**МАРПОЛ 73/78. Приложение III к Конвенции МАРПОЛ-73/78 "Правила предотвращения загрязнения вредными веществами, перевозимыми морем в упаковке"**

ПРИЛОЖЕНИЕ III\* К [КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ-73/78](http://docs.cntd.ru/document/901764502)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
\* Вступает в силу с 01.01.2014 (см. [резолюцию МЕРС.193(61)](http://docs.cntd.ru/document/542613951)).

ПРАВИЛА ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВРЕДНЫМИ ВЕЩЕСТВАМИ, ПЕРЕВОЗИМЫМИ МОРЕМ В УПАКОВКЕ

**Правило 1. Применение**

Применение

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

.1 Для целей настоящего Приложения "вредными веществами" являются вещества, которые определены как загрязнители моря в Международном кодексе морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ)\*\* или которые отвечают критериям, указанным в дополнении к настоящему Приложению.
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
\*\* См. МКМПОГ, принятый Организацией резолюцией MSC.122(75), с поправками, внесенными Комитетом по безопасности на море.

.2 Для целей настоящего Приложения "упаковка" определяется как формы грузовых емкостей, указанные для вредных веществ в МКМПОГ.

2 Перевозка вредных веществ запрещена, за исключением той, которая соответствует положениям настоящего Приложения.

3 В дополнение к положениям настоящего Приложения правительство каждой Стороны Конвенции издает или поручает издать подробные требования по упаковке, маркировке, ярлыкам, документации, укладке, предельным количествам и исключениям в целях предотвращения или сведения к минимуму загрязнения морской среды вредными веществами\*.
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
Вступает в силу с 01.01.2014 (см. [резолюцию МЕРС.193(61)](http://docs.cntd.ru/document/542613951)).

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**

Упаковка

Упаковки должны отвечать требованиям сведения к минимуму опасностей для морской среды с учетом их специфического содержимого.

**Правило 3. Маркировка и ярлыки**

Маркировка и ярлыки

1 Упаковки, содержащие вредное вещество, маркируются надежной долговечной маркировкой или снабжаются надежным долговечным ярлыком, указывающими, что вещество является вредным веществом согласно соответствующим положениям МКМПОГ.

2 Метод маркировки или снабжения ярлыками упаковок, содержащих вредное вещество, должен отвечать соответствующим положениям МКМПОГ.

**Правило 4. Документация**

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
\* Ссылка на "документы" в настоящем правиле не препятствует применению методов передачи с помощью электронной обработки информации (ЭОИ) и электронного обмена данными (ЭОД) в качестве средств, дополняющих бумажную документацию.

Документация

1 Информация, относящаяся к перевозке вредных веществ, должна отвечать соответствующим положениям МКМПОГ и должна предоставляться лицу или организации, назначенным органом государства порта.

2 На каждом судне, перевозящем вредные вещества, должен иметься специальный перечень, манифест или грузовой план, в которых указаны, согласно соответствующим положениям МКМПОГ, вредные вещества на судне и их расположение. Копия одного из этих документов должна предоставляться перед отходом судна лицу или организации, назначенным органом государства порта.

**Правило 5. Размещение**

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**

Предельные количества

По обоснованным научным и техническим причинам может потребоваться запрещение перевозки некоторых вредных веществ или ограничение количества, которое может перевозиться на борту любого судна. При ограничении перевозимого количества учитываются должным образом размерения, конструкция и оборудование судна, а также характер упаковки и свойства веществ.

**Правило 7. Исключения**

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](http://docs.cntd.ru/document/901764502) принимаются соответствующие меры, основанные на физических, химических и биологических свойствах вредных веществ, для контролирования смыва за борт утечек при условии, что применение таких мер не ухудшает безопасности судна и находящихся на борту людей.

**Правило 8. Контроль государства порта за выполнением эксплуатационных требований\***

Контроль государства порта за выполнением эксплуатационных требований\*

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
\* См. Процедуры контроля судов государством порта, принятые Организацией резолюцией А.787(19) и измененные резолюцией А.882(21).

1 Судно, находясь в порту или у удаленного от берега терминала другой Стороны, подлежит инспектированию должностными лицами, надлежащим образом уполномоченными этой Стороной, которое касается выполнения эксплуатационных требований согласно настоящему Приложению.

2 Если имеются явные основания полагать, что капитан или экипаж не знают важнейших судовых процедур, относящихся к предотвращению загрязнения вредными веществами, Сторона принимает меры, включая проведение тщательной проверки, и, если требуется, обеспечивает, чтобы судно не отошло до тех пор, пока положение дел не будет исправлено в соответствии с требованиями настоящего Приложения.

3 К настоящему правилу применяется предписанный в [статье 5 настоящей Конвенции](http://docs.cntd.ru/document/901764502) порядок проведения контроля государством порта.

4 Ничто в настоящем правиле не должно истолковываться как ограничивающее права и обязанности Стороны, осуществляющей контроль за выполнением эксплуатационных требований, специально предусмотренные в настоящей [Конвенции](http://docs.cntd.ru/document/901764502).

**Дополнение. Критерии определения вредных веществ в упаковке**

КРИТЕРИИ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ВРЕДНЫХ ВЕЩЕСТВ В УПАКОВКЕ

Для целей настоящего Приложения вредными веществами являются вещества, определенные по любому из следующих критериев\*:
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
\* Критерии основаны на критериях, разработанных в рамках Согласованной на глобальном уровне системы классификации и маркировки химических веществ (СГС) Организации Объединенных Наций с поправками.

