должны быть достаточными для приема нефтесодержащих льяльных вод и других остатков, которые не могут быть сброшены в соответствии с правилом 9 настоящего Приложения;

f) сооружения, которыми обеспечиваются порты погрузки массовых грузов, оборудуются с учетом особенностей, которые свойственны комбинированным грузовым судам.

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

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

Правило 13

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

С учетом положений правил 13C и 13D настоящего Приложения на нефтяных танкерах выполняются требования настоящего правила.

Новые нефтяные танкеры дедвейтом 20000 т и более

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

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

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

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

b) осадки на носовом и кормовом перпендикулярах соответствуют осадке на

миделе d_m, определенной в соответствии с подпунктом (a) настоящего пункта, при этом дифферент на корму не более 0,015 L;

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

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

a) 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

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

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

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

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

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

Существующие танкеры для сырой нефти дедвейтом 40000 т и более

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

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

9. Существующие танкеры для сырой нефти, указанные в пунктах 7 и 8 настоящего правила, вместо танков изолированного балласта или применения метода очистки грузовых танков путем мойки сырой нефтью могут применять выделенные для чистого балласта танки в соответствии с положениями правила 13A настоящего

Приложения в течение следующих сроков:

a) танкеры для сырой нефти дедвейтом 70000 т и более - в течение двух лет, считая со дня вступления в силу настоящей Конвенции;

b) танкеры для сырой нефти дедвейтом 40000 т и более, но менее 70000 т - в течение четырех лет, считая со дня вступления в силу настоящей Конвенции.

Существующие нефтепродуктовозы дедвейтом 40000 т и более

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

Нефтяной танкер, рассматриваемый как танкер с изолированным балластом

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

Правило 13А

Требования к нефтяным танкерам с танками, выделенными для чистого балласта

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

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

_____

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

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

_____

* См. Рекомендации по международным техническим требованиям к эксплуатационным характеристикам и испытаниям оборудования для сепарации

водонефтяных смесей и приборов для определения содержания нефти, принятую Организацией резолюцией A.393(X).

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

_____

* См. типовую форму Руководства к резолюции A.495(XII).

Правило 13B

Требования к мойке сырой нефтью

1. Всякая система мойки сырой нефтью, которая должна быть предусмотрена в соответствии с пунктами 6 и 8 правила 13 настоящего Приложения, выполняется в соответствии с требованиями настоящего правила.

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

_____

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

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

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

5. Каждый нефтяной танкер, эксплуатируемый с системой мойки сырой нефтью, обеспечивается "Руководством по оборудованию и эксплуатации"* с 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 настоящего правила. Если система мойки сырой нефтью подверглась изменению, то, соответственно, пересматривается руководство по оборудованию и эксплуатации.

_____

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

Правило 13C

Существующие танкеры, занятые в специальных рейсах

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

a) портами или терминалами одного государства - стороны настоящей Конвенции; или

b) портами или терминалами государств - сторон настоящей Конвенции, если:

(i) рейс совершается полностью в пределах особого района, определение которому дано в пункте 1 правила 10 настоящего Приложения; или

(ii) рейс совершается полностью в других границах, установленных Организацией.

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

a) с учетом исключений, предусмотренных правилом 11 настоящего Приложения, весь водяной балласт, включая чистый водяной балласт, и остатки промывочных вод сохраняются на борту и сдаются в приемные сооружения, а соответствующая запись об этом в Журнале нефтяных операций, упомянутом в правиле 20 настоящего Приложения, подтверждается компетентными властями государства порта;

b) достигнуто соглашение между Администрацией и правительствами государств портов, упомянутых в подпункте 1(a) или 1(b) настоящего правила, относительно использования существующего нефтяного танкера в специальном рейсе;

c) достаточность приемных сооружений согласно соответствующим, положениям настоящего Приложения в вышеупомянутых портах или терминалах для целей настоящего правила подтверждена правительствами государств - сторон настоящей Конвенции, на территории которых расположены такие порты или терминалы; и

d) Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью содержит запись о том, что нефтяной танкер занят только в таких специальных рейсах.

Правило 13D

Существующие нефтяные танкеры со специальной балластировкой

1. Если существующий нефтяной танкер имеет такую конструкцию или эксплуатируется таким образом, что, не прибегая к использованию водяного балласта, он всегда удовлетворяет требованиям по осадке и дифференту, изложенным в пункте 2 правила 13 настоящего Приложения, то он считается удовлетворяющим требованиям по танкам изолированного балласта, указанным в пункте 7 правила 13 настоящего Приложения, при условии одновременного выполнения всех следующих условий:

a) методы эксплуатации и балластировка одобрены Администрацией;

b) достигнуто соглашение между Администрацией и имеющими к этому отношение правительствами государств портов - сторон настоящей Конвенции, если выполнение требований по осадке и дифференту достигается с помощью эксплуатационных методов; и

c) Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью содержит запись о том, что нефтяной танкер эксплуатируется со специальной балластировкой.

2. Во всех случаях водяной балласт не принимается в грузовые танки, за исключением тех редких рейсов, когда погодные условия настолько тяжелы, что, по

мнению капитана, необходимо иметь в грузовых танках дополнительный водяной балласт для обеспечения безопасности судна. Такой дополнительный водяной балласт обрабатывается и сбрасывается согласно правилу 9 и в соответствии с требованиями правила 15 настоящего Приложения. Соответствующая запись об этом производится в Журнале нефтяных операций, упомянутом в правиле 20 настоящего Приложения.

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

Правило 13E

Защитное расположение танков изолированного балласта

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

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

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

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

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

L_t - длина между носовой и кормовой границами грузовых танков, м;

B - наибольшая ширина судна, как она определена в пункте 21 правила 1 настоящего Приложения, м;

D - теоретическая высота борта, измеренная на миделе по вертикали от верхней кромки киля до верхней кромки бимса открытой палубы у борта, м. На судах, имеющих закругленное соединение палубы с бортом, теоретическая высота борта измеряется до точки пересечения продолженных теоретических линий палубы и бортовой обшивки, как если бы это соединение было угловым;

J - коэффициент, равный:

0,45 - для нефтяных танкеров дедвейтом 20000 т; 0,30 - для нефтяных танкеров дедвейтом 200000 т и более с учетом положений пункта 3 настоящего правила.

Для промежуточных значений дедвейта величина коэффициента J определяется линейной интерполяцией.

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

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

$$J_{уменьшенный} = [J - (a - \frac{O_C + O_S}{4O_A})]$$ или 0,2, в зависимости от того, что больше,

где a = 0,25 для нефтяных танкеров дедвейтом 200000 т;

a = 0,40 для нефтяных танкеров дедвейтом 300000 т;
a = 0,50 для нефтяных танкеров дедвейтом 420000 т и более. Для промежуточных значений дедвейта величина коэффициента (a) определяется линейной интерполяцией;
O_C - величина, определяемая согласно подпункту 1a) правила 23 настоящего Приложения;
O_S - величина, определяемая согласно подпункту 1b) правила 23 настоящего Приложения;
O_A - величина допускаемого вылива нефти, установленного пунктом 2 правила 24 настоящего Приложен
ия.

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

a) минимальная ширина каждого бортового танка или отсека, простирающегося по всей высоте борта судна либо от палубы до верхней кромки двойного дна, должна быть не менее 2 м. Эта ширина измеряется от борта внутрь судна под прямым углом к диаметральной плоскости. Если предусматривается меньшая ширина, то такой бортовой танк или отсек не учитывается при вычислении защитной площади PA_c; и

b) минимальная высота каждого междудонного танка или отсека должна составлять B/15 или 2 м в зависимости от того, что меньше. Если предусматривается меньшая высота, то такой междудонный танк или отсек не учитывается при вычислении защитной площади PA_s.

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

Правило 13F
Предотвращение загрязнения нефтью
в случае столкновения или посадки на мель

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

a) контракт на постройку которых заключен **6 июля 1993 года** или после этой даты; либо

b) в случае отсутствия контракта на постройку, кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки **6 января 1994 года** или после этой-даты; либо

c) поставка которых осуществлена **6 июля 1996 года** или после этой даты; либо

d) которые были подвергнуты значительному переоборудованию:

i) в отношении которого контракт заключен после **6 июля 1993 года**; или

ii) в случае отсутствия контракта - строительные работы в отношении которого начаты после **6 января 1994 года**; или

iii) которое завершено после **6 июля 1996 года**.

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

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

b) отвечать, если применимо, требованиям пункта 6.

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

a) Бортовые танки или отсеки.

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

$w = 0{,}5 + \frac{DW}{200000}$ (м) или

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

Минимальная величина $w = 1{,}0$ м.

b) Танки или отсеки двойного дна.

В любом поперечном сечении высота каждого танка или отсека двойного дна должна быть такой, чтобы расстояние между дном грузовых танков и теоретической линией днищевой обшивки, измеренное под прямым углом к днищевой обшивке, как показано на рис.1, составляло 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.

c) Район закругления скулы или места без четко обозначенного закругления скулы.

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

d) Общая вместимость балластных танков.

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

e) 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.

f) 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. a) Танки или отсеки двойного дна, требуемые пунктом 3(b), могут не предусматриваться при условии, что конструкция танкера такова, что давление груза и паров на днищевую обшивку, образующую единственный барьер между грузом и морской водой, не превышает внешнего гидростатического давления, как это выражено следующей формулой:

$$f \times h_c \times p_c \times g + 100\Delta p \leq d_n \times p_s \times g$$

где: h_c - высота груза, находящегося в соприкосновении с днищевой обшивкой, м;

p_c - максимальная плотность груза, т/м^3,

d_n - минимальная эксплуатационная осадка для любых условий загрузки, м;

p_s - плотность морской воды, т/м^3;

Δp - максимальное установочное давление дыхательного/вакуумного клапана газовыпускной системы, предусмотренного для грузового танка, бары;

f - коэффициент безопасности = 1,1;

g - стандартное ускорение свободного падения (9,81 м/с^2).

b) 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.

c) Расположение бортовых танков или отсеков соответствует указанному в пункте 3(a), за исключением того, что ниже уровня 1,5h над основной линией, где величина h соответствует указанной в пункте 3(b), граница грузового танка может быть вертикальной вплоть до днищевой обшивки, как показано на рисунк
е 2.

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

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

a) продольная протяженность:

(i) суда дедвейтом 75000 т и более:

0,6L от носового перпендикуляра,

(ii) суда дедвейтом менее 75000 т:

0,4L от носового перпендикуляра;

b) поперечная протяженность: B/3 в любом месте днища;

c) вертикальная протяженность: повреждение внешнего корпуса.

7. Нефтяные танкеры дедвейтом менее 5000 т:

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

h = B/15 (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

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

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

с минимальной величиной $w =$ 0,76 м.

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

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

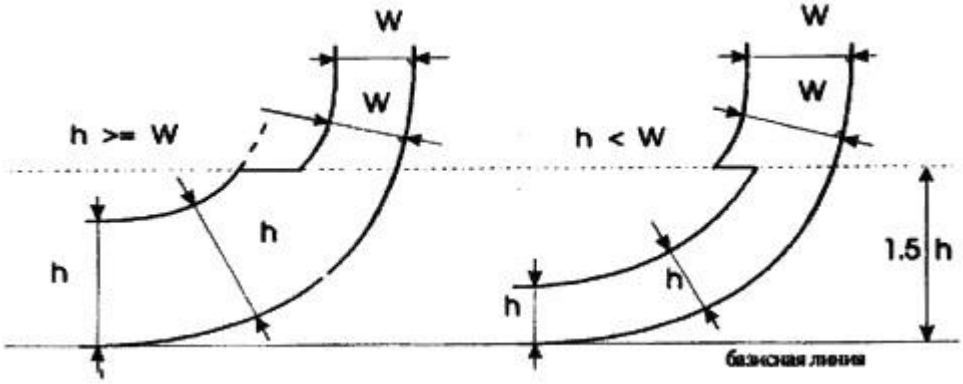

Рис. 1 Границы грузового танка для целей пункта 3

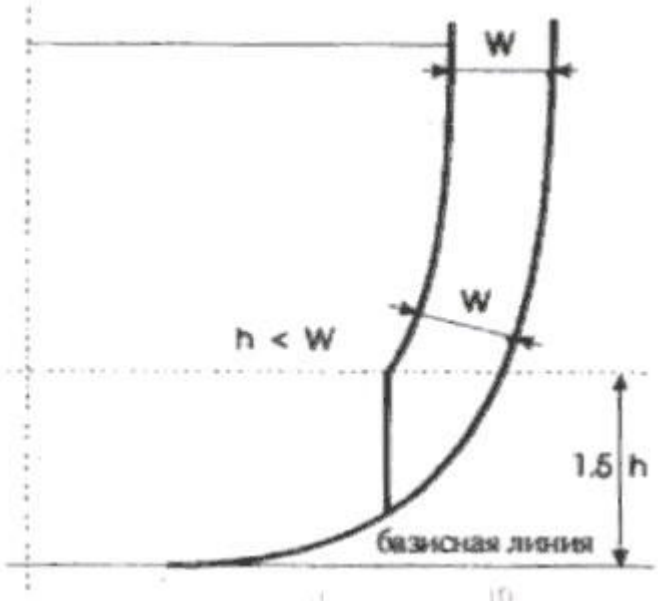

Рис. 2 Границы грузового танка для целей пункта 4

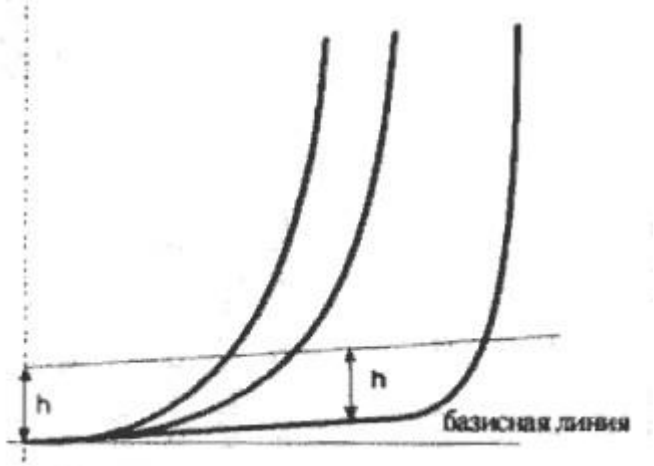

Рис. 3 Границы грузового танка для целей пункта 7

Правило 13G

Предотвращение загрязнения нефтью в случае столкновения или посадки на мель

Меры по существующим танкерам

1. Настоящее правило:

a) применяется к танкерам дедвейтом 20000 т и более для перевозки сырой нефти и к танкерам дедвейтом 30000 т и более для перевозки нефтепродуктов, контракт на постройку которых заключен, кили которых заложены или которые поставлены до дат, указанных в пункте 1 правила 13F настоящего Приложения; и

b) не применяется к нефтяным танкерам, соответствующим правилу 13F настоящего Приложения, контракт на постройку которых заключен, кили которых заложены или которые поставлены до дат, указанных в пункте 1 правила 13F настоящего Приложения; и

c) не применяется к нефтяным танкерам, указанным в подпункте (a) выше, которые соответствуют пункту 3(a) и (b) или 4, или 5 правила 13F настоящего Положения, за исключением того, что требования к минимальным расстояниям между границами грузовых танков и бортовой и днищевой обшивкой судна могут соблюдаться не во всех отношениях. В этом случае защита борта должны быть не меньше указанной в Международном кодексе по химовозам в отношении размещения грузовых танков

типа 2, а меры по защите днища должны соответствовать пункту 4(b) правила 13E настоящего Приложения.

2. Требования настоящего правила вступают в силу **6 июля 1995 года**.

3. a) Нефтяной танкер, к которому применяется настоящее правило, подлежит расширенной программе проверок во время периодического, промежуточного и ежегодного освидетельствований, объем и частота которых по меньшей мере соответствуют руководству, разработанному Организацией.

b) Нефтяной танкер возрастом более 5 лет, к которому применяется настоящее правило, должен иметь на борту полную подшивку актов освидетельствования, доступную компетентному органу любого правительства государства - участника настоящей Конвенции, включая результаты всех требуемых измерений толщин, а также отчет о выполненных работах, связанных с конструкциями судна.

c) Эта подшивка сопровождается отчетом об оценке состояния, содержащем выводы о состоянии конструкции судна и его остаточных толщинах с записью, указывающей, что он принят Администрацией флага судна или от ее имени. Эта подшивка и отчет об оценке состояния составляются по стандартной форме, содержащейся в руководстве, разработанном Организацией.

4. Нефтяной танкер, не отвечающий требованиям к новому нефтяному танкеру, определенному в пункте 26 правила 1 настоящего Приложения, должен соответствовать требованиям правила 13F настоящего Приложения не позднее чем по истечении 25 лет с даты его поставки, если бортовые танки или отсеки двойного дна, не используемые для перевозки нефти и отвечающие содержащимся в пункте 4 правила 13E требованиям к ширине и высоте, покрывают, по меньшей мере, 30% L_t на полную высоту судна по каждому борту или, по меньшей мере, 30% проектной площади днищевой обшивки в пределах длины L_t, где L_t соответствует указанным в пункте 2 правила 13E, и в этом случае соответствие правилу 13F требуется не позднее чем по истечении 30 лет с даты его поставки.

5. Нефтяной танкер, отвечающий требованиям к новому нефтяному танкеру, определенному в пункте 26 правила 1 настоящего Приложения, должен соответствовать требованиям правила 13F настоящего Приложения не позднее чем по истечении 30 лет с даты его поставки.

6. Любые новые состояния балласта и загрузки, являющиеся результатом применения пункта 4 настоящего правила, подлежат одобрению Администрации, которая учитывает, в частности, продольную и местную прочность, остойчивость в неповрежденном состоянии и, если применимо, аварийную остойчивость.

7. Другие конструктивные или эксплуатационные методы, такие как погрузка с соблюдением гидростатического равновесия, могут быть приняты в качестве альтернатив требованиям, предписанным в пункте 4, при условии, что такие альтернативы обеспечивают, по меньшей мере, такой же уровень защиты от загрязнения нефтью в случае столкновения или посадки на мель и одобрены Администрацией на основании руководства, разработанного Организацией.

Правило 14

Разделение нефти и водяного балласта и перевозка нефти в форпиковых танках

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

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

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

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

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

Правило 15

Сохранение нефти на борту

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

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

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

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

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

(ii) 2% для тех танкеров, на которых предусмотрены танки изолированного балласта или танки, выделенные для чистого балласта, в соответствии с правилом 13 настоящего Приложения или оборудована система мойки грузовых танков сырой нефтью в соответствии с правилом 13B настоящего Приложения. Эта вместимость может быть далее уменьшена до 1,5% для таких танкеров, на которых мойка танков водой выполняется таким образом, что принятой однажды в отстойный танк или танки воды для мойки достаточно и для мойки танков и, если это применяется, для обеспечения рабочей жидкостью эжекторов без дополнительного введения в систему

воды;

(iii) 1 % для комбинированных грузовых судов, если нефтяной груз перевозится только в танках с гладкими стенками. Эта вместимость может быть далее уменьшена до 0,8%, если мойка танков водой выполняется таким образом, что принятой однажды в отстойный танк или танки воды для мойки достаточно и для мойки танков и, если это применяется, для обеспечения рабочей жидкостью эжекторов без дополнительного введения в систему воды. Новые нефтяные танкеры дедвейтом 70000 т и более оборудуются по меньшей мере, двумя отстойными танками.

d) Отстойные танки проектируются таким образом, чтобы в особенности в отношении расположения входных и выходных отверстий, отбойных переборок и водосливов, если они имеются, не происходило излишней турбулентности и захвата водой нефти или эмульсии.

3. a) Устанавливается одобренная Администрацией система автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти. При рассмотрении конструкции прибора для измерения содержания нефти, входящего в систему, Администрацией принимаются во внимание технические требования, рекомендованные Организацией*. Система оснащается самопишущим устройством для непрерывной регистрации сброса в литрах на морскую милю и общего сброшенного количества либо содержания нефти и интенсивности сброса. Такая запись должна позволять установить дату и время сброса и сохраняться не менее трех лет. Система автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти включается в действие при любом сбросе стока в море и выполняется таким образом, что обеспечивает автоматическое прекращение сброса нефтесодержащей смеси, когда мгновенная интенсивность сброса нефти превышает значение, допускаемое подпунктом 1(a) правила 9 настоящего Приложения. Любая неисправность системы автоматического замера, регистрации и управления должна приводить к прекращению сброса, а запись о ней производится в Журнале нефтяных операций. Предусматривается альтернативное ручное управление системой, которое может быть использовано в случае такой неисправности, а неисправный узел приводится в рабочее состояние как можно скорее. Органы власти государства порта могут разрешить танкеру с неисправным узлом осуществить один балластный рейс до прихода в порт ремонта. Система автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти проектируется и устанавливается в соответствии с "Руководством и техническими требованиями по системам автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти для нефтяных танкеров", разработанными Организацией**. Администрации могут допустить такие специальные устройства и меры, как это оговорено в руководстве и технических требованиях.

_____

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

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

b) Для быстрого и точного определения положения поверхности раздела нефть - вода в отстойных танках предусматриваются одобренные Администрацией эффективные индикаторы поверхности раздела нефть - вода. Такие же индикаторы используются и в других танках, в которых производится разделение нефти и воды и из которых предполагается сбрасывать сток непосредственно в море.

c) Инструкции по эксплуатации этой системы должны соответствовать наставлению по эксплуатации, одобренному Администрацией. Они должны охватывать как ручное, так и автоматическое управление и предусматривать исключение всякого сброса нефти, кроме производимого в соответствии с условиями, указанными в правиле 9 настоящего Приложения*.

_____

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

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

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

b) Администрация может не применять требований пункта 3 настоящего правила к нефтяным танкерам, иным, чем те, которые указаны в подпункте (a) настоящего пункта в случаях, когда:

(i) танкер является существующим нефтяным танкером дедвейтом 40000 т и более, занятым в специальных рейсах, указанных в пункте 1 правила 13C настоящего Приложения, и выполняются условия, установленные в пункте 2 правила 13C; или

(ii) танкер занят исключительно в одной или более следующих категорий рейсов:

1) в особых районах; или

2) в пределах 50 морских миль от ближайшего берега вне особых районов, где занят танкер:

aa) перевозках между портами или терминалами одного государства - Стороны настоящей Конвенции; или

bb) ограниченных рейсах по определению Администрации продолжительностью не более 72 ч;

при одновременном соблюдении всех следующих условий:

3) все нефтесодержащие смеси сохраняются на борту для последующего сброса на приемные сооружения;

4) для рейсов, определенных в подпункте b(ii) (2) настоящего пункта, Администрация определила, что имеются достаточные приемные сооружения для приема таких нефтесодержащих смесей в тех портах или терминалах погрузки, куда танкер заходит;

5) международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью, если

оно требуется, содержит запись о том, что судно занято исключительно в одном или нескольких рейсах, определенных в подпунктах b(ii) (1) и b(ii) (2) (bb) настоящего пункта;

6) сброшенное количество, время и порт сброса записываются в Журнале нефтяных операций.

