

## **МЕЖДУНАРОДНА КОНВЕНЦИЯ за предотвратяване на замърсяването от кораби, 1973, изменена с протокол от 1978 г. (MARPOL 73/78) и с протокол от 1997 г.\*1,\*2**

Ратифицирана със закон, приет от 39-то НС на 13.10.2004 г. - ДВ, бр. 94 от 22.10.2004 г. Издадена от Министерството на транспорта и съобщенията, обн., ДВ, бр. 12 от 4.02.2005 г., в сила от 12.03.1985 г., като Протоколът от 1997 г. е в сила от 19.05.2005 г., (\*1) изм. и доп., бр. 96 от 20.11.2018 г., в сила от 1.01.2016 г., (\*2) бр. 86 от 1.11.2019 г., в сила от 18.02.1991 г., (\*3) бр. 87 от 5.11.2019 г., (\*4) бр. 90 от 15.11.2019 г., в сила от 1.08.2005 г., (\*5) доп., бр. 91 от 19.11.2019 г., (\*6) изм. и доп., бр. 94 от 29.11.2019 г.

(\*1) ИЗМЕНЕНИЯ към Анекса към Протокола от 1978 г., отнасящ се до Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби, 1973 г. (Обн., ДВ, бр. 96 от 2018 г., в сила от 1.01.2016 г.)

(\*1) ИЗМЕНЕНИЯ към Анекса към Протокола от 1997 г., отнасящ се до измененията на Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби, 1973 г., както е поправена от Протокола от 1978 г., отнасящ се към нея (Обн., ДВ, бр. 96 от 2018 г., в сила от 1.01.2016 г.)

(\*2) ИЗМЕНЕНИЯ към Анекса към Протокола от 1978 г., отнасящ се до Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби, 1973 г. (Обн., ДВ, бр. 86 от 2019 г., в сила от 18.02.1991 г.)

(\*3) ИЗМЕНЕНИЯ към Анекса към Протокола от 1978 г., отнасящ се до Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби, 1973 г. (Обн., ДВ, бр. 87 от 2019 г., в сила от 4.04.1993 г.)

(\*3) ИЗМЕНЕНИЯ към Анекса към Протокола от 1978 г., отнасящ се до Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби, 1973 г. (Обн., ДВ, бр. 87 от 2019 г., в сила от 1.01.1998 г.)

(\*3) ИЗМЕНЕНИЯ към Анекса към Протокола от 1978 г., отнасящ се до Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби, 1973 г. (Обн., ДВ, бр. 87 от 2019 г., в сила от 1.01.2002 г.)

(\*4) ИЗМЕНЕНИЯ към Анекса към Протокола от 1978 г., отнасящ се до Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби, 1973 г. (Обн., ДВ, бр. 90 от 2019 г., в сила от 1.08.2005 г.)

(\*5) ИЗМЕНЕНИЯ към Анекса към Протокола от 1978 г., отнасящ се до Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби, 1973 г. (Обн., ДВ, бр. 91 от 2019 г., в сила от 1.08.2007 г.)

(\*5) ИЗМЕНЕНИЯ към Анекса към Протокола от 1978 г., отнасящ се до Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби, 1973 г. (Обн., ДВ, бр. 91 от 2019 г., в сила от 1.08.2011 г.)

(\*6) ИЗМЕНЕНИЯ към Анекса към Протокола от 1978 г., отнасящ се до Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби, 1973 г. (Обн., ДВ, бр. 94 от 2019 г., в сила от 1.01.2015 г.)

(\*6) ИЗМЕНЕНИЯ към Анекса към Протокола от 1978 г., отнасящ се до Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби, 1973 г. (Обн., ДВ, бр. 94 от 2019 г., в сила от 1.10.2014 г.)

(\*6) ИЗМЕНЕНИЯ към Анекса към Протокола от 1978 г., отнасящ се до Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби, 1973 г. (Обн., ДВ, бр. 94 от 2019 г., в сила от 1.03.2016 г.)

(\*6) ИЗМЕНЕНИЯ към Анекса към Протокола от 1978 г., отнасящ се до Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби, 1973 г. (Обн., ДВ, бр. 94 от 2019 г., в сила от 1.03.2016 г.)

(\*6) ИЗМЕНЕНИЯ към Анекса към Протокола от 1978 г., отнасящ се до Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби, 1973 г., както е изменена с Протокола от 1978 г. (Обн., ДВ, бр. 94 от 2019 г., в сила от 1.09.2017 г.)

(\*6) ИЗМЕНЕНИЯ към Анекса към Протокола от 1978 г., отнасящ се до Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби, 1973 г., както е изменена с Протокола от 1978 г. (Обн., ДВ, бр. 94 от 2019 г., в сила от 1.03.2018 г.)

Страните по конвенцията,

съзнавайки необходимостта от опазване на околната среда на човека като цяло и на морската среда в частност,

признавайки, че умишленото, небрежното или случайното изпускане на нефт или други вредни вещества от корабите представлява сериозен източник на замърсяване,

признавайки също значението на Международната конвенция за предотвратяване замърсяването на морето с нефт (1954 г.) като първи многостранен акт, сключен с основна цел защита на околната среда, и оценявайки високо значителния принос на тази конвенция за опазване на моретата и крайбрежната среда от замърсяване,

желаейки да постигнат пълно премахване на умишленото замърсяване на морската среда с нефт и други вредни вещества и намаляване случайното изхвърляне на такива вещества,

смятайки, че тази цел може най-добре да се постигне чрез установяване на правила, които не се ограничават само до предотвратяване на замърсяването с нефт, а имат всеобщ характер,

се договориха, както следва:

#### **Член 1**

Общи задължения по конвенцията

(1) Страните по конвенцията се задължават да изпълняват разпоредбите на тази конвенция и на тези нейни анекси, с които са обвързани, за да се предотврати замърсяването на морската среда с вредни вещества или отпадъчни води, съдържащи такива вещества, чрез изхвърлянето им в нарушение на конвенцията.

(2) Всяко позоваване на тази конвенция означава едновременно и позоваване на свързаните с нея протоколи и анекси, освен ако изрично не е предвидено друго.

#### **Член 2**

Определения

За целите на конвенцията, освен ако не е предвидено друго:

(1) "Правила" означава правилата, които се съдържат в анексите към конвенцията.

(2) "Вредно вещество" означава всяко вещество, което, ако попадне в морето, е възможно да създаде опасност за здравето на хората, да причини вреда на живите ресурси, на морската флора и фауна, да влоши условията за отдих или да попречи на други правомерни начини за използване на морето, и включва всяко вещество, обект на контрол в съответствие с конвенцията.

(3) (a) "Изхвърляне" (Discharge) по отношение на вредните вещества или отпадъчни води, съдържащи такива вещества, означава каквото и да е изхвърляне от кораб, по каквито и причини да е предизвикано то, като включва всякакво изпускане, изхвърляне, изливане, изтичане, изпомпване, изсипване или изпразване.

(b) "Изхвърляне" не включва:

(i) изхвърляне (dumping) в значението, предвидено от Конвенцията за предотвратяване замърсяването на морето от изхвърляне на отпадъци и други материали, подписана в Лондон на 13 ноември 1972 г.; или

(ii) изхвърляне (release) на вредни вещества, което произтича непосредствено в резултат на проучване, разработка и свързаните с тях процеси на обработка в морето на минералните ресурси на морското дъно; или

(iii) изхвърляне (release) на вредни вещества за провеждане на правомерни научни изследвания с цел намаляване на замърсяването или контрол над него.

(4) "Кораб" означава плавателен съд от всякакъв тип, експлоатиран в морска среда, включително кораби на подводни криле, кораби на въздушна възглавница, подводни кораби, плаващи средства и стационарни или плаващи платформи.

(5) "Администрация" означава правителството на държавата, под юрисдикцията на която се експлоатира корабът. По отношение на кораба, който има право да плава под флага на дадена държава, администрация е правителството на тази държава. По отношение на стационарни или плаващи платформи, заети с проучване и разработка на морското дъно и земните недра, прилежащи до брега, над които крайбрежната държава осъществява суверенни права за целите на проучване и разработване на техните естествени богатства, администрацията е правителството на съответната крайбрежна държава.

(6) "Инцидент" означава събитие, което е предизвикало или е могло да предизвика изхвърляне в морето на вредно вещество или отпадъчни води, съдържащи такова вещество.

(7) "Организация" означава Междуправителствената морска консултативна организация\*3.

### **Член 3**

#### **Прилагане**

(1) Тази конвенция се прилага за:

(a) кораби, които имат право да плават под флага на някоя от страните по конвенцията; и

(b) кораби, които нямат право да плават под флага на някоя от страните по конвенцията, но се експлоатират по пълномощия на такава страна.

(2) Нищо в този член не трябва да се тълкува като ограничаване или разширяване суверенните права на страните в съответствие с международното право над морско дъно и земните недра, прилежащи до брега, с цел проучване и разработване на техните естествени богатства.

(3) Тази конвенция не се прилага по отношение на военни кораби, спомагателни военни кораби или други кораби, принадлежащи на държавата или експлоатирани от нея и използвани към момента изключително за правителствена нетърговска дейност. Но всяка страна трябва да обезпечи чрез вземане на съответни мерки, нанасящи вреда на експлоатацията или експлоатационните възможности на такива кораби нейна собственост или експлоатирани от нея, тези кораби да действат, доколкото това е целесъобразно и практически възможно, по начин, съвместим с конвенцията.

## **Член 4**

### **Нарушения**

(1) Забранява се всякакво нарушение на изискванията на тази конвенция независимо от мястото на неговото извършване и санкциите за такова нарушение се определят от законодателството на администрацията на съответния кораб. Ако администрацията е информирана за такова нарушение и се убеди в наличието на достатъчно доказателства, позволяващи да възбуди съдебна процедура по отношение на предполагаемото нарушение, тя дава разпореждане за възбуждане на такава процедура, колкото е възможно по-скоро в съответствие със своето законодателство.

(2) Забранява се всякакво нарушение на изискванията на конвенцията, извършено в рамките на юрисдикцията на страна по конвенцията, като санкциите за такова нарушение се определят от законодателството на тази страна. В случай на извършване на такова нарушение съответната страна:

(a) дава разпореждане за възбуждане на съдебна процедура в съответствие със своето законодателство; или

(b) изпраща до администрацията на кораба информация и доказателства в потвърждение на нарушението, с които разполага.

(3) В случай, когато информация или доказателства за нарушение на тази конвенция от кораб е изпратена до администрацията на кораба, тази администрация незабавно информира за взетите мерки страната, изпратила ѝ информацията или доказателствата, а така също и Организацията.

(4) Санкциите, предвидени от законодателството на страните в съответствие с този член, трябва да бъдат достатъчно строги за пресичане нарушенията на конвенцията и еднакво строги независимо от мястото на извършване на нарушенията.

## **Член 5**

### **Свидетелства и специални правила при проверка на корабите**

(1) Като се вземат предвид изискванията на параграф (2) от този член, свидетелство, издадено по пълномощие на страна по конвенцията в съответствие с изискванията на правилата, се признава от другите страни и се разглежда за всички цели, предвидени от конвенцията, като имащо същата сила, както и издаденото от тях свидетелство.

(2) Кораб, който е задължен да има свидетелство в съответствие с изискванията на правилата, по време на пребиваване в пристанищата или отдалечени от брега терминали, намиращи се под юрисдикцията на която и да е страна по конвенцията, подлежи на проверка, извършвана от длъжностни лица, надлежно упълномощени от тази страна. Всяка една такава проверка се ограничава само до проверяване дали корабът има валидно свидетелство, освен ако няма основателни причини да се предполага, че състоянието на кораба или неговото оборудване в значителна степен не съответства на посочените в свидетелството данни. В този случай или в случай, когато корабът няма валидно свидетелство, страната, извършваща проверката, предприема мерки такъв кораб да не отплава дотогава, докато излизането му на море не престане да представлява съществена заплаха за морската среда.

Страната обаче може да разреши на кораба да напусне пристанището или отдалечен от брега терминал, за да се отправи към най-близкия подходящ кораборемонтен завод.

(3) Ако страна по конвенцията откаже на чужд кораб влизане в пристанище или в отдалечени от брега терминали, намиращи се под нейна юрисдикция, или предприеме

каквито и да е мерки срещу такъв кораб на основание на това, че корабът не отговаря на изискванията на тази конвенция, тази страна незабавно информира консула или дипломатическия представител на страната, под чийто флаг корабът има право да плава, или ако това е невъзможно - администрацията, към която принадлежи. Преди да откаже влизане на кораба и да предприеме такива мерки, страната може да поиска консултация с администрацията на този кораб. Информация се изпраща на администрацията и в случай, че корабът няма валидно свидетелство в съответствие с изискванията на правилата.

(4) По отношение кораби на държави, които не са страни по конвенцията, страните по конвенцията прилагат изискванията на тази конвенция доколкото е необходимо, за да не се предоставят по-благоприятни условия към техните кораби.

#### **Член 6**

Разкриване на нарушенията и осигуряване изпълнението на конвенцията

(1) Страните по конвенцията си сътрудничат при разкриване на нарушенията и осигуряване на изпълнението на нейните разпоредби, като използват всички подходящи и практически достъпни средства за разкриване и наблюдение на околната среда, а така също и подходящи процедури за събиране и предаване на доказателства.

(2) Кораб, спрямо който се прилага тази конвенция, може да бъде подложен на проверка във всяко пристанище или отдалечен от брега терминал на дадена страна от длъжностни лица, назначени или упълномощени от тази страна, за да се провери дали корабът е изхвърлил вредни вещества в нарушение на изискванията на правилата. Ако се открие нарушение на конвенцията, на администрацията се изпраща доклад за вземане на необходимите мерки.

(3) Всяка страна представя на администрацията доказателства, ако има такива, за това, че корабът в нарушение на изискванията на правилата е изхвърлил вредни вещества или отпадъчни води, съдържащи такива вещества. Компетентните власти на тази страна уведомяват капитана на кораба за предполагаемото нарушение, ако това практически е възможно.

(4) При получаване на такива доказателства администрацията провежда разследване на фактите и може да помоли другата страна да представи допълнителни или по-убедителни доказателства за предполагаемото нарушение. Ако администрацията се убеди в наличието на достатъчно доказателства, позволяващи да се възбуди съдебна процедура по отношение на предполагаемото нарушение, тя дава разпореждане за предприемане на съдебни действия възможно най-скоро и в съответствие със своето законодателство. Администрацията незабавно информира страната, съобщила за предполагаемото нарушение, а също и Организацията за предприетите от нейна страна мерки.

(5) Страна по конвенцията може да подложи на проверка кораб, към който се прилага конвенцията, когато той е влязъл в пристанище или отдалечени от брега терминали, намиращи се под нейна юрисдикция, ако от коя да е друга страна е получена молба за такава проверка заедно с достатъчно доказателства за това, че корабът е изхвърлил на което и да е място вредни вещества или отпадъчни води, съдържащи такива вещества. Докладът за тази проверка се изпраща на изисквалата я страна и на администрацията, за да могат да се предприемат съответните мерки съгласно изискванията на конвенцията.

#### **Член 7**

Необосновани задържания на корабите

(1) Вземат се всички възможни мерки, за да се избегне необосновано задържане на кораб или необосновано забавяне на неговото отплаване по чл. 4, 5 и 6 на конвенцията.

(2) Всеки кораб, който е бил неоснователно задържан или неоснователно забавен във връзка с чл. 4, 5 и 6 на конвенцията, има право на обезщетение за всякакви загуби и вреди, понесени в резултат на това.

#### **Член 8**

Доклади за инциденти, свързани с изхвърляне на вредни вещества

(1) Докладът за инцидент се изготвя незабавно и във възможно по-пълно обем в съответствие с изискванията на протокол I на конвенцията.

(2) Всяка страна по конвенцията е длъжна:

(a) да вземе всички необходими мерки съответното длъжностно лице или организация да получат и обработят всички доклади за инциденти; и

(b) да уведоми и предостави на Организацията пълни данни за вземането на такива мерки с оглед изпращането им на другите страни и държави - членки на Организацията.

(3) Когато страна по конвенцията получи доклад в съответствие с разпоредбите на този член, тази страна без забавяне го предава:

(a) на администрацията на кораба, с който е станал инцидентът; и

(b) на всяка друга държава, която може да бъде засегната.

(4) Всяка страна по конвенцията се задължава да издава указания до своите кораби и самолети на морската инспекция и други съответни служби да съобщават на своите власти за всеки инцидент, посочен в протокол I на конвенцията. Тази страна, ако счете за необходимо, съобщава за инцидента на Организацията и на всяка друга заинтересована страна.

#### **Член 9**

Други договори и тълкувания

(1) С влизането си в сила тази конвенция отменя Международната конвенция за предпазване на морето от замърсяване с нефт (1954) с поправките към нея в отношенията между страни по тази конвенция.

(2) Нищо в тази конвенция не пречи на кодификацията и развитието на морското право от Конференцията по морско право на ООН, свикана в съответствие с Резолюция 2750 С(XXV) на Общото събрание на ООН, както и на сегашните и бъдещите претенции и правни позиции на която и да е държава по въпроси на морското право и по отношение на характера и обхвата на юрисдикцията на крайбрежната държава или държавата на флага.

(3) Терминът "юрисдикция" в тази конвенция се тълкува в съответствие с международното право, действащо в момента на прилагане или тълкуване на конвенцията.

#### **Член 10**

Уреждане на спорове

Всякакъв спор между две или няколко страни по конвенцията относно нейното тълкуване или прилагане, ако уреждането му чрез преговори между страните се окаже невъзможно и ако тези страни не се договорят друго, се предава по молба на която и да е от тях за арбитраж, както е предвидено в протокол II на конвенцията.

#### **Член 11**

Обмен на информация

(1) Страните по конвенцията се задължават да изпращат на Организацията:

(a) текстове на закони, разпоредби, декрети, правила и други актове, обявени от тях по различни въпроси и аспекти в обхвата на конвенцията;

(b) списък на неправителствените организации, които са упълномощени от тяхно име да се занимават с въпросите на проектирането, построяването и оборудването на кораби, превозващи вредни вещества, в съответствие с разпоредбите на правилата\*4;

(c) достатъчен брой образци на свидетелства, издадени от тях в съответствие с разпоредбите на правилата;

(d) списък на приемните съоръжения включително с уточненото им местоположение, капацитетни възможности и налични приспособления и други характеристики;

(e) официални доклади или резюмета на официалните доклади, отразяващи резултатите от прилагането на тази конвенция; и

(f) ежегоден статистически доклад за фактически наложени санкции за нарушаване на тази конвенция, в стандартизирана форма, разработена от Организацията.