Определения акронимов или терминов, используемых в настоящем дополнении, см. в соответствующих пунктах МКМПОГ.

**а) Большая (кратковременная) опасность для водной среды**

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
| **Категория: большая опасность 1** |  |
| 96 ч ЛК (для рыб) | 1 мг/л и/или  |
| 48 ч ЭК (для ракообразных) | 1 мг/л и/или  |
| 72 или 96 ч ЭСК (для водорослей или других водных растений) | 1 мг/л  |

**b) Долговременная опасность для водной среды**

**i) Не быстро разлагающиеся вещества, по которым имеются достаточные данные о хронической токсичности**

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
| **Категория - хроническая токсичность 1:** |  |
| Хроническая токсичность NOEC или ЭК (для рыб) | 0,1 мг/л и/или  |
| Хроническая токсичность NOEC или ЭК (для ракообразных) | 0,1 мг/л и/или  |
| Хроническая токсичность NOEC или ЭК (для водорослей или других водных растений) | 0,1 мг/л  |
| **Категория - хроническая токсичность 2:** |  |
| Хроническая токсичность NOEC или ЭК (для рыб) | 1 мг/л и/или  |
| Хроническая токсичность NOEC или ЭК (для ракообразных) | 1 мг/л и/или  |
| Хроническая токсичность NOEC или ЭК (для водорослей или других водных растений) | 1 мг/л  |

**ii) Быстроразлагающиеся вещества, по которым имеются достаточные данные о хронической токсичности**

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
| **Категория - хроническая токсичность 1:** |  |
| Хроническая токсичность NOEC или ЭК (для рыб) | 0,01 мг/л и/или  |
| Хроническая токсичность NOEC или ЭК (для ракообразных) | 0,01 мг/л и/или  |
| Хроническая токсичность NOEC или ЭК (для водорослей или других водных растений) | 0,01 мг/л  |
| **Категория** - хроническая токсичность 2: |  |
| Хроническая токсичность NOEC или ЭК (для рыб) | < 0,1 мг/л и/или  |
| Хроническая токсичность NOEC или ЭК (для ракообразных) | < 0,1 мг/л и/или  |
| Хроническая токсичность NOEC или ЭК (для водорослей или других водных растений) | < 0,1 мг/л  |

**iii) Вещества, по которым не имеется достаточных данных о хронической токсичности**

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
| **Категория - хроническая токсичность 1:** |  |
| 96 ч ЛК (для рыб) | 1 мг/л и/или  |
| 48 ч ЭК (для ракообразных) | 1 мг/л и/или  |
| 72 или 96 ч ЭСК (для водорослей или других водных растений) | 1 мг/л  |
| и вещество не является быстроразлагающимся и/или экспериментально установлена величина КБК 500 (или, если отсутствует, log *К*4). |
| **Категория - хроническая токсичность 2:** |  |
| 96 ч ЛК (для рыб) | >1 мг/л, но 10 мг/л и/или  |
| 48 ч ЭК (для ракообразных) | >1 мг/л, но 10 мг/л и/или  |
| 72 или 96 ч ЭСК (для водорослей или других водных растений) | >1 мг/л, но 10 мг/л  |
| и вещество не является быстроразлагающимся и/или экспериментально установлена величина КБК 500 (или, если отсутствует, log *К*4). |

Дополнительное руководство по процессу классификации веществ и смесей включено в МКМПОГ.

.4 Для судов, которые не перевозят водяной балласт в танках для нефтяного топлива, минимальная вместимость танка для нефтесодержащих осадков (V) должна рассчитываться по следующей формуле:

V*, = КС* *D*, (м),

где:

*К* = 0,015 - для судов, на которых тяжелое нефтяное топливо очищается для использования в главном двигателе, или 0,005 - для судов, использующих дизельное топливо или тяжелое нефтяное топливо, которое до использования не требует очистки;

*С* = ежедневное потребление нефтяного топлива, м; и

*D* = максимальный период рейса между портами, где нефтесодержащие осадки могут сбрасываться на берег (дни). При отсутствии точных данных следует принимать 30 дней.

.5 Для судов, на постройку которых заключен контракт или, в случае отсутствия контракта на постройку, кили которых заложены до 1 июля 2010 года и которые оснащены гомогенизаторами, инсинераторами нефтесодержащих осадков или другими признанными средствами на борту для ограничения нефтесодержащих осадков, минимальная вместимость танка для нефтесодержащих осадков должна составлять:

.1 50% величины, рассчитанной в соответствии с пунктом .4, выше; или

.2 1 м - для судов валовой вместимостью 400 и более, но менее 4000, либо 2 м - для судов валовой вместимостью 4000 и более, в зависимости от того, какая величина больше.

15.2 Администрации должны установить, чтобы на судне, киль которого заложен или которое находится в подобной стадии постройки 31 декабря 1990 года или после этой даты, имелись также танки достаточной вместимости для сбора утечки, стока и отработанного масла из силовых установок, которые могут включать танк(и) для нефтесодержащих осадков, упомянутый(е) в пункте 15.1 выше. В отношении существующих установок это следует принимать во внимание настолько, насколько это целесообразно и практически выполнимо.