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

7. Требования пунктов 1, 2, и 3 настоящего правила не применяются к нефтяным танкерам, перевозящим битум и другие подпадающие под действие настоящего Приложения продукты, которые вследствие своих физических свойств препятствуют эффективному разделению продукта и воды и измерению содержания продукта, и для которых управление сбросом осуществляется в соответствии с правилом 9 настоящего Приложения путем сохранения остатков на борту и сдачи всех загрязненных промывочных вод на приемные сооружения.

Правило 16

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

1. Любое судно валовой вместимостью 400 рег.т и более, но менее 10000 рег.т оснащается оборудованием для фильтрации нефти, отвечающим требованиям пункта 4 настоящего правила. Любое такое судно, имеющее на борту большое количество нефтяного топлива, должно удовлетворять пункту 2 настоящего правила или пункту 1 правила 14.

2. Любое судно валовой вместимостью 10000 рег.т и более оснащается оборудованием для фильтрации нефти и устройствами сигнализации и автоматического прекращения любого сброса нефтесодержащей смеси, когда содержание нефти в стоке превышает 15 частей на миллион.

3. a) Администрация может не применять требования пунктов 1 и 2 настоящего правила к любому судну, выполняющему исключительно рейсы в пределах особых районов, при соблюдении всех следующих условий:

(i) судно оборудовано сборным танком достаточной, удовлетворяющей Администрацию, вместимости для полного сохранения на борту нефтесодержащих льяльных вод;

(ii) все нефтесодержащие льяльные воды сохраняются на борту для последующего их сброса в приемные сооружения;

(iii) Администрация удостоверилась, что в достаточном количестве портов или терминалов, куда заходит судно, имеются отвечающие требованиям приемные сооружения для приема таких льяльных вод;

(iv) Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью, если оно требуется, содержит запись о том, что судно выполняет исключительно рейсы, в пределах особых районов; и

(v) сброшенное количество, время и порт сброса регистрируются в Журнале нефтяных операций.

b) Администрация обеспечивает, чтобы суда валовой вместимостью менее 400 рег.т были оснащены, насколько это практически возможно, оборудованием для сохранения на борту нефти или нефтесодержащих смесей либо их сброса в соответствии с требованиями подпункта 1(b) правила 9 настоящего Приложения.

4. Оборудование для фильтрации нефти, упомянутое в пункте 1 настоящего правила, имеет одобренную Администрацией конструкцию и является таковым, чтобы после прохождения через систему любой нефтесодержащей смеси, сбрасываемой в море, содержание нефти в ней не превышало 15 частей на миллион. При рассмотрении конструкции такого оборудования Администрацией принимаются во внимание технические требования, рекомендованные Организацией.

5. Оборудование для фильтрации нефти, упомянутое в пункте 2 настоящего правила, имеет одобренную Администрацией конструкцию и является таковым, чтобы после прохождения через систему или системы любой нефтесодержащей смеси, сбрасываемой в море, содержание нефти в ней не превышало 15 частей на миллион. Оно оснащается сигнальными устройствами, которые включаются, когда этот уровень не может поддерживаться. Система также оборудуется устройствами, обеспечивающими автоматическое прекращение любого сброса нефтесодержащих смесей, когда содержание нефти в стоке превышает 15 частей на миллион. При рассмотрении конструкции такого оборудования и устройств Администрация принимает во внимание технические требования, рекомендованные Организацией.

6. К судам, построенным до **6 июля 1993 года**, требования настоящего правила применяются с **6 июля 1998 года**при условии, что эти суда могут эксплуатироваться с оборудованием для нефтеводяной сепарации (оборудование на 100 частей на миллион).

Правило 17

Танки для нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков)

1. Каждое судно валовой вместимостью 400 рег.т и более, с учетом типа его силовой установки и продолжительности рейса, оборудуется танком или танками достаточной вместимости для сбора нефтяных остатков (шлама), таких как утечки нефти в машинных помещениях и отходы сепарации топлива и масла, с которыми нельзя поступить как-либо иначе для удовлетворения требованиям настоящего Приложения.

2. На новых судах такие танки проектируются и строятся так, чтобы облегчить их очистку и сдачу остатков в приемные сооружения. Существующие суда выполняют это требование, насколько это целесообразно и практически осуществимо.

3. Трубопроводы из и в шламовые танки не должны иметь прямого соединения с забортным сливным отверстием, если оно не является стандартным сливным соединением, упомянутым в правиле 19.

Правило 18

Насосы, трубопроводы и устройство сброса на нефтяных танкерах

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

2. На каждом нефтяном танкере трубопроводы для сброса в море водяного балласта или загрязненной нефтью воды из района грузовых танков, допускаемого правилами 9 или 10 настоящего Приложения, выводятся на открытую палубу или к борту судна выше ватерлинии, соответствующей наибольшей осадке судна в балласте. Для возможности осуществления операций таким образом, как разрешено подпунктами (a)-(e) пункта 6 настоящего правила, может быть допущено иное устройство трубопроводов.

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

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

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

b) предусматриваются дренажные средства для осушения всех грузовых насосов и всех нефтяных трубопроводов после окончания выгрузки, при необходимости - путем их подсоединения к зачистному устройству. Обеспечивается возможность сброса стоков из дренажных трубопроводов и насосов как на берег, так и в грузовой или отстойный танк. Для сброса на берег предусматривается специальный трубопровод небольшого диаметра, который присоединяется с забортной стороны клапанов на судовых приемно-отливных патрубках.

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

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

a) изолированный балласт и чистый балласт можно сбрасывать ниже ватерлинии:

(i) в портах и у удаленных от берега терминалов или

(ii) в море самотеком,

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

b) существующие нефтяные танкеры, которые без переоборудования не способны сбрасывать изолированный балласт в море выше ватерлинии могут сбрасывать изолированный балласт ниже ватерлинии при условии, что поверхность водяного балласта проверена непосредственно перед сбросом, чтобы удостовериться, что загрязнения нефтью не произошло;

c) существующие нефтяные танкеры, эксплуатируемые с выделенными для чистого балласта танками, которые без переоборудования не способны сбрасывать водяной балласт из выделенных для чистого балласта танков выше ватерлинии, могут сбрасывать такой балласт ниже ватерлинии при условии, что сброс этого водяного балласта контролируется в соответствии с пунктом 3 правила 13А настоящего Приложения;

d) на каждом нефтяном танкере грязный водяной балласт или загрязненная нефтью вода из грузовых танков, не являющихся отстойными танками, могут быть сброшены в море самотеком ниже ватерлинии при условии, что предоставлено

достаточно времени для того, чтобы дать возможность произойти разделению нефти и воды, и что непосредственно перед сбросом водяной балласт проконтролирован с помощью индикатора поверхности раздела нефть - вода, упомянутого в подпункте 3(b) правила 15 настоящего Приложения, чтобы удостовериться, что высота положения поверхности раздела такова, что сброс не сопряжен с какой-либо повышенной опасностью для морской среды;

e) на существующих нефтяных танкерах сброс грязного водяного балласта и загрязненной нефтью воды из района грузовых танков может быть произведен в море ниже ватерлинии вслед за сбросом, указанным в подпункте d) настоящего пункта, или вместо него при условии, что:

(i) часть потока такой воды отводится через стационарный трубопровод в легкодоступное место на верхней палубе или выше, где за ним можно вести визуальное наблюдение во время операции сброса;

(ii) такое устройство для наблюдения за частичным потоком удовлетворяет требованиям, установленным Администрацией, которые должны содержать по меньшей мере все положения технических требований к конструкции, установке и эксплуатации системы частичного отвода для контроля за сбросом за борт, одобренных Организацией.

Правило 19

Стандартное сливное соединение

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

Стандартные размеры фланцев для сливных соединений

Наименование	Размер
Наружный диаметр	215 мм
Внутренний диаметр	Соответственно наружному диаметру трубы
Диаметр окружности центров отверстий под болты	183 мм
Прорези во фланце	6 отверстий диаметром 22 мм, расположенных на равных расстояниях по окружности центров вышеупомянутого диаметра, с прорезями до наружной кромки фланца. Ширина прорезей - 22 мм
Толщина фланца	20 мм
Болты и гайки: количество, диаметр	6, каждый диаметром 20 мм и надлежащей длины
Фланец предназначен для труб с максимальным внутренним диаметром до 125 мм и изготавливается из стали или из другого эквивалентного материала с плоской торцевой поверхностью. Этот фланец с прокладкой из нефтестойкого материала рассчитывается на рабочее давление 6 кг/см^2	

Правило 20

Журнал нефтяных операций

1. Каждый нефтяной танкер валовой вместимостью 150 рег.т и более и каждое судно валовой вместимостью 400 рег.т и более, не являющееся нефтяным танкером, снабжается журналом нефтяных операций, часть I (Операции в машинных помещениях). Каждый нефтяной танкер валовой вместимостью 150 рег.т и более

снабжается журналом нефтяных операций, часть II (Балластно-грузовые операции). Журналы нефтяных операций выполняются по форме, установленной в Дополнении III к настоящему Приложению, и могут быть либо частью официального судового журнала, либо отдельным журналом.

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

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

(i) прием балласта в танки нефтяного топлива либо их очистка;

(ii) сброс грязного балласта или промывочной воды из танков, указанных в (i) настоящего подпункта;

(iii) удаление нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков);

(iv) сброс за борт или удаление иным образом льяльных вод, накопившихся в машинных помещениях;

b) балластно-грузовые операции (для нефтяных танкеров):

(i) погрузка нефтяного груза;

(ii) перекачка нефтяного груза в пределах судна во время рейса;

(iii) выгрузка нефтяного груза;

(iv) прием балласта в грузовые танки и выделенные для чистого балласта танки;

(v) очистка грузовых танков, включая мойку сырой нефтью;

(vi) сброс балласта, за исключением сброса из танков изолированного балласта;

(vii) сброс воды из отстойных танков;

(viii) закрытие всех надлежащих клапанов или аналогичных устройств после проведения сброса из отстойных танков;

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

(x) удаление остатков.

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

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

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

6. Компетентные власти правительства стороны Конвенции могут проверить журнал нефтяных операций на любом судне, находящимся в ее порту или у удаленных от берега терминалов, к которому применяется настоящее Приложение, и снять копию с любой записи в этом журнале, а также потребовать, чтобы капитан

судна заверил, что эта копия является подлинной копией такой записи. Любая такая копия, заверенная капитаном судна как подлинная копия записи в журнале нефтяных операций, может быть предъявлена при любом разбирательстве в качестве доказательства фактов, изложенных в записи. Проверка журнала нефтяных операций и снятие заверенной копии компетентными властями в соответствии с настоящим пунктом осуществляются как можно быстрее, чтобы не вызвать чрезмерного простоя судна.

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

Правило 21
Особые требования к буровым установкам и иным платформам

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

a) они оборудуются, насколько это практически осуществимо, установками, требуемыми правилами 16 и 17 настоящего Приложения;

b) на них ведется запись обо всех операциях, связанных со сбросом нефти или нефтеводяной смеси, по форме, одобренной Администрацией;

c) с учетом положений, предусмотренных правилом 11 настоящего Приложения, сброс в море нефти и нефтеводяных смесей запрещается за исключением случаев, когда содержание нефти в стоке без разбавления не превышает 15 миллионных долей.

Глава III. Требования по доведению до минимума загрязнения нефтью с нефтяных танкеров в результате повреждения борта и днища

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

Правило 22

Расчетные повреждения

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

a) Повреждение борта

(i) Продольная протяженность (l_c):	1/3 $L^{2/3}$, или 14,5 м в зависимости от того, что меньше
(ii) Поперечная протяженность (t_c) (измеряется от внутренней поверхности наружной обшивки под прямым углом к диаметральной плоскости на уровне, соответствующем назначенному летнему надводному борту):	B/5 или 11,5 м, в зависимости от того, что меньше
(iii) Вертикальная протяженность (v_c):	от основной линии вверх без ограничения

b) Повреждение днища

	На длине 0,3L от носового перпендикуляра судна	В любой другой части судна
(i) Продольная протяженность (l_s):	L/10	L/10, или 5 м, в зависимости оттого, что меньше
(ii) Поперечная протяженность (t_s):	B/6,или 10м в зависимости от того, что меньше, но не менее 5 м	5 м
(iii) Вертикальная протяженность от основной линии (v_s):	B/15, или 6 м в зависимости от того, что меньше	

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

Правило 23

Предполагаемый вылив нефти

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

a) при повреждении борта:

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

b) при повреждении днища:

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

где W_i - объем бортового танка, предположительно поврежденного, как определено в правиле 22 настоящего Приложения, куб.м; W_i для танка

изолированного балласта может приниматься равным нулю;

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

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

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

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

h_i - минимальная высота рассматриваемого двойного дна, м. При отсутствии двойного дна h_i принимается равной нулю.

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

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

$S_i = 1 - l_i / l_c$

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

3. а) Учитываются только те междудонные танки, которые либо остаются порожними, либо в которых перевозится чистая вода, когда в расположенных над ними танках перевозится груз.

b) Если двойное дно простирается не на полную длину и ширину рассматриваемого танка, считается, что оно отсутствует, и объем танков, расположенных над участком поврежденного днища, включается в формулу (II), даже если танк не считается поврежденным вследствие наличия такого частичного двойного дна.

с) При определении величины h_i приемные колодцы могут не учитываться при условии, что они не слишком велики по площади и простираются ниже танка на минимальное расстояние, причем в любом случае их глубина не превышает половину высоты двойного дна. Если глубина такого колодца превышает половину высоты двойного дна, h_i принимается равной высоте двойного дна за вычетом глубины колодца.

Трубопровод, проложенный в междудонном пространстве и обслуживающий такие колодцы, в месте своего соединения с обслуживаемым танком оборудуется клапанами или иными запорными устройствами для предотвращения вылива нефти в

случае повреждения трубопровода. Такой трубопровод прокладывается как можно выше над днищевой обшивкой судна. При нахождении судна в море эти клапаны должны быть закрыты во всех случаях, когда в танке находится нефтяной груз, за исключением того, что они могут быть открыты только для перекачки груза, необходимой для удифферентования судна.

4. В случае, если повреждение днища одновременно охватывает четыре центральных танка, величина O_s может быть рассчитана по формуле:

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

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

Правило 24

Ограничение размеров грузовых танков и их расположение

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

a) танкер, поставка которого осуществляется после **1 января 1977 года**;

b) танкер, к которому применимы оба следующих условия:

(i) его поставка осуществляется не позднее **1 января 1977 года**;

(ii) контракт на .его постройку заключен после **1 января 1974 года** или, если контракт на его постройку не был предварительно заключен, киль заложен или танкер находится в аналогичной стадии постройки после **30 июня 1974 года**.

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

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

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

a) при отсутствии внутри танка продольной переборки:

$(0,5b_i / B + 0,1)L$, но не более 0,2L

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

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

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

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

(ii) для центральных грузовых танков:

1) если b_i / B равно или больше 1/5:0,2L

2) если b_i / B менее 1/5:

- при отсутствии продольной переборки в диаметральной плоскости:

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

- при наличии продольной переборки в диаметральной плоскости:

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

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

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

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

Правило 25
Деление на отсеки и остойчивость

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

a) для танкеров длиной более 225 м - в любом месте по длине судна;

b) для танкеров длиной более 150 м, но не более 225 м - в любом месте по длине судна, за исключением повреждения, затрагивающего кормовую или носовую переборки, ограничивающие расположенное в корме машинное отделение. Машинное отделение рассматривается как единый затапливаемый отсек; и

c) для танкеров длиной не более 150 м - в любом месте по длине судна между соседними поперечными переборками, за исключением машинного отделения. Для танкеров длиной 100 м и менее, для которых все требования пункта 3 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:

a) Повреждение борта

(i)	Продольная протяженность:	$1/3\ L^{2/3}$, или 14,5 м в зависимости от того, что меньше
(ii)	Поперечная протяженность (измеряется внутрь от поверхности обшивки судна под прямым углом к диаметральной плоскости на уровне летней грузовой ватерлинии):	B/5, или 11,5 м, в зависимости от того, что меньше
(iii)	Вертикальная протяженность:	от теоретической линии днищевой обшивки на диаметральной плоскости вверх без ограничения

b) Повреждение днища

		На длине 0,3L от носового перпендикуляра судна	В любой другой части судна
(i)	Продольная	$1/3L^{2/3}$, или 14,5 м, в зависимости от того,	$1/3L^{2/3}$, или 5 м, в зависимости от того, что

	протяженность:	что меньше	меньше
(ii)	Поперечная протяженность:	B/6, или 10 м в зависимости от того, что меньше	B/6, или 5 м в зависимости от того, что меньше
(iii)	Вертикальная протяженность:	B/15, или 6 м в зависимости от того, что меньше, измеряется от теоретической линии днищевой обшивки в диаметральной плоскости	

c) Если какое-либо повреждение меньшего размера, чем максимальное повреждение, указанное в подпунктах (a) и (b) настоящего пункта, приводит к более тяжелым последствиям, то в расчет принимается такое повреждение.

d) Если повреждение, затрагивающее поперечные переборки, рассматривается для случаев, указанных в подпунктах (a) и (b) пункта 1 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 (a) 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.

e) Если повреждение между соседними поперечными водонепроницаемыми переборками рассматривается для случая, указанного в подпункте 1(c) настоящего правила, то ни главная поперечная переборка, ни поперечная переборка, ограничивающая бортовые или междудонные танки, не рассматривается поврежденной, если только:

(i) расстояние между соседними переборками не меньше продольной протяженности предполагаемого повреждения, указанного в подпункте (a) настоящего пункта; или

(ii) поперечная переборка не имеет уступа или рецесса длиной более 3,05 м, расположенного в пределах предполагаемого повреждения. Уступ, образованный переборкой и настилом ахтерпика, не рассматривается как уступ для целей настоящего правила.

f) 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 критериями аварийной остойчивости, если удовлетворены следующие требования:

a) конечная ватерлиния с учетом затопления, крена и дифферента находится ниже нижней кромки любого отверстия, через которое может происходить прогрессирующее затопление отсека. Такие отверстия включают воздушные трубы и отверстия, закрываемые с помощью брызгонепроницаемых дверей или люковых крышек. Из их числа могут быть исключены отверстия, закрываемые с помощью водонепроницаемых лазовых крышек, палубных иллюминаторов, малых водонепроницаемых крышек люков грузовых танков, которые обеспечивают высокую степень целостности палубы, водонепроницаемых клинкетных дверей с дистанционным управлением и бортовых глухих иллюминаторов;

b) на конечной стадии затопления угол крена, вызванный несимметричным затоплением, не превышает 25°, однако этот угол может быть увеличен до 30°, если

при этом кромка палубы не погружается в воду;

c) остойчивость на конечной стадии затопления необходимо проверить. Она может считаться достаточной, если диаграмма статической остойчивости имеет отсчитываемый от положения равновесия диапазон, равный по меньшей мере 20°, и если при этом максимальное остаточное плечо равно по меньшей мере 0,1 м. Площадь под кривой в этом диапазоне должна быть не менее 0,0175 м.рад. Незащищенные отверстия не должны погружаться в воду в этом диапазоне, если только рассматриваемое помещение не принимается затопленным. В пределах этого диапазона может быть допущено погружение в воду любого из отверстий, перечисленных в подпункте (a) настоящего пункта, а также других отверстий, которые могут быть закрыты брызгонепроницаемыми закрытиями;

d) Администрация должна убедиться в том, что судно обладает достаточной остойчивостью на промежуточных стадиях затопления;

e) Устройства выравнивания, требующие таких механических средств, как клапаны или поперечные уравнительные трубы, если они применены, не должны учитываться для целей уменьшения угла крена или достижения минимального диапазона остаточной остойчивости, чтобы удовлетворить требованиям подпунктов (a), (b) и (c) настоящего пункта, и достаточная остаточная остойчивость должна поддерживаться в течение всех этапов, когда применяется выравнивание. Помещения, соединенные каналами с большой площадью поперечного сечения, могут рассматриваться как одно помещение.

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

a) учитываются все порожние или частично заполненные танки, плотность перевозимых грузов, а также любой вылив жидкости из поврежденных отсеков;

b) величины проницаемости помещений, затопленных в результате повреждения, принимаются следующими:

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

_____

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

c) плавучесть любой надстройки, расположенной непосредственно над местом повреждения борта, не учитывается. Можно, однако, учесть незатопленные водой

части надстроек за пределами повреждения, если они отделены от поврежденного отсека водонепроницаемыми переборками и в отношении этих неповрежденных пространств соблюдены требования подпункта 3(a) настоящего правила. В водонепроницаемых переборках надстройки допускается наличие навесных водонепроницаемых дверей;

d) влияние свободной поверхности рассчитывается при угле крена в 5° для каждого отдельного отсека. Для частично заполненных танков Администрация может потребовать или разрешить расчет поправки на влияние свободной поверхности при угле крена, превышающем 5°;

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

5. Капитан каждого нового нефтяного танкера и лицо, ответственное за новый несамоходный танкер, к которому применяется настоящее Приложение, снабжаются по одобренной форме:

a) информацией по загрузке и распределению груза, необходимой для обеспечения выполнения положений настоящего правила; и

b) данными о способности судна удовлетворять критериям аварийной остойчивости, определенными настоящим правилом, включая последствия отступлений, которые могут быть разрешены в соответствии с подпунктом 1(c) настоящего правила.

Глава IV. Предотвращение загрязнения в результате инцидента, вызывающего загрязнение нефтью

ГЛАВА IV. ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ В РЕЗУЛЬТАТЕ ИНЦИДЕНТА, ВЫЗЫВАЮЩЕГО ЗАГРЯЗНЕНИЕ НЕФТЬЮ

Правило 26
Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью

1. Каждый нефтяной танкер валовой вместимостью 150 рег.т и более и каждое судно, не являющееся нефтяным танкером, валовой вместимостью 400 рег.т и более должны иметь на борту судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью, одобренный Администрацией. Для судов, построенных до **4 апреля 1993 года** настоящее требование применяется через 24 месяца после этой даты.

2. Такой план должен составляться в соответствии с руководствам, разработанным Организацией*, в письменном виде на рабочем языке капитана и лиц командного состава. План должен включать, по крайней мере:

_____

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

a) процедуру, которой должны следовать капитан или другие лица, несущие службу на судах, при сообщении в случае инцидента, вызывающего загрязнение нефтью, как это требуется в статье 8 настоящей Конвенции и Протоколе I к ней, на основе руководства, разработанного Организацией*;

_____

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

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

c) подробное описание действий, которые должны быть немедленно предприняты лицами, находящимися на борту судна, для ограничения или регулирования сброса нефти в результате инцидента; и

d) процедуры и пункты связи на судне для координации действий на борту судна с национальными и местными властями по борьбе с загрязнением.

