

РЕГІСТР СУДНОПЛАВСТВА УКРАЇНИ

**ПРАВИЛА
ЗАПОБІГАННЯ ЗАБРУДНЕННЮ З
СУДЕН**

**ЧАСТИНА II ВИМОГИ ДО КОНСТРУКЦІЇ СУДЕН, ЇХ ОБЛАДНАННЯ І
ПРИСТРОЇВ ЩОДО ЗАПОБІГАННЯ ЗАБРУДНЕННЮ ПІД ЧАС
ПЕРЕВЕЗЕННЯ ШКІДЛИВИХ РЕЧОВИН НАЛИВОМ**



Київ 2024

**Регістр судноплавства України.
Правила запобігання забрудненню з суден**

Це видання Правил запобігання забрудненню з суден підготовлене на основі їх видання 2020р., з врахуванням змін і доповнень, включених у Бюлетені змін і доповнень №1 (2022р.), №2 (2023р.), до Циркулярного листа №31.7-513 від 13.04.2023р. Також враховані застосовні резолюції Міжнародної морської Організації (ІМО), прийняті сесіями Комітету з захисту морського середовища (КЗМС) по 80 включно та відповідні поправки до Міжнародної Конвенції МАРПОЛ 73/78/97, а саме:

- Резолюції ІМО: МЕРС.359(79), МЕРС.360(79), МЕРС.361(79), МЕРС.362(79), МЕРС.363(79), МЕРС.364(79), МЕРС.365(79), МЕРС.366(79), МЕРС.367(79), МЕРС.368(79), МЕРС.369(80), МЕРС.370(80), МЕРС.371(80), МЕРС.372(80), МЕРС.373(80), МЕРС.374(80), МЕРС.375(80), МЕРС.376(80), МЕРС.377(80), МЕРС.378(80), МЕРС.379(80), МЕРС.380(80), МЕРС.381(80), МЕРС.382.(80), а також:

враховані зауваження користувачів діючих Правил по запобіганню забрудненню з суден.

Правила запобігання забрудненню з суден Регістра судноплавства України затверджені згідно з діючим положенням і вступають в силу з 01.01.2025 року.

Правила публікуються українською та англійською мовами. У разі розбіжностей між текстами українською та англійською мовами та сумнівів щодо тлумачення Правил текст українською мовою переважатиме.

**Офіційне видання
Регістр судноплавства України**

ЗМІНИ

Це видання Правил запобігання забрудненню з суден видання 2024 року, порівняно з їх виданням 2020 року містить нижчезазначені зміни та доповнення:

Розділи\підрозділи\пункти що змінюються	Інформація про зміни	Підстава для внесення змін	Дата вступу в силу
1	2	3	4
Частина II 3.2.1, 3.4, 3.7.1, 4.3	Бюл. №1 від 01.01.2022	Резол. ІМО: МЕРС.315(74)	01.01.2022

ЧАСТИНА II ВИМОГИ ДО КОНСТРУКЦІЇ СУДЕН ТА ЇХ ОБЛАДНАННЯ І ПРИСТРОЇВ ЩОДО ЗАПОБІГАННЯ ЗАБРУДНЕННЮ ПІД ЧАС ПЕРЕВЕЗЕННЯ ШКІДЛИВИХ РЕЧОВИН

1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1.1 ОБЛАСТЬ ПОШИРЕННЯ

1.1.1 Ця частина Правил поширюється на конструкцію суден, їхнє обладнання, пристрої і системи, призначені для запобігання забрудненню моря шкідливими рідкими речовинами (ШРР), які перевозяться наливом, і застосовується до суден у побудові в повному обсязі.

1.1.2 Вимоги цієї частини Правил поширюються на всі судна, що перевозять шкідливі рідкі речовини наливом, зазначені в **1.1** Загальних положень цих Правил, якщо не застережене інше.

1.1.3 Якщо вантаж, що підпадає під положення частини I цих Правил, перевозиться у вантажному приміщенні танкера для ШРР, то повинні застосовуватися також відповідні вимоги частини I цих Правил.

1.1.4 Вимоги цієї частини Правил повинні застосовуватися до конструкції, обладнання, пристроїв і систем існуючих суден у терміни, передбачені Конвенцією МАРПОЛ.

1.1.5 Застосування обладнання, пристроїв, матеріалів або приладів, що відрізняються від необхідних згідно вимог цієї частини Правил, допускається відповідно до викладеного в Загальних положеннях класифікаційної та іншої діяльності.

1.2 ЗАГАЛЬНІ ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ

1.2.1 Матеріали, які застосовуються при виготовленні обладнання, пристроїв і систем, повинні задовольняти вимогам частини IX «Конструкційні матеріали» Правил класифікації та побудови хімовозів.

1.2.2 Електричне обладнання механізмів, пристроїв і приладів повинне задовольняти частину VII «Електричне обладнання» Правил класифікації та побудови хімовозів.

1.2.3 Трубопроводи систем обладнання і пристроїв повинні задовольняти вимогам частини VI «Системи і трубопроводи» Правил класифікації та побудови хімовозів.

1.3 ОБСЯГ НАГЛЯДУ

1.3.1 Загальні положення про порядок технічного нагляду за виготовленням обладнання і пристроїв, призначених для запобігання забрудненню моря шкідливими рідкими речовинами, їхнього огляду, а також вимоги до технічної документації, яка надається на розгляд Регістру, і вказівки про документи, що видаються Регістром на судна, викладені в розділі Загальні положення цих Правил і в:

Правилах огляду суден (ПОС);

Правилах технічного нагляду за побудовою суден і виготовленням матеріалів і виробів (ПТНП);

Керівництві з огляду морських суден в експлуатації (КОМСЕ).

1.3.2 Нагляду Регістра при виготовленні підлягають:

.1 обладнання системи вентиляції;

.2 обладнання для миття танків;

.3 системи видалення залишків шкідливих рідких речовин.

1.3.3 До початку виготовлення Регістру повинна бути представлена на розгляд наступна документація:

.1 обладнання системи вентиляції:

.1.1 технічний опис і основні характеристики;

.1.2 креслення загального вигляду;

.1.3 специфікація із вказівкою застосовуваних матеріалів і комплектуючих виробів;

.1.4 принципова схема;

.1.5 принципова електрична схема, схема керування, регулювання, контролю, сигналізації та захисту;

.2 системи видалення залишків шкідливих рідких речовин:

.2.1 технічний опис, інструкція з експлуатації та обслуговування;

.2.2 креслення загального вигляду;

.2.3 специфікація із вказівкою застосовуваних матеріалів і комплектуючих виробів;

.2.4 принципова схема.

При необхідності Регістр може зажадати надання додаткової технічної документації, а також даних про надійність обладнання і пристроїв.

1.4 ВИПРОБУВАННЯ В ДІЇ

Обладнання, пристрої, системи і прилади після закінчення складання, регулювання і обкатування до установлення на судно повинні бути випробувані на стенді по програмі, схваленій Регістром. В окремих випадках за погодженням з Регістром випробування на стенді можуть бути замінені випробуваннями на судні.

1.5 ВИЗНАЧЕННЯ І ПОЯСНЕННЯ

Визначення і пояснення, стосовно загальної термінології Правил, наведені в Загальних положеннях класифікаційної та іншої діяльності та у розділі 2 частини «Загальні положення» цих Правил.

У цій частині Правил застосовуються наступні визначення та пояснення:

Баластна вода:

Чистий баласт – означає баластну воду, що перебувала в танку, який після останнього перевезення в ньому вантажу, що містить речовини категорії **X**, **Y** або **Z** (див. 2.1.1), був ретельно очищений, а залишки, що утворилися при цьому, були скинуті, і танк був спорожнений згідно відповідної вимоги цієї частини Правил.

Ізольований баласт – означає баластну воду прийняту в танк, що повністю відділений від вантажної та нафтової паливної систем і призначений тільки для перевезення в ньому баласту або вантажів, що не є нафтою або шкідливими рідкими речовинами.

В'язкість:

Високов'язка речовина – означає шкідливу рідку речовину категорії **X**, або **Y** в'язкістю $50 \text{ мПа} \cdot \text{с}$ або більше за температури вивантаження;

Малов'язка речовина – означає шкідливу рідку речовину що не є високов'язкою речовиною.

Глибина води – означає глибину, позначену на карті.

Електронний журнал операцій - означає пристрій або систему, які схвалені Адміністрацією і використовуються для електронної реєстрації відомостей про скидання, перекачування та інших операцій, що вимагаються, замість Журналу вантажних операцій на паперовому носії (див. 4.3.1).

Залишок – означає будь-яку шкідливу рідку речовину, що залишається для наступного видалення.

Керівництво – означає Керівництво з методів і пристроїв. Кожне судно, на якому дозволене перевезення шкідливих рідких речовин наливом, повинне бути забезпечене Керівництвом, схваленим Регістром. Метою Керівництва є визначення пристроїв і обладнання, необхідних для виконання вимог цієї частини Правил, і опис для командного складу судна усіх експлуатаційних методів по проведенню вантажних операцій, очищенню танків, операціях зі змиваннями, скиданню залишків, баластуванню і дебаластуванню, яких необхідно дотримуватися, щоб виконати вимоги цієї частини Правил. Керівництво повинне бути складене відповідно до вимог Доповнення 4 до Додатку II Конвенції МАРПОЛ.

Кодекси по хімоволах:

Кодекс по хімоволах – означає Кодекс побудови і обладнання суден, що перевозять небезпечні хімічні вантажі наливом, прийнятий Комітетом із захисту морського середовища (КЗМС) ІМО резолюцією МЕРС.20(22), з усіма поправками, внесеними ІМО, за умови, що такі поправки прийняті і набули чинності відповідно до положень статті 16 Конвенції МАРПОЛ, що стосовні процедури внесення поправок на доповнення до Додатку.