**Пр.12.2** **16 Забортное соединение танков для нефтесодержащих осадков**

Суда, имеющие проводное соединение танков для нефтесодержащих осадков с забортными сливными отверстиями, не являющимися стандартными сливными соединениями, упомянутыми в правиле 13, установленное до 4 апреля 1993 года, могут отвечать требованиям правила 12.2 путем установки заглушек в этом трубопроводе.

**Выделенный насос для удаления**

Выделенный насос следует толковать как любой насос, используемый для удаления нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков) через стандартное сливное соединение, упомянутое в правиле 13, или любой насос, используемый для перекачки нефтяных остатков (нефтесодержаших осадков) на любое другое одобренное средство удаления, такое, как инсинератор, вспомогательный котел, пригодный для сжигания нефтяных остатков (нефтесодержаших осадков), или другое приемлемое средство, которое предписано в пункте 3.2 Добавления к Свидетельству IOРР, форма А или В.

**Пр.12.3 17 Очистка танков для нефтесодержащих осадков и сброс остатков**

17.1 Для оказания содействия Администрациям в определении соответствия проекта и конструкции танков для нефтесодержащих осадков в целях облегчения их очистки и сброса остатков в приемные сооружения предусматривается следующее руководство, распространяющееся на суда, киль которых заложен или которые находятся в подобной стадии постройки 31 декабря 1990 года или после этой даты.

.1 должны иметься достаточные лазы, с тем чтобы, принимая во внимание внутреннюю конструкцию танков для нефтесодержащих осадков, ко всем частям танка мог иметься доступ для облегчения очистки;

.2 танки для нефтесодержащих осадков на судах, работающих на тяжелом топливе, которое для использования требует очистки, должны оборудоваться соответствующими системами подогрева или другими подходящими средствами для облегчения перекачки и сброса содержимого танка;

.3 между отливным трубопроводом и осушительным трубопроводом танка для нефтесодержащих осадков не должно быть соединений, за исключением возможного общего трубопровода, ведущего к стандартному сливному соединению, упомянутому в правиле 13. Однако могут предусматриваться устройства для слива отстоявшейся воды из танков для нефтесодержащих осадков посредством самозакрывающихся клапанов с ручным управлением или аналогичных устройств; и

.4 танк для нефтесодержащих осадков должен оснащаться насосом, предназначенным для сброса содержимого танка в приемное сооружение. Насос должен быть подходящего типа, производительности и напора с учетом характеристик перекачиваемой жидкости, а также размеров и расположения танка(ов) и общего времени сброса.

**Забортное соединение танков для нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков)**

Суда, на которых имеется трубопровод от танков для нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков) к забортным сливным отверстиям, не являющимся стандартным сливным соединением, упомянутым в правиле 13, установленным до 4 апреля 1993 года, могут отвечать правилу 12.3 путем установки заглушек в этом трубопроводе.

**Пр.12.4 Очистка танков для нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков) и сброс остатков**

Для оказания помощи администрациям в определении достаточности проекта и конструкции танков для нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков) в целях облегчения их очистки и сброса остатков в приемные сооружения предоставляются следующие рекомендации, относящиеся к судам, киль которых заложен или которые находятся в подобной стадии постройки 31 декабря 1990 года или после этой даты:

.1 должны быть предусмотрены достаточные лазы, с тем чтобы, учитывая внутреннюю конструкцию танков для нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков), ко всем частям танка имелся доступ для облегчения очистки;

.2 танки для нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков) на судах, эксплуатирующихся с использованием тяжелого жидкого топлива, которые требуют очистки для использования, должны оборудоваться надлежащими устройствами подогрева или другими пригодными средствами для повышения мощности насоса и облегчения сброса содержимого танков;

.3 танк для нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков) должен быть снабжен выделенным насосом для сброса содержимого танка в приемные сооружения. Насос должен быть пригодного типа, иметь надлежащую производительность и напор на выходе с учетом характеристик перекачиваемой жидкости, а также размеров и расположения танка(ов) и общего времени сброса;

.4 если любой танк для нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков) (т.е. расходный танк для нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков))\*), из которого нефтяные остатки (нефтесодержащие осадки) непосредственно поступают к средствам удаления нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков), предписанным в пункте 3.2 Добавления к Свидетельству IOPP, форма А или В, оборудован пригодными средствами осушения, требования подпункта .3, выше, могут не применяться к этому танку для нефтяных осадков (нефтесодержащих осадков).
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
\* "Расходный танк для нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков)" означает танк для подготовки нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков) к сжиганию, как он определен в пункте 5.3.3 добавления к приложению к MEPC.1/Circ.642.

**Пр.12А.6, 12А.7, 12А.8** Клапаны топливных танков располагаемых в соответствии с положениями [пунктов 6](http://docs.cntd.ru/document/499014769), [7](http://docs.cntd.ru/document/499014769) и [8 правила 12А Приложения I к МАРПОЛ](http://docs.cntd.ru/document/499014769) могут трактоваться аналогичными приемным колодцам (правило 12А, пункт 10) и, следовательно, располагаться на расстоянии от днища не менее чем *h/2.*

**Пр.12А.6, 12А.7, 12А.8, 12А.11.8** 1 Расстояние "h" следует измерять от теоретической линии днищевой обшивки под прямым углом к ней ([правило 12А, рис.1](http://docs.cntd.ru/document/499014769)).