Дополнения к приложению I к Конвенции МАРПОЛ 73/78

Дополнения к приложению I
к Конвенции МАРПОЛ 73/78

Дополнение I. Перечень нефтей

ДОПОЛНЕНИЕ I
ПЕРЕЧЕНЬ НЕФТЕЙ*

_____

* Этот перечень не следует рассматривать как исчерпывающий

Битумные растворы	**Газойль**
Компоненты, используемые для получения битумов	Крекинг-газойль
Кровельный битум	**Компоненты, используемые для получения бензинов**
Остаточные продукты прямой перегонки	Алкилаты топливные
Сырые нефти, топлива и масла	Продукты риформинга
Осветленная	Полимеры топливные
Сырая нефть	**Карбюраторные топлива**
Смеси, содержащие сырую нефть	Конденсат (природный)
Дизельное топливо	Автомобильное

Топливо N 4

Топливо N 5

Топливо N 6

Остаточное котельное топливо

Дорожный битум

Трансформаторное масло

Ароматическое масло (за исключением растительного)

Смазочные масла и компоненты, используемые для получения масел

Минеральное масло

Моторное масло

Масло для пропитки

Веретенное масло

Турбинное масло

Дистилляты

Прямой перегонки

Исходные материалы для производства дистиллята

Авиационное

Прямой перегонки

Топливо N 1 (керосин)

Топливо N 1-D

Топливо N 2

Топливо N 2-D

Реактивные топлива

JP-1 (керосин)

JP-3

JP-4

JP-5 (керосин тяжелый)

Газотурбинное

Керосин

Уайт-спирит

Бензино-лигроиновые фракции

Сольвент легкий

Сольвент тяжелый

Среднефракционный дистиллят

Дополнение II. Форма свидетельства IOPP

ДОПОЛНЕНИЕ II

ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА IOPP

Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью

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

Выдано в соответствии с положениями Международной конвенции по

предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом к ней 1978 года, (именуемой далее "Конвенция") по уполномочию Правительства:
(полное официальное название страны)
(полное официальное наименование компетентного лица или организации, уполномоченных в соответствии с положениями Конвенции)

Название судна	Регистровый номер или позывной сигнал	Порт приписки	Валовая вместимость

Тип судна:

Нефтяной танкер*

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

Судно, не являющееся ни одним из перечисленных выше*

_____

* Ненужное зачеркнуть

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ ЧТО:

1. Судно освидетельствовано в соответствии с правилом 4 Приложения I к Конвенции.

2. Освидетельствованием установлено, что состояние конструкции, оборудования, систем, устройств, приспособлений и материалов судна во всех отношениях удовлетворительно и что судно отвечает применимым требованиям Приложения I к Конвенции.

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

Выдано в _____

(Место выдачи свидетельства)

_____19_____

(Дата выдачи)

(Подпись должным образом уполномоченного лица, выдавшего свидетельство)

(Печать или штамп полномочной организации)

_____

Подтверждение ежегодного и промежуточного освидетельствования

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

Ежегодное освидетельствование: Подписано

(Подпись должным образом уполномоченного лица, выдавшего свидетельство)

Место

Дата

(Печать или штамп полномочной организации)

Ежегодное*/промежуточное* освидетельствование: Подписано

(Подпись должным образом уполномоченного лица, выдавшего свидетельство)

Место

Дата

(Печать или штамп полномочной организации)

Ежегодное*/промежуточное* освидетельствование: Подписано

(Подпись должным образом уполномоченного лица, выдавшего свидетельство)

Место

Дата

(Печать или штамп полномочной организации)

Ежегодное освидетельствование: Подписано

(Подпись должным образом уполномоченного лица, выдавшего свидетельство)

Место

Дата

(Печать или штамп полномочной организации)

_____

* Ненужное зачеркнуть

Форма А (Пересмотрена в 1991 году). Добавление к международному свидетельству о предотвращении загрязнения нефтью (Свидетельство IOPP)

ФОРМА А
(Пересмотрена в 1991 году)

Добавление к международному свидетельству о предотвращении загрязнения нефтью
(Свидетельство IOPP)

ПЕРЕЧЕНЬ КОНСТРУКЦИЙ И ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ СУДОВ, НЕ ЯВЛЯЮЩИХСЯ НЕФТЯНЫМИ ТАНКЕРАМИ

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

Примечания:

1. Эта форма должна выдаваться третьему типу судов по классификации в Международном свидетельстве о предотвращении загрязнения нефтью, то есть "судам, не являющимся ни одним из перечисленных выше". Нефтяным танкерам и судам, не являющимся нефтяными танкерами, с грузовыми танками, подпадающими под действие пункта 2 правила 2 Приложения I к Конвенции, выдается форма B.

2. Настоящий Перечень является неотъемлемой частью Международного свидетельства о предотвращении загрязнения нефтью, который должен постоянно находиться на судне в доступном месте.

3. Если языком оригинала Перечня не является английский или французский язык, то его текст должен включать перевод на один из этих языков.

4. Записи в клеточках должны производиться путем проставления знака "x" для ответов "да" и "применяется" или знака "-" для ответов "нет" и "не применяется".

5. Правилами, упомянутыми в настоящем Перечне, являются правила Приложения I к Конвенции, а резолюциями - те, что приняты Международной морской организацией.

1 СВЕДЕНИЯ О СУДНЕ

1.1 Название судна _____

1.2 Регистровый номер или позывной сигнал _____

1.3 Порт приписки _____

1.4 Валовая вместимость _____

1.5 Дата постройки:

1.5.1 Дата контракта на постройку _____

1.5.2 Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки _____

1.5.3 Дата поставки _____

1.6 Значительное переоборудование (если применимо):

1.6.1 Дата контракта на переоборудование _____

1.6.2 Дата начала переоборудования _____

1.6.3 Дата окончания переоборудования _____

1.7 Статус судна:

1.7.1 Новое судно в соответствии с пунктом 6 правила 1 ☐

1.7.2 Существующее судно в соответствии с пунктом 7 правила 1 ☐

1.7.3 Судно признано Администрацией "существующим судном" в соответствии с пунктом 7 правила 1 в силу непредвиденной задержки поставки ☐

2 ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ УПРАВЛЕНИЯ СБРОСОМ НЕФТИ ИЗ ЛЬЯЛ МАШИННЫХ ПОМЕЩЕНИЙ И ТОПЛИВНЫХ ТАНКОВ (правила 10 и 16)

2.1 Перевозка водяного балласта в топливных танках:

2.1.1 В обычных условиях судно может перевозить водяной балласт в топливных танках ☐

2.2 Тип установленного оборудования для фильтрации нефти: ☐

2.2.1 Оборудование для фильтрации (15 частей на миллион) нефти (пункт 4
правила 16) ☐

2.2.2 Оборудование для фильтрации нефти (15 частей на миллион) с сигнальным устройством и устройством, обеспечивающим автоматическое прекращение сброса (пункт 5 правила 16) ☐

2.3 Разрешается эксплуатация судна с существующим оборудованием до **6 июля 1998 года** (пункт 6 правила 16), и судно оснащено:

2.3.1 Оборудование для нефтеводяной сепарации (100 частей на миллион) ☐

2.3.2 Оборудование для фильтрации нефти (15 частей на миллион) без сигнального устройства ☐

2.3.3 Оборудование для фильтрации нефти (15 частей на миллион) с сигнальным устройством и устройством для ручного прекращения сброса ☐

2.4 Нормативы одобрения:

2.4.1 Сепарационное или фильтрующее оборудование

.1 одобрено в соответствии с резолюцией A.393.(X) ☐

.2 одобрено в соответствии с резолюцией A.233.(VII) ☐

.3 одобрено в соответствии с национальными нормативами, не основанными на резолюции A.393.(X) или A.233.(VII) ☐

.4 не одобрено ☐

2.4.2 Доочистная приставка одобрена в соответствии с резолюцией A.444.(XI)

2.4.3 Прибор для измерения нефтесодержания одобрен в соответствии с резолюцией A.393.(X) ☐

2.5 Максимальная пропускная способность системы ____ куб.м/час

2.6 Изъятие из правила 16

2.6.1 Требования пунктов 1 или 2 правила 16 изымаются в отношении судна
в соответствии с пунктом 3(a) Правила 16. Судно занято исключительно в:

.1 рейсах в особом (ых) районе (ах): _____
_____ ☐

.2 рейсах на расстоянии 12 миль от ближайшего берега за пределами особых районов, ограниченных:_____
_____ ☐

2.6.2 Судно оборудовано сборными танками вместимостью ____ куб.м для полного сохранения на борту всей льяльной воды, загрязненной нефтью ☐

3 СРЕДСТВА СОХРАНЕНИЯ НА БОРТУ И УДАЛЕНИЯ НЕФТЯНЫХ ОСТАТКОВ (НЕФТЕСОДЕРЖАЩИХ ОСАДКОВ) (правило 17)

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

Обозначение танка	Расположение танка		Вместимость, $м^3$
	Шпангоуты (от)-(до)	Поперечное положение :	
			Общая вместимость _____ $м^3$

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

3.2.1 инсинератор для нефтяных остатков;
производительность _____ л/ч ☐

3.2.2 вспомогательный котел, пригодный для сжигания нефтяных остатков ☐

3.2.3 танк для смешивания нефтяных остатков с жидким топливом;
емкость _____ куб.м ☐

3.2.4 другие приемлемые средства: _____ ☐

4 СТАНДАРТНОЕ СЛИВНОЕ СОЕДИНЕНИЕ
(правило 19)

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

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

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

6 ИЗЪЯТИЕ

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

7 РАВНОЦЕННЫЕ ЗАМЕНЫ
(правило 3)

7.1 Для некоторых требований Приложения I, перечисленных в пунктах _____ настоящего Перечня, Администрацией одобрены равноценные замены ☐

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

Выдано в

_____

(место выдачи Перечня)

_____19 ___г. _____

(подпись должным образом уполномоченного

лица, выдавшего Перечень)

(печать или штамп организации)

Форма В (Пересмотрена в 1991 году). Добавление к международному свидетельству о предотвращении загрязнения нефтью (Свидетельство IOPP)

ФОРМА В
(Пересмотрена в 1991 году)

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

Перечень конструкций и оборудования для нефтяных танкеров

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

Примечания:

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

1 СВЕДЕНИЯ 0 СУДНЕ

1.1 Название судна _____

1.2 Регистровый номер или позывной сигнал _____

1.3 Порт приписки _____

1.4 Валовая вместимость _____

1.5 Грузовместимость судна _____ ($м^3$)

1.6 Дедвейт судна _____ (метрические тонны) (пункт 22 правила 1)

1.7 Длина судна _____ (м) (пункт 18 правила 1)

1.8 Дата постройки:

1.8.1 Дата контракта на постройку _____

1.8.2 Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки _____

1.8.3 Дата поставки _____

1.9 Значительное переоборудование (если применено):

1.9.1 Дата контракта на переоборудование _____

1.9.2 Дата начала переоборудования _____

1.9.3 Дата окончания переоборудования _____

1.10 Статус судна:

1.10.1 Новое судно в соответствии с пунктом 6 правила 1 ☐

1.10.2 Существующее судно в соответствии с пунктом 7 правила 1 ☐

1.10.3 Новый нефтяной танкер в соответствии с пунктом 26 правила 1 ☐

1.10.4 Существующий нефтяной танкер в соответствии с пунктом 27 правила 1 ☐

1.10.5 Судно признано Администрацией "существующим судном" в соответствии с пунктом 7 правила 1 в силу непредвиденной задержки поставки ☐

1.10.6 Судно признано Администрацией "существующим нефтяным танкером" в соответствии с пунктом 27 правила 1 в силу непредвиденной задержки поставки ☐

1.10.7 Не требуется, чтобы судно удовлетворяло положениям правила 24 в силу

непредвиденной задержки поставки ☐

1.11 Тип судна:

1.11.1 Танкер для сырой нефти ☐

1.11.2 Нефтепродуктовоз ☐

1.11.3 Танкер для сырой нефти/ нефтепродуктовоз ☐

1.11.4 Комбинированное судно ☐

1.11.5 Судно, не являющееся нефтяным танкером, с грузовыми танками,

подпадающими под действие пункта 2 правила 2 Приложения I к Конвенции ☐

1.11.6 Нефтяной танкер, предназначенный для перевозки нефтепродуктов,

упомянутых в пункте 7 правила 15 ☐

1.11.7 Судно, классифицированное как "танкер для сырой нефти", эксплуатируемый с системой мойки сырой нефтью, классифицируется также как "нефтепродуктовоз", эксплуатируемый с выделенными для чистого балласта танками, для чего ему выдано также отдельное Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью ☐

1.11.8 Судно, классифицированное как "нефтепродуктовоз", эксплуатируемый с выделенными для чистого балласта танками, классифицируется также как "танкер для сырой нефти", эксплуатируемый с системой мойки танков сырой нефтью, для чего ему выдано также отдельное Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью ☐

1.11.9 Танкер-химовоз, перевозящий нефть ☐

2 ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ УПРАВЛЕНИЯ СБРОСОМ НЕФТИ ИЗ ЛЬЯЛ МАШИННЫХ ПОМЕЩЕНИЙ И ТОПЛИВНЫХ ТАНКОВ (правила 10 и 16)

2.1 Перевозка водяного балласта в топливных танках

2.1.1 В обычных условиях судно может перевозить водяной балласт в топливных
танках ☐

2.2 Тип установленного оборудования для фильтрации нефти:

2.2.1 Оборудование для фильтрации (15 частей на миллион) нефти (пункт 4 правила 16) ☐

2.2.2 Оборудование для фильтрации нефти (15 частей на миллион) с сигнальным устройством и устройством, обеспечивающим автоматическое
прекращение сброса (пункт 5 правила 16) ☐

2.3 Разрешается эксплуатация судна с существующим оборудованием до 6 июля 1998 года (пункт 6 правила 16), и судно оснащено:

2.3.1 Оборудование для нефтеводяной сепарации (100 частей на миллион) ☐

2.3.2 Оборудование для фильтрации нефти (15 частей на миллион) без сигнального устройства ☐

2.3.3 Оборудование для фильтрации нефти (15 частей на миллион) с сигнальным устройством и устройством для ручного прекращения сброса ☐

2.4 Нормативы одобрения:

2.4.1 Сепарационная или фильтрующая система:

.1 одобрена в соответствии с резолюцией A.393(X) ☐

.2 одобрена в соответствии с резолюцией A.233 (VII) ☐

.3 одобрена в соответствии с национальными нормативами, не основанными на резолюции A.393(X) или A.233(VII) ☐

.4 не одобрена ☐

2.4.2 Доочистная приставка одобрена в соответствии с резолюцией A.444(XI) ☐

2.4.3 Прибор для измерения содержания нефти одобрен в соответствии с резолюцией A.393(X) ☐

2.5 Максимальная пропускная способность системы _____ $м^3$/ч ☐

2.6 Изъятие из правила 16:

2.6.1 Требования пунктов 1 или 2 правила 16 изымаются в отношении судна в соответствии с пунктом 3(a) Правила 16. Судно занято исключительно в:

.1 рейсах в особом(ых) районе(ах): ____ ☐

.2 рейсах на расстоянии 12 миль от ближайшего берега за пределами особых районов, ограниченных ____ ☐

2.6.2 Судно оборудовано сборными танками вместимостью ___ $м^3$ для полного
сохранения на борту всей льяльной воды, загрязненной нефтью ☐

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

3 СРЕДСТВА СОХРАНЕНИЯ НА БОРТУ И УДАЛЕНИЯ НЕФТЯНЫХ ОСТАТКОВ (НЕФТЕСОДЕРЖАЩИХ ОСАДКОВ)
(правило 17)

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

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

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

3.2.1 инсинератор для нефтяных остатков; производительность ___ л/ч ☐

3.2.2 вспомогательный котел, пригодный для сжигания нефтяных остатков ☐

3.2.3 танк для смешивания нефтяных остатков с жидким топливом; емкость ___ $м^3$ ☐

3.2.4 другие приемлемые средства: _____ ☐

4 СТАНДАРТНОЕ СЛИВНОЕ СОЕДИНЕНИЕ (правило 19)

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

5 КОНСТРУКЦИЯ (правила 13, 24 и 25)

5.1 В соответствии с требованиями правила 13 на судне:

5.1.1 Требуется предусмотреть танки изолированного балласта, их защитное расположение и систему мойки сырой нефтью ☐

5.1.2 Требуется предусмотреть танки изолированного балласта и их защитное расположение ☐

5.1.3 Требуется предусмотреть танки изолированного балласта ☐

5.1.4 Требуется предусмотреть танки изолированного балласта или систему мойки сырой нефтью ☐

5.1.5 Требуется предусмотреть танки изолированного балласта или выделенные
для чистого балласта танки ☐

5.1.6 Не требуется, чтобы судно удовлетворяло требованиям правила 13 ☐

5.2 Танки изолированного балласта:

5.2.1 На судне предусмотрены танки изолированного балласта в соответствии с
правилом 13 ☐

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

5.2.3 Танки изолированного балласта распределены следующим образом:

Танк	Вместимость, $м^3$	Танк	Вместимость, $м^3$
			Всего ___ $м^3$

5.3 Выделенные для чистого балласта танки

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

5.3.2 Танки чистого балласта распределены следующим образом:

Танк	Вместимость, $м^3$	Танк	Вместимость, $м^3$

			Всего ___ $м^3$

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

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

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

5.4 Система мойки сырой нефтью ☐

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

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

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

5.4.4 Судно не требуется оборудовать, но оно оборудовано системой мойки сырой нефтью в соответствии с положениями безопасности пересмотренных спецификаций по системам мойки сырой нефтью (резолюция A.446(XI)) ☐

5.5 Изъятие из правила 13:

5.5.1 Судно занято исключительно в перевозках между
_____
_____

в соответствии с правилом 13C и поэтому освобождено от выполнения требований правила 13 ☐

5.5.2 Судно эксплуатируется со специальной балластировкой в соответствии с правилом 13D и поэтому освобождено от выполнения требований правила 13 ☐

5.6 Ограничение размеров грузовых танков и их расположение (правило 24) ☐

5.6.1 Судно должно быть построено в соответствии с правилом 24 и

удовлетворяет его требованиям ☐

5.6.2 Судно должно быть построено в соответствии с пунктом 4 правила 24 и удовлетворяет его требованиям (см. пункт 2 правила 2) ☐

5.7 Деление на отсеки и остойчивость (правило 25): ☐

5.7.1 Судно должно быть построено в соответствии с правилом 25 и удовлетворяет его требованиям ☐

5.7.2 Судно снабжено одобренной информацией и данными, требуемыми пунктом 5 правила 25 ☐

5.8. Конструкция двойного корпуса

5.8.1. Судно должно быть построено в соответствии с правилом 13F и удовлетворять требованиям:

.1 пункта 3 (конструкция двойного корпуса) ☐

.2 пункта 4 (танкеры с палубой посередине высоты борта и с двойными бортами) ☐

.3 пункта 5 (альтернативный метод, одобренный Комитетом по защите морской среды) ☐

5.8.2. Судно должно быть построено в соответствии с пунктом 7 правила 13F и удовлетворять его требованиям (требованиям двойного дна) ☐

5.8.3. Не требуется, чтобы судно соответствовало правилу 13F ☐

5.8.4. Судно подпадает под требования правила 13G и:

.1 должно соответствовать правилу 13F не позднее _____ ☐

.2 устроено таким образом, что следующие танки или отсеки не используются для перевозки нефти _____ ☐

5.8.5. Судно не подпадает под требования правила 13G ☐

6 СОХРАНЕНИЕ НЕФТИ НА БОРТУ (правило 15)

6.1 Система автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти:

6.1.1 Судно подпадает под категорию ____ нефтяного танкера, установленную в

резолюции A.496(XII) или A.586(14)* (ненужное зачеркнуть) ☐

_____

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

6.1.2 Система представляет собой:

.1 управляющую систему ☐

.2 вычисляющую систему ☐

.3 рассчитывающую систему ☐

6.1.3 Система оборудована:

.1 блокировкой включения ☐

.2 автоматическим прекращающим сброс устройством ☐

6.1.4 Прибор для измерения содержания нефти, одобренный в соответствии с требованиями резолюции A.393(X) или A.586(14) (ненужное зачеркнуть), пригоден для:

.1 сырой нефти ☐

.2 темных нефтепродуктов ☐

.3 светлых нефтепродуктов ☐

.4 нефтеподобных вредных жидких веществ, перечисленных в приложении к Свидетельству ☐

6.1.5 Судно снабжено Руководством по эксплуатации системы автоматического
замера, регистрации и управления сбросом нефти ☐

6.2 Отстойные танки:

6.2.1 На судне предусмотрены ___ выделенные отстойные танки общей вместимостью ___ $м^3$, составляющей ___% от грузовместимости судна по нефти, в соответствии с:

.1 пунктом 2(c) правила 15 ☐

.2 пунктом 2(c) (i) правила 15 ☐

.3 пунктом 2(c) (ii) правила 15 ☐

.4 пунктом 2(c) (iii) правила 15 ☐

6.2.2 Грузовые танки назначены в качестве отстойных танков ☐

6.3 Индикаторы поверхности раздела нефть-вода: ☐

6.3.1 На судне предусмотрены индикаторы поверхности раздела нефть-вода, одобренные в соответствии с требованиями резолюции MEPC.5(XIII) ☐

6.4 Изъятия из правила 15:

6.4.1 Судно освобождено от выполнения требований пунктов 1, 2 и 3 правила 15
согласно пункту 7 правила 15 ☐

6.4.2 Судно освобождено от выполнения требований пунктов 1, 2 и 3 правила 15
согласно пункту 2 правила 2 ☐

6.5 Изъятие из правила 15:

6.5.1 Требования пункта 3 правила 15 изымаются в отношении судна в соответствии с пунктом 5(b) правила 15. Судно занято исключительно в:

.1 специальных перевозках согласно правилу 13C ___ ☐

.2 рейсах в особом(ых) районе(ах) ___ ☐

.3 рейсах на расстоянии 50 миль от ближайшего берега за пределами особых районов продолжительностью 72 часа или менее, ограниченных ___ ☐

7 НАСОСЫ, ТРУБОПРОВОДЫ И УСТРОЙСТВО СБРОСА (правило 18)

7.1 Сливные забортные отверстия для изолированного балласта расположены:

7.1.1 выше ватерлинии ☐

7.1.2 ниже ватерлинии ☐

7.2 Сливные забортные отверстия для чистого балласта, иные чем приемно-отливные патрубки, расположены:*

_____

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

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:*

_____

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

7.3.1 выше ватерлинии ☐

7.3.2 ниже ватерлинии в сочетании с устройством частичного отвода в соответствии с пунктом 6(е) правила 18 ☐