Міжнародний кодекс по хімоволах (МКХ) – Міжнародний кодекс побудови і обладнання суден, що перевозять небезпечні хімічні вантажі наливом, прийнятий КЗМС ІМО резолюцією МЕРС.19(22), з

Частина II. Вимоги до конструкції суден їх обладнання і пристроїв щодо запобігання забрудненню під час перевезення шкідливих речовин

усіма поправками, внесеними ІМО, за умови, що такі поправки прийняті та набули чинності відповідно до положень статті 16 Конвенції МАРПОЛ, що стосовні процедури внесення поправок на доповнення до Додатку.

Побудова судна:

Судно, побудоване – означає судно, киль якого закладений або яке перебуває в подібній стадії побудови. Судно, переобладнане в танкер-хімовоз, незалежно від дати побудови, вважається танкером-хімовозом, побудованим на дату початку такого переобладнання. Положення про таке переобладнання не застосовується до модифікації судна, що відповідає всім наступним умовам:

- судно побудоване до 1 липня 1986 року; і
- відповідно до Кодексу по хімовозах судну дозволено перевозити тільки ті продукти, які цим Кодексом віднесені до речовин, що представляють тільки небезпеку забруднення.

Подібна стадія побудови – стадія, на якій:

- почате будівництво, яке можна ототожнити з певним судном; і
- почате складання цього судна, причому маса використаного матеріалу становить, щонайменше, 50 тон або один відсоток розрахункової маси матеріалу всіх корпусних конструкцій, дивлячись по тому, що менше.

Приєднаний трубопровід – означає трубопровід від приймального пристрою у вантажному танку до берегового з'єднання, який використовується для вивантаження вантажу, що включає всі судові трубопроводи, насоси і фільтри, які не відділені запірними пристроями від вантажної магістралі.

Рідка речовина – означає речовину, тиск пари якої не перевищує 0,28МПа при температурі 37,8°C.

Речовина, що застигає/речовина, що не застигає:

Речовина, що застигає – означає шкідливу рідку речовину, яка під час вивантаження перебуває при температурі:

- менше ніж на 5°C вище її температури плавлення - для речовини з температурою плавлення нижче 15°C; або
- менше ніж на 10°C вище її температури плавлення - для речовини з температурою плавлення 15°C і вище.

Речовина, що не застигає – означає шкідливу рідку речовину, що не є речовиною, що застигає.

Стійка плавуча речовина – означає плівкоутворювальну речовину з наступними властивостями:

- густина: \leq морська вода (1025кг/м³ при 20°C);
- тиск пари: \leq 0,3кПа;
- розчинність: \leq 0,1% (для рідин) і \leq 10% (для твердих речовин); і
- кінематична в'язкість: $>$ 10сСт при 20°C.

Судна категорії А і В – означають судна, спроектовані для експлуатації в полярних водах, визначення яким наведено у 2.1 і 2.2 Вступу до Міжнародного кодексу для суден, що експлуатуються в полярних водах (Полярного кодексу), прийнятому резолюціями ІМО MSC.385(94) та МЕРС.264(68) та в 2.2.3.1 частини I «Класифікація» Правил класифікації та побудови суден.

Суміш води із залишками – означає залишок, до якого додана вода з будь-якою метою (наприклад, миття танка, баластування, вода із ллял).

Танкер:

Танкер-хімовоз – означає, побудоване або пристосоване для перевезення наливом будь-якого рідкого продукту, зазначеного в главі 17 Міжнародного кодексу по хімовозах;

Частина II. Вимоги до конструкції суден їх обладнання і пристроїв щодо запобігання забрудненню під час перевезення шкідливих речовин

Танкер для ШРР – означає, побудоване або пристосоване для перевезення вантажу шкідливих рідких речовин наливом, і включає «нафтовий танкер», як він визначений в **1.2.15** частині I цих Правил, якщо воно перевозить як вантаж або частину вантажу шкідливі рідкі речовини наливом.

У дорозі – означає, що судно переміщується в морі за курсом або курсами, включаючи відхилення від найкоротшого прямого маршруту, які, наскільки це практично здійснено для цілей навігації, приведуть до розподілу будь-якого скидання в межах настільки великого району моря, наскільки це розумно і практично здійснено.

Шкідлива рідка речовина (ШРР) – будь-яка шкідлива речовина, зазначена у колонці категорії забруднювача глави 17 або 18 Міжнародного кодексу по хімовозам, або тимчасово оцінена згідно з положеннями Правила 6.3 Додатку II Конвенції МАРПОЛ, такими, що підпадають до категорії **X**, **Y** або **Z** (див. **2.1.1**).

1.6 ВИКЛЮЧЕННЯ

1.6.1 Вимоги цієї частини, що стосуються скидання, не застосовуються до скидання в море шкідливих рідких речовин або сумішей, що містять такі речовини, якщо таке скидання:

.1 необхідне з метою забезпечення безпеки судна або порятунку людського життя на морі; або

.2 відбувається в результаті пошкодження судна або його обладнання:

.2.1 за умови, що після пошкодження, що трапилося, або виявлення скидання були прийняті всі розумні запобіжні заходи для запобігання або зведення до мінімуму такого скидання; і

.2.2 за винятком випадків, коли судновласник або капітан діяли або з намірами заподіяти пошкодження судну, або безвідповідально і розуміючи, що це може привести до його пошкодження; або

.3 схвалене Адміністрацією, коли воно використовується для боротьби з особливими випадками забруднення моря з метою зведення до мінімуму збитку від забруднення. Будь-яке подібне скидання підлягає схваленню будь-яким урядом, під чією юрисдикцією перебуває район, у якому передбачається здійснити таке скидання.

1.7 ВИЛУЧЕННЯ

1.7.1 Відносно поправок, внесених у вимоги до перевезення через підвищення класу речовини, повинне застосовуватися наступне:

.1 якщо внесення поправок в Додаток II Конвенції МАРПОЛ, а також у Міжнародний кодекс по хімовозах і Кодекс по хімовозах викликає зміну конструкції або обладнання і пристроїв через підвищення вимог до перевезення деяких речовин, Адміністрація може змінити або відкласти на певний період застосування такої поправки до суден, побудованих до дати набрання чинності цієї поправки, якщо негайне застосування такої поправки вважається недоцільним або практично нездійсненним. Таке зм'якшення вимог визначається відносно кожної речовини;

.2 Адміністрація, що допускає зм'якшення вимог до застосування поправок згідно цього пункту, повинна представити ІМО доповідь, яка містить докладні відомості про дане судно або про судна, вантажах, які допускаються до перевезення, перевезеннях, у яких зайняте кожне судно, а також обґрунтування зм'якшення вимог, з метою розсилання Сторонам Конвенції для їхнього інформування і вживання належних заходів, якщо такі будуть потрібні, і з метою відобразити це вилучення у Свідоцтві про запобігання забрудненню під час перевезення шкідливих рідких речовин наливом.

.3 незважаючи на вищезгадане, Адміністрація може звільнити від вимог до перевезення згідно **3.2** судна, на яких допускається перевезення окремих рослинних масл, зазначених у главі 17 Кодексу МКХ, за умови, що судно задовольняє наступним умовам:

.3.1 з урахуванням положень **1.7.1** танкер для ШРР відповідає всім вимогам до типу судна 3, установленому в Кодексі МКХ, за винятком розташування вантажного танка;

.3.2 вантажні танки розташовуються на нижченаведених відстанях від борта судна. По всій довжині вантажний танк захищається баластним танком або відсіками, що не є танками, у яких перевозиться нафта, у такий спосіб:

.3.2.1 бортові танки або відсіки влаштовуються таким чином, що вантажні танки розташовуються усередину від теоретичної лінії бортової обшивки, скрізь на відстані не менше 760мм;

.3.2.2 танки або відсіки подвійного днища влаштовуються таким чином, що відстань між дном вантажних танків і теоретичною лінією днищової обшивки, обмірювана під прямим кутом до днищової обшивки, становить не менш $B/15$ м або 2,0м на діаметральній площині, залежно від того, що менше. Мінімальна відстань повинна бути 1,0м; і

.3.2.3 у відповідному свідоцтві вказується надане вилучення.

1.7.2 З урахуванням положень **1.7.3** вимоги **3.3.1** можуть не застосовуватися до судна, побудованого до 1 липня 1986 року, що здійснює обмежені рейси, установлені Адміністрацією, між:

.1 портами або терміналами в межах держави - учасника Конвенції МАРПОЛ; або

.2 портами або терміналами держав - учасників Конвенції МАРПОЛ.

1.7.3 Положення **1.7.2** застосовуються тільки до суден, побудованих до 1 липня 1986 року, якщо:

.1 щоразу, коли танк, що містить речовини категорії **X**, **Y** або **Z** або суміші, повинний піддатися миттю або баластуванню, цей танк повинний піддаватися миттю відповідно до процедури попереднього миття, відповідно до вимог **3.7**, а промивна вода скидається в приймальну споруду;

.2 наступна промивна або баластна вода скидається в приймальну споруду або в море відповідно до інших положень цієї частини;

.3 достатність приймальних споруд у портах або терміналах схвалена урядами держав-учасників Конвенції МАРПОЛ, на території яких розташовані такі порти або термінали;

.4 відносно суден, що здійснюють рейси в порти або до терміналів, що перебувають під юрисдикцією інших держав - учасників Конвенції МАРПОЛ, Адміністрація повинна повідомити ІМО для розсилання Сторонам Конвенції МАРПОЛ відомості про вилучення для їхнього інформування і вживання належних заходів, якщо такі будуть потрібні; і

.5 у відповідному Свідоцтві зроблений запис про те, що судно здійснює тільки такі обмежені рейси.

