

**РЕЗОЛЮЦИЯ МЕРС.117(52)**

**Принята 15 октября 2004 года**

**ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ К ПРОТОКОЛУ 1978 ГОДА  
К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ  
ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ 1973 ГОДА**

**(Пересмотренное Приложение I к МАРПОЛ 73/78)**

КОМИТЕТ ПО ЗАЩИТЕ МОРСКОЙ СРЕДЫ,

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

ОТМЕЧАЯ статью 16 Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (далее именуемой "Конвенция 1973 года") и статью VI Протокола 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (далее именуемого "Протокол 1978 года"), которые совместно устанавливают процедуру внесения поправок в Протокол 1978 года и возлагают на соответствующий орган Организации функцию рассмотрения и одобрения поправок к Конвенции 1973 года, измененного Протоколом 1978 года к ней (МАРПОЛ 73/78),

РАССМОТРЕВ текст пересмотренного Приложения I к МАРПОЛ 73/78,

1. ОДОБРЯЕТ в соответствии со статьей 16 2) b), c) и d) Конвенции 1973 года пересмотренное Приложение I к МАРПОЛ 73/78, текст которого изложен в приложении к настоящей резолюции, причем каждое правило подлежит отдельному рассмотрению Сторонами в соответствии со статьей 16 2) f) ii) Конвенции 1973 года;
2. ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии со статьей 16 2) f) iii) Конвенции 1973 года, что пересмотренное Приложение I к МАРПОЛ 73/78 считается принятым 1 июля 2006 года, если до этой даты Организации не будут сообщены возражения против поправок не менее одной трети Сторон или Сторон, общая валовая вместимость торговых судов которых составляет не менее пятидесяти процентов валовой вместимости судов мирового торгового флота;
3. ПРЕДЛАГАЕТ Сторонам принять к сведению, что в соответствии со статьей 16 2) g) ii) Конвенции 1973 года пересмотренное Приложение I к МАРПОЛ 73/78 вступает в силу 1 января 2007 года после его принятия в соответствии с пунктом 2, выше;
4. ПРОСИТ Генерального секретаря, в соответствии со статьей 16 2) e) Конвенции 1973 года, направить всем Сторонам МАРПОЛ 73/78 заверенные копии настоящей резолюции и текста пересмотренного Приложения I к МАРПОЛ 73/78, содержащегося в приложении; и
5. ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря направить членам Организации, которые не являются Сторонами МАРПОЛ 73/78, копии настоящей резолюции и приложения к ней.

## ПРИЛОЖЕНИЕ

### ГЛАВА 1 – ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

#### Правило 1

##### *Определения*

Для целей настоящего Приложения:

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

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

- .1 сырую нефть, из которой могли быть отогнаны некоторые дистиллятные фракции; и
- .2 сырую нефть, к которой могли быть добавлены некоторые дистиллятные фракции.

3 *Нефтесодержащая смесь* означает смесь с любым содержанием нефти.

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

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

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

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

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

9 *Значительное переоборудование*

- .1 означает переоборудование судна:

- .1 которое существенно изменяет размерения или грузовместимость судна; или
  - .2 которое изменяет тип судна; или
  - .3 цель которого, по мнению Администрации, заключается в значительном продлении срока его службы; или
  - .4 которое изменяет судно иным образом, но в такой степени, что, если бы оно являлось новым судном, оно подпадало бы под действие соответствующих положений настоящей Конвенции, не применимых к нему как к существующему судну.
- .2 Несмотря на положения этого определения:
- .1 переоборудование нефтяного танкера дедвейтом 20 000 тонн и более, поставленного 1 июня 1982 года или до этой даты, как он определен в правиле 1.28.3, которое выполняется для того, чтобы он отвечал требованиям правила 18 настоящего Приложения, не рассматривается как значительное для целей настоящего Приложения; и
  - .2 переоборудование нефтяного танкера, поставленного до 6 июля 1996 года, как он определен в правиле 1.28.5, которое выполняется для того, чтобы он отвечал требованиям правила 19 или 20 настоящего Приложения, не считается значительным переоборудованием для целей настоящего Приложения.

10 *Ближайший берег.* Выражение *от ближайшего берега* означает от исходной линии, от которой, согласно международному праву, отсчитываются территориальные воды соответствующей территории, за исключением того, что для целей настоящей Конвенции выражение "от ближайшего берега" у северо-восточного побережья Австралии следует понимать, как от линии, проведенной от точки на побережье Австралии

с координатами 11°00' юж. широты и 142°08' вост. долготы  
к точке 10°35' юж. широты и 141°55' вост. долготы,  
затем к точке 10°00' юж. широты и 142°00' вост. долготы,  
затем к точке 9°10' юж. широты и 143°52' вост. долготы,  
затем к точке 9°00' юж. широты и 144°30' вост. долготы,  
затем к точке 10°41' юж. широты и 145°00' вост. долготы,  
затем к точке 13°00' юж. широты и 145°00' вост. долготы,  
затем к точке 15°00' юж. широты и 146°00' вост. долготы,  
затем к точке 17°30' юж. широты и 147°00' вост. долготы,  
затем к точке 21°00' юж. широты и 152°55' вост. долготы,  
затем к точке 24°30' юж. широты и 154°00' вост. долготы  
и далее – к точке на побережье Австралии  
с координатами 24°42' юж. широты и 153°15' вост. долготы.

11 *Особый район* означает морской район, где по признанным техническим причинам, относящимся к его океанографическим и экологическим условиям, и специфике

судоходства, по нему необходимо принятие особых обязательных методов предотвращения загрязнения моря нефтью.

Для целей настоящего Приложения особыми районами являются следующие:

- .1 *район Средиземного моря* означает собственно Средиземное море с находящимися в нем заливами и морями, ограниченное со стороны Черного моря параллелью  $41^{\circ}$  северной широты, а на западе – меридианом  $005^{\circ}36'$  западной долготы, пересекающим Гибралтарский пролив;
- .2 *район Балтийского моря* означает собственно Балтийское море с Ботническим и Финским заливами и с проходом в Балтийское море, ограниченное параллелью  $57^{\circ}44,8'$  северной широты у мыса Скаген в проливе Скагеррак;
- .3 *район Черного моря* означает собственно Черное море, ограниченное со стороны Средиземного моря параллелью  $41^{\circ}$  северной широты;
- .4 *район Красного моря* означает собственно Красное море с Суэцким и Акабским заливами, ограниченное с юга прямой линией, проходящей между Расси-Ан ( $12^{\circ}28,5'$  северной широты,  $043^{\circ}19,6'$  восточной долготы) и Хусн-Мурад ( $12^{\circ}40,4'$  северной широты,  $043^{\circ}30,2'$  восточной долготы);
- .5 *район Заливов* означает морской район, расположенный к северо-западу от прямой линии, проходящей между Рас-эль-Хадд ( $22^{\circ}30'$  северной широты,  $059^{\circ}48'$  восточной долготы) и Рас-эль-Фасте ( $25^{\circ}04'$  северной широты,  $061^{\circ}25'$  восточной долготы);
- .6 *район Аденского залива* означает часть Аденского залива между Красным морем и Аравийским морем, ограниченную с запада прямой линией, проходящей между Рас-си-Ан ( $12^{\circ}28,5'$  северной широты,  $043^{\circ}19,6'$  восточной долготы) и Хусн-Мурад ( $12^{\circ}40,4'$  северной широты,  $043^{\circ}30,2'$  восточной долготы), и с востока – прямой линией, проходящей между Рас-Асир ( $11^{\circ}50'$  северной широты,  $051^{\circ}16,9'$  восточной долготы) и Рас-Фартак ( $15^{\circ}35'$  северной широты,  $052^{\circ}13,8'$  восточной долготы);
- .7 *район Антарктики* означает морской район, расположенный к югу от  $60^{\circ}$  южной широты; и
- .8 *воды Северо-Западной Европы* включают Северное море и подходы к нему, Ирландское море и подходы к нему, Кельтское море, пролив Ла-Манш и подходы к нему, а также участок северо-восточной части Атлантического океана непосредственно к западу от Ирландии. Район ограничивается линиями, соединяющими следующие точки:

$48^{\circ}27'$  сев. широты на побережье Франции;  
 $48^{\circ}27'$  сев. широты,  $006^{\circ}25'$  зап. долготы;  
 $49^{\circ}52'$  сев. широты,  $007^{\circ}44'$  зап. долготы;  
 $50^{\circ}30'$  сев. широты,  $012^{\circ}$  зап. долготы;  
 $56^{\circ}30'$  сев. широты,  $012^{\circ}$  зап. долготы;

62° сев. широты, 003° зап. долготы;  
62° сев. широты на побережье Норвегии;  
57°44,8' сев. широты на побережьях Дании и Швеции.

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

22°30,00' сев. широты; 059°48,00' вост. долготы  
23°47,27' сев. широты; 060°35,73' вост. долготы  
22°40,62' сев. широты; 062°25,29' вост. долготы  
21°47,40' сев. широты; 063°22,22' вост. долготы  
20°30,37' сев. широты; 062°52,41' вост. долготы  
19°45,90' сев. широты; 062°25,97' вост. долготы  
18°49,92' сев. широты; 062°02,94' вост. долготы  
17°44,36' сев. широты; 061°05,53' вост. долготы  
16°43,71' сев. широты; 060°25,62' вост. долготы  
16°03,90' сев. широты; 059°32,24' вост. долготы  
15°15,20' сев. широты; 058°58,52' вост. долготы  
14°36,93' сев. широты; 058°10,23' вост. долготы  
14°18,93' сев. широты; 057°27,03' вост. долготы  
14°11,53' сев. широты; 056°53,75' вост. долготы  
13°53,80' сев. широты; 056°19,24' вост. долготы  
13°45,86' сев. широты; 055°54,53' вост. долготы  
14°27,38' сев. широты; 054°51,42' вост. долготы  
14°40,10' сев. широты; 054°27,35' вост. долготы  
14°46,21' сев. широты; 054°08,56' вост. долготы  
15°20,74' сев. широты; 053°38,33' вост. долготы  
15°48,69' сев. широты; 053°32,07' вост. долготы  
16°23,02' сев. широты; 053°14,82' вост. долготы  
16°39,06' сев. широты; 053°06,52' вост. долготы

12 *Меновенная интенсивность сброса нефти* означает интенсивность сброса нефти в литрах в час в любой момент, деленную на скорость судна в узлах в тот же момент.

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

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

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

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

17 *Чистый балласт* означает балласт в танке, который после последней перевозки в нем нефти был очищен таким образом, что сток из этого танка, сброшенный с неподвижного судна в чистую спокойную воду при ясной погоде, не вызывает появления видимых следов нефти на поверхности воды или на прилегающем побережье либо образования нефтесодержащих осадков или эмульсии под поверхностью воды или на

прилегающем побережье. Если сброс балласта производится через одобренную Администрацией систему автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти, то показания такой системы о том, что содержание нефти в сбрасываемом стоке не превышает 15 миллионных долей, принимаются как доказательство чистоты балласта, независимо от наличия видимых следов.

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

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

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

21 *Мидель судна* находится на середине длины (*L*).

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

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

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

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

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

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

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

- .1 контракт на постройку которого заключен 31 декабря 1975 года или до этой даты; или
- .2 киль которого заложен или которое находится в подобной стадии постройки 30 июня 1976 года или до этой даты при отсутствии контракта на его постройку; или
- .3 поставка которого осуществляется 31 декабря 1979 года или до этой даты; или
- .4 которое подверглось значительному переоборудованию:
  - .1 по контракту, заключенному 31 декабря 1975 года или до этой даты; или
  - .2 строительные работы по которому начаты 30 июня 1976 года или до этой даты при отсутствии контракта на переоборудование; или
  - .3 которое закончено 31 декабря 1979 года или до этой даты.

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

- .1 контракт на постройку которого заключен после 31 декабря 1975 года; или
- .2 киль которого заложен или которое находится в подобной стадии постройки после 30 июня 1976 года при отсутствии контракта на его постройку; или
- .3 поставка которого осуществляется после 31 декабря 1979 года; или
- .4 которое подверглось значительному переоборудованию:
  - .1 по контракту, заключенному после 31 декабря 1975 года; или
  - .2 строительные работы по которому начаты после 30 июня 1976 года при отсутствии контракта на переоборудование; или
  - .3 которое закончено после 31 декабря 1979 года.

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

- .1 контракт на постройку которого заключен 1 июня 1979 года или до этой даты; или
- .2 киль которого заложен или которое находится в подобной стадии постройки 1 января 1980 года или до этой даты при отсутствии контракта на его постройку; или
- .3 поставка которого осуществляется 1 июня 1982 года или до этой даты; или

- .4 который подвергся значительному переоборудованию:
  - .1 по контракту, заключенному 1 июня 1979 года или до этой даты; или
  - .2 строительные работы по которому начаты 1 января 1980 года или до этой даты при отсутствии контракта на переоборудование; или
  - .3 которое закончено 1 июня 1982 года или до этой даты.

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

- .1 контракт на постройку которого заключен после 1 июня 1979 года; или
- .2 киль которого заложен или который находится в подобной стадии постройки после 1 января 1980 года при отсутствии контракта на его постройку; или
- .3 поставка которого осуществляется после 1 июня 1982 года; или
- .4 который подвергся значительному переоборудованию:
  - .1 по контракту, заключенному после 1 июня 1979 года; или
  - .2 строительные работы по которому начаты после 1 января 1980 года при отсутствии контракта на переоборудование; или
  - .3 которое закончено после 1 июня 1982 года.

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

- .1 контракт на постройку которого заключен до 6 июля 1993 года; или
- .2 киль которого заложен или который находится в подобной стадии постройки до 6 января 1994 года при отсутствии контракта на его постройку; или
- .3 поставка которого осуществляется до 6 июля 1996 года; или
- .4 который подвергся значительному переоборудованию:
  - .1 по контракту, заключенному до 6 июля 1993 года; или
  - .2 строительные работы по которому начаты до 6 января 1994 года при отсутствии контракта на переоборудование; или
  - .3 которое закончено до 6 июля 1996 года.

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

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



- .2 киль которого заложен или который находится в подобной стадии постройки 6 января 1994 года или после этой даты при отсутствии контракта на его постройку; или
- .3 поставка которого осуществляется 6 июля 1996 года или после этой даты; или
- .4 который подвергся значительному переоборудованию:
  - .1 по контракту, заключенному 6 июля 1993 года или после этой даты; или
  - .2 строительные работы по которому начаты 6 января 1994 года или после этой даты при отсутствии контракта на переоборудование; или
  - .3 которое закончено 6 июля 1996 года или после этой даты.

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

- .1 контракт на постройку которого заключен 1 февраля 1999 года или после этой даты; или
- .2 киль которого заложен или который находится в подобной стадии постройки 1 августа 1999 года или после этой даты при отсутствии контракта на его постройку; или
- .3 поставка которого осуществляется 1 февраля 2002 года или после этой даты; или
- .4 который подвергся значительному переоборудованию:
  - .1 по контракту, заключенному 1 февраля 1999 года или после этой даты; или
  - .2 строительные работы по которому начаты 1 августа 1999 года или после этой даты при отсутствии контракта на переоборудование; или
  - .3 которое закончено 1 февраля 2002 года или после этой даты.

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

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

- .3 поставка которого осуществляется 1 января 2010 года или после этой даты; или
  - .4 который подвергся значительному переоборудованию:
    - .1 по контракту, заключенному 1 января 2007 года или после этой даты; или
    - .2 строительные работы по которому начаты 1 июля 2007 года или после этой даты при отсутствии контракта на переоборудование; или
    - .3 которое закончено 1 января 2010 года или после этой даты.
- 29 *Миллионные доли (млн<sup>-1</sup>)* означает части нефти на миллион частей воды по объему.

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

## **Правило 2**

### *Применение*

1 Положения настоящего Приложения, если специально не предусмотрено иное, применяются ко всем судам.

2 К конструкции и эксплуатации специально построенных и используемых для перевозки нефти наливом грузовых помещений, суммарная вместимость которых составляет 200 м<sup>3</sup> и более, судов, не являющихся нефтяными танкерами, но имеющих такие помещения, также применяются требования правил 16, 26.4, 29, 30, 31, 32, 34 и 36 настоящего Приложения для нефтяных танкеров, за исключением того, что, если суммарная вместимость этих помещений меньше 1000 м<sup>3</sup>, вместо правил 29, 31 и 32 может применяться правило 34.6 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 Требования правил 29, 31 и 32 настоящего Приложения не применяются к нефтяным танкерам, перевозящим асфальт или другие продукты, подпадающие под действие положений настоящего Приложения, которые из-за своих физических свойств препятствуют эффективному разделению продукта и воды и контролю и в отношении которых контроль сброса согласно правилу 34 настоящего Приложения осуществляется путем сохранения остатков на судне и сброса всех загрязненных смывок в приемные сооружения.

5 С учетом положений пункта 6 настоящего правила правила 18.6–18.8 настоящего Приложения не применяются к нефтяному танкеру, поставленному 1 июня 1982 года или до этой даты, как он определен в правиле 1.28.3, занятому исключительно в конкретных перевозках между:

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

- .2 портами или терминалами государств-сторон настоящей Конвенции, если:
  - .1 рейс совершается исключительно в пределах особого района; или
  - .2 рейс совершается исключительно в пределах других ограничений, установленных Организацией.

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

- .1 с соблюдением исключений, предусмотренных в правиле 4 настоящего Приложения, вся балластная вода, включая чистую балластную воду, а также остатки промывочной воды из танков сохраняются на борту и передаются в приемные сооружения, и компетентный орган государства порта производит соответствующую запись в части II Журнала нефтяных операций, упомянутой в правиле 36 настоящего Приложения;
- .2 между Администрацией и правительствами государств порта, упомянутых в пунктах 5.1 или 5.2 настоящего правила, достигнуто соглашение относительно использования нефтяного танкера, поставленного 1 июня 1982 года или до этой даты, как он определен в правиле 1.28.3, для специальных перевозок;
- .3 достаточность приемных сооружений в соответствии с относящимися к этому положениями настоящего Приложения в портах или на терминалах, упомянутых выше, для целей настоящего правила утверждена правительствами государств-сторон настоящей Конвенции, в которых находятся такие порты или терминалы; и
- .4 в Международном свидетельстве о предотвращении загрязнения нефтью произведена запись о том, что нефтяной танкер занят исключительно в таких специальных перевозках.

### **Правило 3**

#### *Изъятия и освобождения от требований*

1 Любые суда, такие как суда на подводных крыльях, воздушной подушке, надповерхностные и подводные суда и т.д., конструктивные особенности которых исключают возможность разумного и практически целесообразного применения к ним каких-либо положений глав 3 и 4 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.

2 Подробные данные о любом таком освобождении, предоставленном Администрацией, указываются в Свидетельстве, упомянутом в правиле 7 настоящего Приложения.

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

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

5 Администрация может не применять требования правил 31 и 32 настоящего Приложения в отношении нефтяных танкеров, иных чем те, которые упомянуты в пункте 4 настоящего правила, в случаях, если:

- .1 танкер является нефтяным танкером, поставленным 1 июня 1982 года или до этой даты, как он определен в правиле 1.28.3, дедвейтом 40 000 тонн или более, как упомянуто в правиле 2.5 настоящего Приложения, занятым исключительно в специальных перевозках, и соблюдаются условия, указанные в правиле 2.6 настоящего Приложения; или
- .2 танкер занят исключительно в рейсах одной или более из следующих категорий:
  - .1 рейсы в пределах особых районов; или
  - .2 рейсы в пределах 50 морских миль от ближайшего берега за пределами особых районов, если танкер занят в:
    - .1 перевозках между портами или терминалами государства-стороны настоящей Конвенции; или
    - .2 ограниченных рейсах, определенных Администрацией, продолжительностью 72 часа или менее;

при условии, что соблюдаются все нижеперечисленные условия:

- .3 все нефтесодержащие смеси сохраняются на борту для последующего сброса в приемные сооружения;
- .4 в отношении рейсов, указанных в пункте 5.2.2 настоящего правила, Администрация постановила, что имеются достаточные приемные сооружения для приема таких нефтесодержащих смесей в тех нефтепогрузочных портах или терминалах, в которые заходит танкер;

- .5 если требуется, в Международном свидетельстве о предотвращении загрязнения нефтью произведена запись о том, что судно занято исключительно в рейсах одной или более категорий, указанных в пунктах 5.2.1 и 5.2.2.2 настоящего правила; и
- .6 сброшенное количество, время и порт сброса зарегистрированы в Журнале нефтяных операций.

#### **Правило 4**

##### *Исключения*

Правила 15 и 34 настоящего Приложения не применяются:

- .1 к сбросу в море нефти или нефтесодержащей смеси, необходимому для целей обеспечения безопасности судна и спасения человеческой жизни на море; или
- .2 к сбросу в море нефти или нефтесодержащей смеси в результате повреждения судна или его оборудования:
  - .1 при условии, что после случившегося повреждения или обнаружения сброса были приняты все разумные меры предосторожности с целью предотвращения или сведения к минимуму такого сброса; и
  - .2 за исключением случаев, когда собственник или капитан действовали либо с намерением причинить повреждение судну, либо безответственно и понимая, что это может привести к его повреждению; или
- .3 к сбросу в море веществ, содержащих нефть, одобренному Администрацией, когда эта операция используется с целью борьбы с конкретным инцидентом, связанным с загрязнением, с целью сведения к минимуму ущерба от загрязнения. Любой такой сброс должен быть одобрен любым правительством, юрисдикцией которого охватывается предполагаемый сброс.