1.1 Для судов, спроектированных с дейдвудом, дейдвуд не следует рассматривать как обеспечивающим защиту топливных танков. Для района в пределах ширины дейдвуда расстояние "*h*" следует измерять перпендикулярно к линии, параллельной основной линии, в точке пересечения дейдвуда и теоретической линии днищевой обшивки, как показано на рис.А.



Рис.А

1.2 Для судов, спроектированных с постоянным дифферентом, основная линия не должна использоваться как точка отсчета. Расстояние "*h*" следует измерять перпендикулярно к теоретической линии днищевой обшивки на соответствующих шпангоутах, в районе которых должна обеспечиваться защита топливных танков.

2 Для судов, спроектированных с подъемом днища, расстояние "1,5*h*" следует измерять от теоретической линии днищевой обшивки, но под прямым углом к основной линии, как указано на рис.В.



Рис.В

**Пр.12А.9** Газоотводные и переливные трубы топливных танков не рассматриваются как *"часть топливных трубопроводов"* и поэтому могут располагаться на расстоянии от днища или борта судна меньшем, чем *w.*

**Пр.12А.10** В дополнение к положению быть настолько малыми, насколько это практически осуществимо, приемные колодцы упомянутые в [пункте 10 правила 12А Приложения I к МАРПОЛ](http://docs.cntd.ru/document/499014769) должны соответствовать размерам трубопровода и занимаемому пространству.

**18 Автоматическое блокирующее устройство, требуемое правилом 15.3.2 с поправками**

**Пр.12А.11** Клапаны танков, которые разрешается располагать на расстоянии меньшем, чем *h* или *w* от днища и борта судна соответственно, согласно приведенному в [пункте 11 правила 12А Приложения I к МАРПОЛ](http://docs.cntd.ru/document/499014769) стандарту, устанавливающему аварийный вылив топлива, могут располагаться на расстоянии меньшем, чем *h* или *w.*

**Пр.14, 15** Правило 15.3.2 включает ссылку на правило 14.7, которое требует наличия сигнального устройства на 15 млн и блокирующего устройства, обеспечивающего автоматическое прекращение сброса, когда содержание нефти в стоке превышает 15 млн. Однако поскольку это не является требованием правила 14, может не требоваться, чтобы суда валовой вместимостью менее 10000 оборудовались таким сигнальным и блокирующим устройствами, если стоки из льял машинных помещений не сбрасываются в пределах особых районов. И наоборот, сброс стоков в пределах особых районов с судов без сигнального устройства на 15 млн и устройства автоматического прекращения сброса является нарушением [Конвенции](http://docs.cntd.ru/document/901764502), даже если содержание нефти в стоке ниже 15 млн.

**19 Управление сбросом балластной воды из топливных танков**

**Пр.14.1** 19.1 Второе предложение правила 14.1 должно толковаться следующим образом:

Любое судно валовой вместимостью 400 и более, но менее 10000, которое:

.1 не перевозит водяного балласта в топливных танках, должно оснащаться оборудованием для фильтрации нефти на 15 млн с целью управления сбросом из льял машинных помещений;

.2 перевозит водяной балласт в топливных танках, должно оснащаться оборудованием, требуемым согласно правилу 14.2, для управления сбросом стоков из льял машинных помещений и грязной балластной воды из топливных танков. Суда, на которых нецелесообразно устанавливать такое оборудование, должны сохранять на борту грязную балластную воду из топливных танков и сбрасывать ее в приемные сооружения.

19.2 Вышеупомянутое оборудование должно быть достаточной мощности, с тем, чтобы пропустить такое количество стока, которое должно сбрасываться.

**20 Оборудование для фильтрации нефти**

**Пр.14.1, 14.2** Оборудование для фильтрации нефти, упомянутое в правилах 14.1 и 14.2, является сепаратором льяльных вод на 15 млн и может включать любую комбинацию сепаратора, фильтра или аппарата для коагуляции, а также единую установку, предназначенную для производства стока с содержанием нефти не более 15 млн.

**21 Освобождение от выполнения требований в случае ограниченных рейсов**

**Пр.14.5.3.4** Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью, когда это требуется, должно содержать достаточную информацию, для того чтобы государство порта могло определить, соответствует ли судно условиям неприменения требований относительно выражения "ограниченные рейсы, определенные Администрацией". Она может включать список портов, максимальную продолжительность рейса между портами, имеющими приемные сооружения, или аналогичные условия, установленные Администрацией.

**22 Ограничения сброса нефти**

**Пр.15.2.1** 22А *Определение термина "в пути"*

*В пути* означает, что судно находится в пути в море, следуя курсом или курсами, включая отклонение от кратчайшего прямого пути, благодаря которому, насколько это практически возможно для навигационных целей, любой сброс будет рассеиваться в настолько обширном районе моря, насколько это разумно и практически осуществимо.

**Пр.15** 22.1 *Перекачка нефтяных остатков в связи с грузом, не являющимся нефтью, в отстойные танки нефтяных танкеров*

22.1.1 Перекачка нефтяных остатков в связи с грузом, не являющимся нефтью, в отстойные танки нефтяных танкеров должна осуществляться в соответствии с правилом 34.

22.1.2 Приведенное выше толкование не должно пониматься как смягчающее любое существующее запрещение устройств трубопроводов, соединяющих машинное отделение и отстойные танки, которые могут допустить попадание груза в машинные помещения. Любые устройства, обеспечивающие сбросы из льял машинных отделений в отстойные танки, должны включать соответствующие средства, предотвращающие обратное поступление жидкого груза или газа в машинные помещения. Любые такие устройства не являются смягчением требований правила 14 в отношении оборудования для фильтрации нефти.