1.7.4 Відносно судна, особливості конструкції і експлуатації якого такі, що баластування вантажних танків не потрібне, а миття вантажних танків потрібне тільки для ремонту або докування, Адміністрація може допустити вилучення з виконання положень **3.3**, якщо будуть виконані всі наступні вимоги:

.1 проект, конструкція і обладнання судна схвалені Регістром з урахуванням експлуатації, для якої воно призначене;

.2 будь-які промивні води, що утворилися при митті танка, що може бути виконане до ремонту або докування, скидаються в приймальну споруду, достатність якої підтверджена Адміністрацією;

.3 у відповідному Свідоцтві зазначено:

.3.1 що кожний вантажний танк допускається для перевезення обмеженого числа речовин, які ідентичні і можуть перевозитися поперемінно в тому самому танку без проміжного очищення; і

.3.2 відомості про вилучення;

.4 на судні є Керівництво, схвалене Регістром; і

.5 відносно суден, що здійснюють рейси в порти або до терміналів, що перебувають під юрисдикцією інших держав - учасників Конвенції МАРПОЛ, Адміністрація повинна повідомити ІМО для розсилання Сторонам Конвенції МАРПОЛ відомості про вилучення для їхнього інформування і вживання належних заходів, якщо такі будуть потрібні.

1.8 ЕКВІВАЛЕНТИ

1.8.1 Регістр і Адміністрація можуть дозволити застосування на судні пристроїв, матеріалів, пристосувань або приладів, відмінних від необхідних згідно цієї частини, якщо такі пристрої, матеріали, пристосування або прилади є не менше ефективними, ніж необхідні згідно цієї частини.

Частина II. Вимоги до конструкції суден їх обладнання і пристроїв щодо запобігання забрудненню під час перевезення шкідливих речовин

Визнання якого-небудь пристрою, матеріалу, пристосування або приладу, відмінного від необхідного згідно цієї частини, включає схвалення типу обладнання для запобігання забрудненню, що є еквівалентним тому, що зазначено у відповідних резолюціях КЗМС ІМО.

Регістр і Адміністрація не можуть дозволити методи експлуатації з метою здійснення керування скиданням ШРР як еквівалентною заміною заходам, запропонованим цією частиною Правил.

1.8.2 У випадку застосування на судні пристроїв, матеріалів, пристосувань або приладів, як альтернативи, відмінних від необхідних згідно цієї частини, повинні бути надані Адміністрацією докладні відомості про це ІМО.

1.8.3 Незважаючи на положення **1.8.1** і **1.8.2**, конструкція і обладнання суден для перевезення скраплених газів, які допускаються до перевезення шкідливих рідких речовин, перерахованих у застосовному Кодексі по газовозах, вважаються еквівалентними вимогам до конструкції і обладнання, що зазначені в **3.2** і **3.3** цієї частини, якщо цей газовоз відповідає всім наступним вимогам:

.1 має Свідоцтво про придатність відповідно до належного Кодексу по газовозах для суден, що допускаються до перевезення скраплених газів наливом;

.2 має Міжнародне свідоцтво згідно цієї частини про запобігання забрудненню під час перевезення ШРР наливом, у якому підтверджується, що газовоз може перевозити тільки ті ШРР, які установлені та перераховані в належному Кодексі по газовозах;

.3 забезпечений пристроями ізольованого баласту;

.4 має насоси і трубопроводи, які відповідно до вимог Регістра забезпечують, щоб кількість вантажних залишків, що утримуються в танку і приєднаному трубопроводі після вивантаження, не перевищувала застосовної кількості залишків, необхідного згідно **3.3.1**, **3.3.2** або **3.3.3**; і

.5 забезпечений Адміністрацією Керівництвом, яке забезпечує умови, щоб під час експлуатації не відбувалося змішування вантажу та води, і щоб залишки вантажу не залишалися в танку після застосування методів вентиляції, запропонованих у Керівництві.

2 КЛАСИФІКАЦІЯ ШКІДЛИВИХ РЕЧОВИН

2.1 КЛАСИФІКАЦІЯ І ПЕРЕЛІК ШКІДЛИВИХ РІДКИХ РЕЧОВИН І ІНШИХ РЕЧОВИН

2.1.1 Для цілей цієї частини Правил шкідливі рідкі речовини розділяються на наступні чотири категорії згідно Правила 6 Додатку II Конвенції МАРПОЛ:

.1 категорія X: шкідливі рідкі речовини, які при скиданні в море у процесі очищення танків або зливання баласту, вважаються такими, що представляють велику небезпеку для морських ресурсів або здоров'я людини, у силу чого виправдують заборону скидання в морське середовище.

.2 категорія Y: шкідливі рідкі речовини, які при скиданні в море в процесі очищення танків або зливанні баласту, вважаються такими, що представляють велику небезпеку для морських ресурсів або здоров'я людини, або завдають шкоди природній привабливості моря як місця відпочинку або інших видів правомірного використання моря, у силу чого виправдують обмеження якості та кількості скидання в морське середовище.

.3 категорія Z: шкідливі рідкі речовини, які при скиданні в море в процесі очищення танків або зливання баласту, вважаються такими, що представляють невелику небезпеку для морських ресурсів або здоров'я людини, у силу чого виправдовують менш суворі обмеження якості та кількості скидання в морське середовище.

.4 інші речовини: речовини, зазначені як IP (OS) (інші речовини)* згідно Керівництва з класифікації шкідливих рідких речовин,** викладених у Доповнені I Додатку II Конвенції МАРПОЛ та у колонці категорії забруднювача в главі 18 Міжнародного кодексу по хімовозах, які оцінені та установлені, що не входять у категорії X, Y або Z, як вони визначені в **2.1.1**, оскільки в цей час розглядаються як такі, що не заподіюють шкоди морським ресурсам, здоров'ю людини, природній привабливості моря як місця відпочинку або інших видів правомірного використання моря, будучи скинуті в море в процесі очищення танків або зливання баласту. Скидання трюмних нафтовмісних або баластних вод або інших залишків або сумішей, що містять тільки речовини, іменовані «іншими речовинами», не підпадають ні під які вимоги цієї частини Правил. **2.1.2** Якщо передбачається перевезення наливом рідкої речовини, що не віднесена до якої-небудь категорії відповідно до **2.1.1**:

.1 уряди Сторін Конвенції МАРПОЛ, що беруть участь у передбачуваному перевезенні, повинні домовитися про тимчасову оцінку її для цілей цього перевезення, керуючись положеннями, наведеними в **2.2**.

Доти, поки угода між урядами Сторін Конвенції, що беруть участь, не буде досягнута, перевезення не повинне здійснюватися. Уряд країни, що виробляє або відвантажує, який є ініціатором відповідної угоди, не пізніше ніж через 30 днів після досягнення угоди повинний повідомити про це ІМО та надати їй докладні відомості про речовину і тимчасову його оцінку для щорічного розсилання всім Сторонам з метою інформації.

.2 у межах Сторони Конвенції МАРПОЛ, тільки між портами або терміналами в межах держави, під прапором якої судно має право плавати, сторони, що беруть участь у передбачуваному перевезенні, повинні встановити тимчасову його оцінку для цілей перевезення, керуючись положеннями, наведеними в **2.2**. Доти, поки вичерпної угоди між сторонами, що беруть участь, не буде досягнуто, перевезення не здійснюється.

Примітки: *Згідно з текстом Міжнародного кодексу по хімовозах - «ДВ (інші речовини).

**Керівництво з тимчасової оцінки хімічних речовин, МЕРС/Circ.265 з поправками і резолюції МЕРК.344(78).

3 ВИМОГИ ДО КОНСТРУКЦІ СУДЕН ДЛЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ШКІДЛИВИХ РЕЧОВИН НАЛИВОМ

3.1 ЗАГАЛЬНІ ВКАЗІВКИ

3.1.1 Конструкція суден для перевезення шкідливих рідких речовин наливом повинна відповідати вимогам Правил класифікації та побудови хімовозів з урахуванням вимог **3.2**.

3.1.2 Вантажні системи.

3.1.2.1 Вантажні системи повинні задовольняти вимогам розділу 1 частини VI «Системи і трубопроводи» Правил класифікації та побудови хімовозів, а також вимогам розділу 9 частини VIII «Системи і трубопроводи» Правил класифікації та побудови морських суден.

3.1.2.2 Вантажна система, що включає вантажні та зачисні насоси, приймальні та відливні трубопроводи і клапани, і застосовується для розвантаження шкідливих рідких речовин, повинна забезпечувати вивантаження таким чином, щоб залишки шкідливих рідких речовин, які залишилися в танку і вантажній системі були мінімальними.

Вантажна система може бути використана для видалення залишків шкідливих рідких речовин за умови, що вона забезпечує вивантаження вантажу, що задовольняє вимогам **3.3.1**, **3.3.2** або **3.3.3** і, відповідно, **3.3.9.1**.

3.1.3 Вантажні насосні відділення.

3.1.3.1 Вантажні насосні відділення повинні відповідати вимогам розд. 4 частини II «Конструкція хімовоза», розд. 2 частини V «Протипожежний захист» і розд. 18 частини XII «Спеціальні вимоги» Правил класифікації та побудови хімовозів.

3.1.3.2 Пост керування системою осушення насосних відділень повинний бути розташований поза насосними відділеннями.

3.1.3.3 Система осушення насосних відділень повинна забезпечувати перекачування витоків у відстійний або вантажний танк.

3.1.4 Відстійні танки.

3.1.4.1 Незважаючи на те, що цими Правилами не вимагається обладнання судна окремими відстійними танками, для деяких операцій з миття вони можуть знадобитися. Як відстійні танки можуть бути використані вантажні танки.

3.1.5 Обладнання для миття танків.

Обладнання для миття танків повинне бути схваленого Регістром типу. При виборі обладнання для миття танків необхідно керуватися і враховувати виконання вимог попереднього миття танків, як зазначено в **3.7**.

3.1.6 Прилад контролю остійності.

Кожний хімовоз повинен бути забезпечений приладом контролю остійності згідно **3.4.6** частини IV «Остійність» Правил класифікації та побудови морських суден, який дозволяє здійснювати оцінку як остійності непошкодженого судна, так і аварійної остійності на відповідність застосовним вимогам.

3.2 КОНСТРУКЦІЯ, ОБЛАДНАННЯ І ЕКСПЛУАТАЦІЯ

3.2.1 Усі судна для перевезення шкідливих рідких речовин наливом повинні відповідати вимогам Додатку II Конвенції МАРПОЛ з поправками, внесеними Резолюціями ІМО МЕРС.265(68) і МЕРС.315(74).