#### **Правило 5**

##### *Эквиваленты*

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

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

## ГЛАВА 2 – ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ И ВЫДАЧА СВИДЕТЕЛЬСТВ

### Правило 6

#### *Освидетельствования*

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

- .1 первоначальному освидетельствованию перед вводом судна в эксплуатацию или перед первичной выдачей Свидетельства, требуемого правилом 7 настоящего Приложения, которое включает полный осмотр конструкции, оборудования, систем, устройств, приспособлений и материалов в объеме требований, предъявляемых к судну настоящим Приложением. Это освидетельствование проводится, чтобы удостовериться, что конструкция, оборудование, системы, устройства, приспособления и материалы полностью удовлетворяют применимым к ним требованиям настоящего Приложения;
- .2 освидетельствованию для возобновления Свидетельства через промежутки времени, установленные Администрацией, но не превышающие пяти лет, за исключением тех случаев, когда применимы правила 10.2.2, 10.5, 10.6 или 10.7 настоящего Приложения. Освидетельствование для возобновления свидетельства проводится, чтобы удостовериться, что конструкция, оборудование, системы, устройства, приспособления и материалы полностью удовлетворяют применимым к ним требованиям настоящего Приложения;
- .3 промежуточному освидетельствованию в пределах трех месяцев до или после второй ежегодной даты или в пределах трех месяцев до или после третьей ежегодной даты Свидетельства, которое проводится вместо одного из ежегодных освидетельствований, указанных в пункте 1.4 настоящего правила. Промежуточное освидетельствование проводится, чтобы удостовериться, что оборудование и связанные с ним насосы и системы трубопроводов, включая систему автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти, системы мойки сырой нефтью, оборудование для нефтеводяной сепарации и систему фильтрации нефти, полностью удовлетворяют применимым к ним требованиям настоящего Приложения и находятся в хорошем рабочем состоянии. О таких промежуточных освидетельствованиях производится запись в Свидетельстве, выданном в соответствии с правилом 7 или 8 настоящего Приложения;
- .4 ежегодному освидетельствованию в пределах трех месяцев до или после каждой ежегодной даты Свидетельства, включая общую проверку конструкции, оборудования, систем, устройств, приспособлений и материалов, упомянутую в пункте 1.1 настоящего правила, чтобы удостовериться, что они содержатся в соответствии с пунктами 4.1 и 4.2 настоящего правила и продолжают удовлетворять условиям эксплуатации, для которых судно предназначено. О таких ежегодных освидетельствованиях производится запись в Свидетельстве, выданном в соответствии с правилом 7 или 8 настоящего Приложения; и

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

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

3.1 Освидетельствования судов во исполнение положений настоящего Приложения осуществляются должностными лицами Администрации. Однако Администрация может поручить проведение освидетельствований назначенным для этой цели инспекторам или признанным ею организациям. Такие организации должны отвечать руководству, принятому Организацией резолюцией А.739(18), с поправками, которые могут быть внесены Организацией, а также спецификациям, принятым Организацией резолюцией А.789(19), с поправками, которые могут быть внесены Организацией, при условии что такие поправки одобряются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи 16 настоящей Конвенции, касающимися процедур внесения поправок, применимых к настоящему Приложению.

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

- .1 требовать ремонта судна; и
- .2 выполнять освидетельствования по просьбе соответствующих властей государства порта.

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

3.3 Если назначенный инспектор или признанная организация устанавливает, что состояние судна или его оборудования существенно не соответствует данным Свидетельства или что их состояние таково, что судно не пригодно для выхода в море, не представляя чрезмерной угрозы морской среде, то такой инспектор или такая организация немедленно обеспечивает принятие мер по устранению недостатков и должным образом уведомляет об этом Администрацию. Если меры по устранению недостатков не выполняются, то Свидетельство изымается и Администрация немедленно уведомляется об этом. Если же судно находится в порту другой Стороны, то об этом немедленно уведомляются также соответствующие власти государства порта. Если должностное лицо Администрации, назначенный инспектор или признанная организация уведомили соответствующие власти государства порта, то правительство заинтересованного

государства порта оказывает такому должностному лицу, инспектору или организации любую необходимую помощь в выполнении их обязанностей в соответствии с настоящим правилом. Когда это применимо, правительство заинтересованного государства порта принимает меры, обеспечивающие, чтобы судно не вышло в плавание до тех пор, пока оно не сможет выйти в море или покинуть порт для следования на ближайшую подходящую судоремонтную верфь, не представляя чрезмерной угрозы морской среде.

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

4.1 Состояние судна и его оборудования должно поддерживаться в соответствии с положениями настоящей Конвенции для обеспечения того, чтобы судно оставалось во всех отношениях подготовленным к выходу в море, не представляя чрезмерной угрозы морской среде.

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

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

## **Правило 7**

### *Выдача и подтверждение Свидетельства*

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

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



## **Правило 8**

### *Выдача и подтверждение Свидетельства другим правительством*

- 1 Правительство Стороны Конвенции может по просьбе Администрации принять к освидетельствованию судно и, удостоверившись, что на судне выполнены все положения настоящего Приложения, может выдать или уполномочить выдать судну Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью, а в соответствующих случаях может подтвердить или уполномочить подтвердить это имеющееся на судне Свидетельство в соответствии с настоящим Приложением.
- 2 Копия Свидетельства и копия акта об освидетельствовании передаются как можно скорее Администрации, по просьбе которой осуществляется освидетельствование.
- 3 Выданное таким образом Свидетельство должно содержать запись о том, что оно выдано по просьбе Администрации, имеет такую же силу и получает такое же признание, как и Свидетельство, выданное в соответствии с правилом 7 настоящего Приложения.
- 4 Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью не выдается судну, которое имеет право плавать под флагом государства, не являющегося Стороной Конвенции.

## **Правило 9**

### *Форма Свидетельства*

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

## **Правило 10**

### *Срок действия и действительность Свидетельства*

- 1 Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью выдается на срок, установленный Администрацией, но не превышающий пяти лет.
  - 2.1 Независимо от требований пункта 1 настоящего правила, когда освидетельствование для возобновления свидетельства закончено в пределах трех месяцев до даты истечения срока действия существующего Свидетельства, новое Свидетельство действительно с даты окончания освидетельствования для возобновления свидетельства до даты, не превышающей пяти лет с даты истечения срока действия существующего Свидетельства.
  - 2.2 Когда освидетельствование для возобновления свидетельства закончено после даты истечения срока действия существующего Свидетельства, новое Свидетельство действительно с даты окончания освидетельствования для возобновления свидетельства до даты, не превышающей пяти лет с даты истечения срока действия существующего Свидетельства.
  - 2.3 Когда освидетельствование для возобновления свидетельства закончено более чем за три месяца до даты истечения срока действия существующего Свидетельства, новое

Свидетельство действительно с даты окончания освидетельствования для возобновления свидетельства до даты, не превышающей пяти лет с даты окончания освидетельствования для возобновления свидетельства.

3 Если Свидетельство выдается на срок менее пяти лет, Администрация может продлить действие Свидетельства с даты истечения срока действия до максимального срока, установленного в пункте 1 настоящего правила, при условии что проведены соответствующие освидетельствования, упомянутые в правилах 6.1.3 и 6.1.4 настоящего Приложения, применяемые, когда Свидетельство выдается на пятилетний период.

4 Если освидетельствование для возобновления свидетельства было закончено, а новое Свидетельство не может быть выдано или передано на судно до даты истечения срока действия существующего Свидетельства, то лицо или организация, уполномоченные Администрацией, могут подтвердить существующее Свидетельство, и такое Свидетельство должно признаваться действительным на дальнейший срок, который не должен превышать пяти месяцев с даты истечения указанного в нем срока действия.

5 Если в момент истечения срока действия Свидетельства судно не находится в порту, в котором оно должно быть освидетельствовано, Администрация может продлить срок действия Свидетельства, но такое продление предоставляется только для того, чтобы дать возможность судну закончить свой рейс в порту, в котором оно должно быть освидетельствовано, и только в тех случаях, когда такое продление окажется необходимым и целесообразным. Никакое Свидетельство не должно продлеваться на срок, превышающий три месяца, и судно, которому предоставляется такое продление, не имеет права по прибытии в порт, в котором оно должно быть освидетельствовано, покинуть этот порт в силу этого продления без нового Свидетельства. Когда закончено освидетельствование для возобновления свидетельства, новое Свидетельство действительно до даты, не превышающей пяти лет с даты истечения срока действия существующего Свидетельства, установленной до предоставления продления.

6 Свидетельство, выданное судну, совершающему короткие рейсы, которое не было продлено в соответствии с вышеупомянутыми положениями настоящего правила, может быть продлено Администрацией на льготный срок до одного месяца с даты истечения указанного в нем срока действия. Когда произведено освидетельствование для возобновления свидетельства, новое Свидетельство действительно до даты, не превышающей пяти лет с даты истечения срока действия существующего Свидетельства, установленной до предоставления продления.

7 В особых случаях, определенных Администрацией, новое Свидетельство может не выдаваться с даты истечения срока действия существующего Свидетельства, как требуется пунктами 2.2, 5 или 6 настоящего правила. В этих особых случаях новое Свидетельство действительно до даты, не превышающей пяти лет с даты окончания освидетельствования для возобновления свидетельства.

8 Если ежегодное или промежуточное освидетельствование закончено до срока, установленного в правиле 6 настоящего Приложения, то:

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

- .2 последующее ежегодное или промежуточное освидетельствование, требуемое правилом 6.1 настоящего Приложения, должно быть закончено в периоды, предписываемые этим правилом, используя новую ежегодную дату; и
- .3 дата истечения срока действия может оставаться без изменения при условии, что одно или более ежегодных или промежуточных освидетельствований, в зависимости от случая, проводятся так, чтобы не были превышены максимальные периоды между освидетельствованиями, предписанными правилом 6.1 настоящего Приложения.

9 Свидетельство, выданное на основании правила 7 или 8 настоящего Приложения, теряет силу в любом из следующих случаев:

- .1 если соответствующие освидетельствования не закончены в сроки, указанные в правиле 6.1 настоящего Приложения;
- .2 если Свидетельство не подтверждено в соответствии с правилом 6.1.3 или 6.1.4 настоящего Приложения; или
- .3 при передаче судна под флаг другого государства. Новое Свидетельство выдается только тогда, когда правительство, выдающее новое Свидетельство, полностью удовлетворено тем, что судно соответствует требованиям правил 6.4.1 и 6.4.2 настоящего Приложения. В случае передачи судна между Договаривающимися правительствами, если в пределах трех месяцев после передачи будет сделан запрос, правительство государства-участника, под флагом которого это судно ранее имело право плавать, в возможно короткий срок передает Администрации копии Свидетельства, имевшегося на судне до его передачи, и, если имеются, – копии соответствующих актов об освидетельствовании.

## **Правило 11**

### *Контроль государства порта за выполнением эксплуатационных требований*

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

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

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

4 Ничто в настоящем правиле не должно истолковываться как ограничивающее права и обязанности Стороны, осуществляющей контроль за выполнением эксплуатационных требований, специально предусмотренные в настоящей Конвенции.

## ГЛАВА 3 – ТРЕБОВАНИЯ К МАШИНЫМ ПОМЕЩЕНИЯМ ВСЕХ СУДОВ

### ЧАСТЬ А КОНСТРУКЦИЯ

#### Правило 12

*Танки для нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков)*

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

2 Трубопроводы, ведущие к отстойным танкам и отходящие от них, не имеют прямого соединения за бортом, за исключением стандартного сливного соединения, упомянутого в правиле 13.

3 На судах, поставленных после 31 декабря 1979 года, как они определены в правиле 1.28.2, танки для нефтяных остатков проектируются и строятся так, чтобы облегчить их очистку и сдачу остатков в приемные сооружения. Суда, поставленные 31 декабря 1979 года или до этой даты, как они определены в правиле 1.28.1, подчиняются этому требованию, насколько это целесообразно и практически осуществимо.

#### Правило 13

*Стандартное сливное соединение*

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

Стандартные размеры фланцев для сливных соединений

Наименование	Размер
Наружный диаметр	215 мм
Внутренний диаметр	Соответственно наружному диаметру трубы
Диаметр окружности центров отверстий под болты	183 мм
Прорези во фланце	6 отверстий диаметром 22 мм, расположенных на равных расстояниях по окружности центров вышеупомянутого диаметра с прорезями до наружной кромки фланца. Ширина прорезей – 22 мм
Толщина фланца	20 мм
Болты и гайки: количество, диаметр	6, каждый диаметром 20 мм и надлежащей длины
Фланец предназначен для труб с внутренним диаметром до 125 мм и изготавливается из стали или из другого эквивалентного материала с плоской торцевой поверхностью. Этот фланец с прокладкой из нефтестойкого материала рассчитывается на рабочее давление 600 кПа.	

## **ЧАСТЬ В    ОБОРУДОВАНИЕ**

### **Правило 14**

#### *Оборудование для фильтрации нефти*

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

2        За исключением предусмотренного в пункте 3 настоящего правила, любое судно валовой вместимостью 10 000 и более оснащается оборудованием для фильтрации нефти, отвечающим пункту 7 настоящего правила.

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

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

5        Администрация может не применять требования пунктов 1 и 2 настоящего правила:

- .1        к любому судну, выполняющему исключительно рейсы в пределах особых районов, или
- .2        к любому судну, имеющему свидетельство согласно Международному кодексу безопасности высокоскоростных судов (или иным образом подпадающему под действие этого Кодекса ввиду своих размеров и конструкции), выполняющему регулярные рейсы, время оборачиваемости которых не превышает 24 часов, включая также рейсы без пассажиров/груза для целей изменения местоположения,
- .3        в отношении положений подпунктов .1 и .2, выше, должны соблюдаться следующие условия:
  - .1        судно оборудовано сборным танком достаточной, удовлетворяющей Администрацию, вместимости для полного сохранения на борту нефтесодержащих льяльных вод;
  - .2        все нефтесодержащие льяльные воды сохраняются на борту для последующего их сброса в приемные сооружения;
  - .3        Администрация удостоверилась, что в достаточном количестве портов или терминалов, куда заходит судно, имеются отвечающие требованиям приемные сооружения для приема таких нефтесодержащих льяльных вод;

- .4 Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью, если оно требуется, содержит запись о том, что судно выполняет исключительно рейсы в пределах особых районов или считается высокоскоростным судном для цели настоящего правила и характер рейса установлен; и
- .5 сброшенное количество, время и порт сброса регистрируются в части I Журнала нефтяных операций.

6 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 миллионных долей. При рассмотрении конструкции такого оборудования Администрация принимает во внимание технические требования, рекомендованные Организацией.

7 Оборудование для фильтрации нефти, упомянутое в пункте 2 настоящего правила, должно отвечать требованиям пункта 6 настоящего правила. Кроме того, оно оснащается сигнальными устройствами, которые включаются, когда этот уровень не может поддерживаться. Система также оборудуется устройствами, обеспечивающими автоматическое прекращение любого сброса нефтесодержащих смесей, когда содержание нефти в стоке превышает 15 миллионных долей. При рассмотрении конструкции такого оборудования и устройств Администрация принимает во внимание технические требования, рекомендованные Организацией.

## **ЧАСТЬ С ОГРАНИЧЕНИЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО СБРОСА НЕФТИ**

### **Правило 15**

#### *Ограничение сброса нефти*

1 С учетом положений правила 4 настоящего Приложения и пунктов 2, 3 и 6 настоящего правила, любой сброс в море нефти или нефтесодержащих смесей с судов запрещается.

#### **А. Сбросы за пределами особых районов**

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

- .1 судно находится в пути;
- .2 нефтесодержащая смесь обработана с помощью оборудования для фильтрации нефти, отвечающего требованиям правила 14 настоящего Приложения;
- .3 содержание нефти в стоке без его разбавления не превышает 15 миллионных долей;
- .4 на нефтяных танкерах нефтесодержащая смесь не происходит из льял отделения грузовых насосов; и

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

#### **В. Сбросы в особых районах**

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

- .1 судно находится в пути;
- .2 нефтесодержащая смесь обработана с помощью оборудования для фильтрации нефти, отвечающего требованиям правила 14.7 настоящего Приложения;
- .3 содержание нефти в стоке без его разбавления не превышает 15 миллионных долей;
- .4 на нефтяных танкерах нефтесодержащая смесь не происходит из льял отделения грузовых насосов; и
- .5 в случае нефтяных танкеров нефтесодержащая смесь не смешана с остатками груза нефти.

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

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

#### **С. Требования к судам валовой вместимостью менее 400 во все районах, за исключением района Антарктики**

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

- .1 судно находится в пути;
- .2 на судне эксплуатируется оборудование одобренной Администрацией конструкции, которое обеспечивает, чтобы содержание нефти в стоке без его разбавления не превышало 15 миллионных долей;
- .3 на нефтяных танкерах нефтесодержащая смесь не происходит из льял отделения грузовых насосов; и
- .4 в случае нефтяных танкеров нефтесодержащая смесь не смешана с остатками груза нефти.

## **D. Общие требования**

7 Во всех случаях, когда в непосредственной близости от судна или его кильватерной струи на поверхности воды или под нею обнаружены видимые следы нефти, правительства Сторон настоящей Конвенции, в пределах своих возможностей, безотлагательно расследуют относящиеся к данному случаю факты для установления, имело ли место нарушение положений настоящего правила. Расследование, в частности, должно включать сведения о ветре и состоянии моря, о пути и скорости судна, о других возможных источниках появления вблизи судна видимых следов нефти, а также о любых записях, относящихся к сбросу нефти.

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

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

### **Правило 16**

*Разделение нефти и водяного балласта и перевозка нефти в форпиковых танках*

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

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

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

4 Все другие суда, не подпадающие под действие пунктов 1 и 3 настоящего правила, выполняют требования этих пунктов, насколько это целесообразно и практически выполнимо.



## **Правило 17**

### *Журнал нефтяных операций, часть I – Операции в машинных помещениях*

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

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

- .1 прием балласта в танки нефтяного топлива либо их очистка;
- .2 сброс грязного балласта или промывочной воды из танков нефтяного топлива;
- .3 сбор и удаление нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков и других нефтяных остатков);
- .4 сброс за борт или удаление иным образом льяльных вод, накопившихся в машинных помещениях; и
- .5 бункеровка топлива или смазочного масла наливом.

3 В случае сброса нефти или нефтесодержащей смеси, упомянутого в правиле 4 настоящего Приложения, а также при аварийном или ином исключительном сбросе нефти, не исключаемом этим правилом, в части I Журнала 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 части I Журнала нефтяных операций так, чтобы все записи в Журнале, относящиеся к данной операции, были полностью закончены. Каждая запись о законченной операции подписывается лицом или лицами командного состава, ответственными за эти операции, а каждая заполненная страница Журнала подписывается капитаном судна. Записи в части I Журнала нефтяных операций на судах, имеющих Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью, производятся по меньшей мере на английском, испанском или французском языке. Если также используются записи на официальном национальном языке государства, под флагом которого судно имеет право плавать, то в случае спора или разночтения предпочтение отдается этим записям.

5 Любой отказ оборудования для фильтрации нефти регистрируется в части I Журнала нефтяных операций.

6 Часть I Журнала нефтяных операций хранится на борту судна, за исключением буксируемых судов без экипажа, в таком месте, которое легко доступно и позволяет в любое разумное время произвести проверку Журнала. Журнал сохраняется в течение трех лет после внесения в него последней записи.

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

## ГЛАВА 4 – ТРЕБОВАНИЯ К ГРУЗОВОМУ РАЙОНУ НЕФТЯНЫХ ТАНКЕРОВ

### ЧАСТЬ А КОНСТРУКЦИЯ

#### Правило 18

*Танки изолированного балласта*

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

1 На каждом танкере для сырой нефти дедвейтом 20 000 тонн и более и каждом нефтепродуктовозе дедвейтом 30 000 тонн и более, поставленных после 1 июня 1982 года, как они определены в правиле 1.28.4, предусматриваются танки изолированного балласта и выполняются требования, предусмотренные в пунктах 2, 3 и 4 или пункте 5 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 или 4 настоящего правила. Однако во всех случаях вместимость танков изолированного балласта должна быть по меньшей мере такой, чтобы при любом варианте балластирования на любом участке рейса, включая вариант, состоящий из водоизмещения судна порожнем плюс только изолированный балласт, осадка и дифферент судна удовлетворяли одновременно следующим условиям:

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

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

- .2 осадка на носовом и кормовом перпендикулярах соответствует осадке на миделе ( $d_m$ ), определенной в соответствии с пунктом 2.1 настоящего правила; при этом дифферент на корму – не более 0,015L; и
- .3 в любом случае осадка на кормовом перпендикуляре – не менее той, которая необходима для полного погружения винта(ов).

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

- .1 тех редких рейсов, когда погодные условия настолько тяжелы, что, по мнению капитана, необходимо иметь в грузовых танках дополнительный водяной балласт для обеспечения безопасности судна; и
- .2 исключительных случаев, когда особый характер эксплуатации нефтяного танкера делает необходимым перевозить водяной балласт в количестве, превышающем требуемое в соответствии с пунктом 2 настоящего правила, при условии, что такая эксплуатация нефтяного танкера подпадает под категорию исключительных случаев, установленных Организацией.

Такой дополнительный водяной балласт должен обрабатываться и сбрасываться согласно правилу 34 настоящего Приложения, и соответствующая запись об этом должна производиться в части II Журнала нефтяных операций, упомянутой в правиле 36 настоящего Приложения.

4 На 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 35 настоящего Приложения до отхода из порта или терминала выгрузки нефти.

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

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

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

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

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

8 На каждом нефтепродуктовозе дедвейтом 40 000 тонн и более, поставленном 1 июня 1982 года или до этой даты, как он определен в правиле 1.28.3, 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 со следующими положениями:

- .1 Нефтепродуктовоз должен иметь надлежащую вместимость танков, выделенных исключительно для чистого балласта, как он определен в правиле 1.17 настоящего Приложения, для того чтобы удовлетворять требованиям пунктов 2 и 3 настоящего правила.
- .2 Устройство и методы эксплуатации выделенных для чистого балласта танков должны отвечать требованиям, установленным Администрацией. Эти требования должны содержать по меньшей мере все положения пересмотренных Технических требований для нефтяных танкеров с выделенными для чистого балласта танками, принятых Организацией резолюцией А.495(XII).
- .3 Для обеспечения контроля за содержанием нефти в сбрасываемом водяном балласте нефтепродуктовоз оборудуется прибором для измерения содержания нефти, одобренным Администрацией на основе Технических требований, рекомендованных Организацией.
- .4 Каждый нефтепродуктовоз, эксплуатируемый с выделенными для чистого балласта танками, обеспечивается Руководством по эксплуатации выделенных для чистого балласта танков с подробным описанием системы и эксплуатационной технологии. Такое Руководство должно удовлетворять требованиям Администрации и содержать всю информацию, изложенную в Технических требованиях, упомянутых в подпункте 8.2 настоящего правила. Если система выделенных для чистого балласта танков подверглась изменению, то соответственно пересматривается Руководство по эксплуатации.

***Нефтяной танкер, рассматриваемый как танкер с изолированным балластом***

9 Любой нефтяной танкер, на котором не требуется предусматривать танки изолированного балласта в соответствии с пунктами 1, 6 или 8 настоящего правила, может, однако, рассматриваться как танкер с изолированным балластом при условии, что он отвечает, соответственно, требованиям пунктов 2 и 3 или пункта 5 настоящего правила.