7.3.3 ниже ватерлинии ☐

7.4 Сброс нефти из грузовых насосов и нефтяных трубопроводов (пункты 4 и 5 правила 18):

7.4.1 Способы осушения всех грузовых насосов и нефтяных трубопроводов по завершении выгрузки груза

.1 остатки могут быть сброшены в грузовой или отстойный танк ☐

.2 для сброса на берег предусмотрен специальный трубопровод небольшого диаметра ☐

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

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

9 ЭКВИВАЛЕНТНЫЕ УСТРОЙСТВА ДЛЯ ТАНКЕРОВ-ХИМОВОЗОВ, ПЕРЕВОЗЯЩИХ НЕФТЬ

9.1 В качестве эквивалентного устройства для перевозки нефти на танкерах-химовозах судно оборудовано следующим оборудованием взамен отстойных танков (пункт 6.2 выше) и индикаторов поверхности раздела нефть-вода (пункт 6.3 выше):

9.1.1 оборудованием для нефтеводяной сепарации, способным производить сток с содержанием нефти менее 100 частей на миллион, пропускной способностью ___ $м^3$/ч ☐

9.1.2 сборным танком вместимостью ___ $м^3$ ☐

9.1.3 танком для сбора промывных вод, который является:

.1 выделенным для этого танком ☐

.2 грузовым танком, назначенным сборным танком ☐

9.1.4 стационарным перекачивающим насосом для сброса за борт стока, содержащего нефть, через оборудование для нефтеводяной сепарации ☐

9.2 Оборудование для нефтеводяной сепарации испытано и одобрено в соответствии с требованиями резолюции A.393(X) и пригодно для всего диапазона продуктов, подпадающих под действие Приложения 1 ☐

9.3 Судно имеет действительное Свидетельство о пригодности для перевозки
опасных химических грузов наливом ☐

10 НЕФТЕПОДОБНЫЕ ВРЕДНЫЕ ЖИДКИЕ ВЕЩЕСТВА

10.1 В соответствии с правилом 14 Приложения II к Конвенции судну разрешено перевозить нефтеподобные вредные жидкие вещества, указанные в
прилагаемом перечне* ☐

_____

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

11 ИЗЪЯТИЕ

11.1 Администрацией предоставлено освобождение от выполнения требований глав II и III Приложения I к Конвенции в соответствии с пунктом 4 (a) правила 2 по тем позициям, которые перечислены в пункте(ах) _____
настоящего Перечня ☐

12 РАВНОЦЕННЫЕ ЗАМЕНЫ (правило 3)

12.1 Для некоторых требований Приложения I к Конвенции, перечисленных в пунктах ___ настоящего Перечня, Администрацией одобрены равноценные
замены ☐

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

Выдано в

_____

(Место выдачи Перечня)

_____19_____ _____

(Подпись должным образом уполномоченного лица, выдавшего Перечень)

(Печать или штамп организации)

Дополнение III. Форма журнала нефтяных операций журнал нефтяных операций

ДОПОЛНЕНИЕ III

ФОРМА ЖУРНАЛА НЕФТЯНЫХ ОПЕРАЦИЙ ЖУРНАЛ НЕФТЯНЫХ ОПЕРАЦИЙ

OIL RECORD BOOK

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

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

Part I - Machineri space operations (All ships)

Название судна _____

Name of ship

Регистровый номер или позывные _____

Distinctive number or letters

Валовая вместимость _____

Gross tonnage

Начат_____ Окончен_____

Period from to

Примечание:	Часть 1 журнала нефтяных операций должна быть предусмотрена на каждом нефтяном танкере валовой вместимостью 150 рег.т и более и на каждом судне, не являющемся нефтяным танкером, валовой вместимостью 400 рег.т и более для записи соответствующих операции в машинном отделении. Кроме того, для нефтяных танкеров должна быть предусмотрена также Часть II журнала нефтяных операций для записи соответствующих грузовых и балластных операций.
Note:	Oil Record Book Part I shell be provided to every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above and every ship of 400 tons gross tonnage and above, other than oil tankers, to record relevant machinery space operations. For oil tankers, Oil Record Book Part II shall also be provided to record relevant cargo ballast operations.

ВВЕДЕНИЕ

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

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

Каждая завершенная операция должна быть подписана и датирована лицом командного состава, ответственным за операцию. Каждая заполненная страница должна быть подписана капитаном судна.

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

INTRODUCTION

The following pages of this section show a comprehensive list of items of machinery space operations which are, when appropriate, to be recorded in the Oil Record Book in accordance with regulation 20 of Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating there to (MARPOL 73/78). The items have been grouped into operational sections, each of which is denoted by a letter code.

When making entries in the Oil Record Book, the date, operational code and item number shall be inserted in the appropriate columns and the required particulars shall be recorded chronologically in the blank spaces.

Tach completed operation shall be signed for and dated by the officer or officer in charge. Each completed page shall be signed by the master of the ship.

The Oil Record Book contains many references to oil quantity. The limited accuracy of

tank measurement devices, temperature variations and clingage will affect the accuracy of these readings. The entries in the Oil Record Book should be considered accordingly.

ПЕРЕЧЕНЬ ПУНКТОВ, ПОДЛЕЖАЩИХ РЕГИСТРАЦИИ

LIST OF ITEMS TO BE RECORDERED

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

		quantity of ballast if tanks are not cleaned;
	4.3	местонахождение судна в начале очистки;
	4.4	местонахождение судна в начале балластировки.
(B)		СБРОС ГРЯЗНОГО БАЛЛАСТА ИЛИ ПРОМЫВОЧНОЙ ВОДЫ ИЗ ТОПЛИВНЫХ ТАНКОВ, УКАЗАННЫХ В РАЗДЕЛЕ (A) DISCHARGE OF DIRTY BALLAST OR CLEANING WATER FROM OIL FUEL TANKS REFERRED TO UNDER SECTION (A)
	5	Обозначение танка(ов) identity of tank(s)
	6	Местонахождение судна в начале сброса Position of ship at start of discharge
	7	Местонахождение судна по окончании сброса Position of ship on completion of discharge
	8	Скорость судна во время сброса Ship's speed(s) during discharge
	9	Метод сброса Method of discharge
	9.1	через очистное оборудование на 100 млн$^{-1}$; through 100 ppm equipment;
	9.2	через очистное оборудование на 15 млн$^{-1}$; through 15 ppm equipment;
	9.3	в приемные сооружения to reception facilities
	10	Сброшенное количество Quantity discharged
(C)		СБОР И УДАЛЕНИЕ НЕФТЕСОДЕРЖАЩИХ ОСТАТКОВ (ШЛАМА) COLLECTION AND DISPOSAL OF OIL RESIDUES (SLUDGE)
	11	Сбор нефтесодержащих остатков Collection of oil residues Количество нефтесодержащих остатков (шлама), сохраняемых на борту в конце рейса, но не чаще одного раза в неделю. Когда суда совершают короткие рейсы, количество следует регистрировать еженедельно: (см. Примечание 1) Quantity of oil residues (sludge) retained on board at the end of a voyage but not more frequently then once a week. When ships are on short voyages, the quantity should be recorded weekly: (see Note

		1)
	11.1	отсепарированный шлам (шлам, образовавшийся в результате очистки топлива и смазочных масел) и другие остатки, если применимо: separated sludge (sludge resulting from purification of fuel and lubricating oils) and other residues, If applicable: - обозначение танка(ов)….. identity of tank(s) - вместимость танка(ов) _____куб.м capacity of tank(s) _____m^3 - общее количество сохраняемых остатков _____ куб.м total quantity of retention _____m^3
	11.2	другие остатки (такие как нефтесодержащие остатки, образовавшиеся в результате осушения, утечек, отработавшее масло и т.д., в машинных отделениях), если применимо в следствии устройства танка в дополнение к 11.1: other residues (such as oil residues resulting from drainages, leakages, exhausted oil, etc., in machinery spaces), if applicable due to tank arrangement in addition to 11.1: - обозначение танка(ов) identity of tank(s) - вместимость танка(ов _____куб.м capacity of tank(s) _____m^3 - общее количество сохраняемых остатков_____ куб.м total quantity of retention _____m^3
	12	Методы удаления остатка Method of disposal of residue Указать количество удаленных нефтесодержащих остатков, опорожненных танков и количество сохраненного содержимого State quantity of oil residues disposed of, the tank(s) emptied and the quantity of contents retained:
	12.1	в приемные сооружения (указать порт); (см. Примечание 2) to reception facilities (identify port); (see Note 2)
	12.2	перекачено в другой(ие) танк(и) (указать танк(и) и общее содержимое танка(ов)); transferred to another (other) tank(s) (indicate tank(s) and the total

		content of tank(s));
	12.3	сожжено (указать общее время операции); incinerated (indicate total time of operation);
	12.4	другим методом (указать каким) other method (state which)
(D)		НЕАВТОМАТИЧЕСКИЙ СБРОС ЗА БОРТ ИЛИ ИНОЙ СПОСОБ УДАЛЕНИЯ ЛЬЯЛЬНЫХ ВОД, НАКОПИВШИХСЯ В МАШИННЫХ ОТДЕЛЕНИЯХ NON-AUTOMATIC DISCHARGE OVERBOARD OR DISPOSAL OTHERWISE OF BILGE WATER WHICH HAS ACCUMULATED IN MACHINERY SPACES
	13	Сброшенное или удаленное количество Quantity discharged or disposed of
	14	Время сброса или удаления (начало и конец) Time of discharge or disposal (start and stop)
	15	Метод сброса или удаления: Method of discharge or disposal:
	15.1	через очистное оборудование на 100 млн$^{-1}$ (указать местонахождение в начале и конце); throught 100 ppm equipment (state position at start and end);
	15.2	через очистное оборудование на 15 млн$^{-1}$ (указать местонахождение в начале и конце); throught 15 ppm equipment (state position at start and end);
	15.3	в приемные сооружения (указать порт): (см. Примечание 2) to reception facilities (Identify port); (see Note 2)
	15.4	перекачка в отстойный или сборный танк (указать танк(и); отметить перекаченное количество и общее количество, сохраняемое в танке(ах)) transfer to slop tank or holding tank (indicate tank(s); state quantity transferred and the total quantity retained In tank(s))
(E)		АВТОМАТИЧЕСКИЙ СБРОС ЗА БОРТ ИЛИ ИНОЙ СПОСОБ УДАЛЕНИЯ ЛЬЯЛЬНЫХ ВОД, НАКОПИВШИХСЯ В МАШИННЫХ ОТДЕЛЕНИЯХ AUTOMATIC DISCHARGE OVERBOARD OR DISPOSAL OTHERWISE OF BILGE WATER WHICH ACCUMULATED IN MACHINERY SPACES
	16	Время и местонахождение судна, когда система была введена в автоматический режим работы для сброса за борт Time and position of ship at which the system has been put Into

		automatic mode of operation for discharge overboard
	17	Время, когда система была введена в автоматический режим работы для перекачки льяльной воды в сборный танк (указать танк) Time when the system has been put Into automatic mode of operation for transfer of bilge water to holding tank (Identify tank)
	18	Время, когда система была переведена на ручную работу Time when the system has been put to manual operation
	19	Метод сброса за борт: Method of discharge overboard:
	19.1	через очистное оборудование на 100 млн$^{-1}$ through 100 ppm equipment;
	19.2	через очистное оборудование на 15 млн$^{-1}$ through 15 ppm equipment;
(F)		СОСТОЯНИЕ СИСТЕМЫ АВТОМАТИЧЕСКОГО ЗАМЕРА РЕГИСТРАЦИИ И УПРАВЛЕНИЯ СБРОСОМ НЕФТИ CONDITION OF OIL DISCHARGE MONITORING AND CONTROL SYSTEM
	20	Время выхода системы из строя Time of system failure
	21	Время, когда система была введена в действие Time when the system has been made operational
	22	Причины выхода из строя Reasons for failure
(G)		АВАРИЙНЫЕ И ДРУГИЕ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ СБРОСЫ НЕФТИ ACCIDENTAL OR OTHER EXCEPTIONAL DISCHARDES OF OIL
	23	Время происшествия Time of occurrence
	24	Место или местонахождение судна во время происшествия Place or position of ship at time of occurrence
	25	Приблизительное количество и вид нефти Approximate quantity and type of oil
	26	Обстоятельства сброса или утечки, причины и общие замечания Circumstances of discharge or escape, the reasons therefor and

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

Примечания:

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

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

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

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

НАЗВАНИЕ СУДНА _____

NAME OF SHIP

РЕГИСТРАЦИОННЫЙ НОМЕР ИЛИ ПОЗЫВНЫЕ _____

DISTINCTIVE NUMBER OR LETTERS

ГРУЗОВЫЕ И БАЛЛАСТНЫЕ ОПЕРАЦИИ (ДЛЯ НЕФТЯНЫХ ТАНКЕРОВ)*

_____

* Ненужное зачеркнуть

CARGO/BALLAST OPERATIONS (OIL TANKERS)*

_____

* Delete as appropriate

ОПЕРАЦИИ В МАШИННОМ ОТДЕЛЕНИИ (ДЛЯ ВСЕХ СУДОВ)

MACHINERY SPACE OPERATIONS (ALL SHIPS)

Дата Date	Код (букв.) Code (letter)	Пункт (номер) item (number)	Регистрация операций/подпись лица командного состава, ответственного за операцию Record of operations/signature of officer in change

Подпись капитана _____
Signature of Master

ЖУРНАЛ НЕФТЯНЫХ ОПЕРАЦИЙ

OIL RECORD BOOK

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

Часть II. Грузовые и балластные операции (для нефтяных танкеров)
Part II - Cargo/ballast operations (Oil tankers)

Наименование судна
Name of ship _____

Регистровый номер или позывные
Distinctive number or letters _____

Валовая вместимость
Gross tonnage _____

Начат _____ Окончен _____
Period from to

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

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

НАЗВАНИЕ СУДНА
NAME OF SHIP _____

РЕГИСТРАЦИОННЫЙ НОМЕР ИЛИ ПОЗЫВНЫЕ
DISTINCTIVE NUMBER OR LETTERS _____

РАСПОЛОЖЕНИЕ ГРУЗОВЫХ И ОТСТОЙНЫХ ТАНКОВ
(заполняется на борту судна)

PLAN VIEW OF CARGO AND SLOP TANKS
(to be completed on board)
рисунок

Обозначение танков Identification of the tanks	Вместимость Capacity
Высота отстойного(ых) танка(ов):	

Depth of slop tank(s):	

(Указать вместимость каждого танка и высоту отстойного(ых) танка (ов))

(Give the capacity of each tank and the depth of slop tank(s))

ВВЕДЕНИЕ

На следующих страницах настоящего раздела представлен полный перечень пунктов грузовых балластных операций, которые в надлежащих случаях подлежат регистрации в журнале нефтяных операций в соответствии с правилом 20 Приложения I 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 журнал нефтяных операций в соответствующих колонках должны проставляться дата, операционный код и номер пункта. Требуемые подробности операции записываются в хронологическом порядке на чистом месте страницы.

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

_____

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

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

INTRODUCTION

The following pages of this section show a comprehensive list of items og cargo and ballast operations which are, when appropriate, to be record in the Oil Record Book in accordance with Regulation 20 of Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating there to (MARPOL 73478). The items have been grouped into operational sections, each of which is denoted by a code letter.

When making entries in the Oil Record Book, the date, operational code and item number shall be inserted in the appropriate columns and the required particulars shell be recorded chronologically in the blank spaces.

Each completed operation shall be signed for and dated by the officer or officers in charde. Each completed page shall be countersigned by the master of the ship. In respect of the oil tankers engaged in specific trades in accordance with Regulation 13C of Annex I of MARPOL 73/78, appropriate entry in the Oil Record Book shall be endorsed by the competent Port State authority.*

_____

* This sentence should only be inserted for the Oil Record Book of a tanker engaged in specific trade.

The Oil Record Book contains many references to oil quantity. The limited accuracy of

tank measurement devices, temperature variations and clingage will affect the accuracy of this readings. The entries in the Oil Record Book should be considered accordingly.

ПЕРЕЧЕНЬ ПУНКТОВ, ПОДЛЕЖАЩИХ РЕГИСТРАЦИИ

LIST OF ITEMS TO BE RECORDED

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

	6	Место выгрузки Place of unloading
	7	Обозначение разгруженного(ых) танка(ов) Identity of tank(s) unloaded
	8	Был(и) ли опорожнен(ы) танк(и)? (Если нет, указать сохраняемое количество) Was (were) the tank(s) emptied? (If not, state quantity retained)
(D)		МОЙКА СЫРОЙ НЕФТЬЮ (ТОЛЬКО ДЛЯ ТАНКЕРОВ, ОБОРУДОВАННЫХ СИСТЕМОЙ МОЙКИ СЫРОЙ НЕФТЬЮ) (Заполняется для каждого танка, промываемого сырой нефтью) CRUDE OIL WASHING (COW TANKERS ONLY) (To be completed for each tank being crude oil washed)
	9	Порт, в котором проводилась мойка сырой нефтью, или местонахождение судна, если мойка проводилась между двумя портами выгрузки Port where crude oil washing was carried out or ship's position If carried out between two discharge ports
	10	Обозначение промытого(ых)танка(ов) (см. Примечание 1) Identity of tank(s) washed (see Note 1)
	11	Количество используемых машинок Number of machines in use
	12	Время начала мойки Time of start of washing
	13	Порядок мойки (см. Примечание 2) Washing pattern employed (see Note 2)
	14	Давление в моечном трубопроводе Washing line pressure
	15	Время окончания или приостановки мойки Time washing was completed or stopped
	16	Указать, каким методом определено, что танк(и) был(и) сухим(и) State method of establishing that tank(s) was (were) dry
	17	Замечания (см. Примечание 3)

		Remarks (see Note 3)
(E)		ПРИЕМ БАЛЛАСТА В ГРУЗОВЫЕ ТАНКИ BALLASTING OF CARGO TANKS
	18	Местонахождение судна в начале и по окончании приема балласта Position of ship at start and end of ballasting
	19	Процесс приема балласта: Ballasting process:
	19.1	обозначение заполненного(ых) балластом танка(ов): identity of tank(s) ballasted:
	19.2	время начала и конца приема балласта; time of start and end;
	19.3	количество принятого балласта. Указать общее количество балласта для каждого танка, занятого в операции quantity of ballast received. Indicate total quantity of ballast for each tank involved in the operation
(F)		ПРИЕМ БАЛЛАСТА В ВЫДЕЛЕННЫЕ ДЛЯ ЧИСТОГО БАЛЛАСТА ТАНКИ (ТОЛЬКО ДЛЯ ТАНКЕРОВ С ВЫДЕЛЕННЫМИ ДЛЯ ЧИСТОГО БАЛЛАСТА ТАНКАМИ) BALLASTING OF DEDICATED CLEAN BALLAST TANKS (CBT TANKERS ONLY)
	20	Обозначение заполненного(ых) балластом танка(ов) Identity of tank(s) ballasted
	21	Местонахождение судна, когда в выделенные для чистого балласта танки была принята вода, предназначенная для промывки или балласт, необходимый судну в порту Position of ship when water intended for flushing, or port ballast was taken to dedicated clean ballast tank(s)
	22	Местонахождение судна, когда были промыты в отстойный танк насос(ы) и трубопроводы Position of ship when pump(s) and lines were flushed to slop tank
	23	Количество образовавшейся при промывке трубопроводов нефтесодержащей воды, перекаченной в отстойный(е) танк(и) или грузовой(ые) танк(и), в котором(ых) предварительно хранится отстой (указать

		танк(и)). Указать общее количество Quantity of the oily water which, after line flushing, is transferred to the slop tank(s) or cargo tank(s) in which slop is preliminarily stored (Identify tank(s)). State the total quantity.
	24	Местонахождение судна, когда был принят в выделенный(е) для чистого балласта танк(и) дополнительный водяной балласт Position of ship when additional ballast water was taken to dedicated clean ballast tank(s)
	25	Время и местонахождение судна, когда были закрыты клапаны, отделяющие выделенные для чистого балласта танки от грузовых и зачистных трубопроводов Time and position of ship when valves separating the dedicated clean ballast tanks from cargo and stripping lines were closed
	26	Количество принятого на борт чистого балласта Quantity of clean ballast taken on board
(G)	"	ОЧИСТКА ГРУЗОВЫХ ТАНКОВ CLEANING OF CARGO TANKS
	27	Обозначение очищенного(ых) танка(ов) Identity of tank(s) cleaned
	28	Порт или местонахождение судна Port or ship's position
	29	Продолжительность очистки Duration of cleaning
	30	Метод очистки (см. Примечание 4) Method of cleaning (see Note 4)
	31	Промывочная вода перекачена в: Tank washings transferred to:
	31.1	приемные сооружения (указать порт и количество) (см. Примечание 5) reception facilities (state port and quantity) (see Note 5)
	31.2	отстойный(е) танк(и) или грузовой(ые) танк(и), определенный(е) в качестве отстойного(ых) танка(ов) (обозначение танка(ов); указать перекаченное и общее количество) slop tank(s) or cargo tank(s) designated as slop tank(s)

		(identify tank(s); state quantity transferred and total quantity)
(H)		СБРОС ГРЯЗНОГО БАЛЛАСТА DISCHARGE OF DIRTY BALLAST
	32	Обозначение танка(ов) Identity of tank(s)
	33	Местонахождение судна в начале сброса в море Position of ship at start of discharge into the sea
	34	Местонахождение судна по окончании сброса в море Position of ship on completion of discharge into the sea
	35	Сброшенное в море количество Quantity discharde into the sea
	36	Скорость судна во время сброса Ship's speed(s) during discharde
	37	Находилась ли в действии во время сброса система автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти? Was the discharde monitoring and control system in operation during the discharge?
	38	Велось ли регулярное наблюдение за стоком и за поверхностью воды у места сброса? Was a regullar check kept on the effluent and the surface of the water the locality of the discharge?
	39	Количество нефтесодержащей воды. перекаченной в отстойный(е) танк(и) (указать отстойный(ые) танк(и). Указать общее количество) Quantity of oily water transferred to slop tank(s) (identify slop tank(s). State total quantity)
	40	Сброшено в береговые приемные сооружения (указать порт и общее количество) (см. Примечание 5) Discharged to shore reception facilities (Identify port and quantity Involved) (see Note 5)
(1)		СБРОС ВОДЫ ИЗ ОТСТОЙНЫХ ТАНКОВ В МОРЕ DISCHARDE OF WATER FROM SLOP TANKS INTO THE SEA
	41	Обозначение отстойного(ых) танка(ов) Identity of slop tank(s)