(2) Организацията уведомява страните за получената от нея всякаква информация по отношение на този член и разпространява до всички страни всякаква информация, изпратена ѝ по подточки (1)(б) до (е) от този член.

## **Член 12**

### **Аварии с кораби**

(1) Всяка администрация се задължава да провежда разследване на всяка авария, случила се с който и да е от нейните кораби, попадащ под разпоредбите на правилата, ако е причинила значителна вреда на морската среда.

(2) Всяка страна по конвенцията се задължава да предава на Организацията информация за резултатите от такова разследване, ако тя прецени, че такава информация може да спомогне за определяне на измененията, които биха могли да се внесат в конвенцията.

## **Член 13**

### **Подписване, ратифициране, приемане, одобрение и присъединяване**

(1) Тази конвенция е открита за подписване в седалището на Организацията от 15 януари 1974 г. до 31 декември 1974 г. и впоследствие остава открита за присъединяване към нея. Държавите могат да станат страни по конвенцията чрез:

(a) подписване без уговорка за ратифициране, приемане или одобрение; или

(b) подписване с уговорка за ратифициране, приемане или одобрение с последващо ратифициране, приемане или одобрение; или

(c) присъединяване.

(2) Ратифициране, приемане, одобрение или присъединяване се извършват чрез предаване за съхранение на съответния документ на Генералния секретар на Организацията.

(3) Генералният секретар на Организацията информира всички държави, които са подписали тази конвенция или са се присъединили към нея, за всяко подписване или за предаване на съхранение на всеки нов документ за ратифициране, приемане, одобрение или присъединяване и за датата на неговото предаване на съхранение.

## **Член 14**

### **Незадължителни анекси**

(1) При подписване, ратифициране, приемане, одобрение на тази конвенция или присъединяване към нея държавата може да заяви, че тя не приема някой от или всеки един от анекси III, IV и V (наричани по-нататък "незадължителни анекси") към тази конвенция. Имайки предвид горното изключение, страните по конвенцията са обвързани с всеки анекс в неговата цялост.

(2) Държава, която е заявила, че не се счита обвързана с някой незадължителен анекс, може по всяко време да го приеме, като предаде на съхранение в Организацията съответния документ, предвиден в чл. 13 (2).

(3) Държава, направила в съответствие с параграф (1) на този член декларация по отношение на незадължителен анекс и която впоследствие не го е приела съгласно параграф (2) на този член, няма никакви задължения, нито има право да претендира за права, произтичащи от тази конвенция по въпроси, свързани с този анекс, и всички позовавания в конвенцията на страни по конвенцията не включват тази държава, доколкото се засягат въпроси, свързани с анекса, неприет от нея.

(4) Организацията информира държавите, които са подписали или са се присъединили към конвенцията за всяка декларация, направена относно този член, а така също и за получаване на какъвто и да е документ, предаден на съхранение в съответствие с изискванията на параграф (2) на този член.

#### **Член 15**

##### **Влизане в сила**

(1) Конвенцията влиза в сила след изтичане на 12 месеца от датата, на която не по-малко от 15 държави, чийто общ бруто тонаж на търговските им кораби е не по-малко от 50 процента от бруто тонажа на световния търговски флот, са станали страни по нея съгласно член 13.

(2) Всеки незадължителен анекс влиза в сила след изтичане на 12 месеца от датата, на която предвидените в параграф (1) на този член условия бъдат изпълнени по отношение на този анекс.

(3) Организацията информира държавите, които са подписали тази конвенция или са се присъединили към нея, за датата на нейното влизане в сила и за датата на влизане в сила на който и да е от незадължителните анекси в съответствие с параграф (2) на този член.

(4) За държави, предали на съхранение документ за ратифициране, приемане, одобрение или присъединяване към конвенцията или към незадължителен анекс в периода между датата на изпълнение на условията, необходими за тяхното влизане в сила, и датата на влизане в сила, ратифицирането, приемането, одобрението или присъединяването придобиват сила или от датата на влизане в сила на конвенцията или анекса, или след изтичане на три месеца от датата на предаване на съхранение на съответния документ в зависимост от това, коя дата е по-късна.

(5) За държави, предали на съхранение документ за ратифициране, приемане, одобрение на тази конвенция или на незадължителен анекс или за присъединяване към нея или към него след датата на влизане в сила на конвенцията или на такъв незадължителен анекс, конвенцията или този незадължителен анекс влизат в сила след изтичане на три месеца от датата на предаване за съхранение на съответния документ.

(6) Всеки документ за ратифициране, приемане, одобрение или за присъединяване, предаден на съхранение след датата, на която са изпълнени всички предвидени от чл. 16 условия за влизане в сила на каквото и да е изменение към тази конвенция или към незадължителен анекс, се отнася към конвенцията или анекса така, както е изменена.



## Член 16

### Поправки

(1) Тази конвенция може да бъде изменяна посредством всяка от процедурите, уточнени в следващите параграфи.

(2) Поправки след разглеждане от Организацията.

(а) Всяка поправка, предлагана от страна по конвенцията, се изпраща в Организацията и се разпространява от Генералния ѝ секретар до всички членове на Организацията и до всички страни най-малко 6 месеца преди разглеждането ѝ от Организацията.

(б) Всяка предложена и разпратена по този начин поправка се предава от Организацията за разглеждане в съответния орган.

(с) Страните по конвенцията независимо от това, дали са членове на Организацията, или не, имат право да участват в работата на този орган.

(д) Поправките се приемат с мнозинство от две трети гласа само на страните по конвенцията, които присъстват и гласуват.

(е) Поправките, ако са приети в съответствие с подточка (д), се разпращат от Генералния секретар на Организацията до всички страни по конвенцията за приемане.

(ф) Всяка поправка се счита за приета при спазване на следните условия:

(i) поправка на член от конвенцията се счита за приета от датата, на която е приета от две трети от страните, чийто общ бруто тонаж на търговските им кораби е не по-малко от 50 процента от бруто тонажа на световния търговски флот;

(ii) поправка на анекс към конвенцията се смята за приета в съответствие с процедурата, предвидена в подточка (f)(iii), освен ако съответният орган в момента на нейното приемане не реши, че поправката ще се счита за приета в деня, в който бъде приета от две трети от страните, чийто общ бруто тонаж на търговските им кораби не е по-малко от 50 процента от бруто тонажа на световния търговски флот; независимо от това по всяко време преди влизане в сила на поправката на някой анекс към конвенцията страна по конвенцията може да уведоми Генералния секретар на Организацията, че за влизане в сила на тази поправка е необходимо нейното изрично одобрение относно нея; Генералният секретар информира страните за такова уведомяване и за датата на неговото получаване;

(iii) поправка към допълнение на анекс към конвенцията се счита за приета след изтичане на периода, определен от съответния орган в момента на нейното приемане, който период не трябва да бъде по-малък от 10 месеца, освен ако в течение на този период в Организацията се получат възражения от не по-малко от една трета от страните или от страни, чийто общ бруто тонаж на търговските им кораби представлява не по-малко от 50 процента от бруто тонажа на световния търговски флот независимо от това, кое условие е изпълнено;

(iv) поправка към Протокол I на конвенцията попада под същите процедурни условия, валидни за поправките към анексите към конвенцията, както е предвидено в подточки (f)(ii) или (f)(iii) по-горе;

(v) поправка към Протокол II на конвенцията попада под същите процедурни правила, както и поправките към член на конвенцията, както е предвидено в подточка (f)(i) по-горе.

(г) Всяка поправка влиза в сила при спазване на следните условия:

(i) ако поправката към член на конвенцията, към Протокол II, Протокол I или анекс към конвенцията е приета не по условията на процедурата, предвидена в подточка (e)(iii),

такава поправка, приета в съответствие с посочените условия, влиза в сила за страните, заявили, че я приемат след изтичане на 6 месеца от датата на приемането ѝ;

(ii) ако поправката на Протокол I, на допълнение към анекс или на анекс към конвенцията е приета по условията на процедурата, предвидена в подточка (f)(iii), такава поправка се счита за приета в съответствие с посочените условия и влиза в сила след изтичане на 6 месеца от датата на нейното приемане за всички страни с изключение на тези, които до тази дата са направили изявление, че не я приемат или са изпратили уведомление, предвидено в подточка (f)(ii), за това, че е необходимо тяхното изрично одобрение.

(3) Поправка чрез свикване на конференция:

(a) По молба на страна, поддържана най-малко от една трета от страните, Организацията свиква конференция на страните по конвенцията за разглеждане поправките към конвенцията.

(b) Всяка поправка, одобрена от такава конференция с болшинство от две трети от присъстващите и гласуващи страни, се изпраща от Генералния секретар на Организацията на всички страни за приемане от тях.

(c) Ако конференцията не вземе друго решение, поправката се смята за приета и влиза в сила в съответствие с условията на процедурата, предвидена за тази цел в параграфи (2)(f) и (g) по-горе.

(4) (a) По отношение на поправка на незадължителен анекс изразът "страна по тази конвенция" в дадения член означава страна, обвързана с такъв анекс.

(b) Страна, отхвърлила приемането на поправка към даден анекс, не се счита за страна само за целите по прилагането на тази поправка.

(5) Одобрението и влизането в сила на нов анекс попадат под същата процедура както при одобрението и влизането в сила на поправка на член от конвенцията.

(6) Ако изрично не е предвидено друго, всяка поправка на конвенцията, направена по този член и отнасяща се до конструкцията на кораба, се прилага само за корабите, договорът за построяването на които е подписан, или при липса на такъв договор, килът на който е заложен на датата или след датата на влизане в сила на тази поправка.

(7) Всяка поправка към протокол или анекс трябва да се отнася по същество до този протокол или анекс и да бъде в съответствие с членовете на тази конвенция.

(8) Генералният секретар на Организацията уведомява всички страни за всяка една поправка, както и за датата, от която влиза в сила всяка от тях съгласно този член.

(9) Всяко предвидено от този член заявление за приемане на дадена поправка или възражение против нея се изпраща в писмен вид на Генералния секретар на Организацията, който довежда до знанието на всички страни по конвенцията както самото заявление, така и датата на неговото получаване.

## **Член 17**

### **Съдействие и техническо сътрудничество**

Страните по конвенцията след консултация с Организацията и с други международни организации, със съдействието и координация от страна на изпълнителния директор на Програмата за опазване на околната среда на ООН, оказват подкрепа на тези от страните, които се обръщат с молба за получаване на техническа помощ за:

(a) обучаване на научен и технически персонал;

(b) доставка на оборудване и устройства, необходими за приемане и контрол на вредни вещества;

(с) улесняване прилагането на други мерки, насочени към предотвратяване или намаляване замърсяването на морската среда от кораби; и

(d) насърчаване на изследванията, предимно на територията на заинтересованите страни с оглед изпълнението на целите и задачите на настоящата конвенция.

#### **Член 18**

##### Денонсиране

(1) Тази конвенция или всеки незадължителен анекс могат да бъдат денонсирани от всяка страна на конвенцията по всяко време след изтичане на 5 години от датата на влизане в сила на конвенцията или такъв анекс за съответната страна.

(2) Денонсирането се осъществява чрез изпращане на писмено уведомление до Генералния секретар на Организацията, който информира всички останали страни за съдържанието и датата на получаване на такова уведомление, а така също и за датата на влизане в сила на такова денонсиране.

(3) Денонсирането влиза в сила след изтичане на 12 месеца от датата на получаването на уведомлението за това от Генералния секретар на Организацията или след изтичане на по-дълъг период, който може да бъде посочен в уведомлението.

#### **Член 19**

##### Предаване на съхранение и регистрация

(1) Тази конвенция се предава на съхранение на Генералния секретар на Организацията, който от своя страна изпраща завереното ѝ копие на всички държави, подписали или присъединили се към нея.

(2) Непосредствено с влизането в сила на тази конвенция текстът ѝ се предава от Генералния секретар на Организацията на Генералния секретар на Организацията на Обединените нации за регистриране и публикуване съгласно чл. 102 от Устава на Организацията на Обединените нации .

#### **Член 20**

##### Езици

Конвенцията е съставена в един екземпляр на английски, френски, руски и испански език, като всички текстове са еднакво автентични. Официални преводи на арабски, италиански, немски и японски език ще бъдат подготвени и предадени на съхранение заедно с подписания оригинал.

В потвърждение на горното долуподписаните\*5, законно упълномощени от техните правителства за тази цел, подписаха тази конвенция.

Съставена в Лондон на втори ноември хиляда деветстотин седемдесет и трета година.

---

\*1 Международната конвенция за предотвратяване замърсяването от кораби, 1973 г., изменена с Протокол от 1978 г. и Протокола от 1997 г., заедно с всички приложения се издава като притурка към "Държавен вестник".

\*2 Протоколът от 1997 г. влиза в сила от 19 май 2005 г.

\*3 Името на Организацията е променено на "Международна морска организация" с промените на Конвенцията на

Организацията, които влязоха в сила на 22 май 1982 г.

\*4 Текстът на този подпараграф е заместен със съдържанието на член III от Протокола от 1978.

\*5 Подписите са пропуснати.

## **ПРОТОКОЛ ОТ 1978, отнасящ се до Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби, 1973**

Страните по този протокол, признавайки, че Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби, 1973 г., може да има значителен принос за предпазване на морската среда от замърсяване от кораби,

признавайки също необходимостта от допълнителни мерки за предотвратяване и контрол върху морското замърсяване от кораби, особено от петролни танкери,

признавайки още необходимостта от прилагането на правилата за предотвратяване замърсяването с нефт, съдържащи се в Анекс I от тази конвенция, колкото е възможно по-скоро и по-обхватно,

потвърждавайки, от друга страна, необходимостта от забавяне приложението на Анекс II от тази конвенция, докато се решат задоволително някои технически проблеми,

смятайки, че тези цели могат най-добре да се постигнат чрез подписването на Протокол, отнасящ се до Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби, 1973 г.,

се договориха за следното:

### **Член I**

Общи задължения

1. Страните по този протокол се задължават да прилагат разпоредбите на:

(а) протокола и анекса към него, който представлява неразделна част от този протокол; и

(б) Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби, 1973 (оттук нататък наричана "конвенцията"), подлежаща на измененията и допълненията, посочени в този протокол.

2. Разпоредбите на конвенцията и този протокол е необходимо да се четат и тълкуват заедно като един документ.

3. Всяко позоваване на този протокол означава едновременно и позоваване на анекса към него.

### **Член II**

Изпълнение на Анекс II към конвенцията

1. Независимо от разпоредбите на член 14 (1) от конвенцията страните по този протокол се договарят да не се обвързват с разпоредбите на Анекс II от конвенцията за период от три години от датата на влизане в сила на този протокол или за толкова дълъг период от време, какъвто реши две трети от мнозинството на страните по протокола в МЕРС (Комитета за защита на морската среда (оттук нататък наричан "Комитета") към Международната морска консултативна организация (оттук нататък наричана Организация\*1).

2. По време на периода, посочен в параграф 1 на този член, страните по този протокол не носят никакви задължения, нито имат право да претендират за права, произтичащи от конвенцията по въпроси, свързани с Анекс II на конвенцията, и всяко позоваване на страни в конвенцията не включва страните на този протокол, доколкото се засягат въпроси, свързани с този анекс.

### **Член III**

#### Обмен на информация

Текстът на член 11(1) (b) от конвенцията се замества със следния текст: "списък на назначените инспектори (surveyors) или признати организации, които са упълномощени от тяхно име да се занимават с административните въпроси, свързани с проектирането, построяването, оборудването и експлоатацията на кораби, превозващи вредни вещества, в съответствие с разпоредбите на правилата, разпращани на страните за сведение на техните длъжностни лица. Следователно администрацията уведомява Организацията за специфичните отговорности и условия на упълномощаване, делегирани на назначените инспектори или признати организации."

### **Член IV**

#### Подписване, ратифициране, приемане, одобрение и присъединяване

1. Този протокол е открит за подписване в седалището на Организацията от 1 юни 1978 г. до 31 май 1979 г. и впоследствие остава открит за присъединяване. Държавите могат да станат страни по този протокол чрез:

- (a) подписване без уговорка за ратифициране, приемане или одобрение; или
- (b) подписване с уговорка за ратифициране, приемане или одобрение с последващо ратифициране, приемане или одобрение; или
- (c) присъединяване.

2. Ратифицирането, приемането, одобрението или присъединяването се осъществяват чрез предаване за съхранение на съответния документ на Генералния секретар на Организацията.

### **Член V**

#### Влизане в сила

1. Този протокол влиза в сила след изтичане на 12 месеца от датата, на която не по-малко от 15 държави, чийто общ бруто тонаж на търговските им кораби е не по-малко от 50 процента от бруто тонажа на световния търговски флот, станат страни по него съгласно член IV от протокола.

2. Всеки документ за ратифициране, приемане, одобрение или присъединяване, предаден за съхранение след датата на влизане в сила на този протокол, придобива сила три месеца след датата на предаване за съхранение.

3. След датата, на която се очаква да бъде приета поправка на този протокол в съответствие с член 16 на конвенцията, всеки документ, предаден за ратифициране, приемане, одобрение или присъединяване, предаден за съхранение, се отнася до този протокол, както е изменен.

### **Член VI**

#### Поправки

Процедурите, посочени в член 16 на конвенцията за внасяне на поправки към

членовете, анекс или на допълнение към анекс на конвенцията, се отнасят респ. до поправки на членовете на анекса и на допълнение към анекса на този протокол.

## **Член VII**

### Денонсиране

1. Протоколът може да се денонсира от всяка страна на този протокол по всяко време след изтичане на 5 години от датата на влизане в сила на протокола за тази страна.

2. Денонсирането се осъществява чрез депозиране на документ за денонсиране при Генералния секретар на Организацията.

3. Денонсирането влиза в сила дванадесет месеца след датата на получаването на съответното уведомление от Генералния секретар на Организацията или след изтичане на по-голям срок, ако е посочен в уведомлението.

## **Член VIII**

### Депозитар (Depositary)

1. Този протокол се предава за съхранение на Генералния секретар на Организацията (оттук нататък наричан "депозитар").

2. Депозитарят е задължен:

(а) да информира всички държави, подписали и приели този протокол, за:

(i) всяко ново подписване или депозиране на документ за ратифициране, приемане, одобрение или присъединяване, както и датата, когато това е станало;

(ii) датата на влизане в сила на този протокол;

(iii) депозиране на документ за денонсиране на този протокол, както и датата на неговото получаване и датата, от която денонсирането придобива сила;

(iv) всяко решение, взето в съответствие с член II (1) от протокола,

(б) да изпраща заверени копия (certified true copies) от този протокол на всички държави, които са го подписали или са се присъединили към него.