Конструкція, обладнання і експлуатація суден на яких дозволено перевезення наливом шкідливих рідких речовин, зазначених у главі 17 Міжнародного Кодексу МКХ, повинні відповідати положенням цього Кодексу або положенням Кодексу побудови і обладнання суден що перевозять небезпечні хімічні вантажі наливом (Кодекс КХ) в залежності від дати контракту на побудову і дати побудови судна, як указано в правилі 11 Додатку II Конвенції МАРПОЛ

3.2.2 Вимоги до обладнання суден, інших, ніж танкери-хімовози.

3.2.2.1 Судна інші, ніж хімовози або наливні судна для перевезення шкідливих рідких речовин (судна забезпечення ПБУ та МСП; суховантажні судна, на яких допускається перевезення рослинних олій наливом) повинні відповідати застосовним положенням резолюції ІМО А.673(16) з поправками, внесеними резолюцією MSC.236(82), і резолюції МЕРС.148(54).

3.2.2.2 Відносно суден, інших, ніж танкери-хімовози або суден для перевезення зріджених газів, на яких допускається перевезення наливом шкідливих рідких речовин, зазначених у главі 17 Міжнародного кодексу по хімовозах, Адміністрація повинна вжити належних заходів, заснованих на Керівництві*, розробленому ІМО, для того щоб звести до мінімуму неконтрольоване скидання в море таких речовин.

Примітка: *Див. резолюції ІМО А.673(16) і МЕРС.148(54).

3.2.2.3 Регістру повинне бути представлено на схвалення узгоджене з судновласником технічне обґрунтування можливості і умов перевезення на судні шкідливих рідких речовин наливом. Обґрунтування повинне враховувати категорію речовини, перевезення якого передбачається на судні, склад наявного на судні обладнання та містити перелік технічних та організаційних вимог, що підлягають виконанню на суднах для перевезення шкідливих рідких речовин, зазначених у главі 17 Міжнародного кодексу по хімовозах.

3.2.2.4 Положення **3.2.2.3** можуть не застосовуватися до суден, на яких перевезення конкретної шкідливої рідкої речовини передбачене призначенням судна, і зазначені в **3.2.2.3** вимоги повинні бути враховані і схвалені в технічній документації судна.

3.2.2.5 Вимоги **3.2.2** не поширюються на технологічні скидання риболовецьких суден, що утворюються в результаті обробки продуктів морського промислу, за виключенням скидання риб'ячого жиру. Дотримання режимних вимог щодо технологічних скидань є компетенцією судновласника.

3.2.2.6 До риболовецьких суден, які перевозять риб'ячий жир, можуть бути застосовані вимоги **1.7.1.3**, відповідно до якого Адміністрація може допустити перевезення рослинних масел і риб'ячого жиру на суднах типу 3 за умови виконання вимог **1.7.1.3** по розташуванню вантажних танків відносно зовнішньої обшивки.

Відносно риболовецького судна, особливості конструкції і експлуатації якого такі, що баластування вантажних танків не вимагається, а миття вантажних танків необхідне тільки для ремонту або докування, Адміністрація, відповідно до **1.7.4**, може допустити вилучення щодо виконання положень **3.3** і **3.1.4** (у тому числі і по наявності підводного зливного отвору (див. **3.4**), якщо будуть виконані всі наступні вимоги:

.1 будь-які промивні води, що утворилися при митті танка для риб'ячого жиру, скидаються в приймальну споруду;

.2 у Міжнародному свідоцтві про запобігання забрудненню під час перевезення шкідливих рідких речовин наливом зазначено, що кожний вантажний танк допускається для перевезення тільки риб'ячого жиру без проміжного очищення, а також вказані відомості про надання звільнення;

.3 на судні повинно бути, згідно з вимогами **4.2**, Керівництво з методів і пристроїв, схвалене Регістром. Керівництво повинно бути виконане відповідно до вимог Доповнення 4 до Додатку II Конвенції МАРПОЛ.

3.2.2.7 До риболовецьких суден, технологічне обладнання яких призначене для виробництва та зберігання риб'ячого жиру, вимоги можуть не застосовуватись.

Однак повинно виконуватися наступне:

засоби зберігання і видачі риб'ячого жиру повинні бути схвалені Регістром у складі проекту судна;

забороняються будь-які скидання риб'ячого жиру, включаючи залишки вантажу, промивні води і відпрацьовану воду після сепаратора риб'ячого жиру, що містять риб'ячий жир, за винятком випадків, зазначених в **1.6**;

будь-які промивні води, що утворилися при митті танка для риб'ячого жиру, скидаються в приймальну споруду;

на судні повинно бути, згідно з вимогами **4.2**, Керівництво з методів і пристроїв, схвалене Регістром. Це Керівництво повинне містити технічне обґрунтування можливості і умов зберігання на судні риб'ячого жиру. Обґрунтування повинно враховувати склад наявного на судні обладнання та містити перелік технічних та організаційних вимог, що підлягають виконанню для запобігання забруднення моря шкідливими речовинами;

операції з вивантаження риб'ячого жиру реєструються у відповідному судовому журналі. Свідоцтво на риболовецьке судно не видається. Однак при схваленні Керівництва з методів і пристроїв, зазначеного вище, і огляді судна на відповідність положенням цього Керівництва оформляється Акт.

3.2.2.8 Відповідно до резолюції ІМО МЕРС.148(54) на суховантажних суднах допускається перевезення наливом деяких рослинних масл в диптанках або у вкладних танках, спеціально спроектованих для перевезення таких рослинних масл. Допустимі до перевезення продукти обмежуються тими немодифікованими рослинними маслами (головним чином, тригліцеридами), які перераховані в Міжнародного кодексі по хімовозах із зазначенням тільки небезпеки забруднення.

3.2.2.8.1 До вищевказаних суховантажних суден застосовуються наступні вимоги по конструкції і перевезення:

.1 вкладні танки для перевезення рослинних масл повинні розташовуватися на відстані щонайменше 760мм від бортової обшивки;

.2 перевезення рослинних масл у вкладних танках або в диптанках повинне обмежуватися спеціально встановленими Адміністрацією рейсами.

3.2.2.8.2 Кожне таке суховантажне судно повинно відповідати вимогам Доповнення 4 до Додатку II Конвенції МАРПОЛ у тому, що стосується вимог до скидання та наявності на борту судна Керівництва з методів і пристроїв.

3.3 НАСОСИ, ТРУБОПРОВОДИ, ПРИСТРІЙ ДЛЯ ВИВАНТАЖЕННЯ ВАНТАЖУ

3.3.1 Кожне судно, побудоване до 1 липня 1986 року, повинне бути обладнане насосами і трубопроводами, що забезпечують таке зачищення кожного танка, що допускається для перевезення речовин категорій **X** або **Y**, при якому кількість залишків у танку й приєднаних до нього трубопроводах не перевищує 300 літрів, і таке зачищення кожного танка, що допускається для перевезення речовин категорії **Z**, при якій кількість залишків у танку й приєднаних до нього трубопроводах не перевищує 900 літрів.

3.3.2 Кожне судно, побудоване 1 липня 1986 року або після цієї дати, але до 1 січня 2007 року, повинне бути обладнане насосами і трубопроводами, що забезпечують таке зачищення кожного танка, що допускається для перевезення речовин категорій **X** або **Y**, при якому кількість залишків у танку і приєднаних до нього трубопроводах не перевищує 100 літрів, і таке зачищення кожного танка, що допускається

3.3.3 Кожне судно, побудоване 1 січня 2007 року або після цієї дати, повинне бути обладнане насосами і трубопроводами, що забезпечують таке зачищення кожного танка, що допускається для перевезення речовин категорій **X**, **Y** або **Z**, при якому кількість залишків у танку і приєднаних до нього трубопроводах не перевищує 75 літрів.

3.3.4 До судна, іншого, ніж танкер-хімовоз, побудованого до 1 січня 2007 року, що не може відповідати вимогам до насосів і трубопроводів для речовин категорії **Z**, згідно вимог **3.3.1** і **3.3.2**, ніяка вимога щодо кількості залишків у танку і приєднаних до нього трубопроводах не застосовується. Відповідність вважається забезпеченою, якщо танк спорожнений у максимальному можливому ступені.

3.3.5 Судна, на яких допускається перевезення речовин категорій **X**, **Y** або **Z**, повинні мати підводний зливальний отвір (або отвори) згідно **3.4**.

Для суден, побудованих до 1 січня 2007 року, на яких допускається перевезення речовин категорії **Z**, підводний зливальний отвір необов'язковий.

3.3.6 Можуть використовуватися наступні типи вантажних насосів у випадку контролю за скиданням залишків шкідливих рідких речовин:

.1 насос із тимчасовою подачею, у якому:

- подача регулюється за допомогою зміни частоти обертання привода насоса; або
- подача регулюється за допомогою схваленого дросельного пристрою, встановленого на відливному трубопроводі;

.2 насос із постійною номінальною подачею, рівною або меншою, ніж дозволена для скидання.

3.3.7 Для визначення можливості використання вантажної системи для видалення залишків шкідливих рідких речовин за умови, що вона забезпечує вивантаження вантажу, що задовольняє вимогам **3.3.1**, **3.3.2** або **3.3.3**, повинне бути проведене робоче випробування відповідно до вимог **3.5**.

3.3.8 Якщо параметри вантажної системи, за умови, що вона забезпечує вивантаження вантажу, що задовольняє вимогам **3.3.1**, **3.3.2** або **3.3.3**, не відповідають вимогам для видалення залишків шкідливих рідких речовин, повинна бути встановлена окрема система видалення залишків шкідливих рідких речовин.

3.3.9 Система видалення залишків шкідливих рідких речовин.

3.3.9.1 Система видалення залишків шкідливих рідких речовин повинна виключати можливість їхнього скидання, що перевищує норми, встановлені в **3.3.1**, **3.3.2** або **3.3.3**.