	42	Время отстоя с момента последнего поступления остатков; либо Time of setting from last entry of residues; or
	43	Время отстоя с момента последнего сброса Time of setting from last discharge
	44	Время и местонахождение судна в начале сброса Time and position of ship at start of discharde
	45	Уровень заполнения танка в начале сброса Ullage of total contents at start of discharge
	46	Уровень поверхности раздела нефть-вода в начале сброса Ullage of oil/water interface at start of discharge
	47	Сброшенное количество и интенсивность сброса основной массы Bulk quantity discharged and rate of discharge
	48	Сброшенное количество при заключительном сбросе и интенсивность сброса Final quantity discharged and rate of discharge
	49	Время и местонахождение судна по окончании сброса Time and position of ship on completion of discharge
	50	Находилась ли в действии во время сброса система автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти? Was the discharde monitoring and control system in operation during the discharge?
	51	Уровень поверхности раздела нефть - вода по окончании сброса Ullage of oil/water interface at completion of discharge
	52	Скорость судна во время сброса Ship's speed(s) during discharde
	53	Велось ли регулярное наблюдение за стоком и за поверхностью воды у места сброса? Was a regullar check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge?
	54	Подтвердить, что все надлежащие клапаны судовой системы трубопроводов были закрыты по окончании сброса из отстойных танков Confirm that all applicable valves in the ship's piping

		system have been closed on completion of discharge from the slop tanks
(J)		УДАЛЕНИЕ ОСТАТКОВ И НЕФТЕСОДЕРЖАЩИХ СМЕСЕЙ, НЕ ПОДВЕРГНУТЫХ КАКИМ-ЛИБО ИНЫМ ОПЕРАЦИЯМ DISPOSAL OF RESIDUES AND OILY MIXTURES NOT OTHERWISE DEALT WITH
	55	Обозначение танка(ов) Identity of tank(s)
	56	Удаленное из каждого танка количество (Указать сохраняемое количество) Quantity disposed of from each tank (State the quantity retained)
	57	Метод удаления: Method of the disposal:
	57.1	в приемные сооружения (определить порт и общее количество); (см. Примечание 5) to reception facilities (identify port and quantity involved); (see Note 5)
	57.2	смешано с грузом (указать количество); mixed with cargo (state quantity);
	57.3	перекачено в другой(ие) танк(и): указать танк(и); указать перекаченное и общее количество в танке(ах); transferred to (another tank(s): Identify tank(s); state quantity transferred and total quantity in tank(s);
	57.4	иным методом (указать каким); указать удаленное количество other method (state which): state quantity disposed of
(K)		СБРОС ЧИСТОГО БАЛЛАСТА, СОДЕРЖАЩЕГОСЯ В ГРУЗОВЫХ ТАНКАХ DISCHARGE OF CLEAN BALLAST CONTAINED IN CARGO TANKS
	58	Местонахождение судна в начале сброса чистого балласта Position of ship at start of discharge of clean ballast
	59	Обозначение танка(ов), из которого(ых) производился сброс Identity of tank(s) discharged

	60	Был(и) ли опорожнен(ы) танк(и) после окончания сброса? Was (were) the tank(s) empty on completion?
	61	Местонахождение судна по окончании сброса, если оно отличается от указанного в п.58 Position of ship on completion if different from 58
	62	Велось ли регулярное наблюдение за стоком и за поверхностью воды у места сброса? Was a regullar check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge?
(L)		СБРОС БАЛЛАСТА ИЗ ВЫДЕЛЕННЫХ ДЛЯ ЧИСТОГО БАЛЛАСТА ТАНКОВ (ТОЛЬКО ДЛЯ ТАНКЕРОВ С ВЫДЕЛЕННЫМИ ДЛЯ ЧИСТОГО БАЛЛАСТА ТАНКАМИ) DIACHARGE OF BALLAST FROM DEDICATED CLEAN BALLAST TANKS (CBT TANKERS ONLY)
	63	Обозначение танка(ов), из которого(ых) производился сброс Identity of tank(s) discharged
	64	Время и местонахождение судна в начале сброса чистого балласта в море Time and position of ship at start of discharde of clean ballast into the sea
	65	Время и местонахождение судна по окончании сброса в море Time and position of ship on completion of discharde into the sea
	66	Сброшенное количество: Quantity discharged:
	66.1	в море; либо into the sea: or
	66.2	в приемное сооружение (указать порт) to reception facility (identify port)
	67	Обнаружены ли какие-либо признаки загрязнения нефтью водяного балласта до или во время сброса в море? Was there any Indication of oil contamination of the ballast water before or during discharge into the sea?
	68	Контролировался ли сброс с помощью прибора для

		измерения содержания нефти? Was the discharge monitored by an oil content meter?
	69	Время и местонахождение судна, когда по окончании сброса балласта были закрыты клапаны, отделяющие выделенные для чистого балласта танки от грузовых и зачистных трубопроводов Time and position of ship when valves separating dedicated clean ballast tanks from the cargo and stripping limes were closed on completion of deballasting
(M)		СОСТОЯНИЕ СИСТЕМЫ АВТОМАТИЧЕСКОГО ЗАМЕРА, РЕГИСТРАЦИИ И УПРАВЛЕНИЯ СБРОСОМ НЕФТИ CONDITION OF OIL DISCHARGE MONITORING AND CONTROL
	70	Время выхода системы из строя Time of system failure
	71	Время, когда система была введена в действие Time when system has been made operational
	72	Причины выхода из строя Reasons for failure
(N)		АВАРИЙНЫЕ ИЛИ ДРУГИЕ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ СБРОСЫ НЕФТИ ACCIDENTAL OR OTHER EXCEPTIONAL DISCHARGES OF OIL
	73	Время происшествия Time of occurrence
	74	Порт или местонахождение судна во время происшествия Port or ship's position at time of occurrence
	75	Приблизительное количество и тип нефти Approximate quantity and type of oil
	76	Обстоятельства сброса или утечки, причины и общие замечания Circumstances of discharge or escape, the reasons therefor and general remarks
(O)		ДРУГИЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ОПЕРАЦИИ И ОБЩИЕ ЗАМЕЧАНИЯ ADDITIONAL OPERATIONAL PROCEDURES AND

		GENERAL REMARKS
		ТАНКЕРЫ, ЗАНЯТЫЕ В СПЕЦИАЛЬНЫХ РЕЙСАХ TANKERS ENGAGED IN SPECIFIC TRADES
(P)		ПРИЕМ ВОДЯНОГО БАЛЛАСТА LOADING OF BALLAST WATER
	77	Обозначение заполненного(ых) балластом танка(ов) Identity of tank(s) ballasted
	78	Местонахождение судна, когда окончен прием балласта Position of ship when ballasted
	79	Общее количество принятого балласта, в кубических метрах Total quantity of ballast loaded In cubic metres
	80	Замечания Remarks
(Q)		ИЗМЕНЕНИЕ РАЗМЕЩЕНИЯ ВОДЯНОГО БАЛЛАСТА НА СУДНЕ RE-ALLOCATION OF BALLAST WATERWITHIN THE SHIP
	81	Причины изменения размещения балласта Reasons for re-allocation
(R)		СБРОС ВОДЯНОГО БАЛЛАСТА В ПРИЕМНОЕ СООРУЖЕНИЕ BALLAST WATER DISCHARGE TO RECEPTION FASILITY
	82	Порт(ы), где был сброшен водяной балласт Port(s) where ballast water was discharged
	83	Назначение или обозначение приемного сооружения Name of designation of reception facility
	84	Общее количество сброшенного водяного балласта, в кубических метрах Total quantity of ballast water discharged in cubic metres
	85	Дата, подпись и штамп полномочного представителя портовых властей Date, signature and stamp of port authority official

Примечания:

1. Если в танке установлено машинок больше, чем может работать одновременно, как предписывается руководством по оборудованию и эксплуатации, то указывается обозначение промываемой сырой нефтью секции, например: N 2 центральный, носовая секция.

When an individual tank has more machines then can be operated simultaneously, as descrbed in the Operations and Equipment Manual, then the section being crude oil washed should be identified, e.g. N 2 center, forward section.

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

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

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

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

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

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

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

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

НАЗВАНИЕ СУДНА
NAME OF SHIP _____

РЕГИСТРАЦИОННЫЙ НОМЕР ИЛИ ПОЗЫВНЫЕ
DISTINCTIVE NUMBER OR LETTERS _____

ГРУЗО/БАЛЛАСТНЫЕ ОПЕРАЦИИ (НЕФТЯНЫЕ ТАНКЕРА)
CARGO/BALLAST OPERATIONS (OIL TANKERS)

Дата	Код	Пункт	Регистрация операций/подпись лица командного

(Date)	(буква) Code (letter)	(номер) Item (number)	состава, ответственного за операцию Record of operations/signature of officer in charge

Подпись капитана _____
Signature of Master

Приложение II к Конвенции МАРПОЛ 73/78. Правила предотвращения загрязнения вредными жидкими веществами, перевозимыми наливом

Приложение II
к Конвенции
МАРПОЛ 73/78

ПРАВИЛА ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВРЕДНЫМИ ЖИДКИМИ ВЕЩЕСТВАМИ, ПЕРЕВОЗИМЫМИ НАЛИВОМ

Правило 1

Определения

Для целей настоящего Приложения:

1. "Танкер-химовоз" означает судно, построенное или приспособленное главным образом для перевозки груза вредных жидких веществ наливом, и включает "нефтяной танкер", определение которому дано в Приложении I к настоящей Конвенции, если он перевозит в качестве груза или части груза вредные жидкие вещества наливом.

2. "Чистый балласт" означает балласт, перевезенный в танке, который после последней перевозки в нем груза, содержащего вещество категории A, B, C или D,

был тщательно очищен, а образовавшиеся при этом остатки были сброшены и танк был опорожнен в согласно с соответствующим требованием настоящего Приложения.

3. "Изолированный балласт" означает балластную воду, принятую в танк, который полностью отделен от грузовой и топливной систем и предназначен только для перевозки в нем балласта либо балласта и грузов, не являющихся нефтью или вредными жидкими веществами, различные определения которым даны в Приложениях к настоящей Конвенции.

4. "Ближайший берег" понимается так, как определено в пункте 9 правила 1 Приложения I к настоящей Конвенции.

5. "Жидкие вещества" означают вещества, давление паров которых не превышает 2,8 кг/см^2 при температуре 37,8°C.

6. "Вредное жидкое вещество" означает любое вещество, упомянутое в Дополнении II к настоящему приложению или временно оцененное в соответствии с положениями пункта 4 правила 3 как относящееся к категории A, B, C или D.

7. "Особый район" означает морской район, где по признанным техническим причинам, относящимся к его океанографическим и экологическим условиям и специфике его судоходства, необходимо принятие особых обязательных методов предотвращения загрязнения моря вредными жидкими веществами.

Особыми районами являются:

a) район Балтийского моря;

b) район Черного моря;

c) район Антарктики.

8. "Район Балтийского моря понимается так, как определено в пункте 1 (b) правила 10 Приложения I к настоящей Конвенции.

9. "Район Черного моря" понимается так, как определено в подпункте 1 (c) правила 10 Приложения I к настоящей Конвенции.

9a. "Район Антарктики" означает район, расположенный к югу от параллели 60° южной широты.

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

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

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

a) судно построено до **1 июля 1986 года**; и

b) в соответствии с Кодексом по химовозам судно аттестовано перевозить только те продукты, которые этим Кодексом отнесены к веществам, представляющим только опасность загрязнения.

13. "Аналогичная стадия постройки" означает стадию, при которой:

a) начато строительство, которое можно отождествить с определенным судном, и

b) началась сборка конструкций этого судна массой по меньшей мере 50 т или 1% от расчетной массы материала всех корпусных конструкций в зависимости от того, что меньше.

Правило 2

Применение

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

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

3. Правило 13 настоящего Приложения применяется только к судам, перевозящим вещества, которые в отношении ограничения их сброса отнесены к категории A, B или C.

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

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

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

7. a) Если внесение поправки в настоящее Приложение, а также в Международный кодекс по химовозам и Кодекс по химовозам вызывает изменения конструкции или оборудования и устройств ввиду повышения требований к перевозке некоторых веществ, Администрация может изменить или отложить на определенный период применение такой поправки к судам, построенным до даты вступления в силу этой поправки, если немедленное применение такой поправки считается нецелесообразным или практически невыполнимым. Такое смягчение требований определяется в отношении каждого вещества, принимая во внимание руководство, разработанное Организацией.

b) Администрация, допускающая смягчение требований по применению поправки согласно настоящему пункту, представляет Организации доклад, в котором излагаются подробные сведения о судне или судах, перевозимых грузах, перевозках, в которых занято каждое судно, а также обоснование смягчения требований с целью

рассылки Сторонам Конвенции для информации, и соответствующих действий, если они потребуются.

Правило 3
Классификация и перечень вредных жидких веществ

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

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

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

c) категория C - вредные жидкие вещества, которые, будучи сброшены в море в процессе очистки танков или слива балласта, представляют небольшую опасность либо для морских ресурсов, либо для здоровья человека или причиняют небольшой вред природной привлекательности моря в качестве места отдыха или другим видам правомерного использования моря, в силу чего требуют соблюдения особых условий эксплуатации;

d) категория D - вредные жидкие вещества, которые, будучи сброшены в море в процессе очистки танков или слива балласта, представляют некоторую опасность либо для морских ресурсов, либо для здоровья человека или причиняют минимальный вред природной привлекательности моря в качестве места отдыха или другим видам правомерного использования моря, в силу чего требуют некоторого внимания при эксплуатации.

2. Руководство по классификации вредных жидких веществ приведены в Дополнении I к настоящему Приложению.

3. Вредные жидкие вещества, перевозимые наливом, которые в настоящее время классифицируются как относящиеся к категории A, B, C или D и подпадают под положения настоящего приложения, указаны в Дополнении II к настоящему Приложению.

4. Если предполагается перевозка наливом жидкого вещества, которое не отнесено к какой-либо категории в соответствия с пунктом 1 настоящего правила и не оценено, как указано в пункте 1 правила 4 настоящего Приложения, Правительства Сторон Конвенции, участвующих в предполагаемой перевозке, договариваются о временной оценке его для целей предполагаемой перевозки, руководствуясь принципами, упомянутыми в пункте 2 настоящего правила. До тех пор пока исчерпывающее соглашение между участвующими Правительствами не будет достигнуто, перевозка вещества должна осуществляться в соответствии с наиболее жесткими предполагаемыми условиями. Участвующая Администрация как можно скорее, но не позднее чем через 90 дней после первой такой перевозки, уведомляет об этом Организацию и сообщает подробные сведения о веществе и временной его оценке для незамедлительной рассылки всем Сторонам с целью информации и

рассмотрения. Правительство каждой Стороны в течение 90 дней сообщает Организации свои замечания со своим суждением относительно оценки вещества.

Правило 4

Другие жидкие вещества

1. Вещества, упомянутые в Дополнении III к настоящему Приложению, были подвергнуты оценке и признаны не относящимися к категориям A, B, C и D, определение которым дано в пункте 1 правила 3 настоящего Приложения, так как в настоящее время считается, что они, будучи сброшены в море в процессе очистки танков или слива балласта, не наносят вреда здоровью человека, морским ресурсам, не ухудшают природной привлекательности моря в качестве места отдыха или других видов законного использования моря.

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

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

Правило 5

Сброс вредных жидких веществ

Вещества категорий A, B и C вне особых районов и вещества категории D во всех районах

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

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

a) судно находится в пути, имея скорость не менее 7 узлов, если оно самоходное, или скорость не менее 4 узлов, если оно несамоходное;

b) сброс производится ниже ватерлинии с учетом расположения отверстий для приема забортной воды; и

c) сброс производится на расстоянии не менее 12 морских миль от ближайшего берега на глубине не менее 25 м.

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

a) судно находится в пути, имея скорость не менее 7 узлов, если оно самоходное, или скорость не менее 4 узлов, если оно несамоходное;

b) методы и устройства для сброса одобрены Администрацией. Эти методы и устройства основываются на нормативах, разработанных Организацией, и обеспечивают такую концентрацию и интенсивность сброса стока, что концентрация

вещества в кильватерной струе судна не превышает 1 части на миллион;

c) максимальное количество груза, сброшенного в море из каждого танка и связанной с ним системы трубопроводов, не превышает максимального количества, установленного в соответствии с методами, упомянутыми в подпункте (b) настоящего пункта, которое ни в коем случае не должно превышать 1 $м^3$ или 1/3000 вместимости танка в $м^3$;

d) сброс производится ниже ватерлинии с учетом расположения отверстий для приема забортной воды;

e) сброс производится на расстоянии не менее 12 морских миль от ближайшего берега на глубине не менее 25 м.

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

a) судно находится в пути, имея скорость не менее 7 узлов, если оно самоходное, или скорость не менее 4 узлов, если оно несамоходное;

b) методы и устройства для сброса одобрены Администрацией. Эти методы и устройства основываются на нормативах, разработанных Организацией, и обеспечивают концентрацию вещества в кильватерной струе судна не превышающую 10 частей на миллион;

c) максимальное количество груза, сброшенного в море из каждого танка и связанной с ним системы трубопроводов, не превышает максимального количества, установленного в соответствии с методами, упомянутыми в подпункте (b) настоящего пункта, которое ни в крем случае не должно превышать 3 $м^3$ или 1/1000 вместимости танка в $м^3$;

d) сброс производится ниже ватерлинии с учетом расположения отверстий для приема забортной воды;

e) сброс производится на расстоянии не менее 12 морских миль от ближайшего берега на глубине не менее 25 м.

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

a) судно находится в пути, имея скорость не менее 7 узлов, если оно самоходное, или скорость не менее 4 узлов, если оно несамоходное;

b) концентрация таких смесей не превышает одной доли вещества в десяти долях воды;

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

5. Для удаления остатков груза из танков могут быть использованы методы вентиляции, одобренные Администрацией. Эти методы должны основываться на нормативах, разработанных Организацией. Всякая вода, введенная после того в танк,

рассматривается как чистая и не подпадает под требования пунктов 1, 2, 3 или 4 настоящего правила.

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

Вещества категорий A, B и C в особых районах

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

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

a) судно находится в пути, имея скорость не менее 7 узлов, если оно самоходное, или скорость не менее 4 узлов, если оно несамоходное;

b) сброс производится ниже ватерлинии с учетом расположения отверстий для приема забортной воды;

c) сброс производится на расстоянии не менее 12 морских миль от ближайшего берега на глубине не менее 25 м.

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

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

b) судно находится в пути, имея скорость не менее 7 узлов, если оно самоходное, или скорость не менее 4 узлов, если оно несамоходное;

c) методы и устройства для сброса и мойки одобрены Администрацией. Эти методы и устройства основываются на нормативах, разработанных Организацией, и обеспечивают такую концентрацию и интенсивность сброса стока, что концентрация вещества в кильватерной струе судна не превышает 1 части на миллион;

d) сброс производится ниже ватерлинии с учетом расположения отверстий для приема забортной воды;

e) сброс производится на расстоянии не менее 12 морских миль от ближайшего берега на глубине не менее 25 м.

9. Запрещается сброс в море веществ категории C, определение которой дано в подпункте 1(c) правила 3 настоящего Приложения, либо веществ, временно оцененных как относящиеся к ней, или водяного балласта, промывочных вод или

иных остатков или смесей, содержащих такие вещества, за исключением случаев, когда соблюдаются одновременно все следующие условия:

a) судно находится в пути, имея скорость не менее 7 узлов, если оно самоходное, или скорость не менее 4 узлов, если оно несамоходное;

b) методы и устройства для сброса одобрены Администрацией. Эти методы и устройства основываются на нормативах, разработанных Организацией, и обеспечивают такую концентрацию и интенсивность сброса стока, что концентрация вещества в кильватерной струе судна не превышает 1 части на миллион;

c) максимальное количество груза, сброшенного в море из каждого танка и связанной с ним системы трубопроводов, не превышает максимального количества, установленного в соответствии с методами, упомянутыми в подпункте (b) настоящего пункта, которое ни в коем случае не должно превышать 1 $м^3$ или 1/3000 вместимости танка в $м^3$;

d) сброс производится ниже ватерлинии с учетом расположения отверстий для приема забортной воды;

e) сброс производится на расстоянии не менее 12 морских миль от ближайшего берега на глубине не менее 25 м.

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

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

12. Ничто в настоящем правиле не запрещает сохранения на судне остатков грузов веществ категории B или C и сброса таких остатков в море за пределами особого района в соответствии с пунктом 2 или 3 настоящего правила соответственно.

13. a) Правительства сторон Конвенции, побережья которых прилегают к какому-либо данному особому району, совместно приходят к соглашению и устанавливают дату, до наступления которой будут выполнены требования пункта 1 правила 7 настоящего Приложения и после наступления которой требованияпунктов 7, 8, 9 и 10 настоящего правила относительно этого района вступают в силу, и уведомляют об установленной таким образом дате Организацию по меньшей мере за шесть месяцев до ее наступления. Организация незамедлительно уведомляет затем все Стороны об этой дате.

b) Если дата вступления в силу настоящей Конвенции наступит раньше, чем дата, установленная в соответствии с подпунктом (a) настоящего пункта, то в промежутке между ними применяются требования пунктов 1, 2 и 3 настоящего правила.

14. В районе Антарктики запрещается любой сброс в море вредных жидких веществ или смесей, содержащих такие вещества.

Правило 5A

Насосы, трубопроводы и устройства выгрузки

1. Каждое судно, построенное **1 июля 1986 года** или после этой даты, оборудуется насосами и трубопроводами, обеспечивающими во время испытаний при благоприятных условиях выкачки такую зачистку каждого танка, предназначенного для перевозки веществ категории B, при которой количество остатков в связанных с танком трубопроводах и в непосредственной близости от точки всасывания из этого танка не превышает 0,1 $м^3$.

2. a) С учетом положений подпункта (b) настоящего пункта каждое судно, построенное до **1 июля 1986 года**, оборудуется насосами и трубопроводами, обеспечивающими во время испытаний при благоприятных условиях выкачки такую зачистку каждого танка, предназначенного для перевозки веществ категории B, при которой количество остатков в связанных с танком трубопроводах и в непосредственной близости от точки всасывания из этого танка не превышает 0,3 $м^3$.

b) Судам, упомянутым в подпункте (a) настоящего пункта и не удовлетворяющим требованиям этого подпункта, разрешается до **2 октября 1994 года** иметь как минимум насосы и трубопроводы, обеспечивающие во время испытаний при благоприятных условиях выкачки такую зачистку каждого танка, предназначенного для перевозки веществ категории B, при которой количество остатков в этом танке и связанных с ним трубопроводах в сумме с оцененным количеством остатков на поверхностях танка не превышает 1 $м^3$ или 1/3000 вместимости танка в $м^3$.

3. Каждое судно, построенное **1 июля 1986 года** или после этой даты, оборудуется насосами и трубопроводами, обеспечивающими во время испытаний при благоприятных условиях выкачки такую зачистку каждого танка, предназначенного для перевозки веществ категории C, при которой количество остатков в связанных с танком трубопроводах и в непосредственной близости от точки всасываний из этого танка не превышает 0,3 $м^3$.