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

10 Нефтяные танкеры со специальной балластировкой, поставленные 1 июня 1982 года или до этой даты, как они определены в правиле 1.28.3:

- .1 Если нефтяной танкер, поставленный 1 июня 1982 года или до этой даты, как он определен в правиле 1.28.3, имеет такую конструкцию или эксплуатируется таким образом, что, не прибегая к использованию водяного балласта, всегда удовлетворяет требованиям по осадке и дифференту, изложенным в пункте 2 настоящего правила, то он считается удовлетворяющим требованиям к танкам изолированного балласта, указанным в пункте 6 настоящего правила, при условии выполнения всех следующих условий:
  - .1 эксплуатационные методы и балластировка одобрены Администрацией;

- .2 достигнуто соглашение между Администрацией и правительствами соответствующих государств порта – участников настоящей Конвенции, если требования по осадке и дифференту выполняются с помощью эксплуатационных методов; и
  - .3 Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью содержит запись о том, что нефтяной танкер эксплуатируется со специальной балластировкой.
- .2 Во всех случаях водяной балласт не принимается в нефтяные танки, за исключением тех редких рейсов, когда погодные условия настолько тяжелы, что, по мнению капитана, необходимо принять в грузовые танки дополнительный водяной балласт для обеспечения безопасности судна. Такой дополнительный водяной балласт обрабатывается и сбрасывается согласно правилу 34 настоящего Приложения и в соответствии с требованиями правил 29, 31 и 36 настоящего Приложения. Соответствующая запись об этом производится в Журнале нефтяных операций, упомянутом в правиле 36 настоящего Приложения.
  - .3 Администрация, внесшая в Свидетельство запись в соответствии с подпунктом 10.1.3 настоящего правила, сообщает Организации подробные сведения об этом для рассылки Сторонам настоящей Конвенции.

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

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

***Защитное расположение отсеков изолированного балласта***

12 Защитное расположение отсеков изолированного балласта.

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

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

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

где  $PA_c$  – площадь проекции бортовой обшивки, в квадратных метрах, каждого танка изолированного балласта или пространства, не являющегося нефтяным танком, на диаметрально плоскость,

- $PA_s$  – площадь проекции днищевой обшивки, в квадратных метрах, каждого такого танка или пространства на основную площадь,
- $L_t$  – длина, в метрах, между носовой и кормовой границами грузовых танков,
- $B$  – наибольшая ширина судна, в метрах, как она определена в правиле 1.22 настоящего Приложения,
- $D$  – теоретическая высота борта, в метрах, измеренная на миделе по вертикали от верхней кромки киля до верхней кромки бимса открытой палубы у борта. На судах, имеющих закругленное соединение палубы с бортом, теоретическая высота борта измеряется до точки пересечения продолженных теоретических линий палубы и бортовой обшивки, как если бы это соединение было угловым,
- $J$  – коэффициент, равный: 0,45 – для нефтяных танкеров дедвейтом 20 000 тонн; 0,30 – для нефтяных танкеров дедвейтом 200 000 тонн и более с учетом положений пункта 14 настоящего правила.

Для промежуточных значений дедвейта величина коэффициента  $J$  определяется линейной интерполяцией.

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

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

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

- где  $a = 0,25$  – для нефтяных танкеров дедвейтом 200 000 тонн,  
 $a = 0,40$  – для нефтяных танкеров дедвейтом 300 000 тонн,  
 $a = 0,50$  – для нефтяных танкеров дедвейтом 420 000 тонн и более.

Для промежуточных значений дедвейта величина коэффициента  $a$  определяется линейной интерполяцией,

- $O_c$  – величина, определяемая согласно правилу 25.1.1 настоящего Приложения,  
 $O_s$  – величина, определяемая согласно правилу 25.1.2 настоящего Приложения,  
 $O_A$  – величина допускаемого вылива нефти, установленного правилом 26.2 настоящего Приложения.

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

- .1 минимальная ширина каждого бортового танка или пространства, которые простираются до полной высоты борта судна или от палубы до верхней кромки двойного дна, должна быть не менее 2 метров. Эта ширина измеряется от борта внутрь судна под прямым углом к диаметральной плоскости. Если предусматривается меньшая ширина, то такой бортовой танк или пространство не учитывается при вычислении защитной площади  $PA_c$ ; и
- .2 минимальная высота каждого междудонного танка или пространства должна составлять  $V/15$  или 2 метра, в зависимости от того, что меньше. Если предусматривается меньшая высота, то такой междудонный танк или пространство не учитывается при вычислении защитной площади  $PA_s$ .

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

### **Правило 19**

*Требования к двойному корпусу и двойному дну на нефтяных танкерах, поставленных 6 июля 1996 года или после этой даты*

- 1 Настоящее правило применяется к нефтяным танкерам дедвейтом 600 тонн и более, поставленным 6 июля 1996 года или после этой даты, как они определены в правиле 1.28.6, следующим образом:
- 2 Каждый нефтяной танкер дедвейтом 5 000 тонн и более:
  - .1 вместо применимых положений пунктов 12–15 правила 18 отвечает требованиям пункта 3 настоящего правила, если он не подпадает под действие положений пунктов 4 и 5 настоящего правила; и
  - .2 отвечает, если применимо, требованиям правила 28.6.
- 3 По всей длине грузовые танки защищаются балластными танками или отсеками, не являющимися нефтяными и топливными танками, следующим образом:
  - .1 Бортовые танки или отсеки

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

$$w = 0,5 + \frac{DW}{20\,000} \text{ (м) или}$$

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

Минимальная величина  $w = 1,0$  м.

.2 Танки или отсеки двойного дна

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

$$h = V/15 \text{ (м) или}$$

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

Минимальная величина  $h = 1,0$  м.

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

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

.4 Общая вместимость балластных танков

На танкерах для сырой нефти дедвейтом 20 000 тонн и более и на нефтепродуктовозах дедвейтом 30 000 тонн и более общая вместимость бортовых танков, танков двойного дна, форпиковых танков и ахтерпиковых танков составляет не менее вместимости танков изолированного балласта, необходимой для соответствия требованиям правила 18 настоящего Приложения. Бортовые танки или отсеки и танки двойного дна, используемые в соответствии с требованиями правила 18, располагаются настолько равномерно, насколько это практически осуществимо, по длине грузовых танков. Дополнительные емкости изолированного балласта, предусмотренные для уменьшения напряжения от общего изгиба корпуса судна, дифферента и т. д., могут располагаться в любом месте судна.

.5 Приемные колодцы в грузовых танках

Приемные колодцы в грузовых танках могут проникать в двойное дно ниже границы, обозначенной расстоянием  $h$ , при условии, что такие колодцы настолько малы, насколько это практически осуществимо, и расстояние между дном колодца и днищевой обшивкой составляет не менее  $0,5h$ .

.6 Балластные и грузовые трубопроводы

Балластные и другие трубопроводы, такие как измерительные и вентиляционные трубопроводы к балластным танкам, не проходят через грузовые танки. Грузовые и подобные трубопроводы к грузовым танкам не проходят через балластные танки. Освобождение от этого требования может предоставляться в отношении коротких участков трубопроводов при условии, что они являются полностью сварными или равноценными по конструкции.



4 Нижеследующее применяется к танкам или отсекам двойного дна:

- .1 Танки или отсеки двойного дна, требуемые пунктом 3.2 настоящего правила, могут не предусматриваться при условии, что конструкция танкера такова, что давление груза и паров на днищевую обшивку, образующую единственный барьер между грузом и морской водой, не превышает внешнего гидростатического давления, как это выражено следующей формулой:

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

где

$h_c$  – высота груза, находящегося в соприкосновении с днищевой обшивкой, в метрах;

$\rho_c$  – максимальная плотность груза, в кг/м<sup>3</sup>;

$d_n$  – минимальная эксплуатационная осадка для любых условий загрузки, в метрах;

$\rho_s$  – плотность морской воды, в кг/м<sup>3</sup>;

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

$f$  – коэффициент безопасности = 1,1;

$g$  – стандартное ускорение свободного падения (9,81 м/с<sup>2</sup>).

- .2 Любая горизонтальная переборка, необходимая для выполнения вышеуказанных требований, располагается на высоте не менее В/6 или 6 метров, в зависимости от того, что меньше, но не более 0,6D над основной линией, где D – теоретическая высота борта на миделе.
- .3 Расположение бортовых танков или отсеков соответствует указанному в пункте 3.1 настоящего правила, за исключением того, что ниже уровня 1,5 h над основной линией, где величина h соответствует указанной в пункте 3.2 настоящего правила, граница грузового танка может быть вертикальной вплоть до днищевой обшивки, как показано на рисунке 2.

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

6 Каждый нефтяной танкер дедвейтом менее 5 000 тонн отвечает требованиям пунктов 3 и 4 настоящего правила или:

- .1 оборудуется по меньшей мере танками или отсеками двойного дна, имеющими такую высоту, что расстояние  $h$ , указанное в пункте 3.2 настоящего правила, соответствует следующему:

$$h = V/15 \text{ (м)}$$

с минимальной величиной  $h = 0,76 \text{ м}$ ;

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

- .2 оборудуется грузовыми танками, устроенными таким образом, что вместимость каждого грузового танка не превышает  $700 \text{ м}^3$ , если бортовые танки или отсеки не устроены согласно пункту 3.1 в соответствии со следующим:

$$w = 0,4 + \frac{2,4DW}{20\,000} \text{ (м)} \quad \text{с минимальной величиной } w = 0,76 \text{ м.}$$

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

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

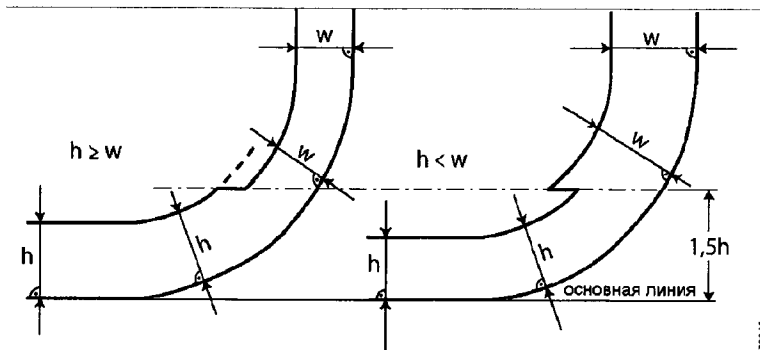


Рис. 1. Границы грузового танка для целей пункта 3

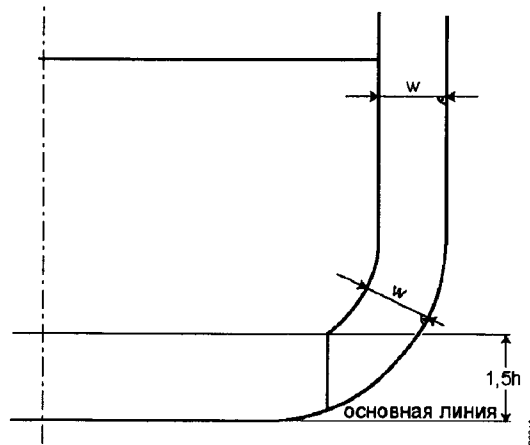


Рис. 2. Границы грузового танка для целей пункта 4

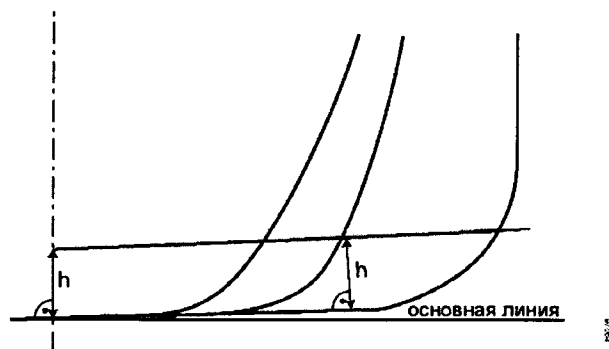


Рис. 3. Границы грузового танка для целей пункта 6

## Правило 20

*Требования к двойному корпусу и двойному дну на нефтяных танкерах, поставленных до 6 июля 1996 года*

- 1 Если специально не предусмотрено иное, настоящее правило:
  - .1 применяется к нефтяным танкерам дедвейтом 5 000 тонн и более, которые поставлены до 6 июля 1996 года, как они определены в правиле 1.28.5 настоящего Приложения; и
  - .2 не применяется к нефтяным танкерам, отвечающим правилу 19 и правилу 28 в отношении пункта 28.6, которые поставлены до 6 июля 1996 года, как они определены в правиле 1.28.5 настоящего Приложения; и
  - .3 не применяется к нефтяным танкерам, указанным в подпункте .1, выше, которые отвечают правилам 19.3.1 и 19.3.2 или 19.4, или 19.5 настоящего Приложения, за исключением того, что требования к минимальным расстояниям между ограничивающими конструкциями грузовых танков и бортовой и днищевой обшивкой судна могут соблюдаться не во всех отношениях. В этом случае расстояния для защиты борта должны быть не меньше, чем указано в Международном кодексе по химовозам в отношении размещения грузовых танков типа 2, а расстояния в диаметральной плоскости для защиты днища должны отвечать правилу 18.15.2 настоящего Приложения.
- 2 Для целей настоящего правила:
  - .1 "Тяжелое дизельное топливо" означает дизельное топливо, за исключением тех дистиллятов, из которых более 50 процентов по объему дистиллируется при температуре не более 340°C при испытании методом, приемлемым для Организации.
  - .2 "Жидкое топливо" означает тяжелые дистилляты или остатки сырой нефти либо смеси таких материалов, предназначенные для использования в качестве топлива для производства теплоты или энергии, качество которых эквивалентно спецификациям, приемлемым для Организации.
- 3 Для целей настоящего правила нефтяные танкеры подразделяются на следующие категории:
  - .1 "нефтяной танкер категории 1" означает нефтяной танкер дедвейтом 20 000 тонн и более, перевозящий в качестве груза сырую нефть, жидкое топливо, тяжелое дизельное топливо или смазочное масло, и дедвейтом 30 000 тонн и более, перевозящий нефть, иную чем указанная выше, который не отвечает требованиям относительно нефтяных танкеров, поставленных после 1 июня 1982 года, как они определены в правиле 1.28.4 настоящего Приложения;
  - .2 "нефтяной танкер категории 2" означает нефтяной танкер дедвейтом 20 000 тонн и более, перевозящий в качестве груза сырую нефть, жидкое топливо, тяжелое дизельное топливо или смазочное масло, и дедвейтом 30 000 тонн и более, перевозящий нефть, иную чем указанная выше,

который отвечает требованиям относительно нефтяных танкеров, поставленных после 1 июня 1982 года, как они определены в правиле 1.28.4 настоящего Приложения; и

- .3 "нефтяной танкер категории 3" означает нефтяной танкер дедвейтом 5 000 тонн и более, но менее, чем указано в подпункте 1 или 2 настоящего пункта.

4 Нефтяной танкер, к которому применяется настоящее правило, должен отвечать требованиям пунктов 2–5, 7 и 8 правила 19 и правила 28 в отношении пункта 28.6 настоящего Приложения не позднее, чем 5 апреля 2005 года или в годовщину его поставки, исполняющейся в дату или год, указанные в следующей таблице:

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

5 Несмотря на положения пункта 4 настоящего правила в отношении нефтяного танкера категории 2 или 3, который оборудован только двойным дном или двойным бортом, не используемыми для перевозки нефти и простирающимися по всей длине грузового танка, либо отсеками двойного корпуса, не используемыми для перевозки нефти и простирающимися по всей длине грузового танка, но который не выполняет условий, требуемых для освобождения его от применения положений пункта 1.3 настоящего правила, Администрация может разрешить продолжение эксплуатации такого судна после даты, указанной в пункте 4 настоящего правила, при условии что:

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

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

7 Администрация может разрешить продолжение эксплуатации нефтяного танкера категории 2 или 3 после даты, указанной в пункте 4 настоящего правила, если удовлетворительные результаты соблюдения Системы оценки состояния подтверждают, что, по мнению Администрации, судно пригодно для такого продолжения эксплуатации, при условии что эксплуатация не продолжится после исполняющейся в 2015 году годовщины его поставки или даты, в которую судно достигнет возраста 25 лет после даты его поставки, в зависимости от того, какая дата наступит раньше.

8 .1 Администрация Стороны настоящей Конвенции, которая разрешает применение пункта 5 настоящего правила либо разрешает, приостанавливает, прекращает или запрещает применение пункта 7 настоящего правила к судну, имеющему право плавать под ее флагом, немедленно сообщает Организации сведения об этом для рассылки Сторонам настоящей Конвенции для их информации и принятия соответствующих мер, если таковые потребуются.

.2 Сторона настоящей Конвенции имеет право отказывать в заходе в порты или на удаленные от берега терминалы, находящиеся под ее юрисдикцией, нефтяным танкерам, эксплуатирующимся в соответствии с положениями:

.1 пункта 5 настоящего правила после исполняющейся в 2015 году годовщины поставки судна; или

.2 пункта 7 настоящего правила.

В таких случаях эта Сторона сообщает Организации сведения об этом для рассылки Сторонам настоящей Конвенции для их информации.

## **Правило 21**

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

1 Настоящее правило:

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

.2 не применяется к нефтяным танкерам, указанным в подпункте .1, выше, которые отвечают правилам 19.3.1 и 19.3.2 или 19.4, или 19.5 настоящего Приложения, за исключением того, что требования к минимальным расстояниям между ограничивающими конструкциями грузовых танков и бортовой и днищевой обшивкой судна могут соблюдаться не во всех отношениях. В этом случае расстояния для защиты борта должны быть не меньше, чем указано в Международном кодексе по химовозам в отношении размещения грузовых танков типа 2, а расстояния в диаметральной плоскости для защиты днища должны отвечать правилу 18.15.2 настоящего Приложения.

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

.1 сырую нефть плотностью при 15°C более 900 кг/м<sup>3</sup>;

- .2 жидкое топливо плотностью при 15°C более 900 кг/м<sup>3</sup> или с кинематической вязкостью при 50°C более 180 мм<sup>2</sup>/с; или
  - .3 битум, смолу и их эмульсии.
- 3 Нефтяной танкер, к которому применяется настоящее правило, помимо применимых положений правила 20, должен отвечать положениям пунктов 4–8 настоящего правила.
- 4 С учетом положений пунктов 5, 6 и 7 настоящего правила нефтяной танкер, к которому применяется настоящее правило:
- .1 если его дедвейт 5 000 тонн и более, должен отвечать требованиям правила 19 настоящего Приложения не позднее 5 апреля 2005 года; или
  - .2 если его дедвейт 600 тонн и более, но менее 5 000 тонн, должен быть оборудован танками или отсеками двойного дна, отвечающими положениям правила 19.6.1 настоящего Приложения, а также бортовыми танками или отсеками, расположенными в соответствии с правилом 19.3.1 и отвечающими требованиям к расстоянию *w*, упомянутому в правиле 19.6.2, не позднее исполняющейся в 2008 году годовщины его поставки.
- 5 В отношении нефтяного танкера дедвейтом 5 000 тонн и более, перевозящего в качестве груза нефть тяжелых сортов, который оборудован только двойным дном или двойным бортом, не используемыми для перевозки нефти и простирающимися по всей длине грузового танка, либо отсеками двойного корпуса, не используемыми для перевозки нефти и простирающимися по всей длине грузового танка, но который не выполняет условий, требуемых для освобождения его от применения положений пункта 1.2 настоящего правила, Администрация может разрешить продолжение эксплуатации такого судна после даты, указанной в пункте 4 настоящего правила, при условии что:
- .1 судно находилось в эксплуатации 4 декабря 2003 года;
  - .2 посредством проверки официальных данных Администрация убедилась, что судно выполнило указанные выше условия;
  - .3 указанное выше состояние судна остается без изменения; и
  - .4 такая эксплуатация не продолжается после даты, в которую судно достигнет возраста 25 лет после даты его поставки.
- 6 .1 Администрация может разрешить продолжение эксплуатации нефтяного танкера дедвейтом 5 000 тонн и более, перевозящего сырую нефть плотностью при 15°C более 900 кг/м<sup>3</sup>, но менее 945 кг/м<sup>3</sup>, после даты, указанной в пункте 4.1 настоящего правила, если удовлетворительные результаты соблюдения Системы оценки состояния, упомянутой в правиле 20.6, подтверждают, что, по мнению Администрации, судно пригодно для такого продолжения эксплуатации с учетом его размеров, возраста, района эксплуатации и состояния конструкции и при условии что эксплуатация не продолжится после даты, в которую судно достигнет возраста 25 лет после даты его поставки.

- .2 Администрация может разрешить продолжение эксплуатации нефтяного танкера дедвейтом 600 тонн и более, но менее 5 000 тонн, перевозящего в качестве груза нефть тяжелых сортов, после даты, указанной в пункте 4.2 настоящего правила, если, по мнению Администрации, судно пригодно для такого продолжения эксплуатации с учетом его размеров, возраста, района эксплуатации и состояния конструкции, при условии что эксплуатация не продолжится после даты, в которую судно достигнет возраста 25 лет после даты его поставки.
- 7 Администрация Стороны настоящей Конвенции может освободить нефтяной танкер дедвейтом 600 тонн и более, перевозящий в качестве груза нефть тяжелых сортов, от применения положений настоящего правила, если нефтяной танкер:
- .1 выполняет рейсы исключительно в пределах района, находящегося под ее юрисдикцией, или эксплуатируется в качестве плавучей установки для хранения нефти тяжелых сортов, расположенной в пределах района, находящегося под ее юрисдикцией; или
- .2 выполняет рейсы исключительно в пределах района, находящегося под юрисдикцией другой Стороны, или эксплуатируется в качестве плавучей установки для хранения нефти тяжелых сортов, расположенной в пределах района, находящегося под юрисдикцией другой Стороны, при условии что Сторона, под юрисдикцией которой нефтяной танкер будет эксплуатироваться, соглашается с эксплуатацией нефтяного танкера в пределах района, находящегося под ее юрисдикцией.
- 8 .1 Администрация Стороны настоящей Конвенции, которая разрешает, приостанавливает, прекращает или запрещает применение пунктов 5, 6 или 7 настоящего правила к судну, имеющему право плавать под ее флагом, немедленно сообщает Организации сведения об этом для рассылки Сторонам настоящей Конвенции для их информации и принятия соответствующих мер, если таковые потребуются.
- .2 С учетом положений международного права Сторона настоящей Конвенции имеет право отказывать нефтяным танкерам, эксплуатирующимся в соответствии с положениями пункта 5 или 6 настоящего правила, в заходе в порты или на удаленные от берега терминалы, находящиеся под ее юрисдикцией, или запрещать перекачку нефти тяжелых сортов с судна на судно в районах, находящихся под ее юрисдикцией, за исключением случаев, когда это необходимо для целей обеспечения безопасности судна или спасения человеческой жизни на море. В таких случаях эта Сторона сообщает Организации сведения об этом для рассылки Сторонам настоящей Конвенции для их информации.

## **Правило 22**

### *Защита дни насосных отделений*

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



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

$$h = B/15 \text{ (м) или}$$

$$h = 2 \text{ м, смотря по тому, что меньше.}$$

Минимальное значение  $h = 1$  м.

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

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

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

### **Правило 23**

#### *Показатели аварийного вылива нефти*

1 Настоящее правило применяется к нефтяным танкерам, поставленным 1 января 2010 года или после этой даты, как они определены в правиле 1.28.8.