**23 Нефтяное топливо**

**Пр.16.2** 23.1 Большие количества нефтяного топлива

23.1.1 Выражение "большие количества нефтяного топлива" в правиле 16.2 относится к судам, которым требуется находиться в море длительное время вследствие особого характера их эксплуатации и вида перевозок. В соответствии с рассмотренными обстоятельствами требуется, чтобы пустые топливные танки этих судов заполнялись водяным балластом для поддержания достаточной остойчивости и безопасных условий мореплавания.

23.1.2 К таким судам, *среди прочих,* могут относиться некоторые большие рыболовные суда или морские буксиры. В эту категорию могут также включаться некоторые другие типы судов, от которых, по причинам безопасности, таким как остойчивость, может требоваться перевозка балласта в топливных танках.

**24 Применение правила 16.4**

**Пр.16.4** Когда разделение топливных танков и танков для водяного балласта является нецелесообразным или неосуществимым для судов, упомянутых в правиле 16.4, водяной балласт может перевозиться в танках для нефтяного топлива при условии, что такой водяной балласт сбрасывается в море в соответствии с требованиями правил 15.2, 15.3, 15.5 и 15.6 или в приемные сооружения - в соответствии с правилом 15.9.

**25 Нефтяные танкеры, используемые для хранения грязного балласта**

**Пр.18, 19, 20, 33 и 35** В случаях, когда нефтяной танкер используется как плавучее средство для приема грязного балласта, выгружаемого с нефтяных танкеров, в отношении такого танкера не требуется соблюдения положений правил 18, 19, 20, 33 и 35.

**26 Требования к SBT, СВТ, COW и PL**

**Пр.18.3.2** 26.1 Емкость SBT

Для цели применения правила 18.3.2 с поправками следующие эксплуатационные операции нефтяных танкеров рассматриваются как подпадающие под категорию исключительных случаев:

.1 когда требуется, чтобы комбинированные суда эксплуатировались под низкими погрузочными или разгрузочными порталами;

.2 когда требуется, чтобы танкеры проходили под низким мостом;

.3 когда местные правила порта или канала требуют особой осадки для целей безопасного мореплавания;

.4 когда погрузочные и разгрузочные устройства требуют, чтобы танкер имел большую осадку, чем осадка, обеспечиваемая при заполнении всех танков изолированного балласта;

.5 когда правилами разрешены тщательная проверка и/или замеры толщин стальных конструкций с использованием плотов; и

.6 когда проводятся испытания танка гидростатическим давлением.

**27 Условия изолированного балласта для нефтяных танкеров длиной менее 150 м**

**Пр.18.5** 27.1 Определяя минимальную осадку и дифферент нефтяных танкеров длиной менее 150 м, которые должны квалифицироваться как нефтяные танкеры с SBT, Администрация должна следовать руководству, приведенному в дополнении I к настоящим толкованиям.

Формулы, приведенные в дополнении I, заменяют формулы, приведенные в правиле 18.2, и эти нефтяные танкеры должны также отвечать условиям, изложенным в правилах 18.3 и 18.4, для того чтобы быть квалифицированными как нефтяные танкеры с SBT.

**28 Нефтяные танкеры, как они определены в правиле 1.28.3, дедвейтом 40000 тонн и более с СВТ и COW**

**Пр.18.7, 18.8** 28.1 Нефтяные танкеры, как они определены в правиле 1.28.3, дедвейтом 40000 тонн и более, оборудованные СВТ и COW и определенные как "танкеры для сырой нефти/нефтепродуктов" в добавлении к Свидетельству IOРР, должны эксплуатироваться следующим образом:

.1 они должны всегда эксплуатироваться с СВТ, и ни сырая нефть, ни нефтепродукты не должны перевозиться в выделенных для чистого балласта танках; и

.2 при перевозке полного или частичного груза сырой нефти они также должны эксплуатироваться с COW для ограничения нефтесодержащих осадков.

28.2 Одобренные Администрацией процедуры для перехода с режима COW на СВТ и, наоборот, на танкерах с общими или раздельными трубопроводами и насосными устройствами для операций с грузом и балластом (СВТ) должны быть постоянно приемлемыми до тех пор, пока не будет разрешена перевозка сырой нефти в режиме СВТ.

**29 Емкость СВТ**

**Пр.18.8** 29.1 Для целей определения емкости СВТ могут включаться следующие танки:

.1 танки изолированного балласта; и

.2 коффердамы, а также форпиковые и ахтерпиковые танки, при условии, что они используются исключительно для перевозки водяного балласта и соединены стационарным трубопроводом с насосами водяного балласта.

**30 Прибор для измерения содержания нефти в СВТ**

**Пр.18.8.3** Сброс балласта из выделенных для чистого балласта танков должен непрерывно контролироваться (но необязательно регистрироваться) прибором для измерения содержания нефти, требуемым правилом 18.8.3, так чтобы содержание нефти в водяном балласте, если оно отмечается, могло время от времени контролироваться. Не требуется, чтобы этот прибор для измерения содержания нефти приводился в действие автоматически.

**31 Защитное расположение SBT**

**Пр.18.12-18.15** 31.1 Минимальная ширина бортовых танков и минимальная высота междудонных танков должны измеряться, а величины защитных районов *(PA* и *РА)* должны рассчитываться в соответствии с "Временной рекомендацией для единого толкования правил 18.12-18.15 - Защитное расположение отсеков изолированного балласта", приведенной в дополнении 2.