4. a) С учетом положений подпункта (b) настоящего пункта каждое судно, построенное до **1 июля 1986 года**, оборудуется насосами и трубопроводами, обеспечивающими во время испытаний при благоприятных условиях выкачки такую зачистку каждого танка, предназначенного для перевозки веществ категории C, при которой количество остатков в связанных с танком трубопроводах и в непосредственной близости от точки всасывания из этого танка не превышает 0,9 $м^3$.

b) Судам, упомянутым в подпункте (a) настоящего пункта и не удовлетворяющим требованиям этого подпункта, разрешается до **2 октября 1994 года** иметь как минимум насосы и трубопроводы, обеспечивающие во время испытаний при благоприятных условиях выкачки такую зачистку каждого танка, предназначенного для перевозки веществ категории C, при которой количество остатков в этом танке и связанных с ним трубопроводах в сумме с оцененным количеством остатков на поверхностях танка не превышает 3 $м^3$ или 1/1000 вместимости танка в м3.

5. Условия выкачки, упомянутые в пунктах 1, 2, 3 и 4 настоящего правила, должны быть одобрены Администрацией и основываться на нормативах, разработанных

Организацией. Испытания эффективности выкачки, упомянутые в пунктах 1, 2, 3 и 4 настоящего правила, проводятся с применением воды в качестве выкачиваемой жидкости, они должны быть одобрены Администрацией и основываться на нормативах, разработанных Организацией. Количество остатков на поверхностях грузового танка, упомянутых в подпунктах 2(b) и 4(b) настоящего правила, определяется на основе нормативов, разработанных Организацией.

6. a) С учетом положения подпункта (b) настоящего пункта положения пунктов 2 и 4 настоящего правила не применяются к судам, построенным до **1 июля 1986 года**, которые заняты в ограниченных рейсах по определению Администрации между:

(i) портами или терминалами государства - стороны настоящей Конвенции; или

(ii) портами или терминалами государств - сторон настоящей Конвенции;

b) Положения подпункта (a) настоящего пункта применяются к судну, построенному до **1 июля 1986 года**, если только:

(i) каждый раз, когда танк, содержащий вещества категории B или C или их смеси, предстоит подвергнуть мойке или балластировке, мойка танка осуществляется в соответствия с методом предварительной мойки, одобренным Администрацией и основанным на нормативах, разработанных Организацией, а промывочные воды из танка сбрасываются в приемное сооружение;

(ii) последующие промывочные воды или водяной балласт сбрасываются в приемное сооружение или в море в соответствии с другими положениями настоящего Приложения;

(iii) достаточность приемных сооружений в упомянутых выше портах или терминалах для целей настоящего пункта подтверждена правительствами государств - Сторон настоящей Конвенции, в пределах которых такие порты или терминалы расположены;

(iv) в отношении судов, занятых в рейсах в порты или терминалы, находящиеся под юрисдикцией других государств - сторон настоящей Конвенции, Администрация сообщает Организации подробные сведения о представленном освобождении для распространения среди сторон Конвенции с целью их информации и принятии ими соответствующих действий, если таковые потребуются;

(v) в свидетельстве, требуемом согласно настоящему Приложению, сделана запись о том что судно занято исключительно в таких ограниченных рейсах.

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

a) конструкция и оборудование судна одобрены Администрацией с учетом назначения этого судна;

b) любой сток после мойки танков, которая может быть проведена до ремонта или докования судна, сбрасывается в приемное сооружение, в достаточности которого Администрация удостоверилась;

c) в свидетельстве, требуемом в соответствии с настоящим Приложением:

(i) указано, что каждый грузовой танк аттестован перевозить только одно поименованное вещество;

(ii) приведены подробные сведения о представленном освобождении;

d) на судне имеется надлежащее руководство по эксплуатации, одобренное Администрацией; и

e) в отношении судов, занятых в рейсах в порты или терминалы, находящиеся под юрисдикцией других государств - сторон настоящей Конвенции, Администрация

сообщает Организации подробные сведения о представленном освобождении для распространения среди сторон Конвенции с целью их информации и принятия ими соответствующих действий, если таковые потребуются.

Правило 6

Исключения

Правило 5 настоящего Приложения не применяется;

a) к сбросу в море вредных жидких веществ или смесей, содержащих такие вещества, с целью обеспечения безопасности судна или спасения человеческой жизни на море;

b) к сбросу в море вредных жидких веществ или смесей, содержащих такие вещества, который происходит в результате повреждения судна или его оборудования:

(i) при условии, что после получения повреждения или обнаружении сброса были приняты все разумные предупредительные меры для предотвращения или сведения к минимуму такого сброса;

(ii) за исключением случаев, когда судовладелец или капитан действовали либо с намерением причинить повреждение, либо безответственно и понимая, что это может привести к повреждению;

c) к сбросу в море одобренных Администрацией вредных жидких веществ или смесей, содержащих такие вещества, которые используются для борьбы с особыми случаями загрязнения моря с целью сведения к минимуму ущерба от загрязнения. Любой подобный сброс подлежит одобрению всяким Правительством, в чьей юрисдикции находится район, в котором предполагается осуществить такой сброс.

Правило 7

Приемные сооружения и устройства для выгрузки груза у причалов

1. Правительство каждой стороны Конвенции обязуется предусмотреть приемные сооружения, соответствующие потребностям судов, пользующихся ее портами, причалами или ремонтными портами, как указано ниже:

a) порты и причалы погрузки и выгрузки обеспечиваются сооружениями, достаточными для приема без чрезмерной задержки судов таких остатков и смесей, содержащих вредные вещества, которые могли бы остаться для удаления с перевозящих их судов как следствие применения настоящего Приложения;

b) ремонтные порты, производящие ремонт танкеров-химовозов, обеспечиваются сооружениями, достаточными для приема остатков и смесей, содержащих вредные жидкие вещества.

2. Правительство каждой стороны определяет типы сооружений, предусмотренных для целей пункта 1 настоящего Правила, в каждом расположенном на его территории порту погрузки и выгрузки, терминале и порту ремонта судов и уведомляет об этом Организацию.

3. Правительство каждой стороны Конвенции обязуется обеспечить, чтобы причалы для выгрузки груза были оборудованы устройствами, облегчающими зачистку грузовых танков судов, выгружающих вредные жидкие вещества на этих терминалах. Грузовые шланги и трубопроводы терминала, содержащие выгружаемые с судов вредные жидкие вещества, не должны допускать стока этих веществ обратно на судно.

4. Каждая сторона уведомляет Организацию для извещения заинтересованных сторон о любом случае предполагаемой недостаточности требуемых пунктом 1

настоящего правила сооружений или требуемых пунктом 3 настоящего правила устройств.

Правило 8

Меры контроля

1. a) Правительство каждой стороны Конвенции назначает или уполномочивает инспекторов для целей выполнения настоящего правила. Инспекторы осуществляют контроль в соответствии с процедурой контроля, разработанной Организацией.

b) Капитан судна, перевозящего вредные жидкие вещества наливом, обеспечивает выполнение положений правила 5 и настоящего правила и заполнение журнала грузовых операций в соответствии с правилом 9 настоящего Приложения во всех случаях, когда производятся операции, упомянутые в правиле 9.

c) Освобождение, упомянутое в подпунктах 2(b), 5(b), 6(c) или 7(c) настоящего правила, может быть представлено правительством получающей груз стороны только судну, занятому в рейсах в порты или терминалы, находящиеся под юрисдикцией других государств - сторон настоящей Конвенции. Если такое освобождение предоставлено, то соответствующая запись, сделанная в журнале грузовых операций, заверяется инспектором, упомянутым в подпункте (a) настоящего пункта.

Вещества категории А во всех районах

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

a) С учетом подпункта (b) настоящего пункта танк, из которого выгружен груз, подвергается мойке в соответствии с требованиями пункта 3 и 4 настоящего правила, прежде чем судно покинет порт выгрузки.

b) По просьбе капитана судна правительство получающей груз стороны может освободить судно от выполнения требований, упомянутых в подпункте (a) настоящего пункта, если она удостоверилось, что:

(i) разгруженный танк подлежит загрузке тем же веществом или иным веществом, совместимым с предыдущим, и что до погрузки танк не будет подвергаться мойке или балластировке; или

(ii) разгруженный танк не будет подвергаться ни мойке, ни балластировке в море и положения пункта 3 или 4 настоящего правила будут выполнены в другом порту, при условии, что письменно подтверждено, что в этом порту имеется приемное сооружение, достаточное для такой цели; или

(iii) остатки груза будут удалены методом вентиляции, одобренным Администрацией и основанным на нормативах, разработанных Организацией.

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

4. Если правительство получающей груз стороны удостоверилось в практической невозможности замера концентрации вещества в стоке без чрезмерной задержки судна, эта сторона может допустить другой метод, если он является эквивалентным

методу, указанному в пункте 3 настоящего правила, при условии, что:

a) танк подвергнут предварительной мойке в соответствии с методом, одобренным Администрацией и основанным на стандартах, разработанных Организацией;

b) инспектор, упомянутый в подпункте 1(a), удостоверил в журнале грузовых операций, что:

(i) танк, его насосы и трубопроводы опорожнены; и

(ii) предварительная мойка произведена в соответствии с методом предварительной мойки, одобренным Администрацией для данного танка и для данного вещества; и

(iii) промывочные воды, образовавшиеся в результате такой предварительной мойки танка, сброшены в приемное сооружение и танк опорожнен.

Вещества категорий B и C за пределами особых районов

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

a) С учетом положений подпункта (b) настоящего пункта танк, из которого выгружен груз, подвергается предварительной мойке, прежде чем судно покинет порт выгрузки, всякий раз, когда:

(i) выгруженное вещество отнесено в стандартах, разработанных Организацией, к веществам, образующим остатки в количестве, превышающем максимальное количество, которое может быть сброшено в море в соответствии с пунктом 2 или 3 правила 5 настоящего Приложения в случае перевозки веществ B или C соответственно; или

(ii) выгрузка производится не в соответствии с условиями выкачки из данного танка, одобренными Администрацией и основанными на стандартах, разработанных Организацией и упомянутых в пункте 5 правила 5A настоящего Приложения, если только не приняты альтернативные меры, удовлетворяющие упомянутым в пункте 1(a) настоящего правила инспектора, для удаления с судна остатков груза до соответствующего количества, указанного в правиле 5A настоящего Положения,

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

b) По просьбе капитана судна правительство получающей груз стороны может освободить судно от выполнения требований подпункта (a) настоящего пункта, если оно удостоверилось, что:

(i) разгруженный танк подлежит загрузке тем же веществом или иным веществом, совместимым с предыдущим, и что до погрузки танк не будет подвергаться мойке или балластировке; или

(ii) разгруженный танк не будет подвергаться ни мойке, ни балластировке в море, а будет подвергнут предварительной мойке в другом порту в соответствии с методом, одобренным Администрацией и основанным на стандартах, разработанных Организацией, а образовавшиеся в результате мойки танка промывочные воды будут сброшены в приемное сооружение, при условии, что письменно подтверждено, что в этом порту имеется приемное сооружение, достаточное для такой цели; или

(iii) остатки груза будут удалены методом вентиляции, одобренным Администрацией и основанными стандартах, разработанных Организацией.

Вещества категории B в особых районах

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

a) с учетом положений пунктов (b) и (c) танк, из которого выгружен груз,

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

b) Требования подпункта (a) настоящего пункта не применяются, когда одновременно соблюдаются следующие условия:

(i) выгруженное вещество категории B отнесено в стандартах, разработанных Организацией, к веществам, образующим остатки в количестве, не превышающем максимального количества, которое может быть сброшено в море за пределами особых районов в соответствии с пунктом 2 правила 5 настоящего Приложения, и остатки сохраняются на борту для последующего сброса в море за пределами особого района в соответствии с пунктом 2 правила 5 настоящего Приложения;

(ii) выгрузка производится в соответствии с условиями выкачки из данного танка, одобренными Администрацией и основанными на стандартах, разработанных Организацией и упомянутых в пункте 5 правила 5A настоящего Приложения, а если нельзя соблюсти одобренные условия выкачки, приняты альтернативные меры, удовлетворяющие упомянутого в подпункте 1(a) настоящего правила инспектора, для удаления с судна остатков груза до соответствующего количества, указанного в правиле 5A настоящего Положения.

c) По просьбе капитана судна правительство получающей груз стороны может освободить судно от выполнения требований подпункта (a) настоящего пункта, если оно удостоверилось, что:

(i) разгруженный танк подлежит загрузке тем же веществом или иным веществом, совместим с предыдущим, и что до погрузки танк не будет подвергаться мойке или балластировке; или

(ii) разгруженный танк не будет подвергаться ни мойке, ни балластировке в море, а будет подвергнут предварительной мойке в другом порту в соответствии с методом, одобренным Администрацией и основанным на стандартах, разработанных Организацией, а образовавшиеся в результате мойки танка промывочные воды будут сброшены в приемное сооружение, при условии, что письменно подтверждено, что в этом порту имеется приемное сооружение, достаточное для такой цели, или

(iii) остатки груза будут удалены методом вентиляции, одобренным Администрацией и основанным на стандартах, разработанных Организацией.

Вещества категории C в особых районах

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

a) С учетом положений подпунктов (b) и (c) настоящего пункта танк, из которого выгружен груз, подвергается предварительной мойке, прежде чем судно покинет порт выгрузки, всякий раз, когда:

(i) выгруженное вещество категории C отнесено в стандартах, разработанных Организацией, к веществам, образующим остатки в количестве, превышающем максимальное количество, которое может быть сброшено в море в соответствии с пунктом 9 правила 5 настоящего Приложения; или

(ii) выгрузка производится не в соответствии с условиями выкачки из данного танка, одобренными Администрацией и основанными на стандартах, разработанных Организацией и упомянутых в пункте 5 правила 5A настоящего Приложения, если только не приняты альтернативные меры, удовлетворяющие инспектора, упомянутого в пункте 1(a) настоящего правила, для удаления с судна остатков груза до соответствующего количества, указанного в правиле 5A настоящего Приложения.

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

b) Требования подпункта (a) настоящего пункта не применяются, когда одновременно удовлетворяются все следующие условия:

(i) выгруженное вещество категории C отнесено в стандартах, разработанных Организацией, к веществам, образующим остатки в количестве, не превышающем максимального количества, которое может быть сброшено в море за пределами особых районов в соответствии с пунктом 3 правила 5 настоящего Приложения, и остатки сохраняются на борту для последующего сброса в море за пределами особого района в соответствии с пунктом 3 правила 5 настоящего Приложения;

(ii) выгрузка производится в соответствии с условиями выкачки из данного танка, одобренными Администрацией и основанными на стандартах, разработанных Организацией и упомянутых в пункте 5 правила 5A настоящего Приложения, или, если нельзя соблюсти условия выкачки, приняты альтернативные меры, удовлетворяющие инспектора, упомянутого в пункте 1(a) настоящего правила, для удаления с судна остатков груза до соответствующего количества, указанного в правиле 5A настоящего Приложения.

c) По просьбе капитана судна правительство получающей груз Стороны может освободить судно от выполнения требований подпункта (a) настоящего пункта, если оно удостоверилось, что:

(i) разгруженный танк подлежит загрузке тем же веществом или иным веществом, совместимым с предыдущим, и что до погрузки танк не будет подвергаться мойке или балластировке; или

(ii) разгруженный танк не будет подвергнут ни мойке, ни балластировке в море, а будет подвергнут предварительной мойке в другом порту в соответствии с методом, одобренным Администрацией и основанным на стандартах, разработанных Организацией, а образовавшиеся в результате мойки танка промывочные воды будут сброшены в приемное сооружение при условии, что письменно подтверждено, что в этом порту имеется приемное сооружение, достаточное для такой цели; или

(iii) остатки груза будут удалены методом вентиляции, одобренным Администрацией и основанным на стандартах, разработанных Организацией.

Вещества категории D во всех районах

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

Сброс из отстойного танка

9. Любые остатки, сохраняемые на борту судна в отстойном танке, включая остатки льял насосного отделения, содержащие вещества категории A, либо в пределах особого района, содержащие вещества категории A или B, сбрасываются в приемное сооружение в соответствии с положениями пунктов 1, 7 или 8 правила 5 настоящего Приложения, в зависимости от того, какое из них применимо.

Правило 9

Журнал грузовых операций

1. Каждое судно, к которому применяется настоящее Приложение, снабжается журналом грузовых операций.

Он может быть частью официального судового журнала или отдельным журналом по форме, установленной Дополнением IV к настоящему Приложению.

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

(i) погрузка груза;

(ii) внутрисудовая перекачка груза;

(iii) выгрузка груза;

(iv) очистка грузовых танков;

(v) прием балласта в грузовые танки;

(vi) сброс балласта из грузовых танков;

(vii) удаление остатков в приемные сооружения;

(viii) сброс в море или удаление остатков методом вентиляции в соответствии с правилом 5 настоящего Приложения.

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

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

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

6. Журнал грузовых операций хранится на судне, 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.

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

Правило 10

Освидетельствования

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

a) первоначальному освидетельствованию - перед вводом судна в эксплуатацию или перед первичной выдачей свидетельства, требуемого правилом 11 настоящего Приложения, которое включает полный осмотр конструкции, оборудования, систем, устройств, приспособлений и материалов в объеме требований, предъявляемых к судну настоящим Приложением. Это освидетельствование проводится, чтобы удостовериться, что конструкция, оборудование, системы, устройства, приспособления и материалы полностью отвечают применимым к ним требованиям настоящего Приложения;

b) периодическим освидетельствованиям - через промежутки времени, установленные Администрацией, но не превышающие пяти лет, чтобы удостовериться, что конструкция, оборудование, системы, устройства, приспособления и материалы полностью отвечают применимым к ним требованиям настоящего Приложения;

c) как минимум, одному промежуточному освидетельствованию - в течение срока действия свидетельства, чтобы удостовериться, что оборудование и связанные с ним насосы и системы трубопроводов полностью отвечают применимым к ним требованиям настоящего Приложения и находятся в хорошем рабочем состоянии. В тех случаях, когда проводится только одно такое промежуточное освидетельствование в течение какого-либо одного из сроков действия свидетельства, оно проводится не ранее шести месяцев до и не позднее шести месяцев после даты, соответствующей половине срока действия свидетельства. О таких промежуточных освидетельствованиях производится запись в свидетельстве, выданном в соответствии с правилом 11 настоящего Приложения;

d) ежегодному освидетельствованию - в течение трех месяцев до или после дня и месяца выдачи свидетельства, которое включает общую проверку, чтобы удостовериться, что конструкция, устройства, приспособления и материалы продолжают удовлетворять во всех отношениях тем условиям эксплуатации, для которых судно предназначено. О таких ежегодных освидетельствованиях производится запись в свидетельстве, выданном в соответствии с правилом 11 настоящего Приложения.

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

b) Администрация, назначающая инспекторов или признающая организации для проведения освидетельствований и проверок, как это предусмотрено в подпункте (a) настоящего пункта, как минимум, уполномочивает назначенного инспектора или признанную организацию:

(i) требовать ремонта судна; и

(ii) проводить освидетельствования и проверки по просьбе компетентных властей государства порта.

Администрация уведомляет Организацию о конкретных обязанностях и условиях полномочий, предоставленных назначенным инспекторам или признанным организациям, для распространения среди сторон настоящей Конвенции с целью информации их должностных лиц.

c) Если назначенный инспектор или признанная организация определяет, что состояние судна или его оборудования существенно не соответствует данным свидетельства или что их состояние таково, что судно не подготовлено к выходу в море, не представляя чрезмерной угрозы морской среде, такой инспектор или такая организация немедленно обеспечивает принятие мер по устранению недостатков и должным образом уведомляет об этом Администрацию. Если меры по устранению недостатков не выполняются, то свидетельство изымается и Администрация немедленно уведомляется об этом. Если же судно находится в порту другой стороны, то об этом немедленно уведомляются также компетентные власти государства порта. Если должностное лицо Администрации, назначенный инспектор или признанная организация уведомили компетентные власти государства порта, то правительство соответствующего государства порта оказывает всю необходимую помощь такому должностному лицу, инспектору или организации в соответствии с настоящим правилом. В необходимых случаях правительство соответствующего государства порта принимает меры, обеспечивающие, чтобы судно не уходило до тех пор, пока оно не сможет выйти в море или покинуть порт для следования на ближайшую судоремонтную верфь, не представляя чрезмерной угрозы морской среде.

d) В каждом случае соответствующая Администрация полностью гарантирует полноту и тщательность освидетельствования и проверки и обеспечивает принятие необходимых мер для выполнения этого обязательства.

3. a) Состояние судна и его оборудования должно поддерживаться в соответствии с положениями настоящей Конвенции для обеспечения того, чтобы судно оставалось во всех отношениях подготовленным к выходу в море, не представляя чрезмерной угрозы морской среде.

b) После проведения любого освидетельствования судна в соответствии с пунктом 1 настоящего правила без санкции Администрации не допускается производить никаких изменений в конструкции, оборудовании, системах, устройствах, приспособлениях или материалах, подвергшихся освидетельствованию, за исключением замены этого оборудования или устройства на такие же.

c) Всякий раз, когда с судном происходит авария или на нем обнаруживается неисправность, которая существенным образом влияет на целостность судна либо на эксплуатационную пригодность его оборудования, охватываемого настоящим Приложением, капитан или судовладелец при первой же возможности сообщает об этом Администрации, признанной организации или назначенному инспектору, ответственному за выдачу соответствующего свидетельства, которые проводят обследования для определения необходимости освидетельствования, требуемого пунктом 1 настоящего правила. Если судно находится в порту другой стороны, капитан или судовладелец также немедленно сообщает об этом компетентным властям государства порта, а назначенный инспектор или признанная организация должны убедиться, что такое сообщение сделано.

Правило 11

Выдача свидетельств

1. Международное свидетельство о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом выдается после освидетельствования в соответствии с положениями правила 10 настоящего Приложения каждому судну, перевозящему вредные жидкие вещества наливом, которое занято в рейсах в порты или к терминалам, находящимся под юрисдикцией других сторон Конвенции.

2. Такое свидетельство выдается Администрацией либо лицом или организацией, должным образом ею уполномоченными. В каждом случае Администрация несет полную ответственность за свидетельство.

3. a) Правительство стороны Конвенции может по просьбе Администрации принять к освидетельствованию судно и, удостоверившись, что на судне выполнены все положения настоящего Приложения, выдает или поручает выдать судну Международное свидетельство о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом в соответствии с настоящим Приложением.

b) Копия свидетельства и копия акта об освидетельствовании передаются как можно скорее Администрации, по просьбе которой осуществляется освидетельствование.

c) Выданное таким образом свидетельство должно содержать запись о том, что оно выдано по просьбе Администрации, и имеет такую же силу и получает такое же признание, как и свидетельство, выданное в соответствии с пунктом 1 настоящего правила.