2 Для целей настоящего правила применяются следующие определения:

- .1 "Осадка по грузовую марку ( $d_s$ )" есть вертикальное расстояние, в метрах, от теоретической основной линии в середине длины ватерлинии, соответствующей летнему надводному борту, который будет присвоен судну. Расчеты, относящиеся к настоящему правилу, должны быть основаны на осадке  $d_s$ , независимо от назначенной осадки, которая может превышать  $d_s$ , например осадки по тропическую грузовую марку.
- .2 "Ватерлиния ( $d_B$ )" есть вертикальное расстояние, в метрах, от теоретической основной линии в середине длины ватерлинии, соответствующей 30% высоты  $D_s$ .
- .3 "Ширина ( $B_s$ )" есть наибольшая теоретическая ширина судна, в метрах, на самой глубокой грузовой марке  $d_s$  или ниже нее.
- .4 "Ширина ( $B_B$ )" есть наибольшая теоретическая ширина судна, в метрах, на ватерлинии  $d_B$  или ниже нее.
- .5 "Высота борта ( $D_s$ )" есть теоретическая высота борта, в метрах, измеренная на середине длины до верхней палубы у борта.
- .6 "Длина ( $L$ )" и "дедвейт ( $DW$ )" являются таковыми, как они определены в правилах 1.19 и 1.23 соответственно.

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

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

$$\begin{aligned} O_M &\leq 0,015 && \text{для } C \leq 200\,000 \text{ м}^3 \\ O_M &\leq 0,012 + (0,003/200\,000)(400\,000 - C) && \text{для } 200\,000 \text{ м}^3 < C < 400\,000 \text{ м}^3 \\ O_M &\leq 0,012 && \text{для } C \geq 400\,000 \text{ м}^3 \end{aligned}$$

Для комбинированных судов дедвейтом от 5000 тонн (DWT) и до вместимости 200 000 м<sup>3</sup> параметр среднего вылива нефти может применяться при условии представления расчетов, удовлетворяющих Администрацию, которые демонстрируют, что после учета повышенной конструктивной прочности комбинированное судно имеет параметр вылива нефти, по меньшей мере эквивалентный стандартному танкеру с двойным корпусом такого же размера, имеющему  $O_M \leq 0,015$ .

$$\begin{aligned} O_M &\leq 0,021 && \text{для } C \leq 100\,000 \text{ м}^3 \\ O_M &\leq 0,015 + (0,006/100\,000)(200\,000 - C) && \text{для } 100\,000 \text{ м}^3 < C \leq 200\,000 \text{ м}^3, \end{aligned}$$

где

$O_M$  – параметр среднего вылива нефти;

$C$  – общий объем груза нефти в м<sup>3</sup> при заполнении танка на 98%.

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

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

- .1 при отсутствии внутри грузовых танков продольной переборки:

$$\left(0,5 \frac{b_i}{B} + 0,1\right)L, \quad \text{но не более } 0,2L$$

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

$$\left(0,25 \frac{b_i}{B} + 0,15\right)L$$

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

- .1 для бортовых грузовых танков:  $0,2L$

- .2 для центральных грузовых танков:

- .1 если  $\frac{b_i}{B} \geq 0,2L$  :  $0,2L$

.2 если  $\frac{b_i}{B} < 0,2$ :

- при отсутствии продольной переборки в диаметральной плоскости:

$$(0,5 \frac{b_i}{B} + 0,1) L$$

- при наличии продольной переборки в диаметральной плоскости:

$$(0,25 \frac{b_i}{B} + 0,15) L$$

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

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

- .1 Длина грузового района простирается между носовой и кормовой оконечностями всех танков, предусмотренных для перевозки груза нефти, включая отстойные танки.
- .2 Ссылки в настоящем правиле на грузовые танки понимаются как включающие все грузовые танки, отстойные танки и топливные танки, расположенные в пределах длины грузового блока.
- .3 Судно предполагается загруженным до осадки по грузовую марку  $d_s$  без дифферента или крена.
- .4 Все грузовые нефтяные танки предполагаются загруженными на 98% их объемной вместимости. Номинальная плотность груза нефти ( $\rho_n$ ) рассчитывается следующим образом:

$$\rho_n = 1000 (DWT)/C \text{ (кг/м}^3\text{)}.$$

- .5 Для целей настоящих расчетов вылива проницаемость каждого помещения в пределах грузового блока, включая грузовые танки, балластные танки и другие пространства, в которых не содержится нефть, должна приниматься равной 0,99, если не доказано иное.
- .6 Приемные колодцы могут не учитываться при определении размещения танка, при условии что такие колодцы имеют минимальные практически возможные размеры и расстояние между дном колодца и днищевой обшивкой составляет не менее  $0,5h$ , где  $h$  есть высота, как она определена в правиле 19.3.2.

5 При объединении параметров вылива нефти используются следующие предположения:

- .1 Средний вылив нефти рассчитывается отдельно для повреждения борта и для повреждения днища и затем объединяется в безразмерный параметр вылива нефти  $O_M$  следующим образом:

$$O_M = (0,4 O_{MS} + 0,6 O_{MB})/C,$$

где

$O_{MS}$  – средний вылив для повреждения борта, в м<sup>3</sup>; и

$O_{MB}$  – средний вылив для повреждения днища, в м<sup>3</sup>.

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

$$O_{MB} = 0,7 O_{MB(0)} + 0,3 O_{MB(2,5)},$$

где

$O_{MB(0)}$  – средний вылив при высоте прилива 0 м; и

$O_{MB(2,5)}$  – средний вылив при высоте прилива – 2,5 м, в м<sup>3</sup>.

6 Средний вылив в результате повреждения борта  $O_{MS}$  рассчитывается следующим образом:

$$O_{MS} = C_3 \sum_i^n P_{s(i)} O_{s(i)} \quad (m^3),$$

где

$i$  – представляет собой каждый рассматриваемый грузовой танк;

$n$  – общее число грузовых танков;

$P_{s(i)}$  – вероятность проникновения в грузовом танке  $i$  в результате повреждения борта, рассчитанная в соответствии с пунктом 8.1 настоящего правила;

$O_{s(i)}$  – вылив, в м<sup>3</sup>, в результате повреждения борта грузового танка  $i$ , который принимается равным общему объему в грузовом танке  $i$  при заполнении на 98%, если не доказано, путем применения Руководства, упомянутого в правиле 19.5, что любой значительный объем груза будет сохранен; и

$C_3 = 0,77$  для судов, имеющих две продольные переборки внутри грузовых танков, при условии что эти переборки непрерывные по всему грузовому блоку и  $P_{s(i)}$  рассчитана в соответствии с настоящим правилом. Величина  $C_3$  равна 1,0 для всех других судов или если  $P_{s(i)}$  рассчитана в соответствии с пунктом 10 настоящего правила.

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

$$.1 \quad O_{MB(0)} = \sum_i^n P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} (m^3),$$

где

$i$  – представляет собой каждый рассматриваемый грузовой танк;

$n$  – общее число грузовых танков;

$P_{B(i)}$  – вероятность проникновения в грузовом танке  $i$  в результате повреждения днища, рассчитанная в соответствии с пунктом 9.1 настоящего правила;

$O_{B(i)}$  – вылив из грузового танка  $i$ , в  $m^3$ , рассчитанный в соответствии с пунктом 7.3 настоящего правила; и

$C_{DB(i)}$  – коэффициент, учитывающий удержание нефти, как определено в пункте 7.4 настоящего правила.

$$.2 \quad O_{MB(2,5)} = \sum_i^n P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} (m^3),$$

где

$i$ ,  $n$ ,  $P_{B(i)}$  и  $C_{DB(i)}$  – как они определены в подпункте .1, выше;

$O_{B(i)}$  – вылив из грузового танка  $i$ , в  $m^3$ , после приливного изменения

.3 Вылив нефти  $O_{B(i)}$  для каждого грузового нефтяного танка рассчитывается на основе принципов равновесия давления в соответствии со следующими предположениями:

.1 Предполагается, что судно село на мель с нулевым дифферентом и креном, при этом осадка до приливного изменения равна осадке по грузовую марку  $d_s$ .

.2 Уровень груза после повреждения рассчитывается следующим образом:

$$h_c = \{(d_s + t_c - Z_1) (\rho_s) - (1000 p) / g\} / \rho_n,$$

где

$h_c$  – высота груза нефти над  $Z_1$ , в метрах;

$t_c$  – приливное изменение, в метрах. Снижение высоты прилива выражается отрицательными числами;

$Z_1$  – высота самой низкой точки в грузовом танке над основной линией, в метрах;

$\rho_s$  – плотность морской воды, принимаемая как 1,025 кг/м<sup>3</sup>;

$p$  – если установлена система инертных газов, нормальное избыточное давление в кПа, принимаемое не менее чем 5 кПа; если система инертных газов не установлена, избыточное давление может приниматься как 0;

$g$  – ускорение силы тяжести, принимаемое как 9,81 м/сек<sup>2</sup>; и

$\rho_n$  – номинальная плотность груза нефти, рассчитанная в соответствии с пунктом 4.4 настоящего правила.

.3 Для грузовых танков, ограниченных днищевой обшивкой, если не доказано иное, вылив нефти  $O_{B(i)}$  должен приниматься не менее чем 1% от общего объема груза нефти, загруженного в грузовой танк  $i$ , с целью учесть первоначальные потери при вытеснении нефти водой и динамические нагрузки под действием течения и волн.

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

$C_{DB(i)} = 0,6$  для грузовых танков, ограниченных снизу отсеками, не предназначенными для нефти;

$C_{DB(i)} = 1,0$  для грузовых танков, ограниченных днищевой обшивкой.

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

.1  $P_S = P_{SL} P_{SV} P_{ST}$ ,

где

$P_{SL} = 1 - P_{Sf} - P_{Sa}$  – вероятность того, что повреждение распространится в продольную зону, ограниченную  $X_a$  и  $X_f$ ;

$P_{SV} = 1 - P_{Su} - P_{Sl}$  – вероятность того, что повреждение распространится в вертикальную зону, ограниченную  $Z_l$  и  $Z_u$ ; и

$P_{ST} = 1 - P_{Sy}$  – вероятность того, что повреждение распространится в поперечном направлении за пределы, обозначенные  $y$ .

.2  $P_{Sa}$ ,  $P_{Sf}$ ,  $P_{Sl}$ ,  $P_{Su}$  и  $P_{Sy}$  определяются линейной интерполяцией по таблице вероятностей для повреждения борта, содержащейся в пункте 8.3 настоящего правила, где

$P_{Sa}$  – вероятность того, что повреждение будет находиться полностью в корму от точки  $X_a/L$ ;

$P_{Sf}$  – вероятность того, что повреждение будет находиться полностью в нос от точки  $X_f/L$ ;

$P_{Sl}$  – вероятность того, что повреждение будет находиться полностью ниже танка;

$P_{Su}$  – вероятность того, что повреждение будет находиться полностью выше танка; и

$P_{Sy}$  – вероятность того, что повреждение будет находиться полностью вне танка.

Границы отсека  $X_a$ ,  $X_f$ ,  $Z_l$ ,  $Z_u$  и  $y$  рассчитываются следующим образом:

$X_a$  – продольное расстояние от кормовой точки  $L$  до самой крайней точки рассматриваемого отсека в корму, в метрах;

$X_f$  – продольное расстояние от кормовой точки  $L$  до самой крайней точки рассматриваемого отсека в нос, в метрах;

$Z_l$  – вертикальное расстояние от теоретической основной линии до самой нижней точки рассматриваемого отсека, в метрах;

$Z_u$  – вертикальное расстояние от теоретической основной линии до самой высокой точки рассматриваемого отсека, в метрах.  $Z_u$  не должно приниматься больше, чем  $D_s$ ; и

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

3 Таблица вероятностей для повреждения борта

$X_a/L$	$P_{Sa}$	$X_f/L$	$P_{Sf}$	$Z_l/D_s$	$P_{Sl}$	$Z_u/D_s$	$P_{Su}$
0,00	0,000	0,00	0,967	0,00	0,000	0,00	0,968
0,05	0,023	0,05	0,917	0,05	0,000	0,05	0,952
0,10	0,068	0,10	0,867	0,10	0,001	0,10	0,931
0,15	0,117	0,15	0,817	0,15	0,003	0,15	0,905
0,20	0,167	0,20	0,767	0,20	0,007	0,20	0,873
0,25	0,217	0,25	0,717	0,25	0,013	0,25	0,836
0,30	0,267	0,30	0,667	0,30	0,021	0,30	0,789
0,35	0,317	0,35	0,617	0,35	0,034	0,35	0,733
0,40	0,367	0,40	0,567	0,40	0,055	0,40	0,670
0,45	0,417	0,45	0,517	0,45	0,085	0,45	0,599
0,50	0,467	0,50	0,467	0,50	0,123	0,50	0,525
0,55	0,517	0,55	0,417	0,55	0,172	0,55	0,452
0,60	0,567	0,60	0,367	0,60	0,226	0,60	0,383
0,65	0,617	0,65	0,317	0,65	0,285	0,65	0,317
0,70	0,667	0,70	0,267	0,70	0,347	0,70	0,255
0,75	0,717	0,75	0,217	0,75	0,413	0,75	0,197
0,80	0,767	0,80	0,167	0,80	0,482	0,80	0,143
0,85	0,817	0,85	0,117	0,85	0,553	0,85	0,092
0,90	0,867	0,90	0,068	0,90	0,626	0,90	0,046
0,95	0,917	0,95	0,023	0,95	0,700	0,95	0,013
1,00	0,967	1,00	0,000	1,00	0,775	1,00	0,000

$P_{Sy}$  рассчитывается следующим образом:

$$P_{Sy} = (24,96 - 199,6 y/B_s) (y/B_s) \quad \text{для } y/B_s \leq 0,05;$$

$$P_{Sy} = 0,749 + \{5 - 44,4 (y/B_s - 0,05)\} (y/B_s - 0,05) \quad \text{для } 0,05 < y/B_s < 0,1;$$

$$P_{Sy} = 0,888 + 0,56 (y/B_s - 0,1) \quad \text{для } y/B_s \geq 0,1.$$

$P_{Sy}$  не должна приниматься более 1.

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

.1  $P_B = P_{BL} P_{BT} P_{BV}$ ,

где

$P_{BL} = 1 - P_{Bf} - P_{Ba}$  – вероятность того, что повреждение распространится в продольную зону, ограниченную  $X_a$  и  $X_f$ ;

$P_{BT} = 1 - P_{Bp} - P_{Bs}$  – вероятность того, что повреждение распространится в поперечную зону, ограниченную  $Y_p$  and  $Y_s$ ; и



$P_{BV} = 1 - P_{Bz}$  – вероятность того, что повреждение распространится вертикально за пределы, обозначенные  $z$ .

.2  $P_{Ba}$ ,  $P_{Bf}$ ,  $P_{Bp}$ ,  $P_{Bs}$  и  $P_{Bz}$  определяются линейной интерполяцией по таблице вероятностей для повреждения днища, содержащейся в пункте 9.3 настоящего правила, где

$P_{Ba}$  – вероятность того, что повреждение будет находиться полностью в корму от точки  $X_a/L$ ;

$P_{Bf}$  – вероятность того, что повреждение будет находиться полностью в нос от точки  $X_f/L$ ;

$P_{Bp}$  – вероятность того, что повреждение будет находиться полностью на левом борту танка;

$P_{Bs}$  – вероятность того, что повреждение будет находиться полностью на правом борту танка; и

$P_{Bz}$  – вероятность того, что повреждение будет находиться полностью ниже танка.

Границы отсека  $X_a$ ,  $X_f$ ,  $Y_p$ ,  $Y_s$  и  $z$  рассчитываются следующим образом:

$X_a$  и  $X_f$  – как они определены в пункте 8.2 настоящего правила;

$Y_p$  – поперечное расстояние от точки, расположенной на левом борту отсека на ватерлинии  $d_B$  или ниже этой ватерлинии, до вертикальной плоскости, находящейся в точке  $B_B/2$  в сторону правого борта от диаметральной плоскости судна, в метрах;

$Y_s$  – поперечное расстояние от точки, расположенной на правом борту отсека на ватерлинии  $d_B$  или ниже этой ватерлинии, до вертикальной плоскости, находящейся в точке  $B_B/2$  в сторону правого борта от диаметральной плоскости судна, в метрах; и

$z$  – минимальное значение  $z$  по отношению к длине отсека, где в каждом данном продольном местоположении  $z$  является вертикальным расстоянием от нижней точки днищевой обшивки в этом продольном местоположении до нижней точки отсека в этом продольном местоположении, в метрах.

.3 Таблица вероятностей для повреждения днища

$X_a/L$	$P_{Ba}$	$X_f/L$	$P_{Bf}$	$Y_n/B_R$	$P_{Bn}$	$Y_s/B_R$	$P_{Bs}$
0,00	0,000	0,00	0,969	0,00	0,844	0,00	0,000
0,05	0,002	0,05	0,953	0,05	0,794	0,05	0,009
0,10	0,008	0,10	0,936	0,10	0,744	0,10	0,032
0,15	0,017	0,15	0,916	0,15	0,694	0,15	0,063
0,20	0,029	0,20	0,894	0,20	0,644	0,20	0,097
0,25	0,042	0,25	0,870	0,25	0,594	0,25	0,133
0,30	0,058	0,30	0,842	0,30	0,544	0,30	0,171
0,35	0,076	0,35	0,810	0,35	0,494	0,35	0,211
0,40	0,096	0,40	0,775	0,40	0,444	0,40	0,253
0,45	0,119	0,45	0,734	0,45	0,394	0,45	0,297
0,50	0,143	0,50	0,687	0,50	0,344	0,50	0,344
0,55	0,171	0,55	0,630	0,55	0,297	0,55	0,394
0,60	0,203	0,60	0,563	0,60	0,253	0,60	0,444
0,65	0,242	0,65	0,489	0,65	0,211	0,65	0,494
0,70	0,289	0,70	0,413	0,70	0,171	0,70	0,544
0,75	0,344	0,75	0,333	0,75	0,133	0,75	0,594
0,80	0,409	0,80	0,252	0,80	0,097	0,80	0,644
0,85	0,482	0,85	0,170	0,85	0,063	0,85	0,694
0,90	0,565	0,90	0,089	0,90	0,032	0,90	0,744
0,95	0,658	0,95	0,026	0,95	0,009	0,95	0,794
1,00	0,761	1,00	0,000	1,00	0,000	1,00	0,844

$P_{Bz}$  рассчитывается следующим образом:

$$P_{Bz} = (14,5 - 67 z/D_s) (z/D_s) \quad \text{для } z/D_s \leq 0,1;$$

$$P_{Bz} = 0,78 + 1,1 (z/D_s - 0,1) \quad \text{для } z/D_s > 0,1.$$

$P_{Bz}$  не должна приниматься более 1.

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

- .1 Вероятности, упомянутые в пунктах 8 и 9, выше, могут рассчитываться более точно путем применения гипотетических подотсеков.
- .2 Вероятности, упомянутые в пунктах 8 и 9, выше, могут рассчитываться путем прямого применения функций плотности распределения вероятностей, содержащихся в Руководстве, упомянутом в правиле 19.5.
- .3 Показатели вылива нефти могут оцениваться в соответствии с методом, описанным в Руководстве, упомянутом в правиле 19.5.

11 В отношении устройства трубопроводов применяются следующие положения:

- .1 Трубопроводы, которые проходят через грузовые танки в местах, находящихся на расстоянии менее  $0,30V_s$  от борта судна и менее  $0,30D_s$  от днища судна, должны оборудоваться клапанами или подобными закрывающими устройствами в точке, где они открываются в любой грузовой танк. Эти клапаны должны оставаться закрытыми в море постоянно, когда в танках находится груз нефти, за исключением случаев, когда их можно открыть только для перекачки груза, необходимой для существенно важных грузовых операций.
- .2 Можно принимать в расчет снижение вылива нефти путем использования аварийной системы быстрой перекачки груза или иной системы, установленной для сокращения вылива нефти в случае инцидента, однако только после того, как эффективность и аспекты безопасности системы будут одобрены Организацией. Заявки на одобрение должны представляться в соответствии с положениями Руководства, упомянутого в правиле 19.5.

#### Правило 24

##### *Расчетные повреждения*

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

.1 Повреждение борта

- |   |  |  |
|---|--|--|
| 1 | Продольная протяженность ( $l_c$ ):  | $1/3 L^{2/3}$ или 14,5 м,<br>смотря по тому,<br>что меньше |
| 2 | Поперечная протяженность ( $t_c$ ) (от борта судна под прямым углом к диаметральной плоскости на уровне, соответствующем назначенному летнему надводному борту): | $V/5$ или 11,5 м,<br>смотря по тому,<br>что меньше         |
| 3 | Вертикальная протяженность ( $v_c$ ):  | от основной линии<br>неограниченно<br>вверх                |

.2 Повреждение днища

- |   |  |  |
|---|--|--|
|   | На протяжении $0,3L$<br>от носового<br>перпендикуляра<br>судна | В любой другой<br>части судна                    |
| 1 | Продольная протяженность ( $l_s$ ): $L/10$                     | $L/10$ или 5 м,<br>смотря по тому,<br>что меньше |

- 2 Поперечная протяженность ( $t_s$ ): В/6 или 10 м, 5 м  
смотря по тому, что  
меньше, но не менее 5 м
- 3 Вертикальная протяженность В/15 или 6 м, смотря по  
от основной линии ( $v_s$ ): тому, что меньше

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

## Правило 25

### *Предполагаемый вылив нефти*

1 Предполагаемый вылив нефти при повреждении борта ( $O_c$ ) и днища ( $O_s$ ) рассчитывается по приведенным ниже формулам для отсеков, задетых повреждением в любом возможном месте по длине судна, размеры которого определены правилом 24 настоящего Приложения:

- .1 при повреждении борта:

$$O_c = \sum W_i + \sum K_i C_i \quad (I)$$

- .2 при повреждении днища:

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

где  $W_i$  – объем бортового танка в кубических метрах, предположительно поврежденного, как определено в правиле 24 настоящего Приложения;  $W_i$  для танка изолированного балласта может приниматься равным нулю;

$C_i$  – объем центрального танка в кубических метрах, предположительно поврежденного, как определено в правиле 24 настоящего Приложения;  $C_i$  для танка изолированного балласта может приниматься равным нулю;

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

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

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

$h_i$  – минимальная высота рассматриваемого междудонного пространства в метрах; 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 незаполненное пространство или танк изолированного балласта длиной меньше величины  $l_c$ , как она определена правилом 24 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 пространством, умноженного на коэффициент  $S_i$ , как он определен ниже, причем для всех других бортовых танков, поврежденных при таком столкновении, принимается величина истинного полного объема.

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

где  $l_i$  – длина рассматриваемого незаполненного пространства или танка изолированного балласта, в метрах.