3.3.9.2 Пристрій і розташування трубопроводів системи видалення залишків шкідливих рідких речовин повинні задовольняти вимогам розділу 1 частини VI «Системи і трубопроводи» Правил класифікації та побудови хімовозів, а також вимогам розділу 9 частини VIII «Системи і трубопроводи» Правил класифікації та побудови морських суден.

3.3.9.3 Визначення кількості залишків у вантажних танках, насосах і приєднаних трубопроводах шляхом проведення випробувань на воді проводиться згідно з Доповненням V до Додатку II Конвенції МАРПОЛ.

3.4 ПІДВОДНИЙ ЗЛИВАЛЬНИЙ ОТВІР

3.4.1 Підводний зливальний отвір (або отвори) для скидання сумішей води і залишків шкідливих рідких речовин повинний розташовуватися нижче ватерлінії поблизу скули судна в межах вантажної зони. Якщо передбачається два отвори для скидання залишків шкідливих рідких речовин, вони повинні бути розташовані на обох бортах судна біля скули.

3.4.2 Підводний зливальний отвір повинний бути розташований таким чином, щоб уникнути повторного усмоктування сумішей води із залишками шкідливих рідких речовин при прийманні забортної води насосами судна. Розташування підводного зливого отвору відносно приймальних кінгстонів забортної води повинне бути схвалене Регістром.

3.4.3 Розмір підводного зливого отвору повинний бути таким, щоб потік суміші, що скидається, води і залишків шкідливих рідких речовин не виходив за межі прикордонного шару судна. Для цього: якщо скидання виконується перпендикулярно до обшивки судна, мінімальний діаметр зливого отвору D , м, визначається за формулою:

$$D = Q_D / 5L \quad (3.4.3)$$

де:

Q_D - прийнята максимальна інтенсивність скидання, з якою судно може скидати суміш води із залишками через цей отвір, м³/год;

L - відстань від носового перпендикуляра до отвору для скидання, м;

якщо скидання виконується під деяким кутом до обшивки судна, зазначене відношення (3.4.3) повинне бути змінене за допомогою заміни Q_D її складовою, перпендикулярною до обшивки судна.

3.4.4 При наявності підводного зливального отвору він може бути використаний тільки в морських районах за межами внутрішніх водних шляхів.

3.5 ВИЗНАЧЕННЯ КІЛЬКОСТІ ЗАЛИШКІВ У ВАНТАЖНИХ ТАНКАХ, НАСОСАХ І ПРИЄДНАНИХ ТРУБОПРОВОДАХ

3.5.1 Система викачування вантажу з танків повинна задовольняти вимогам **3.3.1**, **3.3.2** або **3.3.3**, що повинне бути визначене шляхом проведення випробувань згідно **3.5.4**.

Обмірювана кількість називається «залишок, який не зачищається». Залишок кожного танка, який не зачищається, повинний бути записаний у судновому Керівництві.

3.5.2 Регістр може допустити використання результату, отриманого при визначенні залишку, який не зачитується, для одного з танків, для іншого аналогічного танка за умови, що система викачування із цього танка аналогічна і діє належним чином.

3.5.3 Випробування систем викачування вантажу з танків для перевірки її роботи повинні проводитися водою по програмі, схваленій Регістром.

Відносно виконання вимог **3.3.1** і **3.3.2** прийнятна точність 50 літрів на один танк.

3.5.4 Умови випробувань.

.1 Крен і диферент судна повинні бути такими, щоб було забезпечене сприятливе підтікання рідини до місця усмоктування. Під час випробувань диферент на корму судна не повинний перевищувати 3° , а крен - 1° .

Обрані для випробувань крен і диферент повинні бути зареєстровані. Вони повинні бути мінімальними сприятливими креном і диферентом, які використовуються під час випробувань водою.

.2 Вантажний танк повинний бути заповнений водою до рівня, який є необхідним для проведення звичайного закінчення операцій по вивантаженню.

.3 Під час випробувань водою:

.3.1 повинне бути виконане скидання і зачищення від води вантажного танка і приєднаних до нього трубопроводів, забезпечивши підтримку протитиску у відливному патрубку вантажного танка не менше 100кПа (див. рис. 3.5.4.3. 1-1 і 3.5.4.3.1-2);

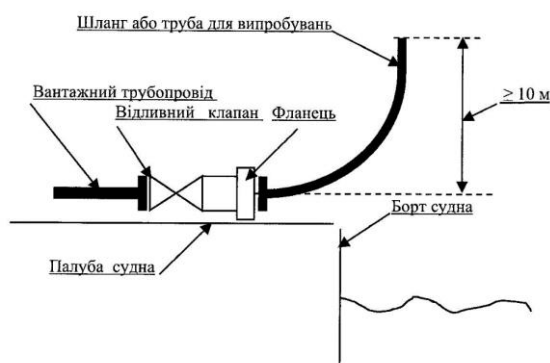


Рис.3.5.4.3.1-1

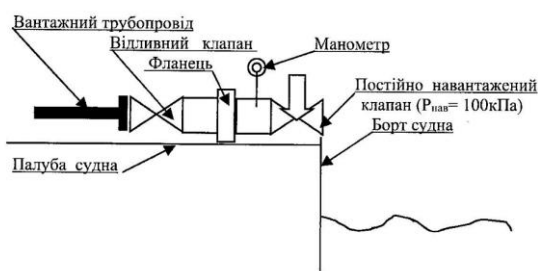


Рис.3.5.4.3.1-2

.3.2 повинний бути зареєстрований для кожного танка час, потрібний для випробувань водою і рівень води у вантажному танку при випробуваннях, з огляду на те, що може виникнути необхідність у його зміні в результаті наступних випробувань;

.3.3 вода, що залишилася у вантажному танку і у приєднаних до нього трубопроводах, повинна бути зібрана в калібровану ємність для вимірювання залишку, який не зачищається. Залишки води збираються з наступних місць вантажного танка:

.3.3.1 місці усмоктування і поблизу нього;

.3.3.2 будь-яких місцях скупчення залишків на днищі;

.3.3.3 нижніх спускних отворів вантажного насоса; і

.3.3.4 всіх нижніх спускних отворів трубопроводу, приєданого до вантажного танка, аж до відливного клапана.

.4 Загальна кількість води, зібраної як зазначено вище, визначає кількість, що зачищається, для вантажного танка.

.5 Якщо група вантажних танків обслуговується загальним насосом або трубопроводом, залишки, визначені в результаті випробувань на воді і пов'язані із цією загальною системою, можуть бути нарівно розділені між танками, за умови що в схвалену Інструкцію судна по зачищенню вантажних танків буде включене наступне експлуатаційне обмеження:

«При послідовному розвантаженні танків цієї групи насос і трубопроводи не промиваються, поки не будуть розвантажені всі танки групи».

3.6 ОБЛАДНАННЯ СИСТЕМИ ВЕНТИЛЯЦІЇ

3.6.1 Залишки вантажу речовин, пружність пари яких при температурі 20°C перевищує 5кПа, можуть бути вилучені з вантажних танків шляхом вентиляції.

3.6.2 Для вентиляції повинне застосовуватися вентиляційне обладнання, що відповідає вимогам розд. 7 частини VI «Системи і трубопроводи» Правил класифікації та побудови хімовозів.

3.6.3 Перш ніж залишки шкідливих рідких речовин будуть вилучені з танка шляхом вентиляції, повинна бути перевірена безпека цієї операції відносно займистості та токсичності.

3.6.4 Характеристики і розміщення вентиляційного обладнання повинні відповідати наступним вимогам:

3.6.4.1 Вентиляційне обладнання повинне створювати струмінь повітря, що може досягти днища танка. Залежність значення мінімальної подачі вентиляційного обладнання від глибини проникнення струменя повітря в танк показана на рис. **3.6.4.1**.

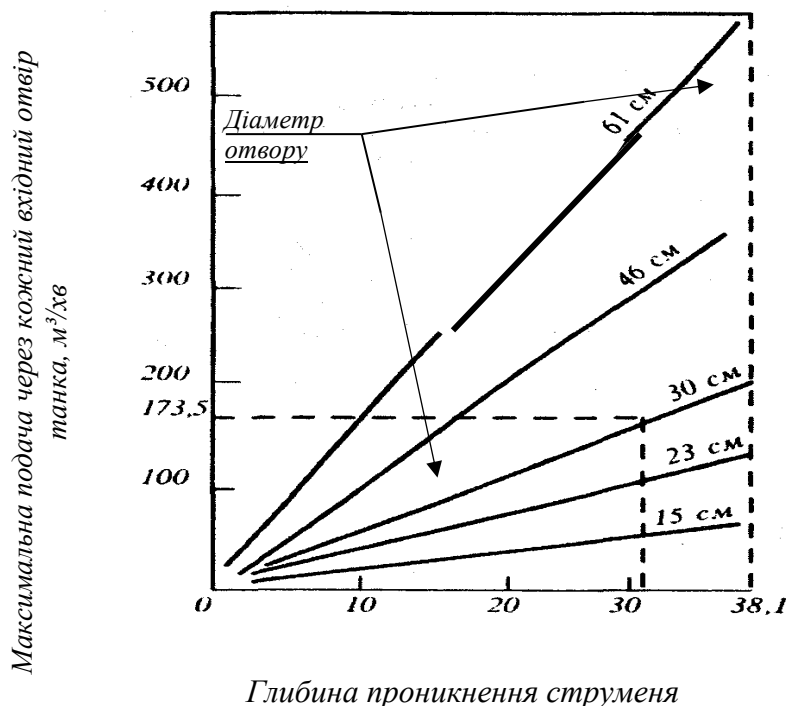


Рис. 3.6.4.1 Залежність значення мінімальної подачі вентиляційного обладнання від глибини проникнення струменя повітря в танк.

3.6.4.2 Вентиляційне обладнання повинне розміщуватися на горловині танка, найближчій до приймального колодязя або місця усмоктування залишків вантажу таким чином, щоб струмінь повітря направлявся на приймальний колодязь або місце усмоктування з урахуванням конструктивного набору танка.

3.6.4.3 Крен і диферент судна повинні бути установлені на мінімально можливу величину так, щоб збільшити випаровування залишків танка.