3. Непосредствено с влизането в сила на този протокол депозитарят изпраща заверено копие на Генералния секретар на Обединените нации за регистрация и публикуване съгласно член 102 на Устава на Организацията на Обединените нации.

## **Член IX**

### Езици

Този протокол е съставен в единствен оригинал на английски, френски, руски и испански език, като всички текстове са еднакво автентични. Официални преводи на арабски, немски, италиански и японски език ще бъдат подготвени и предадени за съхранение заедно с подписания оригинал.

В потвърждение на горното долуподписаните\*2, законно упълномощени от техните правителства за тази цел, подписаха този протокол.

Съставен в Лондон на седемнадесети февруари, 1978 г.

---

\*1 Името на Организацията е променено на "Международна морска организация" с промените на Конвенцията на Организацията, които влязоха в сила на 22 май 1982 г.

\*2 Подписите са пропуснати.

# **ПРОТОКОЛ I**

**(включително поправките)**  
**Разпоредби относно съобщенията за инциденти,**  
**свързани с изхвърлянето на вредни вещества**  
**(в съответствие с член 8 от конвенцията)**

**Член I**

Задължения за изпращане на съобщения

(1) Капитанът на кораба или друго лице, отговарящо за кораб, въввлечен в инцидент и посочен в член II на този протокол, докладва за такъв инцидент без забавяне и възможно най-подробно в съответствие с изискванията на този протокол.

(2) В случай, когато посоченият в параграф (1) на този член кораб е изоставен, или в случай, че съобщението от кораба е непълно или не може да се получи, собственикът, наемателят (charterer), мениджърът или операторът на кораба или техен агент е длъжен възможно в най-голяма степен да поеме задълженията, възлагани на капитана, съгласно изискванията на протокола.

**Член II**

Кога следва да се изпращат съобщения

(1) Съобщение се изпраща винаги когато инцидентът включва:

(a) изхвърляне или предполагаемо изхвърляне на нефт или вредни течни вещества над разрешеното по каквато и да е причина, включително с цел осигуряване на безопасността на кораба или спасяване на човешки живот на море; или

(b) изхвърляне или предполагаемо изхвърляне на вредни вещества в опакован вид, включително такива, превозвани в товарни контейнери, преносими танкове, авто- и железопътни цистерни и превозвани с корабни баржи; или

(c) щета, отказ или повреда на кораб с дължина, по-голяма от 15 метра, която:

(i) оказва влияние на безопасността на кораба, включваща, но без да се ограничава само със сблъскване, засядане, пожар, експлозия, структурна повреда, наводняване и преместване на товара; или

(ii) води до нарушаване безопасността на корабоплаването, включваща, но без да се ограничава само с повреда или отказ на рулевото устройство, силовата уредба, електроцентралата, основни навигационни средства за корабоводене; или

(d) изхвърляне на нефт или вредни течни вещества от кораба по време на експлоатацията му, в по-голямо количество или моментна скорост, отколкото разрешават разпоредбите на конвенцията.

(2) За целите на този протокол:

(a) "нефт", за който става въпрос в подпараграф 1(a) на този член, означава нефт, както е дефиниран в правило 1(1) на Анекс I от конвенцията;

(b) "вредни течни вещества" (poxious liquid substances), за които става въпрос в подпараграф 1(a) на този член, означава вредни течни вещества, както са определени в правило 1(б) на Анекс II от конвенцията;

(c) "вредни вещества" (harmful substances) в пакетирана форма, за които става въпрос в подпараграф 1(b) на този член, означава вещества, които са посочени като морски замърсители в Международния кодекс на опасни морски товари (IMDG Code).

### **Член III**

Съдържание на съобщенията

Всеки доклад трябва да съдържа:

- (a) данни за идентифициране на кораба;
- (b) време, вид и място на инцидента;
- (c) количеството и типа вредни вещества, въввлечени в инцидента;
- (d) мерки за оказване на помощ и спасяване.

### **Член IV**

Допълнителен доклад

Всяко лице, което в съответствие с изискванията на този протокол е задължено да изпраща доклад, следва, когато това е възможно:

- (a) да допълни първоначалния доклад, както се изисква, с информация за последващото развитие на събитията; и
- (b) да удовлетвори молбите на засегнатите държави за предоставяне на възможно най-изчерпателна информация за инцидента.

### **Член V**

Процедури за предаване на съобщенията

(1) Докладите се предават по най-бързите налични телекомуникационни канали с възможно най-голямо предимство до най-близката крайбрежна държава.

(2) За да се изпълнят разпоредбите на този протокол, страните по конвенцията издават или дават основание за издаване на правила или инструкции относно процедурите, които е необходимо да съблюдават при съобщаване за инциденти, свързани с изхвърлянето на вредни вещества, базиращи се на указанията, разработени от Организацията\*1.

\*1 Отнася се за Общите принципи на системите за корабни съобщения и изискванията към корабните съобщения, включително Указания за докладване на инциденти, свързани с опасни товари, вредни вещества и/или морски замърсители, приети от Организацията чрез резолюция А.851(20); виж IMO публикация IMO-516E.

## **ПРОТОКОЛ II**

### **Арбитраж**

#### **(в съответствие с член 10 от конвенцията)**

### **Член I**

Арбитражната процедура се осъществява в съответствие с правилата, изложени в този протокол, освен ако спорешите страни не вземат друго решение.

### **Член II**

(1) Арбитражен съд се учредява по молба на една от страните по конвенцията, адресирана до друга, на основание член 10 на тази конвенция. Молбата за арбитраж трябва да съдържа изложение на същността на делото с приложени подкрепящи документи.



(2) Изискващата арбитраж страна уведомява Генералния секретар на Организацията, че е депозирала молба за сформирание на съд, имената на другите страни по спора и членовете на конвенцията или правилата, по които по нейно мнение съществува разногласие относно тълкуването или прилагането им. Генералният секретар изпраща тези сведения на всички страни.

### **Член III**

Арбитражният съд се състои от трима членове: по един арбитър, назначен съответно от всяка от спорещите страни, и трети арбитър, който се назначава по споразумение между първите двама арбитри и действа в качеството на председател на съда.

### **Член IV**

(1) Ако не е назначен председател на съда след изтичане на 60-ия ден от деня на назначаване на втория арбитър, Генералният секретар на Организацията по молба на която и да е от страните в течение на допълнителен 60-дневен срок назначава председател на съда, като го избира от списък на квалифицираните лица, предварително изготвен от Съвета на Организацията.

(2) Ако в течение на 60 дни от деня на получаването на молбата една от страните не е назначила член на съда, за назначаването на който тя е отговорна, другата страна може да информира за това непосредствено Генералния секретар на Организацията, който в течение на 60-дневен срок назначава председател на съда, избирайки го от списъка, посочен в параграф (1) на този член.

(3) Председателят на съда след своето назначаване се обръща с молба към страната, която не е назначила арбитър, да направи това в същия ред и при същите условия. Ако страната не направи изисканото назначение, председателят на съда изисква Генералният секретар на Организацията да извърши назначението по реда и условията, предвидени в предишния параграф.

(4) Председателят на съда, назначен в съответствие с разпоредбите на този член, не трябва да бъде лице, имащо или имало гражданство на една от заинтересованите страни, освен ако другата страна даде съгласие за това.

(5) В случай на смърт или неявяване на арбитър, за назначаването на когото е отговорна една от страните, съответната страна назначава заместник до 60 дни от деня на неговата смърт или неявяване. Ако посочената страна не направи това, арбитражът се осъществява от останалите арбитри. В случай на смърт или неявяване на председателя на съда се назначава заместник в съответствие с разпоредбите на споменатия член III, а в случай на непостигане на съгласие между членовете на съда в течение на 60 дни от деня на неговата смърт или неявяване - в съответствие с разпоредбите на този член.

### **Член V**

Съдът може да разглежда и решава насрещни икове, произтичащи непосредствено от предмета на спора.

### **Член VI**

Всяка страна е отговорна за възнаграждението на своя арбитър, свързаните със съда разходи, както и за разходите по подготовката на своето дело. Разходите за възнаграждението на председателя на съда и всички общи разходи, свързани с арбитража, се разпределят поравно между страните. Съдът води отчет за всички свои разходи и

представя окончателна сметка по тях.

#### **Член VII**

Всяка страна по конвенцията, чиито правни интереси могат да бъдат засегнати от решението на делото, може след писмено уведомяване на страните, първоначално възбудили арбитражната процедура, и със съгласието на съда да се присъедини за участие в нея.

#### **Член VIII**

Всеки арбитражен съд, създаден в съответствие с разпоредбите на този протокол, установява свои собствени процедурни правила.

#### **Член IX**

(1) Решенията на съда както по отношение на неговите правила за процедура и място на заседанието, така и по всеки въпрос, предаден му за разглеждане, се приемат с мнозинство на гласовете на неговите членове. Отсъствие или въздържане от гласуване на един от членовете на съда, за назначаването на когото страните са били отговорни, не може да възпрепятства вземането на решение от съда. В случай че гласовете се разделят поравно, гласът на председателя е решаващ.

(2) Страните са длъжни да съдействат на работата на съда в съответствие със своето законодателство и използвайки всички налични средства от своя страна да:

(а) представят на съда необходимите документи и информация;

(б) предоставят на съда достъп в тяхна територия, възможност да изслушва показанията на свидетели или експерти и да се посещава мястото на произшествието.

(3) Отсъствието или неявяването на една от страните не възпрепятства процедурата по делото.

#### **Член X**

(1) Съдът произнася решение до 5 месеца от датата на неговото учредяване. В случай на необходимост, ако той реши, може да продължи този период за срок, непревишаващ три месеца. Решението на съда се придружава от изложение на мотивите на съда. Решението е окончателно и не подлежи на обжалване. То се изпраща на Генералния секретар на Организацията. Страните са длъжни да изпълняват това решение незабавно.

(2) Всеки спор, възникнал между страните относно тълкуването или изпълнението на решението, може да бъде предаден от всяка от страните за разглеждане от съда, произнесъл това решение, или ако горното е невъзможно, за разглеждане от друг съд, учреден за тази цел по същия начин като оригиналния съд.

## **ПРОТОКОЛ ОТ 1997\*1, отнасящ се до измененията на Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби, 1973, както е поправена от Протокола от 1978, отнасящ се към нея**

Страните по този протокол, явяващи се страни по Протокола от 1978 г., отнасящ се

към Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби, 1973 г., признавайки също необходимостта от предотвратяване и контрол върху замърсяването на въздуха от кораби,

припомняйки Принцип 15 от подписаната в Рио Декларация по околната среда и развитието, която изисква приложението на мерки за опазването им,

смятайки, че тези цели могат най-добре да се постигнат чрез подписването на Протокол от 1997 г., който да внесе поправки в Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби, 1973 г., както е изменена с Протокола от 1978 г., отнасящ се към нея,

се договориха за следното:

#### **Член 1**

Документ, подлежащ на поправка

Документът, който този протокол поправя, е Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби, 1973, както е изменена с Протокола от 1978 г., отнасящ се към нея (оттук нататък наричана "конвенцията").

#### **Член 2**

Добавяне на Анекс VI към конвенцията

Добавен е Анекс VI, който е озаглавен Правила за предпазване от замърсяване на въздуха от кораби, чийто текст е изложен в анекса към този протокол.

#### **Член 3**

Общи задължения

1. Конвенцията и този протокол е необходимо както между страните по протокола да се четат и тълкуват заедно като един документ.

2. Всяко позоваване на този протокол означава едновременно и позоваване на анекса към него.

#### **Член 4**

Процедура по внасяне на поправките

При прилагане член 16 от Конвенцията за изменение на Анекс VI и неговите допълнения позоваването на "страна по конвенцията" се счита, че означава съотнасяне към страна, обвързана с разпоредбите на този анекс.

**ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ**

#### **Член 5**

Подписване, ратифициране, приемане, одобрение и присъединяване

1. Този протокол е открит за подписване в седалището на Международната морска организация (оттук нататък наричана "Организацията") от 1 януари до 31 декември 1998 г. и впоследствие остава открит за присъединяване. Само страни по Протокола от 1978 г., отнасящ се за Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби, 1973 (оттук нататък наричан "Протокол от 1978"), могат да бъдат страни по този протокол чрез:

(а) подписване без уговорка за ратифициране, приемане или одобрение; или

(б) подписване с уговорка за ратифициране, приемане или одобрение с последващо ратифициране, приемане или одобрение; или

(с) присъединяване.

2. Ратифицирането, приемането, одобрението или присъединяването се осъществяват чрез предаване за съхранение на съответния документ на Генералния секретар на Организацията (оттук нататък наричан "Генерален секретар").

#### **Член 6**

Влизане в сила

1. Този протокол влиза в сила след изтичане на 12 месеца от датата, на която не по-малко от 15 държави, чийто общ бруто тонаж на търговските им кораби е не по-малко от 50 процента от бруто тонажа на световния търговски флот, станат страни по него съгласно член 5 от протокола.

2. Всеки документ за ратифициране, приемане, одобрение или присъединяване, предаден за съхранение след датата на влизане в сила на този протокол, придобива сила три месеца след датата на предаване за съхранение.

3. След датата, на която се очаква да бъде приета поправка на протокола в съответствие с член 16 на Конвенцията, всеки документ, предаден за ратифициране, приемане, одобрение или присъединяване, предаден за съхранение, се отнася до този протокол, както е изменен.

#### **Член 7**

Денонсиране

1. Протоколът може да се денонсира от всяка страна на този протокол по всяко време след изтичане на 5 години от датата на влизане в сила на протокола за тази страна.

2. Денонсирането се осъществява чрез депозиране на документ за денонсиране при Генералния секретар на Организацията.

3. Денонсирането влиза в сила 12 месеца след датата на получаването на съответното уведомление от Генералния секретар на Организацията или след изтичане на по-голям срок, ако е посочен в уведомлението.

4. Денонсиране на Протокола от 1978 г. в съответствие с член VII към него се счита, че включва денонсиране на този протокол в съответствие с този член. Такова денонсиране влиза в сила от датата, на която денонсирането на Протокола от 1978 г. е влязло в сила в съответствие с член VII от този протокол.

#### **Член 8**

Съхранение

1. Този протокол се предава за съхранение на Генералния секретар на Организацията (оттук нататък наричан "депозитар").

2. Депозитарят е задължен:

(a) да информира всички държави, подписали или приели този протокол, за:

(i) всяко ново подписване или депозиране на документ за ратифициране, приемане, одобрение или присъединяване, както и датата, когато това е станало;

(ii) датата на влизане в сила на протокола; и

(iii) депозиране на документ за денонсиране на този протокол, както и датата на неговото получаване и датата, от която денонсирането влиза в сила;

(b) да изпраща заверени копия от протокола на всички държави, които са го подписали или са се присъединили към него.

3. Непосредствено с влизането в сила на този протокол депозитарят изпраща

заверено копие на Генералния секретар на Обединените нации за регистрация и публикуване съгласно член 102 на Устава на Организацията на Обединените нации.

## Член 9

Езици

Този протокол е съставен в единствен оригинал на арабски, китайски, английски, френски, руски и испански език, като всички текстове са еднакво автентични.

В потвърждение на горното долуподписаните\*2, законно упълномощени от техните правителства за тази цел, подписаха протокола.

Съставен в Лондон на двадесет и шести септември хиляда деветстотин деветдесет и седма година. \_\_\_\_\_

\*1 Този протокол влиза в сила на 19 май 2005 г.

\*2 Подписите са пропуснати.

# Анекс I към МАРПОЛ 73/78 (включително поправките)

ПРАВИЛА ЗА ПРЕДОТВРАТЯВАНЕ НА ЗАМЪРСЯВАНЕТО С НЕФТ

ГЛАВА I

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Правило 1

Дефиниции

За целите на настоящия Анекс:

(1) "Нефт" означава петрол във всякакъв вид, включително суров нефт, гориво, нефтени утайки, нефтени отпадъци и пречистени нефтопродукти (различни от нефтохимикали, които попадат под действието на разпоредбите на Анекс II на настоящата конвенция) и без да е ограничена от общия характер на гореупоменатото, включва веществата, изброени в допълнение 1 към настоящия Анекс,

---

Виж унифицирано тълкувание 1А. 0

(2) "Нефтосъдържаща смес" означава смес с каквото и да е съдържание на нефт,

(3) "Нефтено гориво" означава всякакъв нефт, който се превозва на кораба и се използва като гориво за главните му двигатели и спомагателните механизми.

(4) "Нефтен танкер" означава кораб, построен или приспособен главно за превозване на нефт в наливно състояние в неговите товарни помещения. В това определение се включват комбинирани товарни кораби и всеки "танкер-химикаловоз", определен в Анекс II към настоящата конвенция, когато превозва нефт в наливно състояние като товар или част от товара.

---

Виж унифицирано тълкувание 1.0 и 6.1

(5) "Комбиниран товарен кораб" означава кораб, предназначен за превозване на нефт в наливно състояние или на твърди товари в насипно състояние.

(6) "Нов кораб" означава кораб:

(а) договорът, за построяването на който е сключен след 31 декември

1975 г.; или

(b) без договор за неговото построяване, но килът на който е заложен или се намира в подобен етап на построяване след 30 юни 1976 г.; или

(c) доставката на който е след 31 декември 1979 г.; или

(d) който е претърпял значително преустройство:

(i) по договор, сключен след 31 декември 1975 г.; или

(ii) без договор за преустройство, но работите по което са започнали след 30 юни 1976 г.; или

(iii) кое го е завършено след 31 декември 1979 г.

---

Виж унифицирано тълкувание 1.1 и 1.2

---

(7) "Съществуващ кораб" означава кораб, който не е нов.

(8) (a) "Значително преустройство" означава такова преустройство на съществуващия кораб:

(i) което съществено изменя размерите или товароподемността на кораба; или

(ii) което изменя типа на кораба; или

(iii) целта на което, по мнение на Администрацията, е да се продължи значително срокът на неговата експлоатация; или

(iv) което по друг начин променя кораба, но в такава степен, че ако беше нов кораб, той би попаднал под действието на съответните разпоредби на настоящата конвенция, неприлагани към него като съществуващ кораб;

---

Виж унифицирано тълкувание 1.3

---

(b) Независимо от разпоредбите в подточка (a) от този параграф, преустройството на съществуващ нефтен танкер с дедвейт 20 000 тона и повече, извършено за да се отговори на изискванията на правило 13 от този Анекс, не се счита, че представлява "значително преустройство" за целите на настоящия Анекс.