- 3 .1 Учитываются только те междудонные танки, которые либо остаются порожними, либо заполняются чистой водой, когда в расположенных над ними танках перевозится груз.
- .2 Если двойное дно простирается не на полную длину и ширину рассматриваемого танка, считается, что оно отсутствует, и объем танков, расположенных над участком поврежденного днища, включается в формулу (II), даже если танк не считается поврежденным вследствие наличия такого частичного двойного дна.
- .3 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 половины 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 соединения трубопровода с танком оборудуется клапанами или другими запорными устройствами для предотвращения вылива нефти в случае повреждения трубопровода. Такой трубопровод прокладывается как можно выше над днищевой обшивкой судна. При нахождении судна в море эти клапаны должны быть закрыты во всех случаях, когда в танке находится нефтяной груз, за исключением того, что они могут быть открыты только для перекачки груза, необходимой для удифферентования судна.

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

$$O_s = 1/4 (\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i) \quad (III)$$

5 Администрация может рассматривать, в качестве эффективного средства уменьшения вылива нефти в случае повреждения днища, применение системы перекачки груза, имеющей в каждом грузовом нефтяном танке высоко расположенный аварийный всасывающий патрубок и способной перекачивать груз из поврежденного танка или танков в танки изолированного балласта или имеющиеся незаполненные грузовые танки,

если есть уверенность, что они будут иметь достаточное незаполненное пространство. Такая система учитывается только в том случае, если она обладает способностью перекачивать за два часа работы количество нефти, равное половине объема самого большого из рассматриваемых поврежденных танков, и при наличии эквивалентной приемной вместимости в балластных или грузовых танках. При наличии этой системы расчет вылива  $O_s$  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.

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

## **Правило 26**

### *Ограничение размеров грузовых танков и их расположение*

1 За исключением предусмотренного в пункте 7, ниже:

- .1 каждый нефтяной танкер валовой вместимостью 150 и более, поставленный после 31 декабря 1979 года, как он определен в 1.28.2; и
- .2 каждый нефтяной танкер валовой вместимостью 150 и более, поставленный 31 декабря 1979 года или до этой даты, как он определен в 1.28.1, который относится к одной из следующих категорий:
  - .1 танкер, поставленный после 1 января 1977 года, или
  - .2 танкер, к которому применимы оба условия:
    - .1 его поставка осуществлена не позднее 1 января 1977 года; и
    - .2 контракт на его постройку заключен после 1 января 1974 года или контракт на его постройку не был предварительно заключен, но киль был заложен, или танкер находился в подобной стадии постройки после 30 июня 1974 года,

должен отвечать положениям настоящего правила.

2 Расположение и размеры грузовых танков нефтяных танкеров должны быть такими, чтобы предполагаемый вылив нефти  $O_c$  или  $O_s$ , вычисленный в соответствии с положениями правила 25 настоящего Приложения для любого места по длине судна, не превышал 30 000 м<sup>3</sup> либо величины, вычисленной по формуле  $400 \sqrt[3]{DW}$ , смотря по тому, что больше, но во всяком случае не превышал 40 000 м<sup>3</sup>.

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 50 000 м<sup>3</sup>. Однако на нефтяных танкерах с изолированным балластом, удовлетворяющих правилу 18 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:

.1 при отсутствии внутри грузовых танков продольной переборки:

$$(0,5 \frac{b_i}{B} + 0,1)L, \quad \text{но не более } 0,2L$$

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

$$(0,25 \frac{b_i}{B} + 0,15)L$$

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

.1 для бортовых грузовых танков:  $0,2L$

.2 для центральных грузовых танков:

.1 если  $\frac{b_i}{B}$  равно или больше одной пятой:  $0,2L$

.2 если  $\frac{b_i}{B}$  менее одной пятой:

– при отсутствии продольной переборки в диаметральной плоскости:

$$(0,5 \frac{b_i}{B} + 0,1)L$$

– при наличии продольной переборки в диаметральной плоскости:

$$(0,25 \frac{b_i}{B} + 0,15)L$$

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

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

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

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

### **Правило 27**

#### *Остойчивость в неповрежденном состоянии*

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

- .1 При нахождении в порту начальная метацентрическая высота  $GM_0$  с поправкой на влияние свободных поверхностей жидкостей, рассчитанная при крене  $0^\circ$ , должна быть не менее 0,15 м.
- .2 При нахождении в море применяются следующие критерии:
  - .1 площадь под диаграммой восстанавливающих плеч (кривой  $GZ$ ) должна быть не менее  $0,055 \text{ м} \cdot \text{рад}$  до угла крена  $\theta = 30^\circ$  и не менее  $0,09 \text{ м} \cdot \text{рад}$  до угла крена  $\theta = 40^\circ$  или угла заливания  $\theta_f$ , если этот угол менее  $40^\circ$ . Кроме того, площадь под диаграммой восстанавливающих плеч (кривой  $GZ$ ) между углами крена  $30^\circ$  и  $40^\circ$  или между углами  $30^\circ$  и  $\theta_f$ , если этот угол менее  $40^\circ$ , должна быть не менее  $0,03 \text{ м} \cdot \text{рад}$ ;
  - .2 восстанавливающее плечо  $GZ$  должно составлять по меньшей мере  $0,20 \text{ м}$  при угле крена, равном или более  $30^\circ$ ;
  - .3 максимальное восстанавливающее плечо должно отмечаться предпочтительно при угле крена более  $30^\circ$ , но не менее  $25^\circ$ ; и
  - .4 начальная метацентрическая высота  $GM_0$  с поправкой на влияние свободных поверхностей жидкостей, рассчитанная при крене  $0^\circ$ , должна быть не менее 0,15 м.

2 Требования пункта 1 настоящего правила удовлетворяются посредством конструктивных мер. В отношении комбинированных судов могут допускаться простые дополнительные эксплуатационные процедуры.



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

- .1 одобрены Администрацией;
- .2 указывают те грузовые и балластные танки, которые в любых конкретных условиях перекачки жидкостей и возможного диапазона плотности груза могут быть не полностью заполненными и все же обеспечивать удовлетворение критериям остойчивости. Во время операций по перекачке жидкостей не полностью заполненные танки могут меняться и составлять любую комбинацию, при условии что критерии удовлетворяются;
- .3 легко понятны лицу командного состава, ответственному за операции по перекачке жидкостей;
- .4 предусматривают плановую последовательность грузовых/балластных операций;
- .5 позволяют сравнивать достигнутую и требуемую остойчивость, используя критерии остойчивости в форме графика или таблицы;
- .6 не требуют выполнения ответственным лицом командного состава обширных математических расчетов;
- .7 предусматривают корректирующие меры, которые должны приниматься ответственным лицом командного состава в случае отклонения от рекомендованных величин и в случае аварийных ситуаций; и
- .8 четко выделены в одобренном буклете с информацией о посадке и остойчивости и вывешены на видном месте в посту управления грузовыми/балластными операциями, а также четко выделены в любом компьютерном программном обеспечении, с помощью которого выполняются расчеты остойчивости.

### **Правило 28**

#### *Деление на отсеки и остойчивость*

1 Каждый нефтяной танкер валовой вместимостью 150 и более, поставленный после 31 декабря 1979 года, как он определен в правиле 1.28.2, 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:

- .1 для танкеров длиной более 225 м – в любом месте по длине судна;
- .2 для танкеров длиной более 150, но не более 225 м – в любом месте по длине судна, за исключением повреждения, затрагивающего кормовую или

носовую переборки, ограничивающие расположенное в корме машинное отделение. Машинное отделение рассматривается как единый затапливаемый отсек; и

- .3 для танкеров длиной не более 150 м – в любом месте по длине судна между соседними поперечными переборками, за исключением машинного отделения. Для танкеров длиной 100 м и менее, для которых все требования пункта 3 настоящего правила не могут быть удовлетворены без существенного ухудшения их эксплуатационных качеств, Администрации могут допустить освобождение их от этих требований.

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

2 Относительно размера и характера предполагаемого повреждения принимается следующее:

.1 Повреждение борта

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

.2 Повреждение днища

- 0,3L от носового перпендикуляра судна В любой другой части судна
- 1 Продольная протяженность:  $\frac{1}{3} \left( L^{\frac{2}{3}} \right)$  или 14,5 м,  $\frac{1}{3} \left( L^{\frac{2}{3}} \right)$  или 5 м,  
смотря по тому, что меньше, смотря по тому, что меньше
- 2 Поперечная протяженность:  $\frac{B}{6}$  или 10 м,  $\frac{B}{6}$  или 5 м,  
смотря по тому, что меньше, смотря по тому, что меньше

3	Вертикальная протяженность:	$\frac{B}{15}$ или 6 м, смотря по тому, что меньше; измеряется от теоретической линии обшивки днища в диаметральной плоскости	$\frac{B}{15}$ или 6 м, смотря по тому, что меньше; измеряется от теоретической линии обшивки днища в диаметральной плоскости
---	-----------------------------	--	--

.3 Если любое повреждение меньших размеров, чем максимальное повреждение, указанное в подпунктах 2.1 и 2.2 настоящего пункта, может привести к более тяжелым последствиям, должно рассматриваться такое повреждение.

.4 Если повреждение, затрагивающее поперечные переборки, рассматривается для случаев, указанных в подпунктах 1.1 и 1.2 настоящего правила, то для того, чтобы эти поперечные водонепроницаемые переборки считались эффективными, расстояние между ними должно быть не менее продольной протяженности предполагаемого повреждения, указанного в подпункте 2.1 настоящего пункта. Если поперечные переборки расположены друг от друга на меньшем расстоянии, то при определении затопляемых отсеков одна или более из таких переборок в пределах упомянутого повреждения рассматриваются как несуществующие.

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

.1 расстояние между соседними переборками меньше продольной протяженности предполагаемого повреждения, указанного в подпункте 2.1 настоящего пункта; или

.2 поперечная переборка имеет уступ или рецесс длиной более 3,05 м, расположенный в пределах предполагаемого повреждения. Уступ, образованный переборкой и настилом ахтерпика, не рассматривается как уступ для целей настоящего правила.

.6 Если в пределах предполагаемого повреждения расположены трубопроводы, каналы или туннели, принимаются меры для того, чтобы прогрессирующее затопление не распространилось по ним на отсеки, затопление которых не предполагается для каждого данного случая повреждения.

3 Нефтяные танкеры считаются удовлетворяющими критериям аварийной устойчивости, если удовлетворены следующие требования:

- .1 Конечная ватерлиния, с учетом затопления, крена и дифферента, находится ниже нижней кромки любого отверстия, через которое может происходить прогрессирующее затопление отсека. Такие отверстия включают воздухопроводы и отверстия, закрываемые с помощью водонепроницаемых дверей или люковых крышек, и могут исключать отверстия, закрываемые с помощью водонепроницаемых крышек горловин и палубных иллюминаторов, небольших водонепроницаемых крышек люков грузовых танков, которые обеспечивают высокую степень целостности палубы, водонепроницаемых клинкетных дверей с дистанционным управлением и бортовых глухих иллюминаторов.
  - .2 На конечной стадии затопления угол крена, вызванного несимметричным затоплением, не превышает  $25^\circ$ , однако этот угол может быть увеличен до  $30^\circ$ , если при этом кромка палубы не погружается в воду.
  - .3 Остойчивость на конечной стадии затопления должна быть проверена и может считаться достаточной, если кривая восстанавливающих плеч простирается не менее чем на  $20^\circ$  за точку равновесия в сочетании с максимальным остаточным восстанавливающим плечом в пределах диапазона  $20^\circ$ , равным по меньшей мере 0,1 м. Площадь под кривой в этом диапазоне должна быть не менее 0,0175 м/радиан. Незащищенные отверстия не должны погружаться в воду в пределах этого диапазона, если данное помещение не принимается затопленным. В пределах этого диапазона может допускаться погружение в воду любого из отверстий, упомянутых в подпункте 3.1 настоящего пункта, а также любых других отверстий, которые могут быть закрыты непроницаемо при воздействии моря.
  - .4 Администрация должна убедиться в том, что судно обладает достаточной устойчивостью на промежуточных стадиях затопления.
  - .5 Устройства для выравнивания крена, требующие таких механических средств, как клапаны или поперечные переточные трубы, если они установлены, не должны рассматриваться как средство уменьшения угла крена или поддержания минимальной величины остаточной устойчивости, удовлетворяющей требованиям подпунктов 3.1, 3.2 и 3.3 настоящего пункта, и достаточная остаточная устойчивость должна поддерживаться в течение всех стадий выравнивания. Помещения, соединенные каналами большого поперечного сечения, могут рассматриваться как общие.
- 4 Требования пункта 1 настоящего правила подтверждаются расчетами, учитывающими проектные характеристики судна, расположение, конфигурацию и содержимое поврежденных отсеков, равно как и распределение, удельный вес и влияние свободной поверхности жидкостей. В расчетах учитывается следующее:
- .1 Учитываются все порожние или частично заполненные танки, удельный вес перевозимых грузов, а также любой вылив жидкости из поврежденных отсеков.

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

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

- .3 Плавуемость любой надстройки, расположенной непосредственно над местом повреждения борта, не учитывается. Можно, однако, учесть не затопленные водой части надстроек за пределами повреждения, если они отделены от поврежденного пространства водонепроницаемыми переборками и в отношении этих неповрежденных пространств соблюдены требования подпункта 3.1 настоящего правила. В водонепроницаемых переборках надстройки допускается наличие водонепроницаемых дверей на петлях.
- .4 Влияние свободной поверхности рассчитывается при угле крена в  $5^\circ$  для каждого отдельного отсека. Для частично заполненных танков Администрация может потребовать или разрешить расчет поправки на влияние свободной поверхности при угле крена, превышающем  $5^\circ$ .
- .5 При расчете влияния свободных поверхностей расходуемых жидкостей принимается, что для каждого типа жидкости по меньшей мере одна поперечная пара танков или один центральный танк имеет свободную поверхность, причем в расчет принимается такой танк или такая комбинация танков, для которых влияние свободной поверхности наибольшее.
- 5 Капитан каждого нефтяного танкера, к которому применяется настоящее правило, и лицо, ответственное за несамостоятельный нефтяной танкер, к которому применяется настоящее правило, снабжаются по одобренной форме:

- .1 информацией по загрузке и распределению груза, необходимой для обеспечения выполнения положений настоящего правила; и
- .2 данными о способности судна удовлетворять критериям аварийной остойчивости, определенным настоящим правилом, включая последствия отступлений, которые могут быть разрешены в соответствии с подпунктом 1.3 настоящего правила.

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

- .1 продольная протяженность:
- .1 суда дедвейтом 75 000 тонн и более:  
0,6L, измеряемая от носового перпендикуляра;

- .2 суда дедвейтом менее 75 000 тонн:  
0,4L, измеряемая от носового перпендикуляра;
- .2 поперечная протяженность: В/3 в любом месте днища;
- .3 вертикальная протяженность: пробоина внешнего корпуса.

## **Правило 29**

### *Отстойные танки*

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

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

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

2.3 Вместимость отстойного танка или системы отстойных танков должна быть достаточной для сохранения в них смывок, образовавшихся при мойке танков, нефтяных остатков и остатков грязного балласта. Общая вместимость отстойного танка или танков должна быть не менее 3% от грузовой вместимости судна по нефти, за исключением того, что Администрация может допустить:

- .1 2% для тех нефтяных танкеров, на которых мойка танков выполняется таким образом, что принятой однажды в отстойный танк или танки воды достаточно для мойки танков и, где это применимо, для обеспечения рабочей жидкостью эжекторов, и не требуется дополнительно вводить воду в систему во время мойки;
- .2 2% для таких танкеров, на которых предусмотрены танки изолированного балласта или выделенные для чистого балласта танки в соответствии с правилом 18 настоящего Приложения или оборудована система мойки грузовых танков сырой нефтью в соответствии с правилом 33 настоящего Приложения. Эта вместимость может быть далее уменьшена до 1,5% для таких нефтяных танкеров, на которых мойка танков водой выполняется таким образом, что принятой однажды в отстойный танк или танки воды для мойки достаточно как для мойки танков, так и, где это применимо, для обеспечения рабочей жидкостью эжекторов, и не требуется дополнительно вводить воду в систему во время мойки; и
- .3 1% для комбинированных судов, если нефтяной груз перевозится только в танках с гладкими стенками. Эта вместимость может быть далее уменьшена до 0,8%, если мойка танков водой выполняется таким образом, что принятой

однажды в отстойный танк или танки воды для мойки достаточно как для мойки танков, так и, где это применимо, для обеспечения рабочей жидкостью эжекторов, и не требуется дополнительно вводить воду в систему во время мойки.

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

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

### **Правило 30**

#### *Насосы, трубопроводы и устройства для сброса*

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

2 На каждом нефтяном танкере валовой вместимостью 150 и более трубопроводы для сброса в море водяного балласта или загрязненной нефтью воды из района грузовых танков, допускаемого правилом 34 настоящего Приложения, выводятся на открытую палубу или к борту судна выше ватерлинии, соответствующей наибольшей осадке судна в балласте. Для возможности осуществления операций таким образом, как разрешено подпунктами 6.1 – 6.5 настоящего правила, может быть допущено иное устройство трубопроводов.

3 На нефтяных танкерах валовой вместимостью 150 и более, поставленных после 31 декабря 1979 года, как они определены в правиле 1.28.2, предусматриваются средства для прекращения сброса в море водяного балласта или загрязненной нефтью воды из района грузовых танков, иного чем сбросы ниже ватерлинии, которые разрешены в соответствии с пунктом 6 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. В установлении средств для прекращения сброса на месте наблюдения нет необходимости, если предусмотрена эффективная система связи, такая, как телефон или радио, между местом наблюдения и местом управления сбросом.

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

- .1 он оборудуется нефтяными трубопроводами, спроектированными и установленными таким образом, чтобы остаток нефти в трубопроводах был минимальным; и
- .2 на нем предусматриваются средства для осушения всех грузовых насосов и всех нефтяных трубопроводов после окончания выгрузки, при

необходимости путем их подсоединения к зачистному устройству. Обеспечивается возможность сброса стоков из трубопроводов и насосов как на берег, так и в грузовой или отстойный танк. Для сброса на берег предусматривается специальный трубопровод небольшого диаметра, который присоединяется с забортной стороны клапанов на судовых приемноотливных патрубках.

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

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

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

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

.2 в море самотеком, либо

.3 в море с помощью насосов, если замена водяного балласта производится в соответствии с положениями правила D-1.1 Международной конвенции о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими,

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

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

.3 нефтяные танкеры, поставленные 1 июня 1982 года или до этой даты, как они определены в правиле 1.28.3, эксплуатируемые с выделенными для чистого балласта танками, которые без переоборудования не способны сбрасывать водяной балласт из выделенных для чистого балласта танков выше ватерлинии, могут сбрасывать такой балласт ниже ватерлинии, при условии что сброс водяного балласта контролируется в соответствии с правилом 18.8.3 настоящего Приложения;

.4 на каждом нефтяном танкере грязный водяной балласт или загрязненная нефтью вода из танков, не являющихся отстойными танками, в грузовом районе могут быть сброшены в море самотеком ниже ватерлинии, при



условии что предоставлено достаточно времени для того, чтобы дать возможность произойти сепарации нефти и воды, и что непосредственно перед сбросом водяной балласт проконтролирован с помощью индикатора поверхности раздела нефть/вода, упомянутого в правиле 32 настоящего Приложения, чтобы удостовериться, что высота положения поверхности раздела такова, что сброс не сопряжен с какой-либо повышенной опасностью для морской среды;

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

- .1 часть потока такой воды отводится через стационарный трубопровод в легкодоступное место на верхней палубе или выше, где за ним можно вести визуальное наблюдение во время операции сброса; и
- .2 такое устройство для наблюдения за частичным потоком удовлетворяет требованиям, установленным Администрацией, которые должны содержать по меньшей мере все положения спецификаций по конструкции, установке и эксплуатации системы частичного потока для контроля за сбросом за борт, принятых Организацией.

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

## **ЧАСТЬ В    ОБОРУДОВАНИЕ**

### **Правило 31**

*Система автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти*

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

2 При рассмотрении конструкции прибора для измерения содержания нефти, входящего в систему, Администрация принимает во внимание характеристики, рекомендованные Организацией. Система оснащается самопишущим устройством для непрерывной регистрации сброса в литрах на морскую милю и общего количества либо содержания нефти и интенсивности сброса. Такая запись должна содержать дату и время

сброса и сохраняться не менее трех лет. Система автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти включается при любом сбросе стока в море и обеспечивает автоматическое прекращение сброса нефтесодержащей смеси, когда мгновенная интенсивность сброса нефти превышает значение, допускаемое правилом 34 настоящего Приложения. Любая неисправность этой системы автоматического замера и регистрации должна приводить к прекращению сброса. Предусматривается дублирующее ручное управление системой, которое может быть использовано в случае такой неисправности, а неисправный узел как можно скорее приводится в рабочее состояние. Орган власти государства порта может разрешить танкеру с неисправной системой автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти совершить один балластный рейс до его следования в порт ремонта.

3 Система автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти проектируется и устанавливается в соответствии с руководством и техническими требованиями по системам автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти для нефтяных танкеров, разработанными Организацией. Администрации могут принимать такое специальное устройство системы, какое подробно описано в Руководстве и технических требованиях.

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

### **Правило 32**

#### *Индикатор поверхности раздела нефть/вода*

С учетом положений пунктов 4 и 5 правила 3 настоящего Приложения на нефтяных танкерах валовой вместимостью 150 и более для быстрого и точного определения положения поверхности раздела нефть/вода в отстойных танках предусматриваются одобренные Администрацией эффективные индикаторы поверхности раздела нефть/вода. Такие же индикаторы используются и в других танках, в которых производится разделение нефти и воды и из которых предполагается сбрасывать сток непосредственно в море.

### **Правило 33**

#### *Требования к мойке сырой нефтью*

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

2 Система мойки сырой нефтью и связанные с ней оборудование и устройства выполняются в соответствии с требованиями, установленными Администрацией. Эти требования должны содержать по меньшей мере все положения Технических требований к конструкции, эксплуатации и проверке систем мойки сырой нефтью, принятых

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

3 Каждая система мойки сырой нефтью, которая должна быть установлена в соответствии с правилом 18.7 настоящего Приложения, должна отвечать требованиям настоящего правила.

## **ЧАСТЬ С ОГРАНИЧЕНИЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО СБРОСА НЕФТИ**

### **Правило 34**

#### *Ограничение сброса нефти*

#### **А. Сбросы за пределами особых районов**

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

- .1 танкер находится за пределами особого района;
- .2 танкер находится на расстоянии более 50 морских миль от ближайшего берега;
- .3 танкер находится в пути;
- .4 мгновенная интенсивность сброса нефти не превышает 30 литров на морскую милю;
- .5 общее количество сброшенной в море нефти с танкеров, поставленных 31 декабря 1979 года или до этой даты, как они определены в правиле 1.28.1, не превышает 1/15 000 общего количества данного вида груза, из которого образовался остаток, а с танкеров, поставленных после 31 декабря 1979 года, как они определены в правиле 1.28.2, – 1/30 000 общего количества груза, из которого образовался остаток; и
- .6 на танкере эксплуатируется система автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти и система отстойных танков в соответствии с требованиями правил 29 и 31 настоящего Приложения.