3.6.4.4 Трубопроводи повинні бути осушені, а потім очищені від рідини за допомогою вентиляційного обладнання.

3.6.4.5 Вентиляція повинна тривати доти, поки приймальний колодязь або місце усмоктування не будуть повністю осушені. Контроль зачищення повинний здійснюватися за допомогою візуальної перевірки або еквівалентного методу.

3.7 ПОПЕРЕДНЄ МИТТЯ ТАНКІВ

3.7.1 Обладнання для миття танків повинне мати схвалену конструкцію. Вибір обладнання для миття танків повинен здійснюватися відповідно до застосовуваних методів попереднього миття, як зазначено в Доповненні 6 Додатку II Конвенції МАРПОЛ з поправками, внесеними резолюцією ІМО МЕРС.315(74).».

Невеликі обсяги мийних засобів можуть бути використані на підставі фактичних перевірочних випробувань відповідно до вимог Адміністрації. Якщо зменшені обсяги схвалені, запис про це повинний вноситися в Керівництво. Якщо для попереднього миття використовується засіб, інший, ніж вода, застосовуються положення 4.1.5.

3.7.2 Для суден, побудованих до 1 липня 1994 року.

3.7.2.1 Попереднє миття для речовин, що не застигають.

.1 Танки повинні промиватися за допомогою обертового водяного струменя, створюваного досить високим тиском води. У випадку речовин категорії X мийні машинки повинні розташовуватися в таких місцях, щоб були промиті всі поверхні танка. У випадку речовин категорії Y необхідно тільки одне місце розташування.

Частина II. Вимоги до конструкції суден їх обладнання і пристроїв щодо запобігання забрудненню під час перевезення шкідливих речовин

.2 Під час миття кількість води в танку повинна бути зведена до мінімуму шляхом безперервного відкачування промивної води і створення постійного підтікання до місця усмоктування (за допомогою крену і диференту). Якщо ця умова не може бути виконано, миття повинне виконуватися три рази, причому між кожним миттям повинне виконуватися ретельне зачищення.

.3 Танки, що містять речовини, що мають в'язкість $50\text{мПа}\times\text{с}$ і більше при температурі 20°C , повинні промиватися гарячою водою (з температурою, щонайменше, 60°C), якщо властивості таких речовин не знижують ефективності миття.

.4 Число циклів роботи мийних машинок повинне бути не менше, ніж зазначене в табл. 3.7.2.1. Цикл мийної машинки визначається як період між двома послідовними ідентичними положеннями корпусу мийної машинки (при повороті на 360°).

.5 Після закінчення миття мийні машинки повинні продовжувати працювати досить довго, щоб промити трубопровід, насос і фільтр, а скидання в берегові приймальні споруди повинне тривати доти, поки танк не буде спорожнений.

3.7.2.2 Попереднє миття для речовин, що застигають.

.1 Танки повинні промиватися якомога швидше після вивантаження, перед миттям повинні бути вилучені залишки з люків і горловин.

Якщо можливо, перед миттям танки повинні прогріватися.

.2 Танки повинні промиватися за допомогою обертового водяного струменя, створюваного досить високим тиском води, мийні машинки повинні розташовуватися в таких місцях, щоб були промиті всі поверхні танка.

.3 Під час миття кількість води в танку повинна бути мінімальною, що повинне забезпечуватися безперервним відкачуванням промивної води і створенням постійного підтікання до місця усмоктування (за допомогою крену і диференту). Якщо ця умова не може бути виконана, миття виконується три рази, причому між кожним миттям виконується ретельне зачищення.

.4 Танки повинні промиватися гарячою водою (з температурою не нижче 60°C), якщо це не знижує ефективність мийних засобів і миття.

.5 Число циклів мийних машинок повинне бути не менше, ніж зазначене в табл. 3.7.2.2.5. Цикл мийної машинки визначається як період між двома послідовними ідентичними положеннями корпусу мийної машинки (при повороті на 360°).

.6 Після закінчення миття мийні машинки повинні продовжувати працювати до повного промивання трубопроводу, насоса і фільтра, а скидання в берегові приймальні споруди повинне тривати доти, поки танк не буде спорожнений.

Таблиця 3.7.2.2.5 Число циклів роботи мийних машинок у кожному положенні.

Категорія речовини	Число циклів роботи мийних машинок	
	речовини, які застигають	речовини, які не застигають
Категорія X	1	3
Категорія Y	1/2	1

3.7.3 Для суден, побудованих 1 липня 1994 року або після цієї дати і рекомендується для суден, побудованих до 1 липня 1994 року .

3.7.3.1 Попереднє миття для речовин, які не застигають, без рециркуляції.

.1 Танки повинні промиватися за допомогою обертового струменя (обертових струменів), створюваного(них) досить високим тиском води.

У випадку речовин категорії X мийні машинки повинні розташовуватися в таких місцях, щоб були промиті всі поверхні танка.

У випадку речовин категорії Y необхідно тільки одне місце розташування.

Частина II. Вимоги до конструкції суден їх обладнання і пристроїв щодо запобігання забрудненню під час перевезення шкідливих речовин

.2 Під час миття кількість рідини в танку повинна бути зведена до мінімуму шляхом безперервного відкачування і створення постійного підтікання до місця усмоктування (за допомогою крену і диференту). Якщо ця умова не може бути виконано, миття повинне виконуватися три рази, причому між кожним миттям повинне виконуватися ретельне зачищення.

.3 Танки, що містять речовини, які мають в'язкість $50\text{МПа}\times\text{с}$ і більше при температурі 20°C , повинні промиватися гарячою водою (з температурою, щонайменше, 60°C), якщо властивості таких речовин не знижують ефективності миття.

.4 Кількість використовуваної промивної води повинна бути не менше кількості, установлені в **3.7.3.4.1** або визначені відповідно до **3.7.3.4.2**.

.5 Після попереднього миття танки і трубопроводи повинні бути ретельно зачищені.

3.7.3.2 Попереднє миття для речовин, які застигають, без рециркуляції.

.1 Танки повинні промиватися якомога швидше після вивантаження, перед миттям повинні бути вилучені залишки з люків і горловин.

Якщо можливо, перед миттям танки повинні прогріватися.

.2 Танки повинні промиватися за допомогою обертового струменя (обертових струменів), створюваного(них) досить високим тиском води, мийні машинки повинні розташовуватися в таких місцях, щоб були промиті всі поверхні танка.

.3 Під час миття кількість рідини в танку повинна бути зведена до мінімуму шляхом безперервного відкачування відстою і створення постійного підтікання до місця усмоктування (за допомогою крену і диференту). Якщо ця умова не може бути виконано, миття повинне виконуватися три рази, причому між кожним миттям повинне виконуватися ретельне зачищення.

.4 Танки повинні промиватися гарячою водою (з температурою не нижче 60°C), якщо це не знижує ефективність мийних засобів і миття.

.5 Кількість промивної води, яка використовується, повинна бути не менше кількості, установлені в **3.7.3.4.1** або визначені відповідно до **3.7.3.4.2**.

.6 Після попереднього миття танки і трубопроводи повинні бути ретельно зачищені.

3.7.3.3 Попереднє миття з рециркуляцією мийного засобу.

.1 Для миття більше одного вантажного танка може допускатися миття за допомогою рециркульованого мийного засобу. При визначенні його кількості повинна враховуватися очікувана кількість залишків у танках і властивості мийного засобу, а також повинне бути враховане, чи застосовується яке-небудь попереднє промивання. Якщо немає достатніх даних, розрахована кінцева концентрація вантажних залишків, у мийному засобі не повинна перевищувати 5% на підставі номінальної кількості речовини, що зачищається.

.2 Рециркульований мийний засіб повинний використовуватися тільки для миття танків, у яких утримувалася та ж сама або ідентична речовина.

.3 У танк, що промивається, або танки, повинна бути додана кількість мийного засобу, достатня для забезпечення безперервного миття.

.4 Танки повинні промиватися за допомогою обертового струменя (обертових струменів), створюваного(них) досить високим тиском води, мийні машинки повинні розташовуватися в таких місцях, щоб були промиті всі поверхні танка.

Рециркуляція мийного засобу може здійснюватися або в танку, який промивається, або через інший танк, наприклад відстійний танк.

.5 Миття повинне тривати доти, поки загальна пропускна здатність буде не менше пропускної здатності відповідної необхідним кількостям, які установлені в **3.7.3.4.1** або визначені відповідно до **3.7.3.4.2**.

.6 Речовини, що застигають, і речовини, що мають в'язкість 50МПа·с або більше при температурі 20°C, повинні промиватися гарячою водою (з температурою, щонайменше, 60°C), коли як миючий засіб використовується вода, якщо властивості таких речовин не знижують ефективності миття.

.7 Після завершення миття з танка з рециркуляцією мийного засобу до зазначеного в **3.7.3.3.5** ступеня, мийний засіб повинний бути скинутий в приймальну споруду, а танк ретельно зачищений. Після цього танк повинний бути промитий за допомогою чистого мийного засобу з безперервним стоком і скиданням у приймальну споруду. Як мінімум, засіб для промивання повинний обробляти днище танка і бути достатнім для промивання трубопроводів, насоса і фільтра.

3.7.3.4 Мінімальна кількість води, яка використовується для попереднього миття.

.1 Мінімальна кількість води, яка використовується для попереднього миття, повинна бути визначена по залишковій кількості шкідливої рідкої речовини в танку, розмірах танка, властивостях шкідливої рідкої речовини, допустимій концентрації шкідливої рідкої речовини в будь-якому наступному стоці промивної води, а також району операції. Мінімальна кількість води повинна бути визначене по наступній формулі:

$$Q = k \times (15 r^{0,8} + 5 r^{0,7} \times V / 1000) \quad (3.7.3.4.1)$$

де:

необхідна мінімальна кількість води, м³;

r – залишкова кількість у танку, м³. Величина r повинна визначатися при випробуванні на ефективність фактичного зачищення згідно положень 3.5, проте не повинна прийматися менше 0,100м³ для обсягу танка, що становить 500м³ і більше, і 0,040м³ для обсягу танка, що становить 100м³ і менше.