(c) Независимо от разпоредбите в подточка (a) от този параграф, преустройството на съществуващ нефтен танкер с цел да отговори на изискванията на правило 13Е или правило 13G от този Анекс не се счита, че представлява "значително преустройство" за целите на настоящия Анекс.

(9) "Най-близкия бряг" Терминът "от най-близкия бряг" означава от изходната линия. 01 която съгласно международното право се отчитат териториалните води на съответната територия, с изключение на това, че за целите на настоящата конвенция изразът "най-близкия бряг" за североизточното крайбрежие на Австралия следва да се разбира оі линията, прекарана от точка на крайбрежието на Австралия с координати 11°00' ю. ш. и 142°08' и. д.

към точка 10°35' ю. ш. и 141°55' и. д.

след това към точка 10°00' ю. ш. и 142°00' и. д.,

след това към точка 9°10' ю. ш. и 143°52' и. д.,

след това към точка 9°00' ю. ш. и 144°30' и. д.,

след това към точка 10°41' ю. ш. и 145°00' и. д.,

след това към точка 13°00' ю. ш. и 145°00' и. д.,

след това към точка 15°00' ю. ш. и 146°00' и. д.,

след това към точка 17°30' ю. ш. и 147°00' и. д.,

след това към точка 21°00' ю. ш. и 152°55' и. д.

след това към точка 24°30' ю. ш. и 154°00' и. д.,

до точка от крайбрежието на Австралия с координати 24°42' южна ширина

и 153°15' източна дължина.

(10) "Особен район" означава морски район, където поради признати технически причини, отнасящи се до неговите океанографски и екологически условия и спецификата на превозите, е необходимо взимане на специални задължителни мерки за предпазване на морето от замърсяване с нефт. Особените райони са тези, включени в правило 10 на настоящия Анекс.

(11) "Моментна интензивност на изхвърлянето на нефт" означава интензивността на изхвърлянето на нефта в литри за един час за който и да е момент, разделен на скоростта на кораба във възли за същия момент.

(12) "Танк" означава затворено помещение, изградено като част от постоянната конструкция на кораба и предназначено за превозване на течни товари в наливно състояние.

(13) "Бордови танк" означава всеки танк, прилежащ към бордовата обшивка на кораба.

(14) "Централен танк" означава всеки танк, разположен между надлъжните прегради,

(15) "Утаителен танк" означава всеки танк, специално предназначен за събиране на остатъците от танковете, измиващите води и другите нефтени смеси.

(16) "Чист баласт" означава баласт, приет в танк, който след последното превозване на нефт в него, е бил почистен по такъв начин, че отпадъчната вода от такъв танк, когато бъде изхвърлена в чиста спокойна вода и ясно време от неподвижен кораб, не довежда до появата на видими следи от нефт по повърхността на водата или на прилежащото крайбрежие, нито води до образуване на утайка или емулсия под повърхността на водата или на прилежащото крайбрежие. Ако изхвърлянето на баласта се извършва чрез система за наблюдение и контрол на съдържанието на нефт в изхвърляната смес, одобрена от Администрацията, показанията на такава система, че съдържанието на нефт в изхвърляните води не превишава 15 части на милион, независимо от наличието на видими следи, се приемат като доказателство за това, че баластът е бил чист, независимо от наличието на видими следи.

(17) "Изолиран баласт" означава баластна вода, приета в танк, който е напълно отделен от товарната и горивната система и е предназначен за постоянно превозване на баласт или на баласт или товари, различни от нефт или вредни вещества, както са определени в различните анекси към настоящата конвенция.

---

Виж унифицирано тълкувание 1.4

---

(18) "Дължина (L)" означава дължина, равна на 96 % от палната дължина на кораба, измерена по водолинията, при газене, равно на 85 % от минималната теоретична височина на борда, измерена от торния ръб на кила, или от дължината на кораба, измерена от предната страна на вълнореза до оста на балера на руля, взета по същата водолиния, ако е по-голяма. На кораби, проектирани с наклон на кила, водолинията, по която се измерва дължината, трябва да бъде успоредна на конструктивната водолиния. Дължината (L) се измерва в метри.

(19) "Носови и кърмови перпендикуляри" се вземат от носовия и кърмовия край на дължината (L). Носовият перпендикуляр преминава през точката на пресичане на предната равнина на вълнореза с равнината кг водолинията, по която се измерва дължината.

(20) "Мидел на кораба" - намира се на средата на дължината (L).

(21) "Широчина" (B) за кораби с метална обшивка означава най-голямата широчина на кораба, измерена на мидела по теоретичните криви на шпангоутите, а за кораби с обшивка от всякакъв друг материал - до външната повърхност на обшивката на корпуса. Широчината (B) се измерва в метри.

(22) "Дедуейт" (DW) означава разликата в метрични тонове между водоизместването на кораба по товарната водолиния, при водолиния съответстваща на определената лятна товарна марка във вода с относително тегло 1,025, и теглото на празния кораб.

(23) "Тегло на празен кораб" означава водоизместването на кораба в метрични тонове без товар, гориво, смазочни масла, баластна вода, прясна и котелна вода в танковете, без разходни материали и продоволствия, пътници, екипаж и техния багаж.

(24) "Проницаемост на помещенията" означава отношението на обема на помещението, който може да бъде запълнен с вода, към пълния обем на това помещение.

(25) "Обемите" и "площите" на кораба във всички случаи се пресмятат по теоретичните линии.

(26) Независимо от разпоредбите на параграф (6) от това правило за целите на правила 13, 13В, 13Е и 18(4) от този Анекс, "нов нефтен танкер" означава нефтен танкер;

(a) договорът за построяването на който е сключен след 1 юни 1979 г.; или

(b) без договор за неговото построяване, но килът на който е заложен след 1 януари 1980 г.; или

(c) доставката на който е след 1 юни 1982 г.; или

(d) който е подложен на значително преустройство:

(i) по договор, сключен след 1 юни 1979 г.; или

(ii) без договор за преустройство, но работите по което са започнали след 1 януари 1980 г.; или

(iii) което е завършено след 1 юни 1982 г.

С изключение на нефтени танкери с дедуейт 70000 тона и повече, определеното в параграф (6) на това правило се прилага за кораби, попадащи под правило 13(1) от настоящия Анекс.

---

Виж унифицирано тълкувание 1.1 и 1.2

---

(27) Въпреки разпоредбите на параграф (7) от това правило, за целите на правила 13, 13А, 13В, 13С, 13D, 18(5) и 18(6)(с) от този Анекс, "съществуващ нефтен танкер" означава нефтен танкер, който не е нов нефтен танкер, както е дефиниран в параграф (26) от настоящото правило.

(28) "Суров нефт" означава всяка течна въглеводородна смес, която естествено се намира в земните недра, независимо дали е обработена по подходящ за транспортиране начин, и може да бъде:

(a) суров нефт, от който са отстранени някои дестилати фракции; и

(в) суров нефт, към който са добавени дестилатни фракции.

(29) "Танкер за суров нефт" означава нефтен танкер, участващ в превозване на суров нефт.

(30) "Продуктовоз" означава нефтен танкер участващ в превозване на нефтени продукти с изключение на суров нефт.

(31) "Дата за годишен преглед" обозначава денят и месецът от всяка година, които съответстват на датата на изтичане срока на валидност на Международното свидетелство за предотвратяване на замърсяването с нефт.

Правило 2

Приложение

(1) Разпоредбите на настоящия Анекс се прилагат към всички кораби, ако изрично не е предвидено друго.

(2) На корабите, които не са нефтени танкери, но имащи товарни помещения, общата вместимост на които е 200 и повече куб. метра и са построени и използвани за превоз на нефт в наливно състояние, изискванията на



правила 9, 10, 14, 15 (1), 15 (2), 15 (3), 18, 20 и 20 (4) на настоящия Анекс за нефтените танкери се прилагат и към конструкцията и експлоатацията на тези помещения, освен когато общата вместимост на тези помещения е по-малка от 1000 куб, метра, вместо изискванията на правила 15(1), 15(2) и 15(3) може да се приложи правило 15(4) на настоящия Анекс.

(3) Ако товар, който попада под действието на разпоредбите на Анекс II към настоящата конвенция, се превозва в товарно помещение на нефтен танкер, тогава се прилагат и съответните изисквания на Анекс II към настоящата конвенция.

(4) (a) Всеки кораб на подводни криле, въздушна възглавница и други кораби от нов тип (надповърхностни, подводни и др.), конструктивните особености на които изключват възможността за разумно и практически целесъобразно прилагане разпоредбите на глава II и III от настоящия Анекс относно конструкцията и оборудването им, могат да бъдат освободени от администрацията от спазването на тези изисквания, ако администрацията, вземайки под внимание предназначението на такива кораби, смете, че тяхната конструкция и оборудване осигуряват еквивалентна на тези изисквания защита от замърсяване с нефт;

(b) В свидетелството, упоменато в правило 5 на настоящия Анекс, се нанасят подробни данни за всяко такова освобождаване, разрешено от Администрацията.

(c) Администрацията, разрешила всяко такова освобождаване, съобщава на Организацията подробни данни, както и причините за него, във възможно най-кратък срок, но не по-късно от деветдесет дни след освобождаването. Тези сведения Организацията разпространява между страните по конвенцията за сведение и извършване на съответни действия, ако такива са необходими.

Правило 3  
Еквиваленти

---

Виж унифицирано тълкувание 1.5

---

(1) Администрацията може да разреши да се използват на кораба устройства, материали, приспособления или прибори, различни от изискваните в настоящия Анекс, ако тези устройства, материали, приспособления или прибори са не по-малко ефективни от изискваните се в Анекса. Правото за даване на подобно разрешение от администрацията не се разпростира до замяна на методите на експлоатация, които влияят на контрола над изхвърлянето на нефт, еквивалентни на проектните и конструктивни характеристики, които са предписани от правилата на настоящия Анекс.

(2) Администрацията, която разрешава използването на устройства и материали, приспособления или прибори, различни от изискваните се в настоящия Анекс, предава на Организацията за разпространение до другите страни по конвенцията с цел тяхното информиране и предприемане на съответни действия от тяхна страна, ако такива са необходими.

Правило 4  
Освидетелствания

(1) Всеки нефтен танкер с бруто тонаж 150 тона и повече и всеки друг кораб с бруто тонаж 400 тона и повече подлежат на освидетелстванията, упоменати по-долу:

(a) Първоначално освидетелстване преди въвеждане на кораба в експлоатация или преди първоначалното издаване на свидетелството, изисквано по правило 5 на настоящия Анекс включва пълен оглед на конструкцията, оборудването, системите, устройствата, приспособленията и материалите според изискванията, предявявани към кораба с настоящия Анекс. Това освидетелстване се извършва, за да се удостовери, че конструкцията, оборудването,

устройствата, приспособленията и материалите напълно съответстват на приложимите към тях изисквания на настоящия Анекс.

(b) Преглед за подновяване на свидетелство, провеждан през установен от Администрацията период от време, който не превишава пет години, освен за случаите, когато се прилагат правила 8 (2), 8 (5), 8 (6) или 8 (7) на този анекс. Прегледът за подновяване на свидетелството трябва да удостоверява, че конструкцията, оборудването, устройствата, приспособленията и материалите напълно отговарят на приложимите към тях изисквания на настоящия Анекс.

(c) Междинен преглед в рамките на три месеца преди или след втората дата за годишен преглед или в рамките на три месеца преди или след третата дата за годишен преглед от издаването на свидетелството и замества един от годишните прегледи, посочени в параграф (1) (d) на това правило. Междинният преглед удостоверява, че оборудването и свързаните с него помпи и тръбопроводни системи, включително системата за наблюдение и контрол над изхвърлянето на нефт, системата за миене със суров нефт, устройството за сепариране на нефтоводната смес и системите за филтриране на нефта напълно отговарят на изискванията на настоящия Анекс и се намират в добро работно състояние. Такива междинни прегледи се отбелязват в свидетелството, издадено в съответствие с правило 5 или 6 на настоящия Анекс.

---

Виж унифицирано тълкувание 1А. 1

---

(d) Годишно освидетелстване се извършва до три месеца преди или след всяка дата за годишен преглед на свидетелството, включително обща инспекция на конструкцията, оборудването, системите, приспособленията, устройствата и материалите, описани в параграф (1) (a) на тази разпоредба с цел удостоверяване, че са били поддържани в съответствие с параграф (4) на това правило, както и че остават в задоволително състояние за вида експлоатация, за който корабът е предназначен. Такива годишни освидетелствания се вписват в свидетелството, издавано по правило 5 или 6 от този анекс.

е) допълнително освидетелстване, било го пълно или частично, според обстоятелствата, се извършва след ремонт, който е в резултат на разследвания предписани в параграф (4) на това правило, или при всяко осъществяване на важни ремонти или замени. Прегледът следва да установи, че извършването на необходимите ремонти и замени, материалите и работата по ремонта или замените са задоволителни във всяко едно отношение, както и това, че корабът съответства във всяко едно отношение на изискванията на този Анекс.

(2) За корабите, към които не се прилагат разпоредбите на параграф (1) на това правило, Администрацията взема необходимите мерки, за да се осигури съответствието им с приложимите разпоредби на настоящия Анекс,

(3) (a) Освидетелстването на кораби в изпълнение разпоредбите на настоящия Анекс се осъществява от длъжностни лица на Администрацията. Администрацията може да възложи извършване на освидетелстването на назначени за тази цел сървейори или на организации, признати от нея.

(b) Администрацията, която назначава сървейори или признати организации да провеждат освидетелствания, както е изложено в под параграф (a) на този параграф, дава като минимум пълномощия на всички назначени сървейори и признати организации да:

- (i) изискват ремонт на кораба; и
- (ii) да извършват прегледи по молба на съответните органи в крайбрежната държава.

Администрацията уведомява Организацията за точно определените отговорности и условия на упълномощаването и правата, делегирани на назначените инспектори и признати организации, за разпространение и сведение на длъжностните лица на страните по настоящия Протокол.

(c) Ако назначеният инспектор или призната организация установят, че състоянието на кораба и неговото оборудване значително не съответстват на данните в свидетелството, или че състоянието им е такова, че корабът не е годен да излезе на море без да представлява прекомерно голяма заплаха от нанасяне вреда на морската среда, те веднага трябва да осигурят предприемането на действия по отстраняване на неизправностите и своевременно да уведомят Администрацията. Ако не се предприемат действия по отстраняване на неизправностите, свидетелството трябва да се отнеме и незабавно да се извести Администрацията; а ако корабът е в пристанище на друга страна по конвенцията, незабавно се уведомят съответните органи на крайбрежната държава. Когато длъжностно лице на Администрацията, назначен сървейор или призната организация са уведомили съответните органи в крайбрежната държава, правителството на заинтересованата крайбрежна държава оказва всякакво необходимо съдействие на това длъжностно лице, сървейор или организация, за изпълнение на задълженията му по това правило. Когато е уместно, правителството на заинтересованата крайбрежна държава взема мерки корабът да не отплава, докато не стане възможно излизането му на море или напускане на пристанището с цел придвижване към най-близкия наличен кораборемонтен завод без да има опасност от нанасяне на значителна вреда на морската среда.

(d) Във всички случаи заинтересованата Администрация напълно гарантира, че освидетелстването е извършено цялостно и ефективно и осигурява предприемането на необходимите мерки за изпълнение на това задължение.

(4) (a) Състоянието на кораба и неговото оборудване се поддържат в съответствие с разпоредбите на настоящата конвенция, за да се осигури, че корабът остава във всяко едно отношение годен за излизане на море без да има опасност от нанасяне на значителна вреда за морската среда.

(b) След извършване на всяко освидетелстване на кораб съгласно параграф (1) на това правило, Администрацията не допуска да се извършват без разрешение никакви изменения в конструкцията, оборудването, системите, устройствата, приспособленията или материалите, обхванати от прегледа, с изключение на непосредствена замяна на такова оборудване или принадлежности.

(c) Когато произлезе инцидент с кораба или се открие повреда, която значително влияе върху целостта на кораба или върху ефективността и комплектността на неговото оборудване, обхванати от този Анекс, капитанът или собственикът на кораба съобщава при първа възможност на Администрацията, признатата организация или на назначения сървейор, отговорни за издаването на съответното свидетелство, които предизвикват започването на разследване, за да се установи необходимостта от освидетелстване в съответствие с параграф (1) на това правило. Ако корабът е в пристанище на друга страна по конвенцията, капитанът или собственикът също незабавно съобщават на съответните органи на крайбрежната държава, а назначеният сървейор или призната организация трябва да се убедят, че такова съобщение е направено.

#### Правило 5

#### Издаване или потвърждаване на свидетелство

---

Виж унифицирано тълкувание 2.0 и 2.1

---

(1) Международно свидетелство за предотвратяване замърсяването с нефт се издава след първоначално освидетелстване или преглед за подновяване в съответствие с изискванията на правило 4 на настоящия Анекс на всеки нефтен танкер с бруто тонаж 150 тона и повече както и на всеки друг кораб с бруто тонаж 400 тона и повече, извършващи рейсове до пристанища или отдалечени от брега терминали, намиращи се под юрисдикцията на други страни по конвенцията.

---

Виж унифицирано тълкувание 2.2, 2.3 и 2.4

---

(2) Такова свидетелство се издава или потвърждава от Администрацията или от лица или организации, надлежно упълномощени от нея. Във всеки един случай Администрацията носи пълната отговорност за свидетелство.

(3) Независимо от другите разпоредби на поправките към този Анекс, приети от Комитета по опазване на морската среда (МЕРС) с резолюция МЕРС.39(29), всяко Международно свидетелство за предотвратяване на замърсяването с нефт, което е валидно към датата на влизане в сила на тези поправки остава валидно до датата на неговото изтичане в съответствие с условията на този Анекс преди приемането на поправките.

#### Правило 6

Издаване или потвърждаване на свидетелство от друго правителство

(1) Правителството на страна по конвенцията може по молба на Администрацията да възложи извършване освидетелстване на кораб и ако счете, че корабът отговаря на изискванията на настоящия Анекс, издава или да упълномощава за издаване на Международно свидетелство за предотвратяване замърсяването с нефт на кораба, и при необходимост потвърждава или упълномощава за потвърждаване на свидетелство, в съответствие с настоящия Анекс.

(2) Копие от свидетелството и копие от доклада от прегледа се предават във възможно най-кратък срок на Администрацията изисквала прегледа.

(3) Издаденото по този начин свидетелство съдържа уточнение, че то е издадено по молба на Администрацията, но има същата сила и получава същото признание, както и свидетелството, издаденото в съответствие с правило 5 на настоящия Анекс.