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

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

Правило 12

Срок действия свидетельства

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

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

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

Правило 12A

Освидетельствование и выдача свидетельств танкерам-химовозам

Несмотря на положения правил 10, 11 и 12 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, рассматриваются как удовлетворяющие указанным правилам, а свидетельство, выданное в соответствии с таким Кодексом, имеет такую же силу и получает такое же признание, как и свидетельство, выданное в соответствии с правилом 11 настоящего Приложения.

Правило 13

Требования по сведению к минимуму аварийного загрязнения

1. Конструкция, оборудование и эксплуатация судов, перевозящих вредные жидкие вещества категорий A, B или C наливом, должны быть такими, чтобы свести к минимуму неконтролируемый сброс в море таких веществ.

2. Танкеры-химовозы, построенные **1 июля 1986 года** или после этой даты, должны отвечать требованиям Международного кодекса по химовозам.

3. Танкеры-химовозы, построенные до **1 июля 1986 года**, должны отвечать следующим требованиям:

a) следующие танкеры-химовозы должны отвечать требованиям Кодекса по химовозам, применимым к судам, упомянутым в пункте **1.7.2** этого Кодекса:

(i) суда, контракт на постройку которых заключен **2 ноября 1973 года** или после этой даты и которые заняты в рейсах в порты или к терминалам, находящимся под юрисдикцией других государств - участников Конвенции; и

(ii) суда, построенные **1 июля 1983 года** или после этой даты, которые заняты в рейсах между портами или терминалами только государства, под флагом которого судно имеет право плавать;

b) следующие танкеры-химовозы должны отвечать требованиям Кодекса по химовозам, применимым к судам, упомянутым в пункте **1.7.3** этого Кодекса:

(i) суда, контракт на постройку которых заключен до **2 ноября 1973 года** и которые заняты в рейсах в порты или к терминалам, находящимся под юрисдикцией других государств - участников Конвенции; и

(ii) суда построенные до **1 июля 1983 года**, которые заняты в рейсах между портами или терминалами государства, под флагом которого судно имеет право плавать, за исключением того, что для судов валовой вместимостью менее 1600 рег.т необходимость отвечать требованиям Кодекса в отношении конструкции и оборудования наступает не позднее **1 июля 1994 года**.

4. В отношении судов, не являющихся танкерами-химовозами и перевозящих вредные жидкие вещества категорий A, B или C наливом, Администрация принимает надлежащие меры, основанные на руководстве, разработанном Организацией для обеспечения выполнения положений пункта 1 настоящего правила.

Правило 14

Перевозка и сброс нефтеподобных веществ

Несмотря на положения других правил настоящего Приложения, вредные жидкие вещества, упомянутые в Дополнении II к настоящему Приложению как подпадающие под категорию C или D и отнесенные Организацией к нефтеподобным веществам в соответствии с критериями, разработанными Организацией могут перевозиться на нефтяном танкере, определение которого дано в Приложении I к Конвенции, и сбрасываться в соответствии с положениями Приложения I к настоящей Конвенции при условии одновременного соблюдения всех следующих условий:

a) судно удовлетворяет положениям Приложения I к настоящей Конвенции, применимым к нефтепродуктовозам, определение которых дано в Приложении I;

b) судно имеет Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью с добавлением к нему по форме B, в котором сделана запись о том что судно может перевозить нефтеподобные вещества в соответствии с настоящим правилом и эта запись включает перечень нефтеподобных веществ, которые судну разрешено перевозить;

c) в случае перевозки веществ категории C судно отвечает требованиям по остойчивости в поврежденном состоянии к судам типа 3 согласно:

(i) Международному кодексу по химовозам, - если судно построено **1 июля 1986 года** или после этой даты; или

(ii) Кодексу по химовозам, насколько он применим согласно правилу 13 настоящего Приложения, - если судно построено до **1 июля 1986 года**;

d) прибор для измерения содержания нефти в системе автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти одобрен Администрацией для целей контроля сброса нефтеподобных веществ, подлежащих перевозке.

Дополнения к приложению II к Конвенции МАРПОЛ 73/78.

Дополнения к приложению II
к Конвенции МАРПОЛ 73/78

Дополнение I. Руководство по классификации вредных жидких веществ

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

категорией опасности 3, соответствующей в единицах TL_m величине, равной 1 части на миллион или более, но менее 10 частей на миллион; и, кроме того, некоторые вещества, которые малотоксичны для морских живых организмов (что обозначается

категорией опасности 2, соответствующей в единицах TL_m величине, равной 10 частям на миллион или более, но менее 100 частей на миллион), когда придается особое значение дополнительным факторам опасности или особым характеристикам вещества.

Категория C

Вещества, которые малотоксичны для морских живых организмов (что обозначается категорией опасности 2,

соответствующей в единицах TL_m величине, равной 10 частям на миллион или более, но менее 100 частям на миллион, и, кроме того, некоторые вещества, которые практически нетоксичны для морских живых организмов (что обозначается

категорией опасности 1, соответствующей в единицах TL_m величине, равной 100 частям на миллион или более, но менее 1000 частей на миллион), когда придается особое значение дополнительным факторам опасности или особым характеристикам вещества.

Категория D

Вещества, которые практически нетоксичны для морских живых организмов (что обозначается категорией опасности 1,

соответствующей в единицах TL_m величине, равной 100 частям на миллион или более миллионным долям, но менее 1000 частей на миллион); или вызывают появление осадков, покрывающих морское дно, с высокой биологической потребностью в кислороде (БПК); или являются

высокоопасными для здоровья человека, имея величину LD_{50} ,равную менее 5 мг/кг; или умеренно ухудшают природную привлекательность моря в качестве места отдыха вследствие устойчивого сохранения неприятного запаха, ядовитости или раздражающего воздействия, что может препятствовать использованию пляжей; или создают умеренную опасность для

здоровья человека, имея величину LD_{50} , равную 5 мг/кг или более, но менее 50 мг/кг, и незначительно ухудшают природную привлекательность моря.

Прочие жидкие вещества (для целей правила 4 настоящего Приложения). Вещества, не вошедшие в перечисленные выше категории A, B, C и D.

Дополнение II. Перечень вредных веществ, перевозимых наливом

ДОПОЛНЕНИЕ II
ПЕРЕЧЕНЬ ВРЕДНЫХ ВЕЩЕСТВ, ПЕРЕВОЗИМЫХ НАЛИВОМ

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

Дополнение III. Перечень других жидких веществ

ДОПОЛНЕНИЕ III
ПЕРЕЧЕНЬ ДРУГИХ ЖИДКИХ ВЕЩЕСТВ

Жидкие вещества, перевозимые наливом, которые определены как не относящиеся к категории A, B, C или D и не подпадают под положения настоящего Приложения, обозначаются "III" в колонке категории загрязнителя в главах 17 или 18 Международного кодекса по химовозам.

Дополнение IV. Журнал грузовых операций журнал грузовых операций для судов, перевозящих вредные жидкие вещества наливом

ДОПОЛНЕНИЕ IV
ЖУРНАЛ ГРУЗОВЫХ ОПЕРАЦИЙ ЖУРНАЛ ГРУЗОВЫХ ОПЕРАЦИЙ ДЛЯ СУДОВ, ПЕРЕВОЗЯЩИХ ВРЕДНЫЕ ЖИДКИЕ ВЕЩЕСТВА НАЛИВОМ

CARGO RECORD BOOK FOR SHIPS CARRYING NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES BULK

Наименование судна _____
Name of ship

Регистрационный номер или позывные _____
Distinctive number or letters

Валовая вместимость _____
Gross tonnage

Начат _____ Окончен _____
Period from to

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

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

НАЗВАНИЕ СУДНА
NAME OF SHIP _____

РЕГИСТРАЦИОННЫЙ НОМЕР ИЛИ ПОЗЫВНЫЕ
DISTINCTIVE NUMBER OR LETTERS _____

РАСПОЛОЖЕНИЕ ГРУЗОВЫХ И ОТСТОЙНЫХ ТАНКОВ
(заполняется на борту судна)

PLAN VIEW OF CARGO AND SLOP TANKS
(to be completed on board)

Рисунок

Обозначение танков Identification of the tanks	Вместимость Capacity
Высота отстойного(ых) танка(ов): Depth of slop tank(s):	

(Указать вместимость каждого танка в кубических метрах)
(Give the capacity of each tank in cubic metres)

ВВЕДЕНИЕ

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

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

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

Записи в журнале грузовых операций необходимо производить только для операций, связанных с веществами категорий A, B, C и D. Для определения категорий вещества обращаться к таблице I Руководства по методам и устройствам, разработанного для данного судна.

INTRODUCTION

The following pages ahow a comprehensive list of items of cargo and ballast operations which are, when appropriate, to be recorded in the Cargo Record Book on a tank-to-tank basis in accordance with paragraph 2 of Regulation 9 of Annex II of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, as amended. The items have been grouped into operational sections, each of which is denoted by a letter.

When making entries in the Cargo Record Book, the date, operational code and items number shall be inserted in the appropriated columns and the required particulars shall be recorded chronologically in the blank spaces.

Each completed operation shall be signed for and dated by the officer or officers in charge and, if applicable, by a surveyor authorized by the competent authority of the State in which the ship is unloading. Each completed page shall be countersigned by the master of the ship.

Entries in the Cargo Record Book are required only for operations involving Categories a, B, C and D substances. For the category of a substance, refer to Table I of the ship's Procedures and Arrangements Manual.

ПЕРЕЧЕНЬ ПУНКТОВ, ПОДЛЕЖАЩИХ РЕГИСТРАЦИИ
LIST OF ITEMS TO BE RECORDED

Записи необходимо производить только для операций, связанных с веществами категорий A, B, C и D.

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

Код (буква) Code (letter)	Пункт (номер) Item (number)	Наименование операции и пункта Name of operations and items
(A)		ПОГРУЗКА ГРУЗА LOADING OF CARGO
	I	Место погрузки Place of loading
	2	Указать обозначение танка(ов), наименование веществ(а) и его(их) категорию Identify tank(s), name of substance(s) and category(ies)
(B)		ВНУТРИСУДОВАЯ ПЕРЕКАЧКА ГРУЗА INTERNAL TRANSFER OF CARGO
	3	Наименование и категория перекачиваемого(ых) груза(ов)

		Name and category of cargo(es) transferred
	4	Обозначение танка(ов) Identity of tank(s)
	4.1	Из: From:
	4.2	В: To:
	5	Был(и) ли опорожнен(ы) танк(и), указанный(е) в п.4.1? Was (were) tank(s) in 4.1 emptied?
	6	Если нет, количество остатков в каждом танке(ах) If not, quantity remaining in tank(s)
(C)		ВЫГРУЗКА ГРУЗА UNLOADING OF CARGO
	7	Место выгрузки Place of unloading
	8	Обозначение разгруженного(ых) танка(ов) Identity of tank(s) unloaded
	9	Был(и)ли танк(и) опорожнены)? Was (were) tank(s) emptied?
	9.1	Если да, подтвердить, что опорожнение и зачистка производилась в соответствии с руководством по методам и устройствам (т.е. применялись требуемые крен, дифферент и температура зачистки) If yes, confirm that the procedure for emptying and stripping has been performed In accordance with the ships Procedures and Arrangements Manual (i.e. list, trim, striping temperature)
	9.2	Если нет, количество остатков в каждом танке(ах) If not, quantity remaining in tank(s)
	10	Требует ли руководство по методам и устройствам предварительной мойки с последующим удалением промывочной воды в приемные сооружении? Does the ship's Procedures and Arrangements Manual require a prewash with subsequent disposal to reception facilities?
	11	Выход из строя системы выкачки и/или зачистки Failure of pumping and/or stripping system
	11.1	Время и характер неисправности Time and nature of failure

	11.2	Причины выхода из строя Reasons for failure
	11.3	Время, когда система была введена в действие Time when system has been made operational
(D)		ОБЯЗАТЕЛЬНАЯ ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ МОЙКА В СООТВЕТСТВИИ С РУКОВОДСТВОМ ПО МЕТОДАМ И УСТРОЙСТВАМ MANDATORY PREWASH IN ACCORDANCE WITH THE SHIP'S PROCEDURES AND ARRANGEMENTS MANUAL
	12	Указать танк(и). вещество(а) и его(их) категорию(и) Identify tank(s), substance(s) and category(ies)
	13	Метод мойки: Washing method:
	13.1	Число моечных машинок на танк Number of washing machines per tank
	13.2	Продолжительность мойки или моечных циклов Duration of wash/washing cycles
	13.3	Горячая или холодная мойка Hot/cold wash
	14	Промывочная вода после предварительной мойки перекачена в: Prewash slops transferred to:
	14.1	Приемные сооружения в порту выгрузки (указать порт); (см. Примечание 1) Reception facility in unloading port (identify port); (see Note 1)
	14.2	Приемные сооружения в другом порту (указать порт): (см. Примечание 1) Reception facility otherwise (identify port); (see Note 1)
(E)		ОЧИСТКА ГРУЗОВЫХ ТАНКОВ, ЗА ИСКЛЮЧЕНИЕМ ОБЯЗАТЕЛЬНОЙ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ МОЙКИ (ДРУГИЕ ОПЕРАЦИИ ПО ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ МОЙКЕ, ОКОНЧАТЕЛЬНАЯ МОЙКА, ВЕНТИЛЯЦИЯ И Т.П.) CLEANING OF CARGO TANKS EXCEPT MANDATORY PREWASH (OTHER PREWASH OPERATIONS, FINAL WASH, VENTILATION ETC)
	15	Указать время, танк(и), вещество(а) и его(их) категорию(и), а также: State time, Identify tank(s), substance(s) and category(ies) and state:

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

(G)		БАЛЛАСТИРОВКА ГРУЗОВЫХ ТАНКОВ BALLASTING OF CARGO TANKS
	20	Обозначение забалластированного(ых) танка(ов) Identify of tank(s) ballasted
	21	Время начала балластировки Time at start of ballasting
(H)		СБРОС ВОДЯНОГО БАЛЛАСТА ИЗ ГРУЗОВЫХ ТАНКОВ DISCHARGE OF BALLAST WATER FROM CARGO TANKS
	22	Обозначение танка(ов) Identify of tank(s)
	23	Сброс балласта: Discharge of ballast:
	23.1	В море Into the sea
	23.2	В приемные сооружение (указать порт); (см. Приложение 1) To reception facility (identify port); (see Note 1)
	24	Время начала и конца сброса балласта Time commenced and stopped ballast discharge
	25	Скорость судна во время сброса Ship's speed during discharge
(I)		АВАРИЙНЫЕ И ДРУГИЕ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ СБРОСЫ ACCIDENTAL OROTHER EXCEPTIONAL DISCHARGE
	26	Время происшествия Time of occurrence
	27	Приблизительное количество, наименование вещества(в) и его(их) категория(и) Approximate quantity, substance(s) and category(ies)
	28	Обстоятельства сброса или утечки и общие замечания Circumstances of discharge or escape and general remarks
(J)		КОНТРОЛЬ СО СТОРОНЫ ПОЛНОМОЧНЫХ ИНСПЕКТОРОВ CONTROL BY AUTHORIZED SURVEYORS
	29	Указать порт Identify port
	30	Указать из какого(их) танка(ов) какое(ие) вещество(а) сброшены на берег и категорию(и) этого(их) вещества(в)

		Identify tank(s), substance(s), category(s) discharged ashore
	31	Был(и) ли опорожнены) танк(и), насос(ы), трубопроводы? Have tank(s), pump(s) and piping system(s) been emptied?
	32	Проводилась ли предварительная мойка в соответствии с руководством по методам и устройствам? Has a prewash in accordance with the ship's Procedures and Arrangements Manual been carried out?
	33	Сброшены ли на берег образовавшиеся после предварительной мойки танка промывочные воды и опорожнен ли танк? Have tank washings resulting from the prewash been discharged ashore and Is the tank empty?
	34	Предоставлено освобождение от проведения обязательной предварительной мойки An exemption has been granted from mandatory prewash
	35	Причины предоставления освобождения Reasons for exemption
	36	Фамилия и подпись полномочного инспектора Name and signature of authorized surveyor
	37	Организация, компания, правительственный орган, в котором работает инспектор Organization, company, government agency for which surveyor works
(К)		ПРОЧИЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ОПЕРАЦИИ И ЗАМЕЧАНИЯ ADDITIONAL OPERATIONAL PROCEDURES AND REMARKS

Примечание:

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

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

Название судна _____
Name of ship

Регистровый номер или позывные _____
Distinctive number or letters

ГРУЗОВЫЕ ИЛИ БАЛЛАСТНЫЕ ОПЕРАЦИИ
CARGO/BALLAST OPERATIONS

Дата Date	Код (буква) Code (number)	Пункт (номер) Item (number)	Запись операции/подпись лица командного состава, ответственного за операцию/ фамилия и подпись полномочного инспектора Record of operations/signature of officer in charge/ name of and signature of authorized surveyor

Подпись капитана_____
Signature of Master

Дополнение V. Форма свидетельства. Международное свидетельство о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом

ДОПОЛНЕНИЕ V
ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА

МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО
О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ВРЕДНЫХ ЖИДКИХ ВЕЩЕСТВ НАЛИВОМ

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

.....-
(полное официальное наименование страны)

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

Название судна	Регистровый номер или	Порт	Валовая вместимость

	позывной сигнал	приписки	

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, ЧТО:

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

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

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

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

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

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

Выдано в.....-
(Место выдачи свидетельства)

..... 19 .....-
года

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

(Печать или штамп организации, выдавшей свидетельство)

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ЕЖЕГОДНЫХ И ПРОМЕЖУТОЧНЫХ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при проведении освидетельствования, требуемого правилом 10 Приложения II к Конвенции, установлено, что судно удовлетворяет соответствующим положениям Конвенции.

Ежегодное освидетельствование: Подписано
(Подпись должным образом уполномоченного лица)

	Место
	Дата
(Печать или штамп организации)	
Ежегодное*/промежуточное* освидетельствование:	Подписано
	(Подпись должным образом уполномоченного лица)
	Место
	Дата
(Печать или штамп организации)	
Ежегодное*/Промежуточное* освидетельствование:	Подписано
	(Подпись должным образом уполномоченного лица)
	Место
	Дата
(Печать или штамп организации)	
Ежегодное освидетельствование:	Подписано
	(Подпись должным образом уполномоченного лица)
	Место
	Дата
(Печать или штамп организации)	

* Ненужное зачеркнуть

Приложение III к Конвенции МАРПОЛ-73/78. Правила предотвращения загрязнения вредными веществами, перевозимыми морем в упаковке

Приложение III
к Конвенции
МАРПОЛ-73/78

ПРАВИЛА ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВРЕДНЫМИ ВЕЩЕСТВАМИ, ПЕРЕВОЗИМЫМИ МОРЕМ В УПАКОВКЕ

Правило 1

Применение

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

1.1 Для целей настоящего Приложения "вредными веществами" являются вещества, которые определены как загрязнители моря в Международном кодексе морской перевозке опасных грузов (МКМПОГ).*

_____

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

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

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

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

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

_____

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

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

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

Правило 2

Упаковка

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

Правило 3

Маркировка и ярлыки

1. Грузовые места, содержащие вредное вещество, маркируются надежной долговечной маркировкой с правильным техническим наименованием (одни коммерческие названия применять нельзя) и маркируются надежной долговечной маркировкой или снабжаются надежным долговечным ярлыком, указывающими, что вещество является загрязнителем моря. Такое обозначение дополняется, где это возможно, также и любым другим способом, например, указанием соответствующего номера вещества по Списку опасных грузов ООН.

2. Метод маркировки правильного технического наименования или снабжения ярлыками грузовых мест, содержащих вредное вещество, является таковым, чтобы эта информация поддавалась распознанию на грузовых местах, находившихся в море в погруженном состоянии по меньшей мере в течение трех месяцев. При выборе подходящих маркировки и ярлыков учитывается долговечность применяемых материалов и поверхности грузового места.

3. На грузовые места, содержащие небольшие количества вредных веществ, требования по маркировке могут не распространяться.*

_____

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

Правило 4
Документация*

_____

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

1. Во всех документах, относящихся к морской перевозке вредных веществ, в которых перечисляются такие вещества, используется правильное техническое наименование каждого такого вещества (одни коммерческие названия применять нельзя), и вещество обозначается дополнительными словами "ЗАГРЯЗНИТЕЛЬ МОРЯ".

2. Транспортные документы, представленные грузоотправителем, должны включать подтвержденные подписью свидетельство или декларацию о том, что предъявляемый к перевозке груз надлежащим образом упакован, маркирован или снабжен ярлыками и находится в пригодном к перевозке состоянии, обеспечивающем сведение к минимуму опасности для морской среды, либо сопровождаться такими свидетельством или декларацией.

3. Каждое судно, перевозящее вредные вещества, должно иметь специальный реестр или манифест с перечислением находящихся на борту вредных веществ и указанием их размещения на судне. Вместо такого специального реестра или манифеста может использоваться подробный грузовой план, на котором представлено расположение имеющихся на борту вредных веществ. Копии таких документов сохраняются также на берегу у судовладельца или его представителя до выгрузки этих вредных веществ. Копия одного из этих документов предоставляется перед отходом судна лицу или организации, назначенным властями государства порта.

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

Правило 5
Размещение

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

Правило 6

Предельные количества

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

Правило 7

Исключения

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

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

Дополнение. Руководство по определению вредных веществ в упаковке

Дополнение

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

- В значительной степени биоаккумулируемые и по имеющимся данным создающие опасность для морских живых организмов и здоровья человека (категория опасности "+" в колонке А*); или

- биоаккумулируемые с сопутствующим риском для морских живых организмов или здоровья человека и ненадолго сохраняющие свои свойства, в течение недели или менее (категория опасности "Z" в колонке А*); или

- способные приводить морские живые организмы в непригодность к употреблению в пищу (категория опасности "Т" в колонке А*); или

---

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

- высокотоксичные для морских живых организмов, что соответствует в единицах LC^{50}/96* час величине менее части на миллион (категория опасности "4" в колонке В*).

---

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

Приложение IV. Правила предотвращения загрязнения сточными водами с судов

Приложение IV

ПРАВИЛА ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ СТОЧНЫМИ ВОДАМИ С СУДОВ

Правило 1

Определения

Для целей настоящего Приложения:

1. "Новое судно" означает судно:

a) контракт на постройку которого заключен, или, при отсутствии контракта на его постройку, киль которого заложен или которое находится в подобной стадии постройки на день вступления в силу настоящего Приложения или позже; или

b) поставка которого осуществляется через три года или более после дня вступления в силу настоящего Приложения.

2. "Существующее судно" означает судно, не являющееся новым судном.