31.2 Суда, строящиеся в соответствии с этим толкованием, должны рассматриваться как отвечающие требованиям правил 18.12-18.15, и они не будут нуждаться в переоборудовании, если в результате более позднего толкования появятся другие требования.

31.3 Если, по мнению Администрации, какой-либо нефтяной танкер, киль которого был заложен или который находился в подобной стадии постройки до 1 июля 1980 года, соответствует требованиям правил 18.12-18.15 без учета вышеупомянутой Временной рекомендации, Администрация может признать такой танкер как отвечающий требованиям правил 18.12-18.15.

**32 Общая вместимость балластных танков**

**Пр.19.4** 32.1 Любой балласт, перевозимый в ограниченных внутренних выступах, выемках и рецессах двойного корпуса, таких как опорные коробки переборок, должен быть излишним балластом сверх минимального требования, предъявляемого к танкам изолированного балласта в соответствии с правилом 18.

32.2 При расчете общей вместимости согласно правилу 19.3.4 должно учитываться следующее:

.1 из общей вместимости балластных танков должна быть исключена вместимость балластных танков машинного отделения;

.2 из общей вместимости балластных танков должна быть исключена вместимость балластного танка, расположенного внутрь от двойного корпуса (см. рис.1);



*Рис.1*

.3 в общую вместимость балластных танков должны быть включены такие пространства, как пустые отсеки, расположенные в двойном корпусе в пределах длины грузовых танков (см. рис.2).



*Рис.2*

**33 Определение бортовых танков с двойным бортом**

**Пр.19.6.2** 33.1 Бортовые танки, требуемые правилом 19.6.2 для защиты грузового танка по всей длине для целей соответствия правилу 21.4.2, могут использоваться в качестве грузовых танков для перевозки нефти, иной, чем нефть тяжелых сортов, когда судно оборудовано грузовыми танками, устроенными таким образом, что вместимость каждого грузового танка не превышает 700 м.

**Пр.20.3.2** 34 Каждый нефтяной танкер 2 категории должен быть оборудован танками изолированного балласта с защитным расположением (SBT/PL).

**35 Значительное переоборудование в отношении правила 20.4**

**Пр.20.4** С целью определения даты применения требований [правила 20.4 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ](http://docs.cntd.ru/document/499014769), если нефтяной танкер подвергся значительному переоборудованию, как оно определено в [правиле 1 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ](http://docs.cntd.ru/document/499014769), результатом которого явилась замена носовой части, включая всю грузовую секцию, дата завершения значительного переоборудования нефтяного танкера считается дата поставки судна, указанная в [правиле 20.4 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ](http://docs.cntd.ru/document/499014769), при условии, что:

.1 переоборудование нефтяного танкера было завершено до 6 июля 1996;

.2 переоборудование включало замену всей грузовой секции и носовой части и танкер отвечает соответствующим положениям [Приложения I к Конвенции МАРПОЛ](http://docs.cntd.ru/document/499014769), применимым в дату завершения значительного переоборудования; и

.3 первоначальная дата поставки нефтяного танкера будет применяться при рассмотрении предела 15-летнего возраста, относящегося к первому освидетельствованию в рамках СОС, которое должно быть завершено в соответствии [правилом 20.6 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ](http://docs.cntd.ru/document/499014769).

**36 Бортовые танки и отсеки двойного дна нефтяных танкеров, как они определены в правиле 1.28.5, используемые** **для водяного балласта**

**Пр.20.6** 36.1 Если бортовые танки и междудонные танки, упомянутые в [правиле 20.6](http://docs.cntd.ru/document/499014769), используются для водяного балласта, то балластная система должна, по меньшей мере, соответствовать пересмотренным спецификациям для нефтяных танкеров с выделенными для чистого балласта танками СВТ (резолюция А.495(ХII)).

**37 Требования относительно СОС**

**Пр.21.6.1** Первое освидетельствование в рамках СОС проводится одновременно с первым промежуточным освидетельствованием или освидетельствованием для возобновления свидетельства:

- после 5 апреля 2005 года или

- после даты, когда судно достигает возраста 15 лет, в зависимости от того, что произойдет позднее.

**38 Показатели аварийного вылива нефти**

**Пр.23.7.3.2** Если установлена система инертного газа, нормальное избыточное давление, в кПа, должно приниматься равным 5 кПа.

**39 Ограничение размеров танка и аварийная остойчивость**

**Пр.24.1.2** 38.1 Расчетные повреждения днища

При применении величин повреждения днища в пределах носовой части судна, как это предусмотрено в правиле 24.1.2 для целей расчетов как вылива нефти, так и аварийной остойчивости, крайняя точка протяженности повреждения должна быть на расстоянии 0,3L от носового перпендикуляра по направлению к корме судна.

**40 Предполагаемый вылив нефти для комбинированных грузовых судов**

**Пр.25** Для целей расчетов предполагаемого вылива нефти для комбинированных грузовых судов:

.1 объем грузового танка должен включать объем люка до верха комингсов люка, безотносительно к конструкции люка, но может не включать объем любого люкового закрытия; и

.2 для измерения объема до теоретических линий не должен вычитаться объем внутренних конструкций.