Для обсягів танка від 100м³ до 500м³ мінімальна величина r , що допускається для використання при розрахунках, повинна бути визначена лінійної інтерполяцією.

Для речовини категорії X величина r повинна визначатися при випробуванні на ефективність фактичного зачищення згідно положень 3.5 при дотриманні наведених вище нижніх меж, або прийматися рівною 0,9м³.

V - обсяг танка, м³;

k – коефіцієнт, що має наступні величини:

мало в'язка речовина категорії X, що не застигає $k=1,2$;

речовина, що застигає або високов'язка речовина категорії X $k=2,4$;

мало в'язка речовина категорії Y, що не застигає $k=0,5$;

речовина, що застигає або високов'язка речовина Y $k=1,0$.

.2 Перевірочні випробування для схвалення необхідної кількості води, яка використовується для попереднього миття, меншої, ніж зазначено в **3.7.3.4.1**, повинні бути проведені відповідно до вимог Регістра, для підтвердження, що вимоги **4.1** виконуються, беручи до уваги шкідливі рідкі речовини, перевезення яких здійснюється танкером. Перевірений у такий спосіб обсяг мінімальної кількості води, яка використовується для попереднього миття, повинний бути відкоригований з урахуванням інших умов попереднього миття шляхом застосування коефіцієнта k , згідно **3.7.3.4.1**.

3.7.3.5 Для усіх суден.

Методи попереднього миття стійких плавучих речовин, на які поширюються вимоги **4.1.7.4**.

Для цілей попереднього миття стійких плавучих речовин з в'язкістю 50МПа·с і більше при температурі 20°C та/або з температурою плавлення 0°C або більше, ці речовини, слід розглядати як речовини, що застигають або мають високу в'язкість.

Якщо буде визначено, що використання невеликої кількості мийних присадок полегшить миття та максимізує видалення залишків вантажу під час попереднього миття, тоді це слід робити за консультацією та за попередньою згодою з приймальною спорудою.

4 ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ СКИДАННЯ ЗАЛИШКІВ ШКІДЛИВИХ РІДКИХ РЕЧОВИН

4.1 КОНТРОЛЬ ЗА СКИДАННЯМ ЗАЛИШКІВ ШКІДЛИВИХ РІДКИХ РЕЧОВИН

4.1.1 Положення, що стосуються скидань.

4.1.1.1 Скидання в море залишків речовин, віднесених до категорії **X**, **Y** або **Z** або речовин, тимчасово оцінених, як стосовних до них, або баластних вод, промивних вод або інших сумішей, що містять такі речовини, забороняється, якщо такі скидання не виконуються в повній відповідності із застосовними експлуатаційними вимогами, які зазначені в цій частині Правил.

4.1.1.2 До виконання будь-якої процедури попереднього миття або скидання відповідний танк повинний бути спорожнений у максимальному ступені відповідно до процедур, запропонованих в Керівництві.

4.1.1.3 Перевезення речовин, які не були класифіковані, тимчасово оцінені або оцінені, як зазначено в **2.1**, або баластних вод, промивних вод або інших сумішей, що містять такі речовини, забороняється як і наступне скиданням таких речовин у море.

4.1.2 Норми скидань.

4.1.2.1 Якщо допускається скидання в море залишків речовин категорії **X**, **Y** або **Z** або речовин, тимчасово оцінених, як стосовних до них, або баластних вод, промивних вод або інших сумішей, що містять такі речовини, повинні бути виконані наступні умови скидання:

.1 судно перебуває в дорозі, маючи швидкість не менше 7 вузлів, якщо воно самохідне, або швидкість не менше 4 вузлів, якщо воно не самохідне;

.2 скидання виконується нижче ватерлінії через підводний зливальний отвір(и) зі швидкістю, що не перевищує максимальну швидкість, для якої призначений(і) підводний(і) зливальний(і) отвір(и); і

.3 скидання виконується на відстані не менш 12 морських миль від найближчого берега при глибині води не менше 25м.

4.1.2.2 Для суден, побудованих до 1 січня 2007 року, скидання в море залишків речовин категорії **Z** або речовин, тимчасово оцінених як стосовних до них, або баластних вод, промивних вод або інших сумішей, що містять такі речовини, нижче ватерлінії через підводний(і) зливальний(і) отвір(и) не обов'язкове.

4.1.2.3 Адміністрація може вилучити вимогу **4.1.2.1.3** відносно речовин категорії **Z**, що стосується відстані не менше 12 морських миль від найближчого берега, для суден, які виконують рейси тільки у водах, що перебувають під суверенітетом або юрисдикцією держави, під прапором якої судно має право плавати.

Крім того, Адміністрація може вилучити вимогу **4.1.2.2.3**, що стосується відстані скидання не менше 12 морських миль від найближчого берега, для конкретного судна, що має право плавати під прапором не держави, коли воно виконує рейси у водах, що перебувають під суверенітетом або юрисдикцією однієї прилеглої держави, після досягнення письмової угоди про вилучення між двома причетними прибережними державами, за умови, що не зачіпається ніяка третя сторона. Інформація про таку угоду направляється ІМО протягом 30 днів для подальшого розсилання Сторонам Конвенції МАРПОЛ для їх інформування і вживання належних заходів, якщо такі будуть потрібні.

4.1.3 Вентиляція залишків вантажу.

Для видалення залишків вантажу з танків може бути використана система вентиляції, відповідно до вимог **3.6**.

Вода, уведена в танк, після видалення залишків вантажу з танка системою вентиляції, розглядається як чиста і не підпадає під вимоги цієї частини Правил.

4.1.4 Вилучення із вимоги щодо попереднього миття.

4.1.4.1 Адміністрація може надати вилучення з вимоги щодо попереднього миття танків, згідно вимоги **3.7**, якщо вона переконається в тому, що:

.1 розвантажений танк буде знову завантажений тією ж речовиною або іншою речовиною, сумісною з попередньою, і що перед завантаженням не буде виконуватися промивання або баластування танка; або

.2 у морі не виконується промивання або баластування розвантаженого танка. Попереднє миття виконується в іншому порту, за умови, що в письмовому вигляді підтверджено, що в цьому порту є приймальна споруда придатна для такої мети; або

.3 залишки вантажу будуть видалені методом вентиляції відповідно до вимог **3.6**.

4.1.5 Використання миючих засобів і присадок.

4.1.5.1 Якщо для миття танка замість води використовується інший мийний засіб, такий як сира нафта або хлорований розчинник, його скидання регулюється положеннями частини I або частини II цих Правил, які повинні застосовуватися до цього засобу, якби він перевозився як вантаж. Методи миття танків за допомогою такого засобу повинні бути викладені в Керівництві, схваленому Регістром.

4.1.5.2 Якщо для полегшення миття танка у воду додаються невеликі кількості мийних присадок (детергенти), не повинні використовуватися присадки, що містять компоненти забруднювача категорії X, за винятком тих компонентів, які легко піддаються біологічному розкладанню і мають загальну концентрацію менше 10% мийної присадки. Ніякі обмеження на додаток до тих, які застосовуються до танка внаслідок попереднього вантажу, не повинні застосовуватися.

4.1.6 Скидання залишків категорії X.

4.1.6.1 З урахуванням вимог **4.1.1.1**, скидання залишків категорії X повинне виконуватися при виконанні наступних вимог:

.1 Перед виходом з порту вивантаження танк, з якого була вивантажена речовина категорії X, повинний бути підданий попередньому миттю. Залишки, які утворюються в результаті цього, повинні скидатися в приймальну споруду, поки концентрація речовини в стоці, який направляється в таку споруду, що визначається аналізами проб стоку, не складе 0,1% за вагою або менше. Після досягнення необхідного рівня концентрації повинне бути продовжене скидання інших промивних вод у приймальну споруду, доти, поки танк не буде спорожнений. Відповідні записи про ці операції повинні бути внесені в Журнал вантажних операцій.

.2 Вода, уведена після цього в танк, може бути скинута в море відповідно до вимог **4.1.2**.

.3 Якщо Адміністрація приймаючої сторони переконується, що практично неможливо виміряти концентрацію речовини в стоці без надмірної затримки судна, ця сторона може розглянути альтернативну процедуру як еквівалентну для одержання необхідної концентрації, зазначеної в **4.1.6.1.1** за умови що:

.3.1 попереднє миття танка виконується відповідно до процедури, схваленої Регістром згідно вимог **3.7**; і

.3.2 відповідні записи про такі операції вносяться в Журнал вантажних операцій і підтверджуються інспектором, призначеним або вповноваженим урядом приймаючої Сторони Конвенції*.

Примітка: *Уряд кожної Сторони Конвенції назначає або уповноважує інспекторів для цілей виконання контролю у відповідності з процедурами контролю, розробленими ІМО. Див. «Процедури контролю суден держави порту», прийняті ІМО резолюцією А.787(19) з поправками, внесеними резолюцією А.882(21).

4.1.7 Скидання залишків категорій Y і Z.

4.1.7.1 З урахуванням вимог **4.1.1.1**, скидання залишків речовин категорій Y і Z повинне виконуватися при виконанні наступних вимог:

.1 При скиданні залишків речовин категорій Y і Z повинні виконуватися вимоги **4.1.2**.

.2 Якщо вивантаження речовини категорії Y або Z не виконується відповідно до Керівництва, попереднє миття повинне виконуватися до відходу судна з порту вивантаження, якщо не будуть вжиті альтернативні заходи відповідно до вимог Регістра щодо видалення із судна залишків вантажу до кількостей, зазначених в **3.3**.

Частина II. Вимоги до конструкції суден їх обладнання і пристроїв щодо запобігання забрудненню під час перевезення шкідливих речовин

Промивні води, що утворилися, повинні скидатися в приймальну споруду в порту вивантаження або іншому порту, у якому є придатна приймальна споруда, за умови, що в письмовому вигляді підтверджено, що приймальна споруда в цьому порту є і достатня для такої мети.