3. "Сточные воды" означают:

a) стоки и прочие отходы из всех типов туалетов, писсуаров и унитазов;

b) стоки из медицинских помещений (амбулаторий, лазаретов и т.п.) через расположенные в таких помещениях раковины, ванны и шпигаты;

c) стоки из помещений, в которых содержатся живые животные;

d) 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 13°00' южной широты и 144°00' восточной долготы,

затем к точке 15°00' южной широты и 146°00' восточной долготы,

затем к точке 18°00' южной широты и 147°00' восточной долготы,

затем к точке 21°00' южной широты и 153°00' восточной долготы

и далее к точке на побережье Австралии с координатами 24°42' южной широты и 153°15' восточной долготы.

Правило 2

Применение

Положения настоящего Приложения применяются:

a) (i) к новым судам валовой вместимостью 200 рег.т и более;

(ii) к новым судам валовой вместимостью менее 200 рег.т, которым разрешается перевозить более 10 человек;

(iii) к новым судам, для которых валовая вместимость не замеряется и которым разрешается перевозить более 10 человек;

b) (i) к существующим судам валовой вместимостью 200 рег.т и более через 10 лет после вступления в силу настоящего Приложения;

(ii) к существующим судам валовой вместимостью менее 200 рег.т, которым разрешается перевозить более 10 человек, через 10 лет после вступления в силу настоящего Приложения;

(iii) к существующим судам, для которых валовая вместимость не замеряется и которым разрешается перевозить более 10 человек, через 10 лет после вступления в силу настоящего Приложения.

Правило 3

Освидетельствования

1. Каждое судно, от которого требуется выполнение положений настоящего Приложения и которое совершает рейсы в порты или к удаленным от берега терминалам, находящимся под юрисдикцией других сторон Конвенции, подлежит установленным ниже освидетельствованиям:

a) первоначальному освидетельствованию перед вводом судна в эксплуатацию или перед первичной выдачей Свидетельства, требуемого правилом 4 настоящего Приложения, которое проводится, чтобы удостовериться, что:

(i) если судно оборудовано установкой для обработки сточных вод, то эта установка отвечает эксплуатационным требованиям, основанным на нормативах и методах испытаний, разработанных Организацией;

(ii) если судно оснащено системой для измельчения и обеззараживания сточных вод, то тип этой системы одобрен Администрацией;

(iii) если судно оборудовано сборным танком, то вместимость такого танка удовлетворяет Администрацию как достаточная для хранения всех сточных вод с учетом эксплуатации судна, числа лиц, находящихся на борту, и других относящихся к делу факторов и имеется способ для визуального определения количества содержимого сборного танка; и

(iv) судно оборудовано трубопроводом, выведенным наружу к месту, удобному для сброса сточных вод в приемное сооружение, и этот трубопровод оснащен стандартным сливным соединением в соответствии с правилом 11 настоящего Приложения.

Это освидетельствование проводится, чтобы удостовериться, что оборудование, приспособления, устройства и материалы полностью удовлетворяют применимым к ним требованиям настоящего Приложения;

b) периодическому освидетельствованию через промежутки времени, установленные Администрацией, но не превышающие пяти лет, чтобы удостовериться, что оборудование, устройства, приспособления и материалы полностью удовлетворяют применимым к ним требованиям настоящего Приложения. Однако в тех случаях, когда срок действия Международного свидетельства о предотвращении загрязнения сточными водами (1973 год) продлевается, как указано в пункте 2 или 4 правила 7 настоящего Приложения, интервал между периодическими освидетельствованиями может быть соответственно увеличен.

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

3. Освидетельствования судна во исполнение положений настоящего Приложения осуществляются должностными лицами Администрации. Однако Администрация может поручить проведение освидетельствований назначенным для этой цели инспекторам или признанным ею организациям. В каждом случае соответствующая Администрация полностью гарантирует полноту и тщательность освидетельствования.

4. После проведения любого освидетельствования судна в соответствии с настоящим правилом без санкций Администрации не допускается производить никаких существенных изменений в оборудовании, устройствах, приспособлениях или материалах, подвергшихся освидетельствованию, за исключением замены этого оборудования или устройств на такие же.

Правило 4

Выдача Свидетельства

1. Международное свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами (1973 год) выдается каждому судну, совершающему рейсы в порты или к удаленным от берега терминалам, находящимся под юрисдикцией других сторон Конвенции, после его освидетельствования в соответствии с положениями правила 3 настоящего Приложения.

2. Такое Свидетельство выдается Администрацией либо лицом или организацией, должным образом ею уполномоченными. В каждом случае Администрация несет полную ответственность за Свидетельство.

Правило 5

Выдача Свидетельства другим Правительством

1. Правительство стороны Конвенции может по просьбе Администрации принять к освидетельствованию судно и, удостоверившись, что на судне выполнены все положения настоящего Приложения, выдает или поручает выдать судну Международное свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами (1973 год) 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 4 настоящего Приложения.

4. Международное свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами (1973 год) не выдается судну, которому дано право плавания под флагом Государства, не являющегося стороной Конвенции.

Правило 6

Форма Свидетельства

Международное свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами (1973 год) составляется на официальном языке выдающей страны по форме, соответствующей образцу, приведенному в Дополнении к настоящему Приложению. Если используемый язык не является английским или французским, то текст Свидетельства должен содержать перевод на один из этих языков.

Правило 7

Срок действия Свидетельства

1. Международное свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами (1973 год) выдается на срок, установленный Администрацией, но не превышающий пяти лет со дня его выдачи, за исключением случаев, предусмотренных пунктами 2, 3 и 4 настоящего правила.

2. Если в момент истечения срока действия Свидетельства судно не находится в порту или у удаленного от берега терминала, находящихся под юрисдикцией стороны Конвенции, под флагом которой судну дано право плавания, то Свидетельство может быть продлено Администрацией, но такое продление допускается лишь с целью дать судну возможность завершить рейс в государство, под флагом которого ему дано право плавания, либо в котором оно должно быть освидетельствовано, и только в тех случаях, когда это оправданно и целесообразно.

3. Указанным образом Свидетельство продлевается на срок не более пяти месяцев, а судно, получившее такое продление, прибыв в государство, под флагом которого ему дано право плавания, или в порт, в котором оно должно быть освидетельствовано, не имеет права на основании такого продления покинуть этот порт или государство, не получив нового Свидетельства.

4. Свидетельство, которое не продлено в соответствии с положениями пункта 2 настоящего правила, может быть продлено Администрацией на льготный период сроком до одного месяца со дня истечения указанного в Свидетельстве срока годности.

5. Свидетельство теряет силу, если на судне без одобрения Администрации произведены существенные изменения в оборудовании, устройствах, приспособлениях или материалах, требуемых настоящим Приложением, за исключением замены такого оборудования или устройств на такие же.

6. Выданное судну Свидетельство теряет силу при передаче такого судна под флаг другого государства, за исключением случая, предусмотренного пунктом 7 настоящего правила.

7. При передаче судна под флаг другой стороны Свидетельство сохраняет силу в течение не более пяти месяцев, если срок его годности не истекает до конца этого периода, или до тех пор, пока Администрация не выдаст взамен новое Свидетельство, в зависимости от того, что наступит раньше. После передачи судна правительство птороны, под флагом которой судну ранее было дано право плавания, передает Администрации как можно скорее копию Свидетельства, находившегося на судне до момента передачи, а также, если это возможно, копию соответствующего акта об освидетельствовании.

Правило 8

Сброс сточных вод

1. С учетом исключений, предусмотренных положениями правила 9 настоящего Приложения, сброс в море сточных вод запрещается, кроме случаев, когда:

а) судно сбрасывает измельченные и обеззараженные сточные воды на расстоянии более 4 морских миль от ближайшего берега, используя систему, одобренную Администрацией в соответствии с подпунктом 1(а) правила 3, или сбрасывает неизмельченные и необеззараженные сточные воды на расстоянии более 12 морских миль от ближайшего берега при условии, что в любом случае накопленные в сборных танках сточные воды сбрасываются не мгновенно, а постепенно, когда судно находится в пути, имея скорость не менее 4 узлов.

Интенсивность сброса одобряется Администрацией на основе нормативов, разработанных Организацией; или

b) на судне действует одобренная установка для обработки сточных вод, которая удостоверена Администрацией в том, что она удовлетворяет эксплуатационным требованиям, предусмотренным подпунктом 1(a) (i) правила 3 настоящего Приложения, и

(i) результаты испытаний установки занесены в выданное судну Международное свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами (1973 год);

(ii) кроме того, сток не дает видимых плавающих твердых частиц и не вызывает изменения цвета окружающей воды; или

c) судно находится в водах, находящихся под юрисдикцией какого-либо государства, и сбрасывает сточные воды в соответствии с менее строгими требованиями, которые могут быть установлены этим государством.

2. Если сточные воды смешаны с отходами или другими загрязненными водами, сброс которых подпадает под другие требования, то применяются более строгие требования.

Правило 9

Исключения

Правило 8 настоящего Приложения не применяется:

a) к сбросу сточных вод с судна в целях обеспечения безопасности судна и находящихся на его борту людей или спасения человеческой жизни на море; или

b) 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.

Правило 10

Приемные сооружения

1. Правительство каждой стороны Конвенции обязуется предусмотреть в портах и терминалах сооружения для приема сточных вод, достаточные для удовлетворения потребностей пользующихся ими судов, не приводя к чрезмерному простою этих судов, не приводя к чрезмерному простою этих судов.

2. Правительство каждой стороны уведомляет Организацию для извещения имеющих отношение к этому договаривающихся Правительств о всех случаях предполагаемого несоответствия предусмотренных настоящим правилом сооружений установленным требованиям.

Правило 11

Стандартное сливное соединение

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	210мм
Внутренний диаметр	Соответственно наружному диаметру трубы
Диаметр окружности центров отверстий под болты	170мм

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	6мм
Болты, гайки: количество, диаметр	4, каждый диаметром 16 мм и надлежащей длины
Фланец предназначен для труб с максимальным внутренним диаметром до 100 мм и изготавливается из стали или из другого эквивалентного материала с плоской торцевой поверхностью. Этот фланец вместе с соответствующей прокладкой рассчитывается на рабочее давление	

Для судов, имеющих теоретическую высоту борта 5 м и менее, внутренний диаметр сливного соединения может быть равным 38 мм.

Дополнение. Форма свидетельства. Международное свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами (1973 год)

ДОПОЛНЕНИЕ

ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА

МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ЗАГРЯЗНЕНИЯ СТОЧНЫМИ ВОДАМИ
(1973 ГОД)

Выдано в соответствии с положениями Международной конвенции по предотвращению загрязнения
с судов 1973 года по уполномочию правительства

.....-
(полное официальное название страны)
.....-
(полное официальное наименование компетентного лица или организации, уполномоченных в соответствии с положениями Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года)

Название судна	Позывные	Порт приписки	Валовая вместимость, рег.т	Число людей, которое разрешено судну нести на борту

Новое/существующее судно*

Дата контракта на постройку .....

Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в аналогичной стадии постройки. .....

Дата поставки судна .....

_____

* Ненужное зачеркнуть

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, ЧТО:

1. Судно оборудовано установкой для обработки сточных вод/измельчителем/, сборным танком* и сливным трубопроводом согласно пунктам 1(a)(i) - (iv) правила 3 Приложения IV к Конвенции:

*a) Описание установки для обработки сточных вод:

Тип установки для обработки сточных вод .....

Изготовитель .....

Администрация удостоверяет, что установка для обработки сточных вод обеспечивает сток, отвечающий следующим нормам*. .....

*b) Описание измельчителя:

Тип измельчителя .....

Изготовитель .....

Качество сточных вод после обеззараживания .....

*c) Описание сборных танков:

Общая вместимость сборных танков ..... куб.м

Место размещения .....

*d) Трубопровод для сброса сточных вод в приемное сооружение снабжен стандартным сливным соединением.

_____

* Привести параметры

2. Судно освидетельствовано в соответствии с правилом 3 Приложения IV к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года в отношении предотвращения загрязнения сточными водами, и освидетельствованием установлено, что оборудование судна и его состояние во всех отношениях удовлетворительны, а также что судно отвечает применимым к нему требованиям Приложения IV к Конвенции.

Настоящее Свидетельство ..... сохраняет силу до
Выдано .....-
в
(место выдачи Свидетельства)

.....19.....года .....-
(дата выдачи) (подпись должностного лица, выдавшего Свидетельство)

(печать или штамп полномочной организации, выдавшей Свидетельство)

В соответствии с положениями пунктов 2 и 4 правила 7 Приложения IV к Конвенции срок действия данного Свидетельства продлен до.....
.....-

Подписано .....
(подпись должным образом уполномоченного лица)
Место. .....

Дата.....

(печать или штамп полномочной организации)

Приложение V. Правила предотвращения загрязнения мусором с судов

ПРИЛОЖЕНИЕ V

ПРАВИЛА ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ МУСОРОМ С СУДОВ

Правило 1
Определения

Для целей настоящего Приложения:

1. "Мусор" означает все виды продовольственных, бытовых и эксплуатационных отходов (исключая свежую рыбу и ее остатки), которые образуются в процессе нормальной эксплуатации судна и подлежат постоянному или периодическому удалению, за исключением веществ, определение или перечень которых приведены в других Приложениях к настоящей Конвенции.

2. "Ближайший берег". Выражение "от ближайшего берега" означает от исходной линии, от которой, согласно международному праву, отсчитываются территориальные воды соответствующей территории, за исключением того, что для целей настоящей Конвенции выражение "от ближайшего берега" у северо-восточного побережья Австралии следует понимать как от линии, проведенной от точки на побережье Австралии

с координатами 11°00' южной широты и 142°08' восточной долготы,

к точке 10°35' южной широты и 145°55' восточной долготы,
затем к точке 10°00' южной широты и 142°00' восточной долготы,
затем к точке 9°10' южной широты и 143°52' восточной долготы,
затем к точке 9°00' южной широты и 144°30' восточной долготы,
затем к точке 13°00' южной широты и 144°00' восточной долготы,
затем к точке 15°00' южной широты и 146°00' восточной долготы,
затем к точке 18°00' южной широты и 147°00' восточной долготы,
затем к точке 21°00' южной широты и 153°00' восточной долготы
и далее к точке на побережье Австралии с координатами 24°42' южной широты и 153° 15' восточной долготы.

3. "Особый район" означает морской район, где по признанным техническим причинам, относящимся к его океанографическим и экологическим условиям, и специфике судоходства по нему необходимо принятие особых обязательных методов предотвращения загрязнения моря мусором. Особыми районами являются районы, перечисленные в правиле 5 настоящего Приложения.

Правило 2

Применение

Положения настоящего Приложения применяются ко всем судам.

Правило 3

Удаление мусора за пределами особых районов

1. С учетом исключений, предусмотренных положениями правил 4, 5 и 6 настоящего Приложения:

a) запрещается выбрасывание в море всех видов пластмасс, включая синтетические тросы, синтетические рыболовные сети и пластмассовые мешки для мусора, но не ограничиваясь ими;

b) выбрасывание в море перечисленных ниже видов мусора производится настолько далеко от ближайшего берега, насколько это выполнимо, но в любом случае такой сброс запрещается, если расстояние от ближайшего берега составляет менее:

(i) 25 морских миль для обладающих плавучестью сепарационных, обшивочных и упаковочных материалов;

(ii) 12 морских миль для пищевых отходов и другого мусора, включая изделия из бумаги, ветошь, стекло, металл, бутылки, черепки и аналогичные отбросы;

c) выбрасывание в море мусора, указанного в подпункте (b) (ii) настоящего правила, может быть разрешено, если такой мусор пропущен через измельчитель или мельничное устройство, и оно производится настолько далеко от ближайшего берега, насколько это выполнимо, но в любом случае запрещается, если расстояние до ближайшего берега менее 3 морских миль. Такой измельченный или размолотый мусор должен проходить через грохот с отверстиями размером не более 25 мм.

2. Если мусор смешан с другими отходами, удаление или сброс которых подпадает под другие требования, то применяются более строгие требования.

Правило 4

Особые требования к удалению мусора

1. С учетом исключений, предусмотренных положениями пункта 2 настоящего правила, запрещается выбрасывание любых подпадающих под действие настоящего Приложения материалов со стационарных или плавучих платформ, занятых разведкой, разработкой и связанными с ними процессами обработки в море

минеральных ресурсов морского ложа, а также со всех других судов, ошвартованных у таких платформ или находящихся в пределах 500 м от них.

2. Разрешается сброс в море пищевых отходов, пропущенных через измельчитель или мельничное устройство, с таких стационарных или плавучих платформ, расположенных на расстоянии более 12 морских миль от берега, и со всех других судов, ошвартованных у таких платформ или находящихся в пределах 500 м от них. Такие измельченные или размолотые пищевые отходы должны проходить через грохот с отверстиями размером не более 25 мм.

Правило 5

Удаление мусора в пределах особых районов

1. Для целей настоящего Приложения особыми районами являются район Средиземного моря, район Балтийского моря, район Черного моря, район Красного моря и "Район заливов", район Северного моря и Антарктический район, район бассейна Карибского моря, включая Мексиканский залив и Карибское море, определение которым дается ниже:

a) район Средиземного моря означает собственно Средиземное море с находящимися в нем заливами и морями, ограниченное со стороны Черного моря параллелью 41° северной широты, а на западе - меридианом 5°36' западной долготы, пересекающим Гибралтарский пролив;

b) район Балтийского моря означает собственно Балтийское море с Ботническим и Финским заливами и с проходом в Балтийское море, ограниченное параллелью 57°44,8' северной широты у мыса Скаген в проливе Скагеррак;

c) район Черного моря означает собственно Черное море, ограниченное со стороны Средиземного моря параллелью 41° северной широты;

d) район Красного моря означает собственно Красное море с Суэцким и Акабским заливами, ограниченное с юга прямой линией, проходящей между Рас-си-Ан (12°8,5'северной широты, 43°19,6' восточной долготы) и Хусн-Мурад (12°40,4' северной широты, 43°30,2' восточной долготы);

e) "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).

f) район Северного моря означает собственно Северное море с находящимися в нем морями, ограниченное:

(i) со стороны Северного моря к югу - параллелью 62° северной широты, а на востоке - меридианом 4° западной долготы;

(ii) проливом Скагеррак, южная граница которого определена параллелью 57°44,8' северной широты к востоку от мыса Скаген; и

(iii) Английским каналом и подходами к нему к востоку от меридиана 5° западной долготы и к северу от параллели 48°30' северной широты;

g) район Антарктики означает морской район, расположенный к югу от параллели 60° южной широты;

h) район бассейна Карибского моря, как определено в пункте 1 статьи 2 Конвенции по защите и развитию морской среды района бассейна Карибского моря (Картахена де Индиас, 1998 год), означает собственно Мексиканский залив и Карибское море с находящимися в них заливами и морями, а также часть Атлантического океана в рамках границы, образованной параллелью 30° северной широты от Флориды в восточном направлении до меридиана 77°30' западной долготы, откуда прямой линией до пересечения параллели 20° северной широты и меридиана 59° западной долготы, оттуда прямой линией до пересечения параллели 7°20' северной широты и

меридиана 50° западной долготы, оттуда прямой линией, проведенной в юго-западном направлении до восточной границы Французской Гвианы.

2. С учетом исключений, предусмотренных положениями правила 6 настоящего Приложения:

a) запрещается выбрасывание в море:

(i) всех видов пластмасс, включая синтетические тросы, синтетические рыболовные сети и пластмассовые мешки для мусора, но не ограничиваясь ими;

(ii) всякого прочего мусора, включая изделия из бумаги, ветошь, стекло, металл, бутылки, черепки, сепарационные, обшивочные и упаковочные материалы;

b) за исключением предусмотренного в подпункте (c) настоящего пункта выбрасывание в море пищевых отходов должно производится настолько далеко от берега, насколько это выполнимо, но в любом случае не ближе 12 морских миль от ближайшего берега.

c) выбрасывание в районе бассейна Карибского моря пищевых отходов, пропущенных через измельчитель или мельничное устройство, должно производиться настолько далеко от берега, насколько это выполнимо, но в любом случае, не подлежащем правилу 4, не ближе 3 морских миль от ближайшего берега. Такие измельченные или размолотые пищевые отходы должны проходить через грохот с отверстиями размером не более 25мм.

3. Если мусор смешан с другими отходами, удаление или сброс которых подпадает под другие требования, то применяются более строгие требования.

4. Приемные сооружения в пределах особых районов:

a) Правительство каждой стороны Конвенции, береговая линия которой прилегает к особому району, обязуется обеспечить, чтобы во всех портах, находящихся в особых районах, были как можно скорее предусмотрены достаточные приемные сооружения в соответствии с правилом 7 настоящего Приложения с учетом особых потребностей судов, эксплуатируемых в этих районах.

b) Правительство каждой имеющей отношение к этому стороны уведомляет Организацию о мерах, принятых во исполнение положений подпункта (a) настоящего правила. После получения достаточного числа уведомлений Организация устанавливает дату, начиная с которой для соответствующего особого района вступают в действие требования настоящего правила. Организация уведомляет все стороны о такой дате не позднее чем за двенадцать месяцев до ее наступления.

c) После наступления установленной таким образом даты суда, заходящие также и в порты, находящиеся в этих особых районах, но еще не имеющие таких сооружений, должны полностью выполнять требования настоящего правила.

5. Несмотря на пункт 4 настоящего правила, к району Антарктики применяются следующие правила:

a) Правительство каждой стороны Конвенции, из портов которой суда уходят в рейс в район Антарктики или в порты которой суда прибывают из района Антарктики, обязуется обеспечить, чтобы, как только это будет практически возможно, были предусмотрены соответствующие сооружения для приема всего мусора со всех судов, не вызывающее чрезмерного простоя и отвечающее нуждам пользующихся ими судов.

b) Правительство каждой стороны Конвенции обеспечивает, чтобы все суда, имеющие право плавания под ее флагом, перед выходом в район Антарктики имели на борту достаточные емкости для сохранения мусора при плавании в этом районе и имели договоренности о сбросе такого мусора в приемное сооружение после выхода из этого района.

Правило 6
Исключения

Правила 3, 4 и 5 настоящего Приложения не применяются:

a) к удалению мусора с судна в целях обеспечения безопасности судна и находящихся на его борту людей или спасения человеческой жизни на море;

b) к удалению мусора в результате повреждения судна или его оборудования при условии, что до и после случившегося повреждения были приняты все разумные предупредительные меры для предотвращения или сведения к минимуму такого сброса;

c) к аварийной потере синтетических рыболовных сетей при условии, что были приняты все разумные предупредительные меры для предотвращения такой потери.

Правило 7

Приемные сооружения

1. Правительство каждой стороны Конвенции обязуется предусмотреть в постах и терминалах сооружения для приема мусора в соответствии с потребностями пользующихся ими судов, не приводя к чрезмерному простою этих судов.

2. Правительство каждой стороны уведомляет организацию для извещения имеющих отношение к этому сторон о всех случаях предполагаемого несоответствия предусмотренных настоящим правилом сооружений установленным требованиям.