**41 Расчет предполагаемого вылива нефти**

**Пр.25.1.2** В случае, когда ширина *b* не является постоянной на протяжении длины отдельного бортового танка, для целей оценки предполагаемого вылива нефти *О* и O должна использоваться наименьшая величина *b* танка.

**Пр.25.3.3** 1. Клапаны и другие запирающие устройства, расположенные в соответствии с положениями п.3.3 [правила 25 Приложения I к МАРПОЛ](http://docs.cntd.ru/document/499014769) могут рассматриваться аналогичными приемным колодцам (правило 12А, пункт 10) и, следовательно, располагаться на расстоянии от днища не менее чем *h*/2.

2. В дополнение к положению быть не слишком большим, размеры колодцев упомянутые в п.3.3 [правила 25 Приложения I к МАРПОЛ](http://docs.cntd.ru/document/499014769) должны соответствовать размерам всасывающего трубопровода и занимаемой площади.

**42 Остойчивость в неповрежденном состоянии**

**Пр.27** Судно должно быть загружено так, чтобы все грузовые танки были заполнены до уровня, соответствующего максимальной общей величине вертикального момента объема плюс момент инерции свободной поверхности при крене 0° в отношении каждого отдельного танка. Плотность груза должна соответствовать имеющейся чистой грузоподъемности при водоизмещении, при котором КМ достигает минимальной величины, предполагая грузоподъемность с полным грузом расходных материалов при отходе и 1% общей вместимости водяного балласта. Во всех балластных танках должен предполагаться максимальный момент свободной поверхности. С целью расчета *GM* поправки на свободную поверхность жидкости должны основываться на соответствующем вертикальном моменте инерции свободной поверхности. Кривая плеча восстанавливающего момента может корректироваться на основе моментов перекачки жидкости.

**43 Эксплуатационная осадка**

**Пр.28.1** В отношении выражения "любой эксплуатационной осадке, отражающей фактическую частичную или полную загрузку", требуемая информация должна давать возможность оценивать аварийную остойчивость в таких же или подобных условиях, при которых предполагается эксплуатировать судно.

**44 Приемные колодцы**

**Пр.28.2** Для целей определения величины предполагаемого повреждения, в соответствии с правилом 28,2, приемные колодцы могут не учитываться, при условии, что они не слишком велики по площади и простираются ниже танка на минимальное расстояние, причем в любом случае их глубина не превышает половины высоты двойного дна.

**45 Танки** с **гладкими стенками**

**Пр.29.2.3.3** Термин "танки с гладкими стенками" должен приниматься как включающий главные грузовые танки нефтебалкеров, которые могут строиться с вертикальным набором корпуса малой высоты. Переборки с вертикальными гофрами считаются гладкими стенками.

**46 Насосы и трубопроводы**

**Пр.30.2** 46.1 Устройство трубопроводов для сброса выше ватерлинии

46.1.1 В соответствии с правилом 30.2 трубопроводы для сброса в море выше ватерлинии должны выводиться:

.1 либо к судовому сливному отверстию, расположенному выше ватерлинии при наибольшей осадке в балласте; либо

.2 к расположенному на миделе судна сливному патрубку с клапаном или к кормовому или носовому устройству для погрузки/выгрузки, расположенному выше верхней палубы, если оно имеется.

46.1.2 Судовое бортовое сливное отверстие, упомянутое в 46.1.1.1, должно быть расположено так, чтобы его нижняя кромка не погружалась, когда судно перевозит максимальное количество балласта в своих балластных рейсах, с учетом типа судна и вида перевозок. Сливное отверстие для сброса, расположенное выше ватерлинии, признается как соответствующее этому требованию при следующих состояниях судна в балласте:

.1 на нефтяных танкерах, не оборудованных SBT или СВТ, при состоянии в балласте, когда судно перевозит как обычный балласт на отход, так и обычный чистый балласт одновременно; и

.2 на нефтяных танкерах, оборудованных SBT или СВТ, при условиях балластировки, когда судно перевозит водяной балласт в танках изолированного балласта или в выделенных для чистого балласта танках вместе с дополнительным балластом в грузовых танках в соответствии с требованием правила 18.3.

46.1.3 Администрация может признавать устройство трубопроводов, которые подведены к бортовому сливному отверстию, расположенному выше ватерлинии судна в балласте на отход, но не выше ватерлинии, соответствующей наибольшей осадке судна в балласте, если такие устройства были установлены до 1 января 1981 года.

46.1.4 Хотя правило 30.2 не препятствует использованию устройства, упомянутого в 46.1.1.2, для сброса водяного балласта, признается, что использование этого устройства нежелательно, и настоятельно рекомендуется, чтобы суда были оборудованы либо бортовыми сливными отверстиями, упомянутыми в 46.1.1.1, либо устройствами для наблюдения за частичным потоком, упомянутыми в правиле 30.6.5.

**47 Трубопровод малого диаметра**

**Пр.30.4.2** 47.1 Для целей применения правила 30.4.20 площадь поперечного сечения трубопровода малого диаметра не должна превышать:

.1 10% площади поперечного сечения главной сливной грузовой магистрали - на нефтяных танкерах, поставленных после 1 июня 1982 года, как они определены в правиле 1.28.4, или нефтяных танкерах, поставленных 1 июня 1982 года или до этой даты, как они определены в правиле 1.28.3, которые еще не оборудованы трубопроводом малого диаметра; или

.2 25% площади поперечного сечения главной сливной грузовой магистрали - на нефтяных танкерах, поставленные 1 июня 1982 года или до этой даты, как они определены в правиле 1.28.3, уже оборудованных таким трубопроводом. (См. пункт 4.4.5 Пересмотренных спецификаций COW, содержащихся в резолюции А.446(ХI) с поправками, принятыми Организацией резолюциями А.497(ХII) и А.897(21)).