(4) Международно свидетелство за предотвратяване замърсяването с нефт не се издава на кораб, плаващ под знамето на държава, която не се явява страна по конвенцията.

#### Правило 7

Форма на свидетелството

---

Виж унифицирано тълкувание 2.4А

---

Международното свидетелство за предотвратяване замърсяването с нефт се издава по форма, съответстваща на образеца в приложение И към този Анекс. Ако използваният език не е английски или френски, текстът на свидетелството трябва да съдържа превод на един от тези езици.

#### Правило 8

Срок на действие и валидност на свидетелството

---

Виж унифицирано тълкувание 2.5

---

(1) Международно свидетелство за предотвратяване на замърсяването с нефт се издава за срок, установен от Администрацията, който не превишава 5 години.

(2) (a) Независимо от изискванията на параграф (1) на това правило, когато прегледът за подновяване на свидетелството е извършен в тримесечен срок преди датата на изтичане на съществуващото свидетелство, новото свидетелство е валидно от датата на приключване на прегледа за подновяване за период не по-дълъг от пет години от датата на изтичане на валидността на съществуващото свидетелство.

(b) В случай, когато прегледът за подновяване на свидетелство е извършен

е

след датата на изтичане на съществуващото свидетелство, новото свидетелство

валидно от датата на приключване на прегледа за период не по-дълъг от пет години от датата на изтичане на съществуващото свидетелство.

(с) В случай, когато прегледът за подновяване на свидетелство е извършен повече от три месеца преди датата на изтичане на съществуващото свидетелство, новото свидетелство е валидно от датата на приключване на прегледа за период не по-дълъг от пет години от датата на извършване на прегледа за подновяване на свидетелство.

(3) Ако свидетелството е издадено за период по-малък от пет години, Администрацията може да продължи срока на валидност на свидетелството след датата на неговото изтичане до максималния период, указан в параграф (1) на това правило при условие, че са извършвани прегледите, предвидени в правило 4(1) (с) и 4(1) (d) на този Анекс, приложими в случаите на издаване на свидетелства за петгодишен период.

(4) Ако е извършен преглед за подновяване на свидетелство и ново свидетелство не може да бъде издадено или доставено на борда на кораба преди датата на изтичане на валидността на съществуващото свидетелство, упълномощеното от Администрацията лице или организация може да потвърди съществуващото свидетелство и такова свидетелство се приема за валидно за последващ период не по-дълъг от пет месеца от датата на изтичане на валидността му.

(5) Ако по времето на изтичане на свидетелството корабът не се намира в пристанище, където може да бъде освидетелстван, Администрацията може да продължи периода на валидност на свидетелството, но това продължение се дава единствено с цел предоставяне възможност на кораба да осъществи пътуването си до пристанището където ще бъде извършен прегледа, и то само когато е подходящо и обосновано да бъде направено. Не се продължава свидетелство за период по-дълъг от три месеца, а на кораб с дадено такова продължение не може, при пристигането си в пристанището, определено за извършване на прегледа, да му бъде разрешено да напусне пристанището по силата на това продължение без да има ново свидетелство. При приключване на прегледа за подновяване на свидетелството, новото свидетелство става валидно за период не по-дълъг от пет години от датата на изтичане на съществуващото свидетелство преди получаването на продължението му.

(6) Свидетелство, издадено на кораб извършващ кратки рейсове, което не е било продължено по някоя от предходните разпоредби на това правило, може да бъде продължено от Администрацията за кратисен период от един месец от датата на изтичане на валидността, указана на него. При приключване на прегледа за подновяване на свидетелство го, новото свидетелство става валидно за период не по-дълъг от пет години от датата на изтичане на съществуващото свидетелство преди получаването на продължението му.

(7) При специални обстоятелства, така, както са определени от Администрацията, ново свидетелство не се датира от датата на изтичане на съществуващото свидетелство според изискванията на параграф (2) (b), (5) или (6) на това правило. При такива специални обстоятелства, новото свидетелство е валидно за период не по-дълъг от пет години от датата на извършване на прегледа за подновяване на свидетелството.

(8) При провеждане на годишен или междинен преглед преди периода, посочен в правило 4 на този Анекс, следва:

(a) датата за годишен преглед, посочена в свидетелството се заменя чрез нанасяне на поправка със следваща дата, която е не по-късна от три месеца след датата на която е извършен прегледът;

(b) последващ годишен или междинен преглед, според изискването на правило 4 на този Анекс се извършва в съответствие с посочените в това правило интервали от време, отчитайки новата дата за годишен преглед,

(c) датата на изтичане на валидността може да остане непроменена, при

условие, че един или повече годишни или междинни прегледа (според случая) се извършат така, че максималните интервали от време за освидетелстване, указани в правило 4 на този Анекс не са надвишени.

(9) Свидетелство издадено в съответствие с правила 5 или 6 на този Анекс престава да бъде валидно в кой да е от следните случаи;

(a) ако съответните прегледи не са извършени в периодите, определени а правило 4(1) на този Анекс;

(b) ако свидетелството не е потвърдено в съответствие с правило 4(1) (c) или 4(1) (d) на този Анекс.

(c) при прехвърляне на кораба под знамето на друга държава. Ново свидетелство се издава само когато правителството, издаващо новото свидетелство, напълно се увери, че корабът съответства на изискванията на правило 4(4) (a) и 4(4) (b) на настоящия Анекс. В случаите на прехвърляне между страни по конвенцията, ако е поискано до 3 месеца след прехвърлянето, правителството на страната, под чието знаме корабът е имал право да плава, предава на Администрацията, при първа възможност, копия от свидетелството на кораба, което той е носил преди прехвърлянето, и копия от съответните доклади по прегледа, ако има такива.

#### Правило 8А

Държавен пристанищен контрол относно експлоатационните изисквания\*

(1) Когато кораб е в пристанище или на морски терминал на друга страна по конвенцията, той подлежи на проверка от служители, надлежно упълномощени от тази страна по отношение на експлоатационните изисквания на този Анекс, в случаите когато има ясни основания да се счита, че капитана или екипажа не са запознати с основни корабни процедури, свързани с предпазване от замърсяване с нефт.

(2) При условията на параграф (1) от това правило съответната страна по конвенцията предприема мерки за възпрепятстване отплаването на кораба докато състоянието не се приведе в съответствие с изискванията на този Анекс.

(3) Процедурите, свързани с Държавния пристанищен контрол, предписани в член 5 на настоящата конвенция се прилагат към това правило.

(4) Това правило по никакъв начин не ограничава правата и отговорностите на страна, извършваща контрол относно експлоатационните изисквания предвидени в настоящата конвенция.

---

\* Отнася се за процедурите на Държавен пристанищен контрол, приети от Организацията резолюция А 787(19) и изменени с А.882(21); виж IMO публикация IMO-650E.

---

## ГЛАВА II

### ИЗИСКВАНИЯ КЪМ КОНТРОЛА НАД ЗАМЪРСЯВАНЕТО В ПРОЦЕСА НА ЕКСПЛОАТАЦИЯ

#### Правило 9

Контрол над изхвърлянето на нефт

(1) Като се отчетат изключенията, предвидени в правила 10 и 11 на настоящия Анекс и параграф (2) на настоящото правило, забранява се всякакво изхвърляне в морето на нефт или нефтосъдържаща смес от корабите, към които се прилага настоящия Анекс, с изключение на случаите, когато са спазени едновременно всички следващи условия:

(a) за нефтен танкер с изключение на случаите, предвидени в подпараграф (b) на този параграф;

(i) танкерът се намира извън границите на особен район;

(ii) танкерът се намира на разстояние повече от 50 морски мили от най-близкия бряг;

(iii) танкерът е на ход;

(iv) моментната интензивност на изхвърлянето на нефт не надвишава 30 л на морска миля;

(v) общото количество на изхвърления в морето нефт за съществуващи

танкери не превишава 1/15 000 от общото количество на дадения вид товар, от който се образуват остатъците, а за новите танкери - 1/30 000 от общото количество на товара, от който се образуват остатъците: и

---

Виж унифицирано тълкувание 3.2

---

(vi) на танкера действа система за наблюдение и контрол над изхвърления нефт и има утаечни танкове, както се изисква от правило 15 на настоящия Анекс;

(b) за кораб с 400 тона бруто тонаж и повече, който не е нефтен танкер, а също от сантините на машинното отделение на нефтен танкер с изключение на сантините на отделението за товарните му помпи, освен ако съдържанието на сантините там не се смесва с остатъци от нефтения товар:

(i) корабът се намира извън границите на особен район;

(ii) корабът е на ход;

(iii) съдържанието на нефт в изхвърляната без разреждане смес не надхвърля 15 части на милион; и

(iv) на кораба има действащо оборудване според изискванията на правило 16 от този Анекс.

---

Виж унифицирано тълкувание 3.1

---

(2) По отношение на кораб с по-малко от 400 тона бруто тонаж, който не е нефтен танкер и се намира извън границите на особен район, Администрацията трябва да гарантира, че неговото оборудване с устройства за съхранение на нефтените остатъци на борда и тяхното изхвърляне в приемни устройства или в морето са в съответствие с изискванията на параграф (1) (б) на настоящото правило, доколкото това е целесъобразно и практически осъществимо.

(3) Във всички случаи, когато в непосредствена близост до кораба или в килватерната струя по повърхността на водата или под нея са открити видими следи от нефт, правителствата на страните по конвенцията в границите на своите възможности без отлагане разследват отнасящите се към дадения случай факти и установяват дали има нарушение на изискванията на настоящото правило или на правило 10 на този Анекс. По-конкретно разследването включва сведения за вятъра и състоянието на морето, за маршрута и скоростта на кораба, за други възможни източници за поява в близост до кораба на видими следи от нефт, а също за всякакви записи, отнасящи се до изхвърлянето на нефт.

(4) Разпоредбите на параграф (1) от това правило не се прилагат при изхвърлянето на чист или изолиран баласт или при изхвърлянето на необработени нефтоводни смеси, съдържанието на нефт в които без разреждане не превишава 15 части на милион и които не произхождат от сантините на отделението на товарните помпи и не са смесени с остатъци от нефтения товар.

(5) Изхвърляната в морето смес не трябва да съдържа химически или други вещества, чието количество или концентрация са опасни за морската среда, нито да съдържа химически или други вещества, добавяни в сместа с цел заобикаляне условията на изхвърляне, предвидени в настоящото правило.

(6) Нефтените остатъци, които не могат да бъдат изхвърляни в морето в съответствие с параграфи (1), (2) и (4) на това правило, се съхраняват на борда или се предават в приемни устройства.

(7) По отношение на кораб, упоменат в правило 16(6) на този Анекс, необорудван според изискванията на правило 16(1) или 16(2) на този Анекс,

разпоредбите на параграф (1) (b) от това правило не се прилагат до 6 юли, 1998 г. или до датата, на която корабът е снабден с такова оборудване, която от двете се явява по-ранна. До тази дата всяко изхвърляне в морето на нефт или нефтоводни смеси от сантините на машинно отделение на такъв кораб е забранено, освен при условие, че са спазени всички следващи условия:

(a) нефтосъдържащата смес не произхожда от сантините на отделението за товарните помпи;

(b) нефтосъдържащата смес не е смесена с остатъци от нефтения товар;

(c) корабът се намира извън границите на особен район;

(d) корабът е на повече от 12 мили от най-близкия бряг;

(e) корабът е на ход;

(f) съдържанието на нефт в изхвърляната смес не превишава 100 части на милион;

и

(g) на кораба има действащо оборудване за сепариране на нефтоводни смеси от одобрен от Администрацията тип, като се имат предвид техническите изисквания препоръчани от Организацията.\*

---

\* Отнася се за Указания и спецификация за оборудване за предпазване от замърсяване от сантините на машинно отделение на кораби, приети от Комитет по опазване от замърсяване на околната среда към Организацията чрез резолюция МЕРС.60(33); виж IMO публикация IMO-646E.

---

#### Правило 10

Методи за предотвратяване замърсяването с нефт от корабите при плаване в особени райони

(1) За целите на настоящия Анекс за особени райони се смятат районът на Средиземно море, районът на Балтийско море, районът на Черно море, районът на Червено море и "районът на заливите", районът на залива Аден, районът на Антарктика и водите на Северозападна Европа, определени по-долу както следва:

(a) Районът на Средиземно море означава самото Средиземно море с намиращите се в него заливи и морета, с граница между Средиземно и Черно море по паралел 41°00' северна ширина и ограничено на запад от Гибралтарския пролив по меридиан 5°36' западна дължина.

(b) Районът на Балтийско море означава самото Балтийско море с Ботническият и Финския заливи и с прохода към Балтийско море, ограничен с паралела на нос Скачен в пролива Скагерак при 57°44.8' северна ширина.

(c) Районът на Черно море означава самото Черно море, с граница между Средиземно море и Черно море минаваща по паралел 4°00' северна ширина.

(d) Районът на Червено море означава самото Червено море със Суецкия залив в залива Акаба, ограничено от юг с права линия, преминаваща между Рас-си-Ан (12°28.5' северна ширина, 43°19.6' източна дължина) и Хуси-Мурад (12°40.4' северна ширина, 43°30.2' източна дължина).

(e) "Районът на заливите" означава морския район, разположен на северозапад от правата линия, преминаваща между Рас-Ел-Хаду (22°30' северна ширина, 59°48' източна дължина) и Рас-Ел-Фасте (25°04' северна ширина, 6°25' източна дължина).

(f) Района на залива на Аден означава онази част от залива на Аден между Червено море и Арабско море, ограничена на запад от права линия между Рас-си-Ан (12°28.5' северна ширина и 43°19.6' източна дължина) и Хуси-Мурад (12°40.4' северна ширина, 43°30.2' източна дължина) и на изток от правата линия между Рас Асир (11°50' северна ширина, 51°16.9' източна дължина) и Рас Фатрак (15°35' северна ширина, 52°13.8' източна дължина).

(g) Антарктическият район означава морския район южно от ширина 60°S.

(h) Водите на Северозападна Европа означава Северно море и подходите към него, Ирландско море и подходите към него. Келтско море. Английският канал и подходите към него и североизточната част на Атлантическия океан,



непосредствено на запад от Ирландия. Границите на района се определят от линии, свързващи следните точки:

- (i) 48°27' северна ширина на Френския бряг;
- (ii) 48°27' северна ширина, 6°25' западна дължина;
- (iii) 49°52" северна ширина, 7°44' западна дължина;
- (iv) 50°30' северна ширина, 12°00' западна дължина;
- (v) 56°30" северна ширина, 12°00' западна дължина;
- (vi) 62°00' северна ширина, 3°00' западна дължина;
- (vii) 62°00' северна ширина на Норвежкия бряг;
- (viii) 57°44.8' северна ширина на датския и шведския бряг.

(2) Съгласно разпоредбите на правило 11 от този Анекс;

(a) В особените райони се забранява всякакво изхвърляне в морето на нефт или нефтосъдържащи смеси от всеки нефтен танкер или от всеки кораб с бруто тонаж 400 тона и повече, който не е нефтен танкер. Забранява се изхвърлянето в морето на нефт и нефтоводни смеси в Антарктическият район от всякакви кораби.

(b) Освен предвиденото по отношение на Антарктическият район в подпараграф (2) (a) на това правило, се забранява всякакво изхвърляне на нефт и нефтоводни смеси от кораби с бруто тонаж по-малко от 400 тона, които не са нефтени танкери, докато се намират в особените райони с изключение, когато съдържанието на нефт в изхвърляните води без разреждане не превишава 15 части на милион.

(3) (a) Разпоредбите на параграф (2) на това правило не се прилагат за изхвърляне на чист или изолиран баласт.

(b) Разпоредбите на подпараграф (2) (a) на това правило не се прилагат за изхвърлянето на обработени сантиметри води от машинното отделение, при условие, че едновременно са изпълнени всички следващи условия:

- (i) сантиметрите води не произхождат от сантиметрите на отделението за товарните помпи;
- (ii) сантиметрите води не са смесени с остатъци от нефтения товар;
- (iii) корабът е на ход;
- (iv) съдържанието на нефт в изхвърляната смес без разреждане не надвишава 15 части на милион;
- (v) на кораба има действащо оборудване за филтриране на нефт в съответствие с правило 16(5) от този Анекс;
- (vi) системата за филтриране е оборудвана със стоп устройство, което осигурява автоматично спиране на изхвърлянето, когато съдържанието на нефт в изхвърляната смес превиши 15 части на милион.

---

Виж унифицирано тълкувание 3.4

---

(4) (a) Изхвърляната в морето смес не трябва да съдържа химически или други вещества, чието количество или концентрация представлява опасност за морската среда, нито да съдържа химически или други вещества, добавени в сместа, за да се заобиколят условията по изхвърлянето, предвидени в настоящото правило.

(b) Нефтени остатъци, които не могат да бъдат изхвърляни в морето в съответствие с параграфи (2) или (3) на това правило се съхраняват на борда или се предават в приемни устройства,

(5) Настоящото правило не забранява по никакъв начин на кораба, само част от маршрута на който преминава през особен район, да извърши изхвърляне в съответствие с правило 9 на настоящия Анекс извън границите на особения район.

(6) Във всички случаи, когато в непосредствена близост до кораба или в

неговата килватерна струя по повърхността на водата или под нея са открити видими следи от нефт, правителствата на страните по конвенцията разследват без отлагане, в границите на своите възможности, фактите за случая и установяват дали има нарушение на разпоредбите на настоящото правило или правило 9 на този Анекс. Разследването включва сведения за вятъра, състоянието на морето, маршрута и скоростта на кораба, за другите възможни източници на поява на видими в близост до кораба следи от нефт, както и на всякакви записи, отнасящи се до изхвърлянето на нефт.

(7) Приемни устройства в границите на особените райони:

(a) Районите на Средиземно, Черно и Балтийско море:

(i) Правителството на всяка страна по конвенцията, бреговата линия на която граничи с кой да е от особените райони, се задължава да осигури всички товарни нефтени терминали и ремонтни пристанища, намиращи се в границите на особения район, не по-късно от 1 януари 1977 г. да бъдат осигурени с устройства, достатъчни за приемане и обработка на всички видове мръсен баласт и миещи води от нефтените танкери. В допълнение към това всички пристанища, разположени в границите на особения район, са осигуряват с приемни устройства, достатъчни за приемане от всички кораби на други остатъци и нефтоводни смеси. Такива устройства трябва да имат нужния капацитет, достатъчен за задоволяване нуждите на ползващите ги кораби, без да им причиняват необоснован престой.