2 Положения пункта 1 настоящего правила не применяются к сбросу чистого или изолированного балласта.

#### **В. Сбросы в особых районах**

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

4 Положения пункта 3 настоящего правила не применяются к сбросу чистого или изолированного балласта.

5 Ничто в настоящем правиле не запрещает судну, лишь часть пути которого проходит по особому району, производить за пределами особого района сброс в соответствии с пунктом 1 настоящего правила.

#### **C. Требования к нефтяным танкерам валовой вместимостью менее 150**

6 Требования правил 29, 31 и 32 настоящего Приложения не применяются к нефтяным танкерам валовой вместимостью менее 150, на которых ограничение сброса нефти в соответствии с настоящим правилом осуществляется путем сохранения нефти на борту с последующей сдачей всех загрязненных промывочных вод в приемные сооружения. Общее количество нефти и воды, использованной для мойки и возвращенной в сборный танк, сдается в приемные сооружения, если не приняты надлежащие меры, гарантирующие, что любой сток, допускаемый к сбросу в море, эффективно автоматически замеряется и регистрируется так, что удовлетворяются положения настоящего правила.

#### **D. Общие требования**

7 Во всех случаях, когда в непосредственной близости от судна или его кильватерной струи на поверхности воды или под ней обнаружены видимые следы нефти, правительства Сторон настоящей Конвенции в пределах своих возможностей безотлагательно расследуют относящиеся к данному случаю факты для установления, имело ли место нарушение положений настоящего правила. Расследование, в частности, должно включать сведения о ветре и состоянии моря, о пути и скорости судна, о других возможных источниках появления вблизи судна видимых следов нефти, а также о любых записях, относящихся к сбросу нефти.

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

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

#### **Правило 35**

##### *Операции, связанные с мойкой сырой нефтью*

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

2 В случае необходимости принятия балласта в грузовые танки перед каждым балластным рейсом промывается сырой нефтью достаточное количество грузовых танков,

для того чтобы, в зависимости от характера совершаемых рейсов и ожидаемых погодных условий, водяной балласт принимался только в грузовые танки, предварительно промытые сырой нефтью.

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

### **Правило 36**

#### *Журнал нефтяных операций, часть II – Балластно-грузовые операции*

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

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

- .1 погрузка нефтяного груза;
- .2 перекачка нефтяного груза в пределах судна во время рейса;
- .3 выгрузка нефтяного груза;
- .4 прием балласта в грузовые танки и выделенные для чистого балласта танки;
- .5 очистка грузовых танков, включая мойку сырой нефтью;
- .6 сброс балласта, за исключением сброса из танков изолированного балласта;
- .7 сброс воды из отстойных танков;
- .8 закрытие всех надлежащих клапанов или аналогичных устройств после проведения сброса из отстойных танков;
- .9 закрытие клапанов, отделяющих выделенные для чистого балласта танки от грузовых и зачистных трубопроводов, после проведения сброса из отстойных танков; и
- .10 удаление остатков.

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

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

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

6 Любой отказ системы автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти регистрируется в части II Журнала нефтяных операций.

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

8 Компетентные власти правительства Стороны Конвенции могут проверить часть II Журнала нефтяных операций на борту любого судна, находящегося в ее порту или у удаленных от берега терминалов, к которому применяется настоящее Приложение, и снять копию с любой записи в этом Журнале, а также потребовать, чтобы капитан судна заверил, что эта копия является подлинной копией такой записи. Любая такая копия, заверенная капитаном судна как подлинная копия записи в части II Журнала нефтяных операций, может быть предъявлена при любом разбирательстве в качестве доказательства фактов, изложенных в записи. Проверка части II Журнала нефтяных операций и снятие заверенной копии компетентными властями в соответствии с настоящим пунктом осуществляются как можно быстрее, чтобы не вызвать неоправданного простоя судна.

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

## **ГЛАВА 5 – ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ В РЕЗУЛЬТАТЕ ИНЦИДЕНТА, ВЫЗЫВАЮЩЕГО ЗАГРЯЗНЕНИЕ НЕФТЬЮ**

### **Правило 37**

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

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

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

- .1 процедуру, которую должны выполнять капитан и другие лица, несущие ответственность за судно, при передаче сообщения об инциденте, вызывающем загрязнение нефтью, как требуется в статье 8 настоящей Конвенции и Протоколе I к ней, на основании руководств, разработанных Организацией;
- .2 перечень организаций или лиц, с которыми должна быть установлена связь в случае инцидента, вызывающего загрязнение нефтью;
- .3 подробное описание действий, которые должны быть немедленно предприняты лицами, находящимися на борту судна, для уменьшения сброса нефти в результате инцидента или управления им; и
- .4 процедуры и пункт связи на судне для координации с национальными и местными властями действий, осуществляемых на борту судна, по борьбе с загрязнением.

3 В отношении судов, к которым применяется также правило 17 Приложения II к настоящей Конвенции, такой план может быть объединен с судовым планом чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря вредными жидкими веществами, требуемым согласно правилу 17 Приложения II к настоящей Конвенции. В этом случае название такого плана должно быть "Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря".

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

## **ГЛАВА 6 – ПРИЕМНЫЕ СООРУЖЕНИЯ**

### **Правило 38**

#### *Приемные сооружения*

#### **А. Приемные сооружения за пределами особых районов**

1 Правительство каждой Стороны настоящей Конвенции обязуется предусмотреть на нефтеналивных терминалах, в ремонтных портах и других портах, в которых суда должны сдавать нефтяные остатки, сооружения для приема таких остатков и нефтесодержащих смесей, остающихся на нефтяных танкерах и других судах, достаточные для удовлетворения потребностей пользующихся ими судов, не приводя к чрезмерному простоям этих судов.

2 Упомянутые в пункте 1 настоящего правила приемные сооружения предусматриваются:

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

- .2 во всех портах и на всех терминалах, где производится погрузка нефти, не являющейся сырой нефтью, в количестве, превышающем в среднем 1 000 тонн в день;
  - .3 во всех портах, имеющих судоремонтные верфи или сооружения для очистки танков;
  - .4 во всех портах и на всех терминалах, обрабатывающих суда, оборудованные требуемыми правилом 12 настоящего Приложения танками для нефтесодержащих осадков;
  - .5 во всех портах, где производится сдача нефтесодержащих льяльных вод и других остатков, которые не могут быть сброшены в соответствии с правилом 15 настоящего Приложения; и
  - .6 во всех портах погрузки массовых грузов для приема от комбинированных судов нефтяных остатков, которые не могут быть сброшены в соответствии с правилом 34 настоящего Приложения.
- 3 Пропускная способность приемных сооружений должна быть следующей:
- .1 Терминалы для погрузки сырой нефти обеспечиваются приемными сооружениями, достаточными для приема нефти и нефтесодержащих смесей, которые не могут быть сброшены в соответствии с положениями правила 34.1 настоящего Приложения со всех нефтяных танкеров, совершающих рейсы, упомянутые в пункте 2.1 настоящего правила.
  - .2 Порты и терминалы погрузки, упомянутые в пункте 2.2 настоящего правила, обеспечиваются приемными сооружениями, достаточными для приема нефти и нефтесодержащих смесей, которые не могут быть сброшены в соответствии с положениями правила 34.1 настоящего Приложения с нефтяных танкеров, принимающих наливом груз нефти, не являющейся сырой нефтью.
  - .3 Все порты, имеющие судоремонтные верфи или сооружения для очистки танков, обеспечиваются приемными сооружениями, достаточными для приема всех остатков и нефтесодержащих смесей, остающихся на борту, в целях удаления их до постановки судов на такие верфи или в подобные сооружения.
  - .4 Все сооружения, которыми в соответствии с пунктом 2.4 настоящего правила обеспечиваются порты и терминалы, должны быть достаточными для приема всех остатков, сохраненных на борту в соответствии с правилом 12 настоящего Приложения, от всех судов, которые, по обоснованным расчетам, могут прибыть в такие порты и к таким терминалам.
  - .5 Все сооружения, которыми в соответствии с настоящим правилом обеспечиваются порты и терминалы, должны быть достаточными для приема нефтесодержащих льяльных вод и других остатков, которые не



могут быть сброшены в соответствии с правилом 15 настоящего Приложения.

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

#### **В. Приемные сооружения в пределах особых районов**

4 Правительство каждой Стороны настоящей Конвенции, береговая линия которой прилегает к одному из особых районов, обязуется обеспечить, чтобы на всех нефтеналивных терминалах и во всех ремонтных портах, находящихся в пределах особого района, были предусмотрены сооружения, достаточные для приема от нефтяных танкеров и обработки всего грязного балласта и промывочной воды из танков. Кроме того, во всех портах в пределах особого района должны быть предусмотрены приемные сооружения, достаточные для приема от всех судов других остатков и нефтесодержащих смесей. Такие сооружения должны иметь пропускную способность, достаточную для удовлетворения нужд пользующихся ими судов и не приводящую к их чрезмерному простоям.

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

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

- .1 Каждая заинтересованная Сторона уведомляет Организацию о мерах, принятых во исполнение положений пунктов 4 и 5 настоящего правила. После получения достаточного числа уведомлений Организация устанавливает дату, начиная с которой требования правил 15 и 34 настоящего Приложения, касающиеся сбросов, вступают в силу в отношении данного района. Организация уведомляет все Стороны о такой дате не менее чем за двенадцать месяцев до ее наступления.
- .2 В период между вступлением в силу настоящей Конвенции и такой датой суда, находясь в особом районе, выполняют требования правил 15 и 34 настоящего Приложения в том, что касается сбросов за пределами особых районов.
- .3 После такой даты нефтяные танкеры, которые грузятся в портах тех особых районов, где пока еще отсутствуют такие приемные сооружения, также полностью выполняют требования правил 15 и 34 настоящего Приложения в том, что касается сбросов в пределах особых районов. Однако нефтяные танкеры, заходящие в такие особые районы с целью погрузки, делают все возможное, чтобы войти в район, имея на борту только чистый балласт.
- .4 После даты, начиная с которой вступают в силу требования в отношении данного особого района, каждая Сторона уведомляет Организацию для

извещения заинтересованных Сторон о всех случаях предполагаемого несоответствия сооружений установленным требованиям.

- .5 По меньшей мере те приемные сооружения, которые предусмотрены пунктами 1, 2 и 3 настоящего правила, должны быть обеспечены через один год после даты вступления в силу настоящей Конвенции.
- 7 Несмотря на пункты 4, 5 и 6 настоящего правила, к району Антарктики применяются следующие правила:
- .1 Правительство каждой Стороны настоящей Конвенции, из портов которой суда уходят в рейс в район Антарктики или в порты которой суда прибывают из района Антарктики, обязуется обеспечить, чтобы, как только это будет практически возможно, были предусмотрены соответствующие сооружения для приема осадков, грязного балласта, промывочной воды из танков, а также других нефтесодержащих остатков и смесей от всех судов, не вызывающие чрезмерного простоя и отвечающие нуждам пользующихся ими судов.
  - .2 Правительство каждой Стороны настоящей Конвенции обеспечивает, чтобы все суда, имеющие право плавать под ее флагом, перед входом в район Антарктики имели на борту танк или танки достаточной вместимости для сохранения всех осадков, грязного балласта, промывочной воды из танков, а также других нефтесодержащих остатков и смесей при плавании в этом районе и имели договоренности о сбросе таких нефтесодержащих остатков в приемное сооружение после выхода из этого района.

### **С. Общие требования**

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

## **ГЛАВА 7 – ОСОБЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К СТАЦИОНАРНЫМ ИЛИ ПЛАВУЧИМ ПЛАТФОРМАМ**

### **Правило 39**

*Особые требования к стационарным или плавучим платформам*

1 Настоящее правило применяется к стационарным или плавучим платформам, включая буровые вышки, плавучие установки для производства, хранения и выгрузки, используемые для добычи и хранения нефти в море, а также плавучие установки для хранения, используемые для хранения добытой в море нефти.

2 Стационарные или плавучие платформы, когда они используются для разведки, разработки и связанных с ними процессов обработки в море минеральных ресурсов морского дна, а также другие платформы должны удовлетворять требованиям настоящего Приложения, касающимся судов валовой вместимостью 400 и более, не являющихся нефтяными танкерами, за исключением того, что:

- .1 они оборудуются, насколько это практически осуществимо, установками, требуемыми правилами 12 и 14 настоящего Приложения;
- .2 на них регистрируются все операции, связанные со сбросом нефти или нефтесодержащих смесей, по форме, одобренной Администрацией; и
- .3 с учетом положений правила 4 настоящего Приложения сброс в море нефти и нефтесодержащих смесей запрещается, за исключением случаев, когда содержание нефти в стоке без его разбавления не превышает 15 миллионных долей.

3 При проверке платформ, устроенных как плавучие установки для производства, хранения и выгрузки или как плавучие установки для хранения, на соответствие настоящему Приложению, в дополнение к требованиям пункта 2, Администрация должна принимать во внимание Руководство, разработанное Организацией.

## ДОПОЛНЕНИЕ I

### ПЕРЕЧЕНЬ НЕФТЕПРОДУКТОВ\*

#### **Битумные растворы**

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

#### **Компоненты, используемые**

**для получения бензинов**  
Алкилаты топливные  
Продукты риформинга  
Полимеры топливные

#### **Сырые нефти, топлива и масла**

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

#### **Карбюраторные топлива**

Конденсат (природный)  
Автомобильное  
Авиационное  
Прямой перегонки  
Топливо № 1 (керосин)  
Топливо № 1-D  
Топливо № 2  
Топливо № 2-D

#### **Реактивные топлива**

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

#### **Дистилляты**

Прямой перегонки  
Исходные материалы для производства дистиллята

#### **Бензино-лигроиновые фракции**

Сольвент легкий  
Сольвент тяжелый  
Среднефракционный дистиллят

#### **Газойль**

Крекинг газойль

---

\* Этот перечень не следует рассматривать как исчерпывающий.

**ДОПОЛНЕНИЕ II**  
**ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА ИОРР И ДОБАВЛЕНИЙ\***  
**МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО**  
**О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ**

*(Примечание. К настоящему Свидетельству должно прилагаться описание конструкции и оборудования)*

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

.....  
*(полное официальное название страны)*

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

**Сведения о судне\*\***

Название судна.....

Регистровый номер или позывной сигнал.....

Порт регистрации.....

Валовая вместимость.....

Дедвейт судна (метрические тонны)<sup>†</sup>.....

Номер ИМО<sup>‡</sup>.....

---

\* Свидетельство ИОРР составляется по меньшей мере на английском, испанском или французском языке. Если используется также официальный язык выдающей страны, то в случае спора или разночтения предпочтение отдается этому языку.

\*\* По выбору, сведения о судне могут быть помещены в таблицу.

† Для нефтяных танкеров.

‡ См. Систему опознавательных номеров ИМО, принятую Организацией резолюцией А.600(15).

Тип судна:\*

Нефтяной танкер

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

Судно, не являющееся ни одним из перечисленных выше.

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:

1. Что судно освидетельствовано в соответствии с правилом 6 Приложения I к Конвенции; и
2. Что освидетельствованием установлено, что состояние конструкции, оборудования, систем, устройств, приспособлений и материалов судна во всех отношениях удовлетворительно и что судно отвечает применимым требованиям Приложения I к Конвенции.

Настоящее Свидетельство действительно до ..... †  
при условии проведения освидетельствований в соответствии с правилом 6  
Приложения I к Конвенции.

Дата окончания освидетельствования, на основании которого выдано настоящее  
свидетельство (дд.мм.гггг): .....

Выдано.....  
(Место выдачи Свидетельства)

.....  
(Дата выдачи)

.....  
(Подпись надлежащим образом уполномоченного  
должностного лица, выдавшего Свидетельство)

(Печать или штамп полномочной организации)

\* Ненужное зачеркнуть.

† Внести дату истечения срока действия, установленную Администрацией в соответствии с правилом 10.1 Приложения I к Конвенции. День и месяц этой даты соответствуют ежегодной дате, определенной в правиле 1.27 Приложения I к Конвенции, если не внесены поправки в соответствии с правилом 10.8 Приложения I к Конвенции.

**ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ЕЖЕГОДНОГО И ПРОМЕЖУТОЧНОГО  
ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ**

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при освидетельствовании, требуемом правилом 6 Приложения I к Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим положениям Конвенции:

Ежегодное освидетельствование: Подписано .....  
(Подпись надлежащим образом  
уполномоченного должностного лица)

Место .....

Дата (дд.мм.гггг): .....

*(Печать или штамп полномочной организации)*

Ежегодное\* /промежуточное\* освидетельствование: Подписано .....  
(Подпись надлежащим образом  
уполномоченного должностного лица)

Место .....

Дата (дд.мм.гггг): .....

*(Печать или штамп полномочной организации)*

Ежегодное\* /промежуточное\* освидетельствование: Подписано .....  
(Подпись надлежащим образом  
уполномоченного должностного лица)

Место .....

Дата (дд.мм.гггг): .....

*(Печать или штамп полномочной организации)*

Ежегодное освидетельствование: Подписано .....  
(Подпись надлежащим образом  
уполномоченного должностного лица)

Место .....

Дата (дд.мм.гггг): .....

*(Печать или штамп полномочной организации)*

---

\* Ненужное зачеркнуть.

**ЕЖЕГОДНОЕ/ПРОМЕЖУТОЧНОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ  
В СООТВЕТСТВИИ С ПРАВИЛОМ 10.8.3**

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при ежегодном/промежуточном\* освидетельствовании в соответствии с правилом 10.8.3 Приложения I к Конвенции установлено, что судно отвечает соответствующим положениям Конвенции.

Подписано .....  
*(Подпись надлежащим образом  
уполномоченного должностного лица)*

Место .....

Дата (дд.мм.гггг): .....

*(Печать или штамп полномочной организации)*

**ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ПРОДЛЕНИЯ СВИДЕТЕЛЬСТВА, ЕСЛИ СРОК  
ЕГО ДЕЙСТВИЯ МЕНЕЕ 5 ЛЕТ, В СЛУЧАЕ ПРИМЕНЕНИЯ ПРАВИЛА 10.3**

Судно отвечает соответствующим положениям Конвенции, и настоящее Свидетельство в соответствии с правилом 10.3 Приложения I к Конвенции признается действительным до .....

Подписано .....  
*(Подпись надлежащим образом  
уполномоченного должностного лица)*

Место .....

Дата (дд.мм.гггг): .....

*(Печать или штамп полномочной организации)*

**ПОДТВЕРЖДЕНИЕ В СЛУЧАЕ ПРОВЕДЕНИЯ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ ДЛЯ  
ВОЗОБНОВЛЕНИЯ СВИДЕТЕЛЬСТВА И ПРИМЕНЕНИЯ ПРАВИЛА 10.4**

Судно отвечает соответствующим положениям Конвенции, и настоящее Свидетельство в соответствии с правилом 10.4 Приложения I к Конвенции признается действительным до .....

Подписано .....  
*(Подпись надлежащим образом  
уполномоченного должностного лица)*

Место .....

Дата (дд.мм.гггг): .....

*(Печать или штамп полномочной организации)*

---

\* Ненужное зачеркнуть.



**ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ПРОДЛЕНИЯ СРОКА ДЕЙСТВИЯ СВИДЕТЕЛЬСТВА ДО  
ПРИБЫТИЯ В ПОРТ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ ИЛИ НА ЛЬГОТНЫЙ СРОК  
В СЛУЧАЕ ПРИМЕНЕНИЯ ПРАВИЛА 10.5 ИЛИ 10.6**

Настоящее Свидетельство в соответствии с правилом 10.5 или 10.6\* Приложения I к Конвенции признается действительным до (дд.мм.гггг): .....

Подписано .....  
(Подпись надлежащим образом  
уполномоченного должностного лица)

Место .....

Дата (дд.мм.гггг): .....

*(Печать или штамп полномочной организации)*

**ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ПЕРЕНОСА ЕЖЕГОДНОЙ ДАТЫ  
В СЛУЧАЕ ПРИМЕНЕНИЯ ПРАВИЛА 10.8**

В соответствии с правилом 10.8 Приложения I к Конвенции новой ежегодной датой является (дд.мм.гггг): .....

Подписано .....  
(Подпись надлежащим образом  
уполномоченного должностного лица)

Место .....

Дата (дд.мм.гггг): .....

*(Печать или штамп полномочной организации)*

В соответствии с правилом 10.8 Приложения I к Конвенции новой ежегодной датой является (дд.мм.гггг): .....

Подписано .....  
(Подпись надлежащим образом  
уполномоченного должностного лица)

Место .....

Дата (дд.мм.гггг): .....

*(Печать или штамп полномочной организации)*

---

\* Ненужное зачеркнуть.

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

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

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

*Примечания:*

- 1 Эта форма должна выдаваться третьему типу судов по классификации в Международном свидетельстве о предотвращении загрязнения нефтью, т.е. "судам, не являющимся ни одним из перечисленных выше". Нефтяным танкерам и судам, не являющимся нефтяными танкерами, с грузовыми танками, подпадающими под действие правила 2.2 Приложения I к Конвенции, выдается форма В.
- 2 Настоящее Описание является неотъемлемой частью Международного свидетельства о предотвращении загрязнения нефтью, которое должно постоянно находиться на судне в доступном месте.
- 3 Языком оригинала Описания является по меньшей мере английский, испанский или французский язык. Если используется также официальный язык выдающей страны, то в случае спора или разночтения предпочтение отдается этому языку.
- 4 Записи в клеточках должны производиться путем проставления знака "х" для ответов "да" и "применяется" или знака "-" для ответов "нет" и "не применяется".
- 5 Правилами, упомянутыми в настоящем Описании, 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 регистрации.....
- 1.4 Валовая вместимость.....
- 1.5 Дата постройки:
  - 1.5.1 Дата контракта на постройку.....
  - 1.5.2 Дата закладки кия или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки.....
  - 1.5.3 Дата поставки.....