.3 Для високов'язких речовин або речовин, що застигають категорії **Y**, повинне застосовуватися наступне:

.3.1 метод попереднього миття, згідно вимог **3.7**;

.3.2 суміш води із залишками, що утворилися під час попереднього миття, повинна скидатися в приймальну споруду доти, поки танк не буде спорожнений; і

.3.3 вода, уведена після того в танк, може бути скинута в море відповідно до вимог **4.1.2**.

.4 Для речовин, віднесених до категорії **Y**, які є стійкими плавучими речовинами з в'язкістю $50 \text{ мПа}\cdot\text{с}$ і більше при температурі 20°C та/або з температурою плавлення 0°C або більше, зазначених як «16.2.7» у колонці «о» глави 17 Міжнародного кодексу по хімовозах в районах зазначених в 4.1.9 повинне застосовуватися наступне:

.1 метод попереднього миття, згідно з вимогами **3.7**;

.2 суміш води із залишками, що утворилися під час попереднього миття, повинна скидатися в приймальну споруду доти, поки танк не буде спорожнений; і

.3 вода, уведена після того в танк, може бути скинута в море відповідно до вимог **4.1.2**.

4.1.7.2 Експлуатаційні вимоги щодо баластування і дебаластування.

.1 Після вивантаження і, якщо потрібно, після попереднього миття може бути зроблене баластування вантажного танка. Процедура скидання такого баласту повинна відповідати вимогам **4.1.2**.

.2 Баласт, уведений у вантажний танк, що був підданий миттю в такому ступені, що баласт містить менше 1 мллн^{-1} раніше перевезеної речовини, може бути скинутий у море без урахування інтенсивності скидання, швидкості судна і розташування зливного отвору, за умови, що судно перебуває на відстані не менше 12 миль від найближчого берега і у водах глибиною не менше 25 м.

Необхідний ступінь чистоти на суднах, побудованих до 1 липня 1994 року, повинний досягатися попереднім миттям згідно вимог **3.7**, а танк після цього промитий мийними машинками із застосуванням повного циклу або водою в кількості, не меншій, ніж кількість, розрахована згідно **3.7.3.4.1**, з $k = 1,0$.

4.1.7.3 Скидання в море чистого або ізольованого баласту не підпадає під вимоги цієї частини Правил.

4.1.8 Додаткові вимоги до суден, які експлуатуються в полярних водах.

4.1.8.1 Полярні води означають арктичні води і/або район Антарктики.

Район Антарктики означає морський район до півдня від паралелі 60° південної широти.

Район арктичних вод означає морський район, як він визначений в Правилі 21 Додатку II до Конвенції МАРПОЛ.

4.1.8.2 У районі Антарктики і в арктичних водах будь-яке скидання в море шкідливих рідких речовин (ШРР) або сумішей, що містять такі речовини, забороняється.

4.1.8.3 Експлуатація суден в полярних водах повинна враховуватися, по мірі необхідності, в Журналах вантажних операцій, Керівництвах і судовому плані надзвичайних заходів з боротьби із забрудненням шкідливими рідкими речовинами або у судовому плані надзвичайних заходів з боротьби з забрудненням моря згідно з вимогами Додатку II до Конвенції МАРПОЛ.

4.1.8.4 На суднах категорії **A** і **B**, які перебувають в стадії побудови 1 січня 2017 року або після цієї дати, у випадку їх експлуатації в Полярних водах, в межах, визначених Полярним кодексом, прийнятим резолюціями ІМО MSC.385(94) та МЕРС.264(68), перевезення у вантажних танках суден типу 3 ШРР, які вказані як ті, що перевозяться суднами типу 3 в стовпці «е» глави 17 або як ШРР в главі 18 Міжнародного кодексу по хімовозах, повинно бути схвалене Адміністрацією. Результати повинні бути

відображені у Міжнародному свідоцтві по запобіганню забрудненню при перевезенні ШРР наливом або Свідоцтві про придатність, в якому указана експлуатація в Полярних водах.

4.1.8.5 На суднах категорії **A** і **B**, які перебувають в стадії побудови 1 січня 2017 року або після цієї дати, у випадку їх експлуатації в Полярних водах, в межах, визначених Полярним кодексом, прийнятому резолюціями ІМО MSC.385(94) та МЕРС.264(68), і яким видані Свідоцтва для перевезення шкідливих рідких вантажів (ШРР), рекомендується перевозити ШРР, які вказані як ті, що перевозяться суднами типу 3 в стовпці «е» глави 17 або як ШРР в главі 18 Міжнародного кодексу по хімоволах, у танках, що знаходяться на відстані не менше 760мм від зовнішньої обшивки.

4.1.9 Особливі райони, на які поширюються вимоги **4.1.7.1.4**.

Особливими районами є райони, які зазначені в Правилі 13.9 Додатку II до Конвенції МАРПОЛ.

4.2 КЕРІВНИЦТВО З МЕТОДІВ І ПРИСТРОЇВ

4.2.1 На кожному судні, на якому допускається перевезення речовин категорій **X**, **Y** або **Z**, повинне бути Керівництво з методів і пристроїв (далі «Керівництво»), схвалене Регістром. Керівництво повинно бути виконане відповідно до вимог Доповнення 4 до Додатку II до Конвенції МАРПОЛ.

Головною метою Керівництва є визначення пристроїв та обладнання, необхідних для виконання вимог Додатку II для командного складу судна усіх експлуатаційних рекомендацій, яких необхідно дотримуватися при проведенні вантажних операцій, очищенню танків, операцій з миттям, скиданню залишків, баластування і дебаластування вантажних танків.

На судні, що виконує міжнародні рейси, на якому використовуваною мовою не є англійська, іспанська або французька, текст Керівництва повинний включати переклад на одну із цих мов.

4.2.2 Керівництво повинне містити відомості про фізичні пристрої і всі експлуатаційні процедури відносно обробки вантажу, очищення танків, поводженням з відстієм, а також баластування і дебаластування вантажних танків, які повинні виконуватися для відповідності вимогам цієї частини Правил.

4.3 ЖУРНАЛ ВАНТАЖНИХ ОПЕРАЦІЙ

4.3.1 Кожне судно, до якого застосовується Додаток II до Конвенції МАРПОЛ, забезпечується Журналом вантажних операцій у вигляді частини офіційного суднового журналу, у вигляді електронного журналу операцій, що підлягає схваленню Адміністрацією з урахуванням Керівництва, розробленого Організацією*, або в будь-якому іншому вигляді і складається за формою, наведеною у Доповненні 2 до вищезгаданого Додатку II.

*Див. «Керівництво з використання електронних журналів операцій, приписаних МАРПОЛ», прийняте резолюцією МЕРС.312(74). Поправки до Додатку II до Конвенції МАРПОЛ щодо електронного журналу операцій прийняті Резолюцією МЕРС.314(74) і вступають в дію 01.10.2020 року.

4.3.2 Після завершення будь-якої операції, ця операція повинна бути зареєстрована в Журналі вантажних операцій.

4.3.3 У випадку аварійного скидання шкідливої рідкої речовини або суміші, що містить таку речовину, або іншого скидання, передбаченого відповідними положеннями Конвенції МАРПОЛ, у Журналі вантажних операцій повинний виконуватися запис із викладом обставин і причин такого скидання.

4.3.4 Журнал вантажних операцій повинний зберігатися на борту судна, за винятком суден без екіпажу, які буксируються, у такому місці, яке легко доступне для перевірки. Журнал вантажних операцій зберігається протягом трьох років після внесення в нього останнього запису.

4.3.5 Кожний запис про закінчену операцію повинний бути підписаний особою або особами командного складу, відповідальними за ці операції. Кожна заповнена сторінка Журналу вантажних операцій або група електронних записів повинна бути підписана капітаном судна.

На суднах, що мають Міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню при перевезенні шкідливих рідких речовин наливом, або Свідоцтво, згадане у Правилі 7 Додатку II до Конвенції МАРПОЛ, записи повинні виконуватися, щонайменше, на англійській, іспанській або французькій мові. Якщо також

Частина II. Вимоги до конструкції суден їх обладнання і пристроїв щодо запобігання забрудненню під час перевезення шкідливих речовин

використовуються записи на офіційній національній мові держави, під прапором якої судно має право плавати, то у випадку суперечки або різночитання, перевага віддається цим записам

5 ЗАПОБІГАННЯ ЗАБРУДНЕННЮ В РЕЗУЛЬТАТІ ІНЦИДЕНТУ, ПОВ'ЯЗАНОГО ІЗ ШКІДЛИВИМИ РІДКИМИ РЕЧОВИНАМИ

5.1 СУДНОВИЙ ПЛАН НАДЗВИЧАЙНИХ ЗАХОДІВ ПО БОРОТЬБІ ІЗ ЗАБРУДНЕННЯМ МОРЯ ШКІДЛИВИМИ РІДКИМИ РЕЧОВИНАМИ

5.1.1 Кожне судно валовою місткістю 150 і більше, якому видане Свідоцтво на перевезення шкідливих рідких речовин наливом, повинне мати на борту Судновий план надзвичайних заходів по боротьбі із забрудненням моря шкідливими рідкими речовинами, схвалений Регістром*.

Примітка: *Див. «Керівництво по розробленню Суднових планів надзвичайних заходів по боротьбі із забрудненням моря нафтою і/або шкідливими рідкими речовинами», прийняте ІМО резолюцією МЕРС.85(44), з поправками, внесеними резолюцією МЕРС.137(53).

5.1.2 Такий план повинний бути складений відповідно до Керівництва, розробленого КЗМС ІМО, у письмовому вигляді робочою мовою або мовах, зрозумілих для капітана і осіб командного складу.

5.1.3 Відносно суден, до яких застосовується також вимога **4.1** частини I Правил, такий план може бути об'єднаний із Судновим планом надзвичайних заходів по боротьбі із забрудненням нафтою. У цьому випадку назва такого плану повинна бути «Судновий план надзвичайних заходів по боротьбі із забрудненням моря».

*

*

*