(ii) Правителството на всяка страна по конвенцията, под чиято юрисдикция са входове към морски маршрути с неголеми дълбочини, които може да изискват намаляване на газенето на кораба чрез неговото дебаластирание, се задължава да осигури устройствата, упоменати в подпараграф (a) (i) на този параграф, но с уговорката, че това може да предизвика някакъв престой на корабите, които искат да предадат нефтените остатъци или баласта, замърсен с нефт.

(iii) В периода между влизане в сила на настоящата конвенция (ако е по-рано от 1 януари 1977 г.) и 1 януари 1977 г. корабите при плаване в особени райони изпълняват изискванията на правило 9 на настоящия Анекс. Правителствата на страни по конвенцията, бреговата линия на които граничи с кой да е от особените райони, изброени в този подпараграф, могат да определят дата, предшестваща 1 януари 1977 г., но след датата на влизане в сила на настоящата конвенция, от която влизат в действие изискванията на настоящото правило по отношение на особените райони:

(1) ако към така определената дата бъдат осигурени всички необходими приемни устройства; и

(2) при условие, че заинтересованите страни уведомят Организацията за определената дата най-малко шест месеца предварително с цел информиране на другите страни по конвенцията.

(iv) след 1 януари 1977 г. или след установената в съответствие с подпараграф (a) (iii) на този параграф по-ранна дата, всяка страна уведомява Организацията с цел информирането на договарящите се правителства относно всички предполагаеми случаи на несъответствие на устройствата на установените изисквания.

(b) "Район на Червено море", "район на заливите", "район на залива Аден" и водите на Северозападна Европа:

(i) Правителството на всяка страна, бреговата линия на която граничи с особените райони, осигурява оборудването на всички

терминали за товарене на нефт и ремонтни пристанища, разположени в тези особени райони, в най-кратък срок с устройства, достатъчни за приемане и обработка от танкерите на всички замърсен баласт и миещи води от танковете. В допълнение към това всички пристанища в границите на особения район се обзавеждат с приемни устройства, достатъчни за приемане от всички кораби на другите остатъци и нефтоводни смеси. Такива устройства следва да имат нужния капацитет, достатъчен за задоволяване нуждите на използващите ги кораби, без да им причиняват необоснован престой.

- (ii) Правителството на всяка страна по конвенцията, под чиято юрисдикция има входове към морските маршрути с неголеми дълбочини, които могат да наложат намаляване на газенето на кораба чрез изхвърляне на баласт, се задължава да осигури устройствата, упоменати в подпараграф (b) (i) на този параграф, но с уговорката, че това може да предизвика някакво забавяне на корабите, които трябва да предават нефтените остатъци или баласта, замърсен с нефт.
- (iii) Всяка заинтересована страна уведомява Организацията за мерките, взети в изпълнение на изискванията на подпараграф (b) (i) и (b) (ii) на този параграф. След получаване на достатъчно уведомления Организацията определя дата, от която изискванията на настоящото правило влизат в сила за съответния особен район. Организацията уведомява всички страни за така установената дата в срок, не по-малък от дванадесет месеца преди настъпването ѝ.
- (iv) В периода между влизане в сила на настоящата конвенция и така установената дата корабите, плаващи в особен район, изпълняват изискванията на правило 9 на настоящия Анекс.
- (v) Нефтените танкери, товарещи в пристанищата на особения район, където все още липсват приемни устройства, след тази дата спазват напълно изискванията на настоящото правило. Нефтените танкери, влизащи в такива особени райони с цел да товарят, правят всичко възможно, за да влязат в района само с чип баласт на борда.
- (vi) След датата, на която влизат в действие изискванията за съответния особен район, всяка страна уведомява Организацията за всички случаи на предполагаемо несъответствие на устройствата на установените изисквания, Тя от своя страна информира заинтересованите страни за това.
- (vii) В краен случай, приемните устройства, предвидени в правило 12 на настоящия Анекс, трябва да бъдат осигурени към 1 януари 1977 г. или една година след датата на влизане в сила на настоящата конвенция в зависимост от това, коя дата настъпва по-късно.

(8) Въпреки предписаното в параграф (7) на това правило за Антарктическият район се прилагат следните изисквания:

(a) Правителството на всяка страна по конвенцията, от чиито пристанища кораби се отправят към или пристигат от Антарктическият район, се задължава да осигури веднага шом това практически е възможно, снабдяването им с устройства, достатъчни за приемането от всички кораби на всички остатъци, мръсен баласт, миещи води от танковете и други нефтоводи и остатъци и смеси без да причинява необоснован престой, и според нуждите на корабите, които ги ползват.

(b) Правителството на всяка страна по конвенцията осигурява всички кораби, които имат право да плават под нейното знаме, да бъдат оборудвани преди влизане в Антарктическият район с танк или танкове, чиято вместимост да

е достатъчна за задържане на борда на кораба на всякакъв вид остатъци, мръсен баласт, миещи води от танковете и други нефтоводни остатъци и смеси, докато плават в района и да са сключили споразумение за изхвърлянето на такива нефтоводни остатъци в приемни устройства след напускането на района.

#### Правило 11

##### Изключения

Правило 9 и 10 на настоящия Анекс не се прилагат при:

(a) изхвърлянето на нефт или нефтосъдържаща смес в морето с цел осигуряване безопасността на кораба или спасяване човешки живот на море; или  
(b) изхвърлянето на нефт или нефтосъдържаща смес в морето в резултат на повреждане на кораба или неговото оборудване:

(i) при условие че след повреждането на кораба или откриването на изхвърляне са били взети всички разумни мерки за отстраняване или свеждане до минимум на това изхвърляне;

(ii) изключвайки случаите, когато собственикът или капитанът е действал или с намерение да предизвика повреждане на кораба или неразумно и съзнавайки, че това вероятно ще доведе до повреждането му; или

(c) изхвърляне в морето на вещества, съдържащи нефт с одобрението на Администрацията с цел борба с особени случаи на замърсяване, за свеждане до минимум на вредата от замърсяването. Всяко подобно изхвърляне подлежи на одобрение от правителството на всяка страна, под чиято юрисдикция се планира извършване на такова изхвърляне.

#### Правило 12

##### Приемни устройства

(1) В съответствие с изискванията на правило 10 на настоящия Анекс, правителството на всяка страна се задължава да оборудва товарните нефтени терминали, ремонтни и други пристанища, където корабите е необходимо да предават нефтените си остатъци, с устройства 5а приемането им от нефтени танкери и други кораби, достатъчни за удовлетворяване потребностите на корабите, без да се причинява необоснован престой на корабите при използването на тези устройства.

(2) Упоменатите в параграф (1) на настоящото правило приемни устройства се осигуряват във:

(a) всички пристанища и терминали, където се извършва товарене на суров нефт в нефтени танкери, ако такива танкери непосредствено преди пристигането си са извършили баластен преход с продължителност, не по-голяма от 12 часа, или с дължина, не по-голяма от 1200 морски мили;

(b) всички пристанища и терминали, където се извършва товарене на нефт, който не е суров нефт в количество, превишаващо средно по 1000 тона на ден;

(c) всички пристанища, в които има кораборемонтни заводи или съоръжения за почистване на танковете;

(d) всички пристанища и терминали, обработващи кораби, оборудвани с изискваните в правило 17 на настоящия Анекс танкове за нефтени остатъци;

(e) всички пристанища, където се извършва предаване на сантинни води, съдържащи нефт и други остатъци, които не могат да бъдат изхвърлени в съответствие с правило 9 на настоящия Анекс;

(f) всички пристанища за товарене на насипни товари по отношение нефтени остатъци от комбинираните кораби, които не могат да бъдат изхвърлени в съответствие с правило 9 на настоящия Анекс.

---

Виж унифицирано тълкувание 3.5

---

(3) Вместимостта на приемните устройства трябва да бъде следната:

(a) Терминалите за товарене на суров нефт се осигуряват с приемни

устройства, достатъчни за приемане на нефт и нефтоводни смеси от всички нефтени танкери, извършващи рейсове, упоменати в подпараграф (2) (а) на настоящото правило, които не могат да бъдат изхвърлени в съответствие с изискванията на правило 9 (1) (а) на настоящия Анекс.

(b) Пристанищата за товарене и терминалите, упоменати в подпараграф (2) (б) на това правило, се оборудват с приемни устройства, достатъчни за приемане на нефт и нефтоводни смеси, които не могат да бъдат изхвърлени в съответствие с изискванията на правило 9 (1) (а) на настоящия Анекс от нефтени танкери, товарещи нефт, различен от суров нефт в наливно състояние.

(c) Всички пристанища, имащи кораборемонтни заводи или съоръжения за почистване на танкове, се осигуряват с приемни устройства, достатъчни за приемане на всички остатъци и нефтоводни смеси, които остават на борда с цел отстраняването им от кораба преди влизането му в завода или почистващото съоръжение.

(d) Всички приемни устройства в съответствие с подпараграф (2) (d) на това правило, с които се оборудват пристанищата и терминалите, трябва да бъдат достатъчни за приемане на всички остатъци, съхранявани в съответствие

с

правило 17 на настоящия Анекс на борда от всички кораби, за които основателно може да се предположи, че ще посетят тези пристанища.

(e) Всички устройства, с които се оборудват пристанищата и терминалите

в

съответствие с настоящото правило, трябва да бъдат достатъчни за приемането на замърсените с нефт и други остатъци сантинни води, които не могат да се изхвърлят в съответствие с правило 9 на настоящия Анекс.

(f) Устройствата, осигурени в пристанищата за товарене на насипни товари, трябва да са съобразени с особеностите, свойствени за комбинираните кораби.

(4) Приемните устройства, предвидени в параграфи (2) и (3) на настоящото правило, се въвеждат в експлоатация не по-късно от една година от датата на влизане в сила на настоящата конвенция или от 1 януари 1977 г. в зависимост от това, коя дата настъпва по-късно.

(5) Всяка страна уведомява Организацията, с цел надлежно информиране на заинтересованите страни за всички случаи на предполагаемо несъответствие на приемните устройства с установените изисквания в това правило.

#### Правило 13

Танкове за изолиран баласт, танкове предназначени за чист баласт и миене със суров нефт

---

Виж унифицирано тълкувание 2.1 и 4.6

---

В съответствие с разпоредбите на правила 13C и 13D на този Анекс, нефтените танкери трябва изпълняват изискванията на това правило.

Нови нефтени танкери с дедуейт 20 000 тона и повече

(1) Всеки нов танкер за суров нефт с дедуейт 20000 тона и повече и всеки нов продуктовоз с дедуейт 30000 тона и повече се оборудват с танкове за изолиран баласт и удовлетворяват изискванията съответно на параграфи (2), (3)

и

(4) или на параграф (5) на това правило.

(2) Вместимостта на танковете за изолиран баласт е определена по такъв начин, че корабът, с изключение на случаите, предвидени в параграфи (3) или (4) на това правило, да може безопасно да извършва баластни преходи, без да прибъгва към използването на товарните танкове за вземане на воден баласт. Във всички случаи обаче вместимостта на танковете за изолиран баласт трябва да бъде най-малко такава, че при всяко състояние на кораба, налагашо

приемането на баласт, във всички участъци на рейса, включително и в случая, когато корабът празен е приел само изолиран баласт, неговото газене и диферента да удовлетворяват всяко едно от следващите изисквания:

(а) теоретичното газене на мидела (dm) в метри (без отчитане деформацията на кораба) да не бъде по-малко от:

$$d = 2.0 + 0.02L$$

m

(b) газенето на носовия и кърмовия перпендикуляр да съответства на газенето на мидела (dm), определено в съответствие с подпараграф (а) на този параграф, при диферент на кърмата не по-голям от 0,015 L; и

(с) във всеки случай газенето на кърмовия перпендикуляр да не бъде по-малко от това, което е необходимо за пълното потопяване на винта (винтовете) във водата.

(3) Воден баласт не се приема в товарните танкове, освен в случаите когато:

(а) в онези редки рейсове, които се извършват при тежки метеорологични условия, по мнение на капитана се налага приемане на допълнителен воден баласт в товарни те танкове, за осигуряване безопасността на кораба; и

(b) в изключителни случаи, при които, поради особения характер на експлоатацията се налага приемане на баласт повече от количеството, което се изисква според параграф (2), на това правило, при условие, че експлоатацията на нефтения танкер попада в категорията на установените от Организацията изключителни случаи.

Такава допълнително приета баластна вода трябва да се обработва и изхвърля съгласно правило 9 и в съответствие с изискванията на правило 15 на настоящия Анекс, а в Дневника за нефтените операции, упоменат в правило 20 на този Анекс се прави съответния запис.

---

Виж унифицирано тълкувание 4.1

---

(4) Приемането на допълнителен баласт в товарните танкове на нов танкер за суров нефт, съгласно параграф (3) на това правило, се извършва само ако в съответствие с правило 13В на този Анекс преди отплаване от нефтеното пристанище или терминала за разтоварване тези танкове са били измити със суров нефт.

---

Виж унифицирано тълкувание 4.2

---

(5) Независимо от разпоредбите на параграф (2) от това правило, за нефтени танкери с дължина по-малка от 150 метра, количеството и разположението на изолирания баласта удовлетворяват изискванията на Администрацията.

---

Виж унифицирано тълкувание 4.3

---

(6) Всеки нов танкер за суров нефт с дедует 20 000 тона и повече да е снабден със система за почистване на товарните танкове, използваща миене със суров нефт. Администрацията се задължава да осигури пълното съответствие на системата с изискванията на правило 13В от този Анекс до една година от започването на танкера да превозва суров нефт или до завършването на третия рейс, превозващ суров нефт, подходящ за миене със суров нефт, което се явява

по-късно. Такъв нефтен танкер използва системата в съответствие с изискванията на това правило, само ако превозва суров нефт, подходящ за миене със суров нефт.

Съществуващи танкери за суров нефт с дедуейт 40 000 тона и повече  
(7) С оглед на разпоредбите в параграфи (8) и (9) на това правило, всеки съществуващ танкер за суров нефт с дедуейт 40 000 тона и повече се осигурява с танкове за изолиран баласт и удовлетворява изискванията на параграфи (2) и (3) от това правило от датата на влизане в сила на настоящата конвенция.).

(8) Вместо да бъдат осигурявани с танкове за изолиран баласт, всички съществуващи танкери за суров нефт, упоменати в параграф (7) на това правило могат да използват процедурите за почистване на товарните танкове чрез миене със суров нефт в съответствие с правило 13В на този Анекс, освен ако танкерът за суров нефт не е предназначен за превоз на суров нефт, който не е подходящ за миене.

---

Виж унифицирано тълкувание 4.4

---

(9) Вместо осигуряване с танкове за изолиран баласт или прилагане на процедурите за почистване на товарните танкове чрез миене със суров нефт, съществуващите танкери, упоменати в параграф (7) или (8) на това правило могат да използват танкове, предназначени за чист баласт в съответствие с разпоредбите на правило 13А на този Анекс, за следния период:

(а) за танкери, предназначени за суров нефт, с дедуейт 70 000 тона и повече до две години от датата на влизане в сила на настоящата конвенция; и

(б) за нефтени танкери с дедуейт 40 000 тона и повече, но по-малко от 70 000 тона до четири години от датата на влизане в сила на настоящата конвенция.

---

Виж унифицирано тълкувание 4.5

---

Съществуваща продуктовози с дедуейт 40 000 тона и повече  
(10) От датата на влизане в сила на настоящата конвенция, всеки съществуващ продуктовоз с дедуейт 40 000 тона и повече се осигурява с танкове за изолиран баласт в съответствие с изискванията на параграфи (2) и (3) на това правило, или вместо това използва танкове, предназначени за чист баласт, според разпоредбите на правило 13А от тази Анекс.

---

Виж унифицирано тълкувание 4.5

---

Нефтен танкер, квалифициран като нефтен танкер с изолиран баласт  
(11) Всеки нефтен танкер, от който не се изисква да бъде съоръжен с танкове за изолиран баласт в съответствие с параграфи (1), (7) или (10) на това правило, може да бъде квалифициран като танкер за изолиран баласт, при условие, че удовлетворява изискванията, съответно, на параграфи (2) и (3) или на параграф (5) на това правило.

Правило 13А

Изисквания за нефтени танкери с танкове, предназначени за чист баласт

---

Виж унифицирано тълкувание 4.6

---

(1) За да отговаря на изискванията на правило 13 (2) и (3) от този Анекс нефтен танкер, който се експлоатира с танкове, предназначени за чист баласт, в съответствие с разпоредбите на правило 13 (9) или (10) от Анекса, трябва да разполага с достатъчна вместимост на танковете, предназначени единствено за приемане на чист баласт, както е дефиниран в правило 1 (16) на този Анекс.

(2) Разположението и процедурите за експлоатация на танковете, предназначени за чист баласт, трябва да отговарят на изискванията, установени от Администрацията. Тези изисквания трябва да съдържат най-малко всички разпоредби от Техническите изисквания за нефтени танкери с танкове, предназначени за чист баласт, приети от Международната конференция за безопасност на танкерите и предотвратяване на замърсяването, 1978 г. в резолюция 14 и както могат да бъдат ревизирани от Организацията\*.

---

\* Имат се предвид Ревизираните технически изисквания за нефтени танкери с танкове, предназначени за чист баласт, приети от Организацията с резолюция А.495 (XII); виж IMO публикация IMO-619E.

---

(3) Нефтен танкер, който работи с танкове предназначени за чист баласт, трябва да бъде снабден с прибор за измерване на нефтеното съдържание, одобрен от Администрацията на базата на Техническите изисквания, препоръчани от Организацията\*, за да може да следи съдържанието на нефт в баластната вода, която се изхвърля. Приборът за измерване на нефтеното съдържание се монтира не по-късно от първото планирано посещение на танкера в корабостроителен завод след влизане в сила на настоящата конвенция. До монтирането на прибора за измерване на нефтеното съдържание е необходимо непосредствено преди изхвърлянето на баласта да се установи чрез проверка на баластната вода от танковете за чист баласт, че няма никакво замърсяване с нефт.

---

Виж унифицирано тълкувание 4.7 и 4.8

---

(4) Всеки нефтен танкер, който работи с танкове предназначени за чист баласт, трябва да бъде снабден с Ръководство\*\* за експлоатация на танковете, предназначени за чист баласт, в който подробно е описана системата и точно се определя технологията на експлоатация. Наръчникът трябва да удовлетворява Администрацията и да съдържа цялата информация, изложена в Техническите изисквания, упоменати в параграф (2) на това правило. Ако се извършат изменения, касаещи системата от танкове, предназначени за чист баласт, ръководството за експлоатация се преработва съответно.