- 1.6 Значительное переоборудование (если применено):
  - 1.6.1 Дата контракта на переоборудование .....
  - 1.6.2 Дата начала переоборудования .....
  - 1.6.3 Дата окончания переоборудования .....
- 1.7 Судно признано Администрацией "судном, поставленным 31 декабря 1979 года или до этой даты" в соответствии с правилом 1.28.1 в силу непредвиденной задержки поставки
- 2. Оборудование для управления сбросом нефти из льял машинных помещений и топливных танков (правила 16 и 14)**
  - 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 нефти (15 млн<sup>-1</sup>) (правило 14.6)
    - 2.2.2 Оборудование для фильтрации нефти (15 млн<sup>-1</sup>) с сигнальным устройством и устройством, обеспечивающим автоматическое прекращение сброса (правило 14.7)
  - 2.3 Нормативы одобрения:
    - 2.3.1 Сепарационное или фильтрующее оборудование:
      - .1 одобрено в соответствии с резолюцией А.393(X)
      - .2 одобрено в соответствии с резолюцией МЕРС.60(33)
      - .3 одобрено в соответствии с резолюцией МЕРС.107(49)
      - .4 одобрено в соответствии с резолюцией А.233(VII)
      - .5 одобрено в соответствии с национальными нормативами, не основанными на резолюции А.393(X) или А.233(VII)
      - .6 не одобрено
    - 2.3.2 Доочистная приставка одобрена в соответствии с резолюцией А.444(XI)
    - 2.3.3 Прибор для измерения содержания нефти:
      - .1 одобрен в соответствии с резолюцией А.393(X)

- .2 одобрен в соответствии с резолюцией МЕРС.60(33)
- .3 одобрен в соответствии с резолюцией МЕРС.107(49)
- 2.4 Максимальная пропускная способность системы ..... м<sup>3</sup>/ч
- 2.5 Изъятие из правила 14:
- 2.5.1 Требования правила 14.1 или 14.2 изымаются в отношении судна в соответствии с правилом 14.5.
- 2.5.1.1 Судно занято исключительно в рейсах в особом(ых) районе(ах):.....
- 2.5.1.2 Судно имеет свидетельство в соответствии с Международным кодексом безопасности высокоскоростных судов и занято на регулярных маршрутах с общей продолжительностью рейса, не превышающей 24 часа.
- 2.5.2 Судно оборудовано следующими сборными танками для полного сохранения на борту всей льяльной воды, загрязненной нефтью:

Обозначение танка	Расположение танка		Вместимость (м <sup>3</sup> )
	Шпангоуты (от)-(до)	Поперечное положение	
Общая вместимость: .....(м <sup>3</sup> )			

**3. Средства сохранения на борту и удаления нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков) (правило 12) и сборные танки для льяльной воды\***

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

Обозначение танка	Расположение танка		Вместимость (м <sup>3</sup> )
	Шпангоуты (от)-(до)	Поперечное положение	
Общая вместимость: .....(м <sup>3</sup> )			

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

- 3.2 Средства удаления остатков в дополнение к предусмотренным танкам для нефтесодержащих осадков:
- 3.2.1 инсинератор для нефтяных остатков;  
производительность..... л/ч
- 3.2.2 вспомогательный котел, пригодный для сжигания нефтяных остатков
- 3.2.3 танк для смешивания нефтяных остатков с жидким топливом;  
емкость ..... м<sup>3</sup>
- 3.2.4 другие приемлемые средства:.....
- 3.3 Судно оборудовано следующими сборными танками для сохранения на борту льяльной воды, загрязненной нефтью:

Обозначение танка	Расположение танка		Вместимость (м <sup>3</sup> )
	Шпангоуты (от)-(до)	Поперечное положение	
Общая вместимость: .....			(м <sup>3</sup> )

**4. Стандартное сливное соединение (правило 13)**

- 4.1 Судно оборудовано трубопроводом для сброса остатков из льял машинных помещений в приемные сооружения, снабженным стандартным сливным соединением в соответствии с правилом 13

**5. Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью (правило 37)**

- 5.1 На судне предусмотрен судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью в соответствии с правилом 37
- 5.2 На судне предусмотрен судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью в соответствии с правилом 37.3

**6. Изъятие**

- 6.1 Администрацией предоставлены освобождения от выполнения требований главы 3 Приложения I к Конвенции в соответствии с правилом 3.1 по тем позициям, которые перечислены в пунктах .....  
.....  
.....  
..... настоящего Описания

**7. Равноценные замены (правило 5)**

- 7.1 Для некоторых требований Приложения I, перечисленных в пунктах ..... настоящего Описания, Администрацией одобрены равноценные замены

□

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что настоящее Описание содержит достоверные во всех отношениях сведения.

Выдано в .....

(Место выдачи Описания)

.....  
(Дата выдачи)

.....  
(Подпись надлежащим образом уполномоченного  
должностного лица, выдавшего Описание)

(Печать или штамп организации)

**ФОРМА В**

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

**ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ И ОБОРУДОВАНИЯ  
ДЛЯ НЕФТЯНЫХ ТАНКЕРОВ**

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

*Примечания:*

- 1 Эта форма должна выдаваться первым двум типам судов по классификации в Международном свидетельстве о предотвращении загрязнения нефтью, т.е. нефтяным танкерам и судам, не являющимся нефтяными танкерами, с грузовыми танками, подпадающими под действие правила 2.2 Приложения I к Конвенции. Третьему типу судов по классификации в Международном свидетельстве выдается форма А.
- 2 Настоящее Описание является неотъемлемой частью Международного свидетельства о предотвращении загрязнения нефтью, которое должно постоянно находиться на судне в доступном месте.
- 3 Языком оригинала Описания является по меньшей мере английский, испанский или французский язык. Если используется также официальный язык выдающей страны, то в случае спора или разночтения предпочтение отдается этому языку.
- 4 Записи в клеточках должны производиться путем проставления знака "х" для ответов "да" и "применяется" или знака "-" для ответов "нет" и "не применяется".
- 5 Если не оговаривается иное, правилами, упомянутыми в настоящем Описании, являются правила Приложения I к Конвенции, а резолюциями – те, что приняты Международной морской организацией.

**1. Сведения о судне**

- 1.1 Название судна .....
- 1.2 Регистровый номер или позывной сигнал .....
- 1.3 Порт регистрации .....
- 1.4 Валовая вместимость .....
- 1.5 Грузовместимость судна .....(м<sup>3</sup>)
- 1.6 Дедвейт судна .....(тонны) (правило 1.23)
- 1.7 Длина судна .....(м) (правило 1.19)

1.8 Дата постройки:

1.8.1 Дата контракта на постройку .....

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

1.8.3 Дата поставки .....

1.9 Значительное переоборудование (если применено):

1.9.1 Дата контракта на переоборудование .....

1.9.2 Дата начала переоборудования .....

1.9.3 Дата окончания переоборудования .....

1.10 Непредвиденная задержка поставки:

1.10.1 Судно признано Администрацией, "судном поставленным 31 декабря 1979 года или до этой даты" в соответствии с правилом 1.28.1 в силу непредвиденной задержки поставки

1.10.2 Судно признано Администрацией "нефтяным танкером, поставленным 1 июня 1982 года или до этой даты" в соответствии с правилом 1.28.3 в силу непредвиденной задержки поставки

1.10.3 Не требуется, чтобы судно удовлетворяло положениям правила 26 в силу непредвиденной задержки поставки

1.11 Тип судна:

1.11.1 Танкер для сырой нефти

1.11.2 Нефтепродуктовоз

1.11.3 Нефтепродуктовоз, не перевозящий жидкое топливо или тяжелое дизельное топливо, как указано в правиле 20.2, или смазочное масло

1.11.4 Танкер для сырой нефти/нефтепродуктовоз

1.11.5 Комбинированное судно

1.11.6 Судно, не являющееся нефтяным танкером, с грузовыми танками, подпадающими под действие правила 2.2 Приложения I к Конвенции

1.11.7 Нефтяной танкер, предназначенный для перевозки нефтепродуктов, упомянутых в правиле 2.4



- 1.11.8 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
- 1.11.9 Судно, классифицированное как "нефтепродуктовоз", эксплуатируемый с выделенными для чистого балласта танками, классифицируется также как "танкер для сырой нефти", эксплуатируемый с системой мойки сырой нефтью, для чего ему выдано также отдельное Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью
- 2. Оборудование для управления сбросом нефти из льял машинных помещений и топливных танков (правила 16 и 14)**
- 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 нефти (15 млн<sup>-1</sup>) (правило 14.6)
- 2.2.2 Оборудование для фильтрации нефти (15 млн<sup>-1</sup>) с сигнальным устройством и устройством, обеспечивающим автоматическое прекращение сброса (правило 14.7)
- 2.3 Нормативы одобрения:
- 2.3.1 Сепарационное или фильтрующее оборудование:
- .1 одобрено в соответствии с резолюцией А.393(X)
- .2 одобрено в соответствии с резолюцией МЕРС.60(33)
- .3 одобрено в соответствии с резолюцией МЕРС.107(49)
- .4 одобрено в соответствии с резолюцией А.233(VII)
- .5 одобрено в соответствии с национальными нормативами, не основанными на резолюции А.393(X) или А.233(VII)
- .6 не одобрено
- 2.3.2 Доочистная приставка одобрена в соответствии с резолюцией А.444(XI)

2.3.3 Прибор для измерения содержания нефти:

- .1 одобрен в соответствии с резолюцией А.393(X)
- .2 одобрен в соответствии с резолюцией МЕРС.60(33)
- .3 одобрен в соответствии с резолюцией МЕРС.107(49)

2.4 Максимальная пропускная способность системы .....м<sup>3</sup>/ч

2.5 Изъятие из правила 14:

2.5.1 Требования правила 14.1 или 14.2 изымаются в отношении судна в соответствии с правилом 14.5.

Судно занято исключительно в рейсах  
в особом(ых) районе(ах):.....

2.5.2 Судно оборудовано следующими сборными танками  
для полного сохранения на борту всей льяльной воды,  
загрязненной нефтью:

Обозначение танка	Расположение танка		Вместимость (м <sup>3</sup> )
	Шпангоуты (от)-(до)	Поперечное положение	
Общая вместимость: .....(м <sup>3</sup> )			

2.5.3 Вместо сборных танков судно оборудовано устройствами  
для перекачки льяльной воды в отстойный танк

3. Средства сохранения на борту и удаления нефтяных  
остатков (нефтесодержащих осадков) (правило 12)  
и сборные танки для льяльной воды

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

Обозначение танка	Расположение танка		Вместимость (м <sup>3</sup> )
	Шпангоуты (от)-(до)	Поперечное положение	
Общая вместимость: .....(м <sup>3</sup> )			

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

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

3.2.1 инсинератор для нефтяных остатков; производительность..... л/ч

3.2.2 вспомогательный котел, пригодный для сжигания нефтяных остатков

3.2.3 танк для смешивания нефтяных остатков с жидким топливом; емкость ..... м<sup>3</sup>

3.2.4 другие приемлемые средства: .....

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

Обозначение танка	Расположение танка		Вместимость (м <sup>3</sup> )
	Шпангоуты (от)-(до)	Поперечное положение	
Общая вместимость: .....(м <sup>3</sup> )			

**4. Стандартное сливное соединение (правило 13)**

4.1 Судно оборудовано трубопроводом для сброса остатков из льял машинных помещений и нефтесодержащих осадков в приемные сооружения, снабженным стандартным сливным соединением в соответствии с правилом 13

**5. Конструкция (правила 18, 19, 20, 23, 26, 27 и 28)**

5.1 В соответствии с требованиями правила 18 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 18

5.2 Танки изолированного балласта:

5.2.1 На судне предусмотрены танки изолированного балласта в соответствии с правилом 18

5.2.2 На судне предусмотрены танки изолированного балласта в соответствии с правилом 18, которые обеспечивают защитное расположение в соответствии с правилами 18.12–18.15

5.2.3 Танки изолированного балласта распределены следующим образом:

Танк	Вместимость (м <sup>3</sup> )	Танк	Вместимость (м <sup>3</sup> )
		<b>Всего:</b>	.....м <sup>3</sup>

5.3 Выделенные для чистого балласта танки:

5.3.1 На судне предусмотрены выделенные для чистого балласта танки в соответствии с правилом 18.8, и оно может эксплуатироваться как нефтепродуктовоз

5.3.2 Танки чистого балласта распределены следующим образом:

Танк	Вместимость (м <sup>3</sup> )	Танк	Вместимость (м <sup>3</sup> )
		<b>Всего:</b>	.....м <sup>3</sup>

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 33

- 5.4.2 Судно оборудовано системой мойки сырой нефтью в соответствии с правилом 33, за исключением того, что эффективность системы не подтверждена в соответствии с правилом 33.1 и пунктом 4.2.10 пересмотренных спецификаций по системам мойки сырой нефтью (резолюция А.446(XI) с поправками, внесенными резолюциями А.497(XII) и А.897(21))
- 5.4.3 Судно снабжено действующим Руководством по оборудованию и эксплуатации системы мойки сырой нефтью, датированным.....
- 5.4.4 Судно не требуется оборудовать, но оно оборудовано системой мойки сырой нефтью в соответствии с положениями безопасности пересмотренных спецификаций по системам мойки сырой нефтью (резолюция А.446(XI) с поправками, внесенными резолюциями А.497(XII) и А.897(21))
- 5.5 Изъятие из правила 18:
- 5.5.1 Судно занято исключительно в перевозках между .....  
.....  
в соответствии с правилом 2.5 и поэтому освобождено от выполнения требований правила 18
- 5.5.2 Судно эксплуатируется со специальной балластировкой в соответствии с правилом 18.10 и поэтому освобождено от выполнения требований правила 18
- 5.6 Ограничение размеров грузовых танков и их расположение (правило 26):
- 5.6.1 Судно должно быть построено в соответствии с правилом 26 и удовлетворяет его требованиям
- 5.6.2 Судно должно быть построено в соответствии с правилом 26.4 и удовлетворяет его требованиям (см. правило 2.2)
- 5.7 Деление на отсеки и остойчивость (правило 28):
- 5.7.1 Судно должно быть построено в соответствии с правилом 28 и удовлетворяет его требованиям
- 5.7.2 Судно снабжено одобренной информацией и данными, требуемыми правилом 28.5
- 5.7.3 Судно должно быть построено в соответствии с правилом 27 и удовлетворяет его требованиям
- 5.7.4 Информация и данные, требуемые согласно правилу 27 для комбинированных судов, предоставлены судну в письменном виде, одобренном Администрацией

5.8 Конструкция двойного корпуса:

5.8.1 Судно должно быть построено в соответствии с правилом 19 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 правилом 19.6 и удовлетворять его требованиям (требования двойного дна)

5.8.3 Не требуется, чтобы судно соответствовало правилу 19

5.8.4 Судно подпадает под требования правила 28 и:

- .1 должно соответствовать пунктам 2–5, 7 и 8 правила 19 и правилу 28 в отношении пункта 28.6 не позднее.....
- .2 продолжение его эксплуатации разрешено в соответствии с правилом 20.5 до.....
- .3 продолжение его эксплуатации разрешено в соответствии с правилом 20.7 до.....

5.8.5 Судно не подпадает под требования правила 20

5.8.6 Судно подпадает под требования правила 21 и:

- .1 должно соответствовать правилу 21.4 не позднее.....
- .2 продолжение его эксплуатации разрешено в соответствии с правилом 21.5 до .....
- .3 продолжение его эксплуатации разрешено в соответствии с правилом 21.6.1 до .....
- .4 продолжение его эксплуатации разрешено в соответствии с правилом 21.6.2 до .....
- .5 освобождено от положений правила 21 в соответствии с правилом 21.7.2 .....

5.8.7 Судно не подпадает под требования правила 21

5.8.8 Судно подпадает под требования правила 22 и:

- .1 соответствует требованиям правила 22.2 .....
- .2 соответствует требованиям правила 22.3 .....

- .3 соответствует требованиям правила 22.5 .....
- 5.8.9 Судно не подпадает под требования правила 22 .....
- 5.9 Показатели аварийного вылива нефти
- 5.9.1 Судно соответствует требованиям правила 23
- 6. Сохранение нефти на борту (правила 29, 31 и 32)**
- 6.1 Система автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти:
- 6.1.1 Судно подпадает под категорию ..... нефтяного танкера, установленную в резолюции А.496(ХІІ) или А.586(14) *(ненужное зачеркнуть)*
- 6.1.2 Система автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти одобрена в соответствии с резолюцией МЕРС.108(49)
- 6.1.3 Система представляет собой:
  - .1 управляющую систему
  - .2 вычисляющую систему
  - .3 рассчитывающую систему
- 6.1.4 Система оборудована:
  - .1 блокировкой включения
  - .2 автоматическим прекращающим сброс устройством
- 6.1.5 Прибор для измерения содержания нефти, одобренный в соответствии с требованиями резолюции А.393(Х) или А.586(14), или МЕРС.108(49) *(ненужное зачеркнуть)*, пригоден для:
  - .1 сырой нефти
  - .2 темных нефтепродуктов
  - .3 светлых нефтепродуктов
  - .4 нефтеподобных вредных жидких веществ, перечисленных в приложении к Свидетельству
- 6.1.6 Судно снабжено Руководством по эксплуатации системы автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти
- 6.2 Отстойные танки:
- 6.2.1 На судне предусмотрены..... выделенные отстойные танки общей вместимостью..... м<sup>3</sup>, составляющей ..... % от грузовместимости судна по нефти, в соответствии с:

- .1 правилом 29.2.3
- .2 правилом 29.2.3.1
- .3 правилом 29.2.3.2
- .4 правилом 29.2.3.3
- 6.2.2 Грузовые танки назначены в качестве отстойных танков
- 6.3 Индикаторы поверхности раздела нефть-вода:
  - 6.3.1 На судне предусмотрены индикаторы поверхности раздела нефть-вода, одобренные в соответствии с требованиями резолюции МЕРС.5(ХІІІ)
- 6.4 Изъятия из правил 29, 31 и 32:
  - 6.4.1 Судно освобождено от выполнения требований правил 29, 31 и 32 согласно правилу 2.4
  - 6.4.2 Судно освобождено от выполнения требований правил 29, 31 и 32 согласно правилу 2.2
- 6.5 Изъятие из правила:
  - 6.5.1 Требования правил 31 и 32 изымаются в отношении судна в соответствии с правилом 3.5. Судно занято исключительно в:
    - .1 специальных перевозках согласно правилу 2.5 .....
    - .2 рейсах в особом(ых) районе(ах) .....
    - .3 рейсах на расстоянии до 50 миль от ближайшего берега за пределами особых районов продолжительностью 72 часа или менее, ограниченных .....
- 7. **Насосы, трубопроводы и устройства для сброса (правило 30)**
  - 7.1 Сливные заборные 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<sup>†</sup>:
- 7.2.1 выше ватерлинии
  - 7.2.2 ниже ватерлинии
- 7.3 Сливные забортные отверстия для грязного водяного балласта или загрязненной нефтью воды из районов грузовых танков, иные чем приемно-отливные патрубки, расположены:
- 7.3.1 выше ватерлинии
  - 7.3.2 ниже ватерлинии в сочетании с устройством частичного отвода в соответствии с правилом 30.6.5
  - 7.3.3 ниже ватерлинии
- 7.4 Сброс нефти из грузовых насосов и нефтяных трубопроводов (правила 30.4 и 30.5):
- 7.4.1 Способы осушения всех грузовых насосов и нефтяных трубопроводов по завершении выгрузки груза:
    - .1 остатки могут быть сброшены в грузовой или отстойный танк
    - .2 для сброса на берег предусмотрен специальный трубопровод небольшого диаметра
- 8. Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью (правило 37)**
- 8.1 На судне предусмотрен судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью в соответствии с правилом 37
  - 8.2 На судне предусмотрен судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью в соответствии с правилом 37.3
- 9. Изъятие**
- 9.1 Администрацией предоставлено освобождение от выполнения требований главы 3 Приложения I к Конвенции в соответствии с правилом 3.1 по тем позициям, которые перечислены в пункте(ах).....  
.....  
..... настоящего Описания

<sup>†</sup> Указываются только те отверстия, сброс через которые может быть проконтролирован.

**10. Равноценные замены (правило 5)**

- 10.1 Для некоторых требований Приложения I к Конвенции, перечисленных в пункте(ах)..... настоящего Описания, Администрацией одобрены равноценные замены

**НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ**, что настоящее Описание содержит достоверные во всех отношениях сведения.

Выдано в .....  
(Место выдачи Описания)

.....  
(Дата выдачи)

.....  
(Подпись надлежащим образом уполномоченного  
должностного лица, выдавшего Описание)

(Печать или штамп организации)

**ДОПОЛНЕНИЕ III**  
**ФОРМА ЖУРНАЛА НЕФТЯНЫХ ОПЕРАЦИЙ**

**ЖУРНАЛ НЕФТЯНЫХ ОПЕРАЦИЙ**

**ЧАСТЬ I – Операции в машинных помещениях**

*(Для всех судов)*

Название судна: .....

Регистровый номер  
или позывной сигнал: .....

Валовая вместимость: .....

Начат: ..... Окончен: .....

Примечание. Часть I Журнала нефтяных операций должна быть предусмотрена на каждом нефтяном танкере валовой вместимостью 150 и более и каждом судне валовой вместимостью 400 и более, не являющемся нефтяным танкером, для записи соответствующих операций в машинных помещениях. Для нефтяных танкеров должна быть предусмотрена также Часть II Журнала нефтяных операций для записи соответствующих грузовых и балластных операций.

## **Введение**

На следующих страницах настоящего раздела приведен исчерпывающий перечень пунктов операций в машинных помещениях, которые при необходимости подлежат регистрации в Части I Журнала нефтяных операций в соответствии с правилом 17 Приложения I к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней (МАРПОЛ 73/78). Пункты сгруппированы в операционные разделы, каждому из которых присвоен буквенный код.

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

Каждая законченная операция должна быть подписана и датирована лицом или лицами командного состава, ответственными за операцию. Каждая заполненная страница должна быть подписана капитаном судна.

В Части I Журнала нефтяных операций содержится много ссылок на количество нефти. На точность этих показаний будут влиять ограниченная точность измерительных устройств танков, изменения температуры, а также часть груза, осевшая на конструкциях. Записи в Части I Журнала нефтяных операций следует рассматривать соответствующим образом.

В случае аварийного или иного исключительного сброса нефти в Части I Журнала нефтяных операций должно быть сделано заявление об обстоятельствах и причинах сброса.

В Части I Журнала нефтяных операций должен отмечаться любой отказ оборудования для фильтрации нефти.

Записи в Части I Журнала нефтяных операций на судах, имеющих Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью, производятся по меньшей мере на английском, испанском или французском языке. Если также используются записи на официальном национальном языке государства, под флагом которого судно имеет право плавать, то в случае спора или разночтения предпочтение отдается этим записям.

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

Компетентные власти правительства Стороны настоящей Конвенции могут проверить Часть I Журнала нефтяных операций на борту любого судна, находящегося в ее порту или у удаленных от берега терминалов, к которому применяется настоящее Приложение, и снять копию с любой записи в этом Журнале, а также потребовать, чтобы капитан судна заверил, что эта копия является подлинной копией такой записи. Любая такая копия, заверенная капитаном судна как подлинная копия записи в Части I Журнала нефтяных операций, может быть предъявлена при любом разбирательстве в качестве доказательства фактов, изложенных в записи. Проверка Части I Журнала нефтяных операций и снятие заверенной копии компетентными властями в соответствии с настоящим пунктом осуществляются как можно быстрее, чтобы не вызвать неоправданного простоя судна.