47.2 Присоединение трубопроводов малого диаметра к клапану приемно-отливного патрубка.

47.3 Выражение "присоединяется с забортной стороны" в отношении трубопровода малого диаметра для сброса на берег должно толковаться как присоединение к клапанам сливных патрубков на палубе танкера с правого и левого борта ниже по направлению потока груза при выгрузке.

Такое устройство будет позволять перекачивать сток из грузовых магистралей танкера на берег при закрытых клапанах сливных патрубков танкера через те же самые соединения, что и для главных грузовых магистралей (см. схему, приведенную в дополнении 3).

**48 Спецификации для системы частичного потока**

**Пр.30.6.5.2** Спецификации по конструкции, установке и эксплуатации системы частичного потока для контроля за сбросом за борт, упомянутые в правиле 28.6.5.2, приведены в дополнении 4.

**49 Примеры принудительных средств**

**Пр.30.7** Примерами принудительных средств могут служить заглушки, заслонки, глухие концы трубопроводов, вытяжные или вакуумные системы либо системы воздушного или водяного давления. В случае если используются вытяжные или вакуумные системы либо системы воздушного или водяного давления, то эти системы должны оборудоваться манометром и системой сигнализации, позволяющими постоянно контролировать состояние секции трубопровода и, таким образом, целостность клапана, между кингстонной коробкой и внутренними клапанами.

**50 Общее количество сброса**

**Пр.34.1.5** Выражение "общее количество данного вида груза, из которого образовался остаток" в правиле 34.1.5 относится к общему количеству данного груза, который перевозился в предыдущем рейсе, и не должно толковаться как относящееся только к общему количеству груза, который находился в грузовых танках, в которые в последующем принимался водяной балласт.

**51 Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью**

**Пр.37.1** *Равноценное положение о применении требования в отношении планов чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью*

Любая стационарная или плавучая буровая установка или другая морская установка, занятая в разведке, разработке или деятельности, связанной с морской переработкой минеральных ресурсов морского дна, которая имеет план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью, согласованный с прибрежным государством и одобренный в соответствии с процедурами, установленными этим прибрежным государством, должна рассматриваться как соответствующая требованиям правила 37.

**52 Достаточные приемные сооружения для веществ, регламентируемых правилом 2.4**

**Пр.38** Порты разгрузки, принимающие вещества, регламентируемые правилом 2.4 (к которым, *среди прочего,* относятся нефтепродукты с высокой плотностью), должны иметь достаточные сооружения, предназначенные для приема таких продуктов и обеспечивающие проведение в порту всей операции по очистке танка, и должны иметь достаточные приемные сооружения для должного сброса и приема остатков груза и растворителей, необходимых для проведения очистных операций в соответствии с пунктом 6.2 Единых Толкований.

**53 Требования к буровым установкам и другим платформам**

**Пр.39 Ст.2(3)(b)(ii) 12А.7,12А.8** 53.1 Применение [Конвенции МАРПОЛ 73/78](http://docs.cntd.ru/document/901764502)

53.2 Существует пять категорий сбросов, связанных с эксплуатацией стационарных или плавучих платформ, охватываемых настоящим правилом, когда они используются для разведки и разработки минеральных ресурсов, а именно:

.1 стоки из машинного помещения;

.2 стоки в ходе обработки в море минеральных ресурсов;

.3 сброс технологической воды;

.4 сброс замешенной технологической воды; и

.5 загрязненная забортная вода, использованная в эксплуатационных целях, например очистная вода из танка для добытой нефти, вода для испытания гидростатическим давлением из танка для добытой нефти, балластная вода из танка для добытой нефти, с целью проведения проверки с использованием плота.

Под действие МАРПОЛ 73/78 подпадает только сброс стоков из машинного помещения (см. диаграмму, приведенную в дополнении 5).

53.3 При применении [правила 12А пересмотренного Приложения I МАРПОЛ 73/78](http://docs.cntd.ru/document/499014769) к подвижным буровым установкам (ПБУ) со стабилизирующими колоннами, определяемых Кодексом ПБУ, для целей определения мест расположения танков нефтяного топлива, ограничения указанные в пунктах 7 и 8 правила по их расположению применимы к указанным ниже участкам, которые могут быть повреждены:

.1 принимается, что повреждаться могут только те пиллерсы, подводная часть корпуса и укосины которых находятся на периферии устройств, принимается, что повреждение произойдет на незащищенных частях пиллерсов, подводной части корпуса и укосин;

.2 принимается, что пиллерсы и укосины получают повреждения на любом уровне от 5,0 м выше и до 3,0 м ниже значения в осадке, указанном в эксплуатационном руководстве ПБУ для нормальных и плохих погодных условий; и

.3 принимается, что подводная часть корпуса и основание получают повреждение в условиях перехода, также, как указано в .1 и .2, с учетом их формы.

Электронный текст документа
подготовлен АО "Кодекс" и сверен по:
МАРПОЛ 73/78, Книга I.Санкт-Петербург,
ЗАО ЦНИИМФ, 2012 год