Правило 13В

Изисквания за миене със суров нефт

---

Виж унифицирани тълкувания 4.6 и 4.9

---

(1) Всяка система за миене със суров нефт, която се изисква да бъде осигурена в съответствие с правило 13(6) и (8) на този Анекс трябва да отговаря на изискванията на това правило,

(2) Уредбата за миене със суров нефт и свързаните с нея съоръжения и устройства отговарят на изискванията установени от Администрацията. Тези изисквания съдържат най-малко всички разпоредби на Техническите изисквания



към конструкцията, експлоатацията и проверка на системата за миене със суров нефт, приети от Международната конференция за безопасност на танкерите и предотвратяване на замърсяването 1978, в резолюция 15, както могат да бъдат ревизирани от Организацията.\*\*\*

- 
- + За прибори за измерване на нефтеното съдържание, монтирани на нефтени танкери, построени преди 2 октомври, 1986 г вж Препоръките на Организацията за международните характеристики и техническите изисквания за изпитания на системата за сепариране на нефтоводни смеси и приборите за измерване съдържанието на нефт, приета е резолюция А.393(X) За прибори за измерване на нефтеното съдържание, монтирани на нефтени танкери, построени на или след 2 октомври, 1986 г, вж Ревизирани указания и спецификации за системи за наблюдение и контрол на изхвърляне на нефт за нефтени танкери, приети от Организацията с резолюция А.586(14); вж IMO публикации съответно IMO-608E и IMO-646E.
  - \*\* Вж резолюция А.495(XII) за стандартния формат на Ръководството; вж IMO публикации IMO-619E.
  - \*\*\* Отнася се до преработените Технически изисквания към конструкцията, експлоатацията и проверката на системата за миене със суров нефт, приети от Организацията с резолюция А.446(XI) и поправени от Организацията с резолюции А.497(XII) и А.897(21); вж IMO публикации IMO-617E

---

(3) Във всеки товарен танк и във всеки танк за нефтени остатъци трябва да имат система за инертен газ в съответствие с правилата на глава II-2 от Международната конвенция за опазване на човешкия живот на море, 1974. изменена и допълнена с Протокол от 1978, отнасящ се до Международната конвенция за опазване на човешкия живот на море, 1974 и както може да бъде допълнително изменена.

(4) Във връзка с приемането на баласт в товарните танкове, преди започването на баластен преход, като се вземе под внимание характера на превозите и очакваните метеорологични условия, трябва да се измият със суров нефт достатъчно на брой товарни танкове. Баластна вода се приема само в товарни танкове, които са били предварително измити със суров нефт.

(5) Всеки нефтен танкер, който работи със система за миене със суров нефт да бъде снабден със Ръководство за оборудване и експлоатация\*, в което подробно се описва системата и оборудването и точно се определя технологията за експлоатация. Ръководството трябва да удовлетворява Администрацията и да съдържа цялата информация, изложена в Техническите характеристики, упоменати в параграф (2) на това правило. Ако се извършат изменения, касаещи системата за миене със суров нефт. Ръководството за оборудване и експлоатация се преработва в съответствие с тях.

(6)

- 
- \* Отнася се до стандартния формат на Ръководството за съоръженията за миене със суров нефт и тясната експлоатация, приет от МЕРС.3(XII) и поправен е МЕРС.81(43); вж IMO публикации IMO-617E.

---

Правило 13С

Съществуващи танкери, ангажирани в специални превози

---

Вж унифицирано тълкувание 4.6

- 
- (1) При спазване разпоредбите на параграф (2) от това правило, правило

13(7) до (10) от този Анекс не се прилага към съществуващ нефтен танкер, ангажиран само за специални превози между:

(а) пристанища или терминали вътре в държава, която е страна по настоящата конвенция; или

(b) пристанища или терминали на държавите, страни по настоящата конвенция, където:

- (i) рейсът се извършва изцяло в границите на особен район, както е дефиниран в правило 10 (1) на този Анекс; или
- (ii) рейсът се извършва изцяло в други граници, посочени от Организацията.

(2) Разпоредбите на параграф (1) от това правило се прилага само когато пристанищата и терминалите, където се извършва товаренето при такива рейсове, са оборудвани със приемни устройства с достатъчна вместимост за приемане и обработка на всичката баластна вода и водата от измиването на танковете на нефтените танкери, които ги посещават, и когато са изпълнени следните условия:

(а) като се вземат под внимание изключенията, предвидени в правило 11 на този Анекс, всичката баластна вода, включително чистата баластна вода и остатъците от измиването на танковете се задържат на борда на кораба и се прехвърлят в приемните устройства, а в Дневника за нефтените операции, упоменат в правило 20 на този Анекс, се прави съответния запис от компетентно длъжностно лице на крайбрежната държава;

(b) при постигнато споразумение между Администрацията и правителствата на крайбрежните държави, упоменати в подпараграф (1)(а) или (б) на това правило, отнасящо се до използването на съществуващ нефтен танкер за специални превози;

(c) когато съответствието на приемните устройства в пристанищата или терминали упоменати по-горе на приложимите разпоредби на този Анекс, е одобрено като подходящо от правителствата на държавите, страни по настоящата конвенция, в пределите на които са разположени тези пристанища или терминали;

(d) в Международното свидетелство за предотвратяване на замърсяването се впише, че нефтеният танкер е ангажиран единствено за такива специални превози.

Правило 13D

Съществуващи нефтени танкери със специална баластна система

---

Виж унифицирано тълкувание 4.6

---

(1) Когато съществуващ нефтен танкер е така конструиран или работи по такъв начин, че винаги изпълнява изискванията към газенето и диферента, формулирани в правило 13(2) на този Анекс без да се прибегва до използването на баластна вода, се смята, че той отговаря на изискванията към танковете за изолиран баласт, упоменати в правило 13(7) от този Анекс, при условие, че са изпълнени следните изисквания:

(а) експлоатационните процедури и баластната система са одобрени от Администрацията;

(b) постигнато е споразумение между Администрацията и правителствата на заинтересованите държави - страни по настоящата конвенция, когато изискванията към газенето и диферента се реализират чрез експлоатационна процедура; и

(c) в свидетелство IOPP се впише, че нефтеният танкер се експлоатира при специални мерки за баластиране.

(2) В никакъв случай не се приема баластна вода в танковете за нефт, с изключение на редките случаи, когато рейсът се извършва в тежки метеорологични условия и по мнение на капитана, за безопасността на кораба, е необходимо да се приеме допълнително баластна вода в товарните танкове. Тази допълнителна баластна вода се обработва и изхвърля в съответствие с правило 9 на този Анекс и според изискванията на правило 15 от този Анекс, а в Дневника за нефтените операции, упоменат в правило 20 от Анекса, се направи запис за това.

(3) Администрацията, която е направила запис в свидетелство в съответствие с подпараграф (1)(c) на това правило, съобщава на Организацията подробностите за разпространение и информиране на страните по настоящата конвенция.

Правило 13Е

Защитно местоположение на помещенията за изолиран баласт

---

— Виж унифицирани тълкувания 2.1, 4.6, 4.10 и 4.11

---

— (1) Във всеки нов танкер за суров нефт с дедеуейт 20 000 тона и повече и във всеки нов продуктовоз с дедеуейт 30 000 тона и повече, танковете за изолиран баласт, необходими за осигуряване на вместимост в изпълнение изискванията на правило 13 от този Анекс, които са разположени по дължината на товарните танкове, са разположени в съответствие с изискванията на параграфи (2), (3) и (4) на това правило като предпазна мярка срещу изтичане на нефт в случай на засядане или сблъскване.

(2) Танковете за изолиран баласт и помещенията различни от танкове за нефт, разположени по дължината на товарните танкове ( $L_t$ ) са така организирани, че да изпълнят следното изискване.

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

където

$PA_c$  = площта на проекцията на бордовата обшивка в квадратни метра за всеки танк за изолиран баласт или помещение различно от танкове за нефт, базираща се на проектните разчетни размери;

$PA_s$  = площта на проекцията на дънната обшивка в квадратни метри за всеки такъв танк или помещение, базираща се на проектните разчетни размери;

$L_t$  = дължината в метри между предния и задния край на товарните

танкове;

$V$  = максималната ширина на кораба в метри, както е определена в правило 1 (21) от този Анекс;

$D$  = вертикалната разчетна височина в метри, измерена по борда в мидела от горната повърхност на кила до горната повърхност на палубния бимс на палубата на надводния борд. При кораби със закръглено съединение на палубата с борда, разчетната височина се измерва до точката на пресичане на теоретичните линии на палубата и бордовата обшивка, линиите се изтеглят като че ли съединението е с ъглова конструкция;

$J$  = коефициент равен на 0,45 за нефтени танкери с дедуейт 20 000 тона и 0,30 за нефтени танкери с дедуейт 200 000 тона и повече при условие, че се изпълнят разпоредбите на параграф (3) от това правило.

За междинни стойности на дедуейта, стойността на  $J$  се определя чрез линейна интерполация.

Когато в това правило се появят символите, дадени в този параграф, те имат същото значение както е дефинирано по-горе.

(3) За танкери с дедуейт 200 000 тона и повече стойността на  $J$  може да се намали, както следва:

$$J_{\text{намалена}} = \left[ J - \left( a - \frac{O_s \cdot O_s}{4 O_A} \right) \right] \text{ или на } 0,2, \text{ което е по-голямо, където}$$

където

$a = 0,25$  за нефтени танкери с дедуейт 200 000 тона;

$a = 0,40$  за нефтени танкери с дедуейт 300 000 тона;

$a = 0,50$  за нефтени танкери с дедуейт 420 000 тона и повече.

За междинните стойности на дедуейта стойността на коефициента  $a$  се определя чрез линейна интерполация;

$O_s$  = стойността, както е определена от правило 23 (1)(а) от този Анекс;

$O_s$  = стойността, както е определена от правило 23 (1)(б) от този Анекс;

$O_A$  = стойността на допустимото изтичане на нефт, както е определено от правило 24 (2) от този Анекс.

(4) При определяне  $P_{Ac}$  и  $P_{As}$  на танковете за изолиран баласт и помещенията различни от танкове за нефт се прилага следното:

(а) Минималната ширина на всеки бордови танк или помещение, всяко от които се простира по цялата височина на борда на кораба или от палубата до най-горната част на двойното дъно, да не бъде по-малка от 1 метра. Ширината се измерва от борда навътре към кораба под прав ъгъл спрямо диаметралната равнина. Когато бордовите танкове и пространства са с по-малка ширина, те не се вземат под внимание при изчисляване на защитения участък  $P_{Ac}$ ; и

(б) Минималната вертикална височина на всеки танк или помещение в двойното дъно да бъде  $V \geq 15$  или 2 метра, която стойност се явява по-малка.

Когато височината на танка и помещението в двойното дъно е по-малка, то те не

се взема под внимание при изчисляване на защитения участък PAs. Минималните ширина и височина на бордовите танкове и танковете в двойното дъно се измерват извън района на сантините, а в случай на определяне на минимална ширина - извън района на всякакво закръглено съединение на борда с палубата.

Правило 13 F

Предотвратяване на замърсяването с нефт в случай на сблъскване или засядане

---

— Виж унифицирано тълкувание 4.6

---

- (1) Това правило се прилага за нефтени танкери с 600 тона дедуейт и повече:
- (а) договорът за построяването на които е сключен на или след 6 юли 1993 г;
  - или
  - (б) при отсъствието на договор за построяване, килвете на които са заложени или са на подобен етап на изграждане на или след 6 януари, 1994; или
  - (в) доставката на които е на или след 6 юли, 1996 г.; или
  - (г) които са претърпели основно преустройство:
    - (i) договорът за което е сключен на или след 6 юли 1993 г; или
    - (ii) при отсъствието на такъв договор, строителните работи на които са започнали след 6 януари, 1994; или
    - (iii) които са завършени след 6 юли, 1996 г.
- 

— Виж унифицирано тълкувание 1.2

---

- (2) Всеки нефтен танкер с 5 000 тона дедуейт и повече трябва;
- (а) вместо правило 13Е, доколкото е приложимо, да отговаря на изискванията на параграф (3), освен ако не попада под разпоредбите на параграф (4) и (5);
  - и
  - (б) да отговаря, ако е приложимо на изискванията на параграф (6).
- (3) Цялата дължина на товарния танк да е защитена с баластни танкове или пространства, които не са товарни или горивни танкове, както следва:
- (а) Бордови танкове или пространства
- Бордовите танкове или пространства да се простират или по цялата височина на борда на кораба или от горната част на двойното дъно до най-горната палуба, независимо дали съединението на борда и палубата е закръглено или не. Така да са уредени, че товарните танкове да се помещават навътре от теоретичната линия на бордовата обшивка на кораба, но никъде на

разстояние по-малко от разстоянието  $w$ , което, както е показано на фиг. 1, се измерва при всяко напречно сечение под прав ъгъл спрямо бордовата обшивка, както е показано по-долу:

$$w = 0.5 + \frac{DW}{20,000} \quad (\text{in}) \text{ или}$$

$w = 2,0 \text{ m}$  в зависимост от това кое е по-малко.

Минималната стойност на  $w = 1,0 \text{ m}$

(b) Танкове или пространства в двойното дъно

При всяко напречно сечение височината на танка в двойното дъно или пространството е такава, че разстоянието  $h$  между дъното на товарните танкове и теоретичната линия на дънната обшивка на корпуса, измерена под прав ъгъл спрямо дънната обшивка на корпуса, както е показано на фиг. 1 е не по-малко от определената по-долу;

$h = B 15 \text{ (т)}$  или

$h = 2,0 \text{ т}$ , което се явява по-малко. Минималната стойност на  $h = 1,0 \text{ m}$ .

(c) Извивка в района на сантиметите или на местата, където няма ясно определена извивка на сантините.

Когато разстоянията  $h$  и  $w$  са различни, разстоянието  $w$  има предимство на нива над  $1.5 h$  над основната линия, както е показано във фиг. 1.

(d) Обща вместимост на баластните танкове

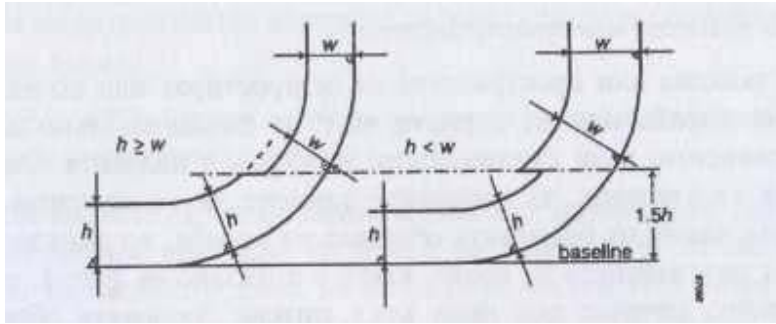
При танкери за суров нефт с 20 000 тона дедуейт и повече и при продуктовози с 30000 тона дедуейт и повече, общата вместимост на бордовите танкове, танковете в двойното дъно, танковете в форпика и ахтерпика да не е по-малка от вместимостта на танковете за изолиран баласт, необходима за удовлетворяване изискванията на правило 13. Бордовите танкове или пространства и танковете в двойното дъно, които се използват за удовлетворяване изискванията на правило 13 се разполагат равномерно, доколкото е възможно, по протежение на товарните танкове. Допълнителна вместимост за изолиран баласт за намаляване напрежението при надлъжно огъване, диферента и др., може да се помести където и да е на друго място в кораба.

---

— Виж унифицирано тълкувание 4-12

---

—



Фигура 1 - Гранични линии на товарните танкове за целите на параграф (3),

(е) Смукателни кладенци в товарните танкове

Смукателните кладенци в товарните танкове могат да проникват в двойното дъно под граничната линия, определена от разстоянието  $h$ , при условие, че тези кладенци са колкото е възможно по-малки и разстоянието между дъното на кладенеца и дънната обшивка на корпуса е не по-малко от  $0,5 h$ .

(ф) Баластни и товарни тръбопроводи

Баластните тръбопроводи и други тръбопроводи като тези за измерване и вентилация на баластните танкове да не минават през товарните танкове. Товарните тръбопроводи и подобни тръбопроводи към товарните танкове не минават през баластните танкове. Изключение от това изискване може да бъде направено за малък участък от тръбопровод, при условие, че той е изцяло заварен или с еквивалентно свързване.

(4) (а) Може да няма танкове или пространства в двойното дъно, изисквани съгласно параграф (3)(b), при условие, че конструкцията на танкера е такава, че налягането от товара и парите, упражнявано върху дънната обшивка на корпуса, образуваща единствена граница между товара и морето, не превишава външното хидростатично налягане на водата, изразено чрез следната формула:

$$f \times h_c \times \rho_c \times g + 100 \times p \times d_n \times \rho_s \times g$$

където

$h_c$  = височината на товара в контакт с дънната обшивка на корпуса в метри;

$\rho_c$  = максималната плътност на товара в  $t/m^3$ ;

$d_n$  = минималното експлоатационно газене при всяко очаквано състояние на натоварен кораб в метри;

$\rho_s$  = плътност на морската вода в  $t/m^3$ ,

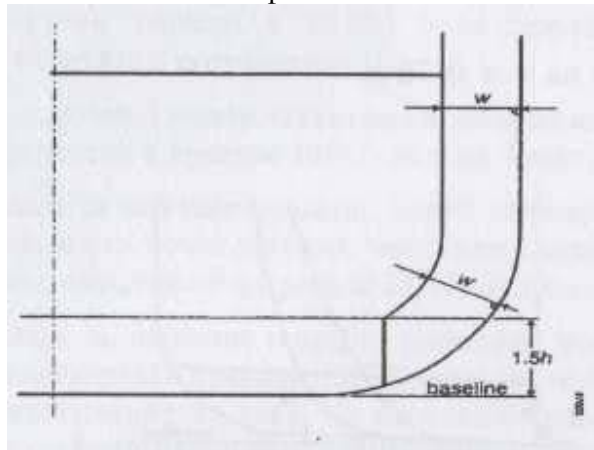
$D_p$  = максималното задавано налягане на клапана за налягане/вакуум на товарния танк в барове;

$f$  = коефициент на сигурност = 1,1

$g$  = стандартно ускорение при свободно падане ( $9,81 m/s^2$ ).

(b) Всяка хоризонтална преграда, необходима за изпълнение на гореспоменатите изисквания се разполага на височина не по-малко от  $V/6$  или 6 метра, в зависимост от това, кое е по-малко, но не повече от  $0.6D$  над основната линия, където  $D$  е теоретичната височина в мидела на кораба.

(c) Разположението на бордовите танкове или пространства е според определеното в параграф (3)(a), освен когато под ниво  $1,5 h$  над основната линия, където  $h$  е, както е определено в параграф (3)(b), граничната линия на товарния танк може да е вертикална до дънната обшивка, както е показано на фиг. 2.