## ПЕРЕЧЕНЬ ПУНКТОВ, ПОДЛЕЖАЩИХ ЗАПОЛНЕНИЮ

### А) Балластировка топливных танков или их очистка

1. Обозначение танка(ов), заполненного(ых) балластом.
2. Были ли танки очищены после того, как в них находилась нефть? Если нет, указать вид нефти, которая в них ранее перевозилась.
3. Процесс очистки:
  - .1 местонахождение судна и время в начале и по окончании очистки;
  - .2 обозначение танков, для которых применялся тот или иной метод (промывка, очистка паром, очистка химическими веществами; тип и количество использованных химических веществ);
  - .3 обозначение танков, в которые была перекачана промывочная вода.
4. Балластировка:
  - .1 местонахождение судна и время в начале и по окончании балластировки;
  - .2 количество балласта, если танки не очищены, в м<sup>3</sup>.

### В) Сброс грязного балласта или промывочной воды из топливных танков, указанных в разделе А)

5. Обозначение танка(ов).
6. Местонахождение судна в начале сброса.
7. Местонахождение судна по окончании сброса.
8. Скорость судна во время сброса.
9. Метод сброса:
  - .1 через очистное оборудование на 15 млн<sup>-1</sup>;
  - .2 в приемные сооружения.
10. Сброшенное количество, в м<sup>3</sup>.

**С) Сбор и удаление нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков и других нефтяных остатков)**

11. Сбор нефтяных остатков.

Количество нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков и других нефтяных остатков), сохраняемых на борту. Количество следует регистрировать еженедельно<sup>1</sup>: (Это означает, что количество должно регистрироваться раз в неделю, даже если рейс длится более одной недели)

- .1 – обозначение танка(ов).....;
- .2 – вместимость танка(ов).....м<sup>3</sup>;
- .3 – общее количество сохраняемых остатков .....м<sup>3</sup>.

12. Методы удаления остатка.

Указать количество удаленных нефтяных остатков, опорожненных танков и количество сохраняемого содержимого, в м<sup>3</sup>:

- .1 в приемные сооружения (указать порт)<sup>2</sup>;
- .2 перекачено в другой(ие) танк(и) (указать танк(и) и общее содержимое танка(ов));
- .3 сожжено (указать общее время операции);
- .4 иным методом (указать, каким).

**Д) Неавтоматический сброс за борт или иной способ удаления льяльных вод, накопившихся в машинных помещениях**

13. Сброшенное или удаленное количество, в кубических метрах.<sup>3</sup>

14. Время сброса или удаления (начало и конец).

15. Метод сброса или удаления:

- .1 через очистное оборудование на 15 млн<sup>-1</sup> (указать местонахождение в начале и конце);
- .2 в приемные сооружения (указать порт)<sup>2</sup>;

<sup>1</sup> Только в танках, перечисленных в пункте 3.1 Форм А и В добавления к Свидетельству IOPP, которые используются для нефтесодержащих осадков.

<sup>2</sup> Капитаны судов должны получить от оператора приемных сооружений, которые включают баржи и автоцистерны, расписку или справку, в которой указываются количество промывочной воды, грязного балласта, перекачанных остатков и нефтесодержащих смесей, а также время и дата перекачки. Эта расписка или справка, приложенная к Части I Журнала нефтяных операций, может оказать помощь капитану судна в подтверждении того, что его судно не было вовлечено в предполагаемый инцидент, повлекший загрязнение. Расписку или справку следует хранить вместе с Частью I Журнала нефтяных операций.

<sup>3</sup> В случае сброса или удаления льяльных вод из сборного(ых) танка(ов) указать обозначение и вместимость сборного(ых) танка(ов) и количество, сохраняемое в сборном танке.

- .3 перекачка в отстойный или сборный танк (указать танк(и); перекачанное количество и общее количество, сохраняемое в танке(ах)), в м<sup>3</sup>.

**Е) Автоматический сброс или иной способ удаления льяльных вод, накопившихся в машинных помещениях**

16. Время и местонахождение судна, когда система была введена в автоматический режим работы для сброса за борт через оборудование на 15 млн<sup>1</sup>.
17. Время, когда система была введена в автоматический режим работы для перекачки льяльной воды в сборный танк (указать, какой).
18. Время, когда система была переведена на ручную работу.

**Ф) Состояние оборудования для фильтрации нефти**

19. Время выхода системы из строя<sup>4</sup>.
20. Время, когда система была введена в действие.
21. Причины выхода из строя.

**Г) Аварийные или другие исключительные сбросы нефти**

22. Время происшествия.
23. Местонахождение или координаты судна во время происшествия.
24. Приблизительное количество и вид нефти.
25. Обстоятельства сброса или утечки, причины и общие замечания.

**И) Бункеровка топлива или наливного смазочного масла**

26. Бункеровка:
- .1 Место бункеровки.
- .2 Время бункеровки.
- .3 Вид и количество жидкого топлива и обозначение танка(ов) (указать добавленное количество в тоннах и общее содержимое танка(ов)).
- .4 Вид и количество смазочного масла и обозначение танка(ов) (указать добавленное количество в тоннах и общее содержимое танка(ов)).

---

<sup>4</sup> Состояние оборудования для фильтрации нефти охватывает также устройства сигнализации и автоматического прекращения сброса, если применимо.

**I) Другие эксплуатационные операции и общие замечания**

Название судна: .....

Регистровый номер или позывной сигнал: .....

**ОПЕРАЦИИ В МАШИННЫХ ПОМЕЩЕНИЯХ**

Дата	Код (буква)	Пункт (номер)	Запись операций/подпись лица командного состава, ответственного за операцию

Подпись капитана .....



## ЖУРНАЛ НЕФТЯНЫХ ОПЕРАЦИЙ

### ЧАСТЬ II – Грузовые/балластные операции

*(Для нефтяных танкеров)*

Название судна: .....

Регистровый номер  
или позывной сигнал: .....

Валовая вместимость: .....

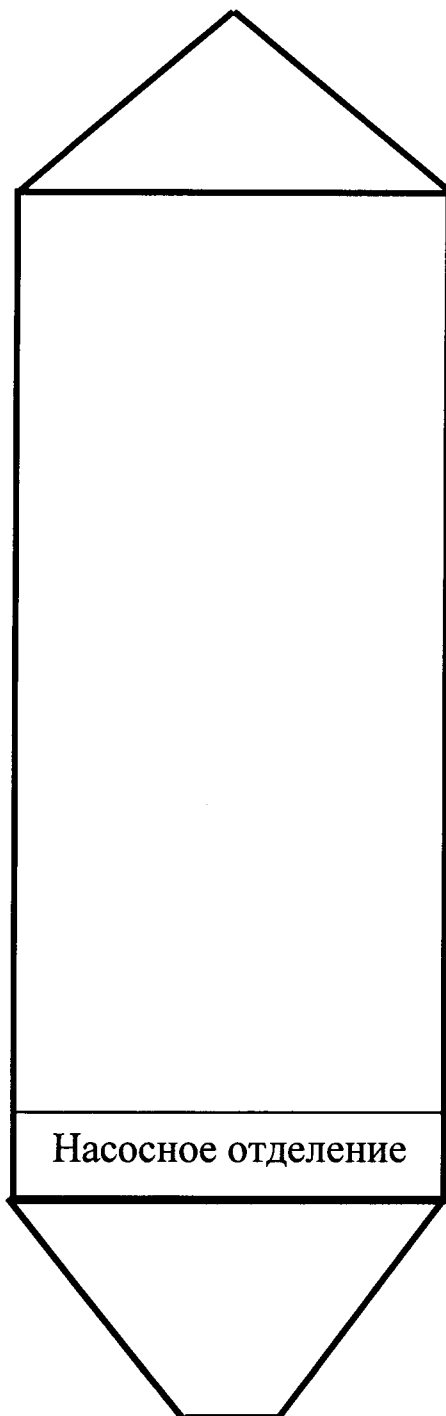
Начат: ..... Окончен: .....

*Примечание.* На каждом нефтяном танкере валовой вместимостью 150 и более должна быть предусмотрена Часть II Журнала нефтяных операций для записи соответствующих грузовых и балластных операций. На таком танкере должна быть предусмотрена также Часть I Журнала нефтяных операций для записи соответствующих операций в машинных помещениях.

Название судна .....

Регистровый номер или  
позывной сигнал .....

**РАСПОЛОЖЕНИЕ ГРУЗОВЫХ И ОТСТОЙНЫХ ТАНКОВ**  
(заполняется на борту судна)



Обозначения танков	Вместимость
Высота отстойных танков	

(Указать вместимость каждого танка и высоту отстойных танков)

## Введение

На следующих страницах настоящего раздела приведен исчерпывающий перечень пунктов грузовых и балластных операций, которые при необходимости подлежат регистрации в Части II Журнала нефтяных операций в соответствии с правилом 36 Приложения I к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней (МАРПОЛ 73/78). Пункты сгруппированы в операционные разделы, каждому из которых присвоен буквенный код.

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

Каждая законченная операция должна быть подписана и датирована лицом или лицами командного состава, ответственными за операцию. Каждая заполненная страница должна быть подписана капитаном судна.

Для нефтяных танкеров, занятых в специальных рейсах в соответствии с правилом 2.5 Приложения I к МАРПОЛ 73/78, соответствующая запись в Части II Журнала нефтяных операций должна быть заверена компетентными властями государства порта\*.

В Части II Журнала нефтяных операций содержится много ссылок на количество нефти. На точность этих показаний будут влиять ограниченная точность измерительных устройств танков, изменения температуры, а также часть груза, осевшая на конструкциях. Записи в Части II Журнала нефтяных операций следует рассматривать соответствующим образом.

В случае аварийного или иного исключительного сброса нефти в Части II Журнала нефтяных операций должно быть сделано заявление об обстоятельствах и причинах сброса.

В Части II Журнала нефтяных операций должен отмечаться любой отказ системы автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти.

Записи в Части II Журнала нефтяных операций на судах, имеющих Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью, производятся по меньшей мере на английском, испанском или французском языке. Если также используются записи на официальном национальном языке государства, под флагом которого судно имеет право плавать, то в случае спора или разночтения предпочтение отдается этим записям.

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

Компетентные власти правительства Стороны настоящей Конвенции могут проверить Часть II Журнала нефтяных операций на борту любого судна, находящегося в ее порту или у удаленных от берега терминалов, к которому применяется настоящее Приложение, и снять копию с любой записи в этом Журнале, а также потребовать, чтобы капитан судна заверил, что эта копия является подлинной копией такой записи. Любая такая копия,

---

\* Это предложение вносится в Журнал нефтяных операций только танкеров, занятых в специальных рейсах.

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

## ПЕРЕЧЕНЬ ПУНКТОВ, ПОДЛЕЖАЩИХ ЗАПОЛНЕНИЮ

### А) Погрузка нефтяного груза

1. Место погрузки.
2. Тип погруженной нефти и обозначение танка(ов).
3. Общее количество погруженной нефти (указать добавленное количество в м<sup>3</sup> при 15°C и общее содержимое танка(ов) в м<sup>3</sup>).

### В) Внутрисудовая перекачка нефтяного груза в рейсе

4. Обозначение танка(ов):
  - .1 из:
  - .2 в: (указать перекачанное количество и общее количество танков(ов) в м<sup>3</sup>).
5. Был(и) ли опорожен(ы) танк(и), указанный(е) в 4.1? (Если нет, указать сохраняемое количество в м<sup>3</sup>.)

### С) Выгрузка нефтяного груза

6. Место выгрузки.
7. Обозначение разгруженных танков.
8. Был(и) ли опорожен(ы) танк(и)? (Если нет, указать сохраняемое количество в м<sup>3</sup>.)

### Д) Мойка сырой нефтью (только для танкеров, оборудованных системой мойки сырой нефтью)

*(Заполняется для каждого танка, промываемого сырой нефтью)*

9. Порт, в котором проводилась мойка сырой нефтью, или местонахождение судна, если мойка проводилась между двумя портами выгрузки.
10. Обозначение промытого(ых) танка(ов)<sup>1</sup>.
11. Количество используемых машинок.
12. Время начала мойки.
13. Порядок мойки<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> 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: № 2 центральный, носовая секция.

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

14. Давление в моечном трубопроводе.
15. Время, когда мойка была окончена или приостановлена.
16. Указать, каким методом определено, что танк(и) был(и) сухим(и).
17. Замечания<sup>3</sup>.

**Е) Балластировка грузовых танков**

18. Местонахождение судна в начале и конце балластировки.
19. Процесс балластировки:
  - .1 обозначение заполненных балластом танков;
  - .2 время начала и конца балластировки; и
  - .3 количество полученного балласта. Указать общее количество балласта для каждого танка, занятого в операции, в м<sup>3</sup>.

**Ф) Прием балласта в выделенные для чистого балласта танки (только для танкеров с танками чистого балласта)**

20. Обозначение заполненного(ых) балластом танка(ов).
21. Местонахождение судна, когда была принята в выделенные для чистого балласта танки предназначенная для промывки вода или балласт, необходимый судну в порту.
22. Местонахождение судна, когда были промыты насосы и трубопроводы в отстойный танк.
23. Количество образовавшейся при промывке трубопроводов нефтесодержащей воды, перекачанной в отстойный(е) или грузовой(ые) танк(и), в которых предварительно хранится отстой (указать, какие). Указать общее количество в м<sup>3</sup>.
24. Местонахождение судна, когда был принят в выделенные для чистого балласта танки дополнительный водяной балласт.
25. Время и местонахождение судна, когда были закрыты клапаны, отделяющие выделенные для чистого балласта танки от грузовых и зачистных трубопроводов.
26. Количество принятого на борт чистого балласта в м<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> Если программы, приведенные в Руководстве по оборудованию и эксплуатации, не соблюдаются, то в замечаниях должны быть даны подробные разъяснения.

**G) Очистка грузовых танков**

27. Обозначение очищенного(ых) танка(ов).
28. Порт или местонахождение судна.
29. Продолжительность очистки.
30. Метод очистки<sup>4</sup>.
31. Промывочная вода перекачана в:
  - .1 приемные сооружения (указать порт и количество в м<sup>3</sup>)<sup>5</sup>; и
  - .2 отстойный(ые) или грузовой(ые), назначенный(е) в качестве отстойного(ых) танк(и) (указать обозначение танков; указать перекачанное и общее количество в м<sup>3</sup>).

**Н) Сброс грязного балласта**

32. Обозначение танка(ов).
33. Местонахождение судна в начале сброса в море.
34. Местонахождение судна по окончании сброса в море.
35. Сброшенное в море количество в м<sup>3</sup>.
36. Скорость судна во время сброса.
37. Находилась ли в действии во время сброса система автоматического замера, регистрации и управления сбросом?
38. Велось ли регулярное наблюдение за стоком и за поверхностью воды у места сброса?
39. Количество нефтесодержащей воды, перекачанной в отстойный(е) танк(и) (указать обозначение отстойного(ых) танка(ов)). Указать общее количество в м<sup>3</sup>.
40. Сброшено в береговые приемные сооружения (указать порт и количество в м<sup>3</sup>)<sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup> Мойка шлангом вручную, мойка с помощью машинок или химическая очистка. В случае химической очистки указать использованный химпрепарат и его количество.

<sup>5</sup> Капитаны судов должны получить от оператора приемных сооружений, которые включают баржи и автоцистерны, расписку или справку, в которой указываются количество промывочной воды, грязного балласта, перекачанных остатков или нефтесодержащих смесей, а также время и дата перекачки. Эта расписка или справка, прилагаемая к Части II Журнала нефтяных операций, может оказать помощь капитану судна в подтверждении того, что судно не было вовлечено в предполагаемый инцидент, повлекший загрязнение. Расписку или справку следует хранить вместе с Частью II Журнала нефтяных операций.

**И) Сброс воды из отстойных танков в море**

41. Обозначение отстойного(ых) танка(ов).
42. Время отстоя с момента последнего поступления остатков; или
43. Время отстоя с момента последнего сброса.
44. Время и местонахождение судна в начале сброса.
45. Уровень заполнения танка в начале сброса.
46. Уровень поверхности раздела нефть-вода в начале сброса.
47. Сброшенное количество в м<sup>3</sup> и интенсивность сброса в м<sup>3</sup>/ч основной массы.
48. Сброшенное количество в м<sup>3</sup> при заключительном сбросе и интенсивность сброса в м<sup>3</sup>/ч.
49. Время и местонахождение судна по окончании сброса.
50. Находилась ли в действии во время сброса система автоматического замера, регистрации и управления сбросом?
51. Уровень поверхности раздела нефть-вода по окончании сброса.
52. Скорость судна во время сброса.
53. Велось ли регулярное наблюдение за стоком и за поверхностью воды у места сброса?
54. Подтвердить, что все надлежащие клапаны судовой системы трубопроводов были закрыты по окончании сброса из отстойных танков.

**Ж) Удаление остатков и нефтесодержащих смесей, не подвергнутых каким-либо иным операциям**

55. Обозначение танков.
56. Удаленное из каждого танка количество. (Указать сохраняемое количество в м<sup>3</sup>.)
57. Метод удаления:
  - .1 в приемные сооружения (указать порт и количество)<sup>5</sup>;

<sup>5</sup>

Капитаны судов должны получить от оператора приемных сооружений, которые включают баржи и автоцистерны, расписку или справку, в которой указываются количество промывочной воды, грязного балласта, перекачанных остатков или нефтесодержащих смесей, а также время и дата перекачки. Эта расписка или справка, прилагаемая к Части II Журнала нефтяных операций, может оказать помощь капитану судна в подтверждении того, что судно не было вовлечено в предполагаемый инцидент, повлекший загрязнение. Расписку или справку следует хранить вместе с Частью II Журнала нефтяных операций.



- .2 смешано с грузом (указать количество);
- .3 перекачано в другой(ие) танк(и); (указать обозначение танка(ов); указать перекачанное и общее количество в танке(ах) в м<sup>3</sup>); и
- .4 иным методом (указать, каким); указать удаленное количество в м<sup>3</sup>.

**К) Сброс чистого балласта, содержащегося в грузовых танках**

- 58. Местонахождение судна в начале сброса чистого балласта.
- 59. Обозначение танков, из которых производился сброс.
- 60. Были ли опорожнены танки после окончания сброса?
- 61. Местонахождение судна по окончании сброса, если оно отличается от указанного в 58.
- 62. Велось ли регулярное наблюдение за стоком и за поверхностью воды в месте сброса?

**Л) Сброс балласта из выделенных для чистого балласта танков (только для танкеров с выделенными для чистого балласта танками)**

- 63. Обозначение танка(ов), из которого(ых) производился сброс.
- 64. Время и местонахождение судна в начале сброса чистого балласта в море.
- 65. Время и местонахождение судна по окончании сброса в море.
- 66. Сброшенное количество в м<sup>3</sup>:
  - .1 в море; или
  - .2 в приемное сооружение (указать порт)<sup>5</sup>.
- 67. Обнаружены ли какие-либо признаки загрязнения нефтью водяного балласта до или во время сброса в море?
- 68. Контролировался ли сброс с помощью прибора для измерения содержания нефти?

---

<sup>5</sup> Капитаны судов должны получить от оператора приемных сооружений, которые включают баржи и автоцистерны, расписку или справку, в которой указываются количество промывочной воды, грязного балласта, перекачанных остатков или нефтесодержащих смесей, а также время и дата перекачки. Эта расписка или справка, прилагаемая к Части II Журнала нефтяных операций, может оказать помощь капитану судна в подтверждении того, что судно не было вовлечено в предполагаемый инцидент, повлекший загрязнение. Расписку или справку следует хранить вместе с Частью II Журнала нефтяных операций.

69. Время и местонахождение судна, когда по окончании сброса балласта были закрыты клапаны, отделяющие выделенные для чистого балласта танки от грузовых и зачистных трубопроводов.

**М) Состояние системы автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти**

70. Время выхода системы из строя.  
71. Время, когда система была введена в действие.  
72. Причины выхода из строя.

**Н) Аварийные или другие исключительные сбросы нефти**

73. Время происшествия.  
74. Порт или местонахождение судна во время происшествия.  
75. Приблизительное количество в м<sup>3</sup> и вид нефти.  
76. Обстоятельства сброса или утечки, причины и общие замечания.

**О) Другие эксплуатационные операции и общие замечания**

*ТАНКЕРЫ, ЗАНЯТЫЕ В СПЕЦИАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ*

**Р) Прием водяного балласта**

77. Обозначение заполненного(ых) балластом танка(ов).  
78. Местонахождение судна, когда был окончен прием балласта.  
79. Общее количество принятого балласта в кубических метрах.  
80. Замечания.

**Q) Изменение размещения водяного балласта на судне**

81. Причины изменения размещения балласта.

**Р) Сброс водяного балласта в приемное сооружение**

82. Порт(ы), где был сброшен водяной балласт.  
83. Название или обозначение приемного сооружения.  
84. Общее количество сброшенного водяного балласта в кубических метрах.  
85. Дата, подпись и штамп должностного лица портовых властей.

Название судна:

Регистровый номер или позывной сигнал: .....

**ГРУЗОВЫЕ/БАЛЛАСТНЫЕ ОПЕРАЦИИ (ДЛЯ НЕФТЯНЫХ ТАНКЕРОВ)**

Дата	Код (буква)	Пункт (номер)	Запись операций/подпись лица командного состава, ответственного за операцию

Подпись капитана .....

CERTIFIED TRUE COPY of the text of the amendments to the Annex of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (Revised Annex I of MARPOL 73/78) adopted at the fifty-second session of the Marine Environment Protection Committee of the International Maritime Organization on 15 October 2004 and set out in the Annex to resolution MEPC.117(52), the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME du texte des amendements à l'Annexe du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Annexe I révisée de MARPOL 73/78), que le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale a adoptés le 15 octobre 2004, à sa cinquante-deuxième session, et qui font l'objet de l'annexe à la résolution MEPC.117(52), dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ текста поправок к Приложению к Протоколу 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (Пересмотренное Приложение I к МАРПОЛ 73/78), одобренных на пятьдесят второй сессии Комитета по защите морской среды Международной морской организации 15 октября 2004 года и изложенных в приложении к резолюции MEPC.117(52), подлинный текст которых сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA de las enmiendas al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Anexo I revisado del MARPOL 73/78), adoptadas el 15 de octubre de 2004 en el 52º periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional y recogidas en el anexo de la resolución MEPC.117(52), cuyo original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

For the Secretary-General of the International Maritime Organization:

Au nom du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale :

За Генерального секретаря Международной морской организации:

Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:

*R. P. Balkin*

London,

Londres, le

Лондон,

Londres,

*6<sup>th</sup> March 2006*

J/8866(E/F/R/S)