Фигура 2 - Гранични линии на товарните танкове за целите на параграф (4).

(5) Като алтернатива на изискванията, предписани в параграф (3), може да се приемат и други методи за конструкция и построяване на нефтени танкери, при условие, че тези методи осигуряват поне същото ниво на предпазване от замърсяване с нефт в случай на сблъскване или засядане, и че са одобрени по принцип от МЕРС на основание указанията, разработени от Организацията.\*

(6) За нефтени танкери с 20 000 тона дедуейт и повече, предписаните в правило 25(2)(б) предположения за повреждане се допълват със следното предположение за повреждане на дъното:

(a) в надлъжно направление:

- (i) кораби със 75 000 тона дедуейт и повече:  $0,6 L$ , измерена от носовия перпендикуляр;
- (ii) кораби с по-малко от 75 000 тона дедуейт:  $0,4 L$ , измерена от носовия перпендикуляр;

(b) в напречно направление:  $V/3$  навсякъде в дъното;

(c) във вертикално направление: пробив във външния корпус.

(7) Нефтени танкери с по-малко от 5 000 тона дедуейт са:

(a) снабдени най-малко с танкове в двойното дъно или с пространства, които имат такава височина, че разстоянието  $h$ , определено в параграф (3)(b) отговаря на следното;

$$h = V/15 \text{ (m)}.$$

където минималната стойност на  $h = 0,76 \text{ m}$ ;

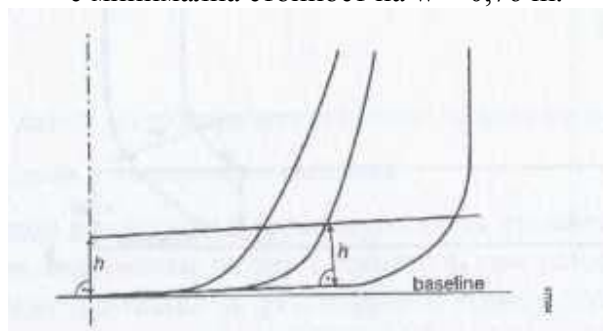
в извивката на сантините и на местата без ясно определена извивка на



сантините, граничната линия на товарния танк да върви успоредно на линията на средната част на плоското дъно, както е показано на фиг. 3; и  
 (b) снабдени с товарни танкове така разположени, че вместимостта на всеки товарен танк не превишава 700 м<sup>2</sup>, освен ако бордовият танк или отседите не са разположени съгласно параграф (3)(a), отговаряйки на следното:

$$w = 0,4 + \frac{2.4 \text{ DW}}{20,000} \quad (\text{m})$$

с минимална стойност на  $w = 0,76 \text{ m}$ .



Фигура 3 - Гранични линии на товарните танкове за целите на параграф (7).

(8) Нефт не се превозва в нито едно пространство, което се простира пред носовата таранна преграда, разположена съгласно правило II-1/11 от Международна конвенция за безопасност на човешкия живот на море, 1974, както е изменена. Нефтен танкер, от който не се изисква да има носова таранна преграда, съгласно това правило, не превозва нефт в нито едно пространство, простиращо се пред напречната равнина, перпендикулярна спрямо диаметралната равнина и разположена на място, на което би била разположена таранна преграда в съответствие с това правило.

(9) При одобряване проекта и конструкцията на нефтени танкери, които ще се строят в съответствие с разпоредбите на това правило, Администрацията взема под внимание общите аспекти за безопасност, включително нуждите от поддържане и проверки на бордовите танкове и танковете и пространствата в двойното дъно.

---

\* Отнася се за Временните указания за одобрение на алтернативни методи за конструкция и построяване на нефтени танкери, предписани в правило 13F(5) от Анекс I на MARPOL 73/78 и приети от МЕРС към Организацията с резолюция МЕРСС.66(37); виж допълнение 7 към Унифицираните тълкувания на Анекс I.

---

Правило 13G  
Предотвратяване замърсяването с нефт в случай на сблъскване или  
засядане - Мерки за съществуващите танкери

---

Виж унифицирано тълкувание 4.6

---

(1) Това правило:

(a) се прилага за:

(i) нефтени танкери с 20 000 тона дедуейт и повече, превозващи суров нефт, гориво, тежко дизелово гориво или смазочни масла като товар; и

(ii) нефтени танкери с 30 000 тона дедуейт и повече, различни от упоменати в подпараграф (i), за които е сключен договор, чиито кил е заложен или които са доставени преди датите, определени в правило 13F(1) на този Анекс; и

(b) не се прилага за нефтени танкери, които отговарят на правило 13F от този Анекс за които е сключен договор, чиито кил е заложен или които са доставени преди датите, определени в правило 13F(1) на този Анекс; и

(c) не се прилага за нефтени танкери, попадащи под подпараграф (a) по-горе, които удовлетворяват правило 13F(3)(a) и (b) или 13F(4) или 13F(5) от този Анекс, с изключение на това, че не е необходимо изцяло да отговарят на изискването за минимални разстояния между границите на товарните танкове и бордовата и дънна обшивка на кораба. В този случай защитните разстояния за ограждане на борда не са по-малки от тези, определени в Международния кодекс за превозване химикали наливно (IBC code) за разположение на товарни танкове тип 2 а защитните разстояния за ограждане на дъното да отговарят на правило 13E(4) (b) от този Анекс.

(2) Изискванията на това правило влизат в сила от 6 юли 1995 г., освен за случаите когато се прилагат изискванията на параграф (1) (a) за нефтени танкери с 20 000 тона дедуейт и повече, но под 30 000 тона дедуейт, които превозват гориво, тежко дизелово гориво или смазочни масла като товар, които влизат в сила от 1 януари 2003.

(2bis) За целите на параграфи (1) и (2) на това правило: .

(a) Тежко дизелово гориво означава корабно дизелово гориво, различно от дестилатите, при които повече от 50 % по обем се дестилират при температура не по-висока от 340°C при изпитания по метод, одобрен от Организацията.\*

(b) Гориво означава тежки дестилати или остатъци суров нефт или смеси от такива материали, предназначени да бъдат употребени като гориво за производство на топлина или мощност, качеството на което е еквивалентно на приетите от Организацията технически характеристики.\*\*

---

\* Виж Метод за тестване на Американско общество за тестове и стандарти на материалите (American Society for Testing and Materials' Standard Test Method (Designation D86).

\*\* Виж American Society for Testing and Materials' Specification for Number Four Fuel Oil (Designation D396) или по-тежки

---

(3) (a) нефтен танкер, за който се прилага това правило, подлежи на засилена програма от проверки по време на периодичните, междинните и годишните прегледи, обхвата и честотата на които съответстват най-малко на ръководството, разработено от Организацията.\*

(b) нефтен танкер, който е на повече от 5 години и към който се прилага

това правило, следва да има на борда си на разположение на компетентните власти на всяко правителство на крайбрежна държава, която е страна по конвенцията пълно досие от докладите за прегледите, включително резултатите от изискваните измервания на дебелината, както и актовете за извършените работи по конструкцията.

(с) това досие се придружава и от доклад за оценка на състоянието, който да съдържа заключение за конструктивното състояние на кораба и остатъчните дебелини, в който да е вписана забележка, че е бил утвърден от или от името на държавата на знамето. Досието и докладът за оценка на състоянието се подготвят в стандартния формат, даден в ръководството, разработено от Организацията.

(4) Нефтен танкер, който не отговаря на изискванията за нов нефтен танкер, както е определено в правило 1(26) на този Анекс, трябва да е в съответствие с изискванията на правило 13F от този Анекс, не по-късно от 25 години от датата на доставката му, освен ако бордовите танкове или пространствата в двойното дъно, които не се използват за превоз на нефт и не отговарят на изискванията за ширина и височина в правило 13E(4), не обхващат поне 30 % от Lt, за цялата височина на кораба от двата борда или поне 30 % от проектната обшивка на дъното в границите на Lt където Lt както е определено

в

правило 13E(2). В този случай се изисква съответствие с правило 13F не по-късно от 30 години след датата на доставка.

---

Виж унифицирано тълкувание 4.13

---

(5) Нефтен танкер, който отговаря на изискванията за нов нефтен танкер както е определено в правило 1(26) на този Анекс, трябва да отговаря на изискванията на правило 13F от този Анекс не по-късно от 30 години след датата на доставката му.

(6) Всяко ново баластно и товарно състояние на кораба, което произтича от прилагането на параграф (4) на това правило подлежи на одобряване от Администрацията, която трябва да обърне особено внимание на надлъжната и местна здравина, на устойчивостта на неповреден кораб и ако е приложимо, на устойчивост при повреден кораб.

(7) Като алтернативни изисквания на тези предписани в параграф (4) могат да се приемат и други конструктивни и експлоатационни мерки, като например хидростатично балансирано товарене, при условие, че тези алтернативни възможности осигуряват поне същото ниво защита от замърсяване с нефт в случай на сблъскване или засядане и са одобрени от Администрацията въз основа на ръководството, разработено от Организацията.\*\*

---

\* Отнася се за Ръководство за разширена програма от инспекции по време на преглед" на кораби за насипни товари и нефтени танкери (Guidelines on the enhanced programme of inspections during surveys of bulk carriers and oil tankers), приета от Организацията с резолюция А.744(18), както е изменена с MSC.49(66), с резолюция 2 на Конференцията на договарящите се по SOLAS правителства от 1997 г, не MSC.105(73); виж IMO публикации IMO-265E.

\*\* Виж Ръководство за одобрение на алтернативни структурни или експлоатационни мерки упоменати в правило 13G(7) от Анекс I на MARPOL 73/78, приети от МЕРС към Организацията с резолюция МЕРС.64(36), виж допълнение 8 към Унифицираните тълкувания на Анекс I, както и допълнение 9.

Разделяне на нефта и водния баласт и превозване на нефт във фортковите танкове

(1) На новите кораби с 4000 тона бруто тонажи повече, които не са нефтени танкери, и на новите нефтени танкери със 150 тона бруто тонаж и повече не се допуска приемането на баластна вода в танковете за гориво с изключение на случаите, предвидени в параграф (2) на настоящото правило.

(2) Ако необичайни метеорологични условия или необходимостта да има на борда голямо количество гориво принуждават да се приеме баластна вода, която не е чист баласт, в който и да е от горивните танкове, такава баластна вода се изхвърля в приемни устройства или в морето в съответствие с правило 9, използвайки оборудването, посочено в правило 16(2) на настоящия Анекс, а в Дневника за нефтените операции се прави съответния запис.

---

Виж унифицирано тълкувание 5.1

---

(3) Всички други кораби трябва да изпълняват изискванията на параграф (1) на настоящото правило, доколкото това е целесъобразно и практически изпълнимо.

---

Виж унифицирано тълкувание 5.2

---

(4) На кораб с 400 тона бруто тонаж и повече, договорът за построяването на който е сключен след 1 януари 1982 г. или при липса на договор за построяване, килът на който е заложен или се намира в подобен етап на строителство след 1 януари 1982 г., не се приема нефт във форпиковия танк или в танка пред форпиковата преграда.

(5) Всички кораби, които не попадат под разпоредбите на параграф (4) на това правило изпълняват разпоредбите на същия параграф, доколкото това е целесъобразно и практически изпълнимо.

Правило 15

Задържане на нефт на борда на кораба

(1) При спазване на разпоредбите на параграфи (5) и (6) на настоящото правило, нефтените танкери със 150 тона бруто тонаж и повече се снабдяват с устройства в съответствие с изискванията на параграфи (2) и (3) на настоящото правило, при условие, че за съществуващи танкери изискванията към системите за наблюдение и контрол над изхвърлянето на нефт, както и към оборудването на утаителни танкове ще се прилагат три години след датата на влизане в сила на настоящата конвенция.

(2) (a) За почистване на товарните танкове и прехвърляне остатъците от мръсен баласт и миешки води от товарните танкове в утаителен танк се предвиждат подходящи средства, одобрени от Администрацията. На съществуващите танкери всеки товарен танк може да се използва като утаителен танк.

(b) В такава система се предвиждат устройства, осигуряващи прехвърлянето на нефтени остатъци в утаителен танк, или система от такива танкове по начин, по който всяка изхвърляна в морето вода напълно съответства на изискванията на правило 9 на настоящия Анекс.

(c) Утаителният танк или системата от утаителни танкове имат достатъчна вместимост за съхранение в тях на остатъците, образували се от миенето на танковете, нефтените остатъци и тези от мръсния баласт. Те трябва да имат обща вместимост не по-малка от 3 % от товаровместимостта на кораба при превозване на нефт с изключение на случаите, когато Администрацията приема:

(i) 2 % за онези нефтени танкери, в които устройствата за миене на

танковете са такива, че при зареждане на утаителният танк или танкове с вода за миене, тази вода е достатъчна за измиване на танковете и, където е приложимо, за осигуряване на работната течност за ежекторите, без въвеждане на допълнителна вода в системата по време на миенето;

- (ii) 2 % там, където са оборудвани танкове за изолиран баласт или танкове, предназначени за чист баласт в съответствие с правило 13 на този Анекс; или там, където е монтирана система за миене на товарните танкове със суров нефт в съответствие с правило 13В от този Анекс. Вместимостта може допълнително да се намали до 1,5 % за нефтени танкери, в които устройствата за миене са такива, че при зареждане на утаителния танк или танкове с вода за миене, тази вода е достатъчно за измиване на танковете и, където е приложимо, за осигуряване на работната течност за ежекторите, без въвеждане на допълнителна вода в системата;
- (iii) 1 % за комбинирани кораби за превоз на товари, в които нефтеният товар се превозва само в танкове с гладки стени. Тази вместимост може допълнително да се намали до 0,8 %, където устройствата за миене са такива, че при зареждане на утаителния танк или танкове с вода за миене, тази вода е достатъчна за миене на танковете и, където е приложимо, за осигуряване работната течност за ежекторите, без въвеждане на допълнителна вода в системата.

---

Виж унифицирано тълкувание 6.2

---

Новите танкери с дедуейт 70000 тона и повече да се съоръжат с най-малко два утаителни танка.

(d) Утаителните танкове трябва така да бъдат проектирани, и по специално по отношение на разположението на входните и изходните отвори, направляващите прегради или отворите за изтичане на водата, че да не допускат излишно завихряне и засмукване на нефт или емулсия е водата.

---

Виж унифицирано тълкувание 6,1

---

(3) (a) Оборудват се със система за наблюдение и контрол над изхвърлянето на нефт. одобрена от Администрацията. При разглеждане конструкцията на прибора за измерване съдържанието на нефт, включен в системата, Администрацията отчита характеристиките, препоръчани от Организацията\*, Системата се снабдява със устройство за запис, осигуряващо непрекъснато регистриране на изхвърляния нефт в литри на морска миля и общото изхвърляно количество или регистриране съдържанието на нефт и интензивността на изхвърляне.

---

\* По отношение на приборите за определяне съдържанието на нефт, монтирани преди 2 октомври 1986 г., виж Препоръки относно международните технически характеристики и изпитание на оборудване за сепариране на нефтоводни смеси и прибори за определяне съдържанието на нефт, приети от Организацията с Резолюция А.393(10). За прибори за определяне съдържанието на нефт, като част от системата за наблюдение и контрол над изхвърлянето на нефт, монтирани на танкери построени на или след 2 октомври 1986 г., виж измененото Ръководство и технически

изисквания към системите за наблюдение и контрол над изхвърлянето на нефт за нефтени танкери, прието от Организацията с Резолюция А.586(14); Виж IMO публикации – IMO-608E и IMO-646E съответно

---

Записът съдържа часа от денонощието и датата и се съхранява най-малко три години. Системата за наблюдение и контрол над изхвърлянето се включва при всяко изхвърляне на отпадъчни води в морето и трябва да осигурява автоматично прекъсване на изхвърлянето на нефтосъдържаща смес, когато моментната интензивност на изхвърлянето на нефт превишава количеството, допустимо според правило 9.1(a) на настоящия Анекс. Всяка неизправност на системата за автоматично наблюдение и контрол над изхвърлянето да води до прекъсване на изхвърлянето, а такава неизправност се отбелязва в Дневника за нефтените операции. На системата алтернативно се предвижда дублиращо ръчно управление, което може да се използва в случай на такава неизправност, а неизправният възел се ремонтира колкото е възможно по-скоро. Властите на крайбрежната държава може да разрешат на танкера с неизправен възел да направи един баластен преход преди да се отправи към ремонтното пристанище. Системата за наблюдение и контрол над изхвърлянето на нефт се конструира и инсталира в съответствие с Ръководството и Техническите изисквания към системите за наблюдение и контрол над изхвърлянето на нефт за нефтените танкери, разработени от Организацията\*. Администрациите могат да приемат такова специфично устройство на системата, както подробно е описано в Ръководството и Техническите изисквания.

(b) Предвижда се използването на одобрени от Администрацията ефективни индикатори<sup>+</sup> за бързото и точно определяне положението на разделителната повърхност нефт/вода в утаителните танкове. Те се използват също и в други танкове, където се извършва разслояване на нефта от водата и от които се предвижда изхвърляне на отпадъчните води непосредствено в морето.

---

Виж унифицирани тълкувания 6.1 и 6.3

---

(c) Инструкциите за експлоатация на тази система трябва да съответства на наръчника за експлоатация, одобрен от Администрацията. Те обхващат както ръчна, така и автоматична работа и са предназначени за предотвратяване всякакво изхвърляне на нефт, ако то не съответства на условията, посочени в правило 9 на настоящия Анекс<sup>++</sup>.

(3) Изискванията на параграфи (1), (2) и (3) на настоящото правило не се прилагат към нефтени танкери с по-малък от 150 тона бруто тонаж, на които контролът върху изхвърлянето на нефт в съответствие с правило 9 на настоящия Анекс се осъществява чрез съхранение на нефта на борда с последващо предаване на всички замърсени миешки води в приемни устройства. Общото количество на нефта и водата, използвани за миене и върнати в танка за съхраняване, се записва в Дневника на нефтените операции. Цялото това количество се предава в приемни устройства, ако не са взети необходимите мерки, гарантиращи, че всякаква отпадъчна вода, изхвърляна в морето, ефективно и автоматично се регистрира така, че да удовлетворява изискванията на правило 9 на настоящия Анекс.

---

<sup>+</sup> Виж "Технически изисквания относно индикаторите за повърхността на водата и нефта", приета от МЕРС към Организацията с резолюция МЕРС.5(XIII); виж IMO публикации IMO-646E.

<sup>++</sup> Виж "Ръководство за нефтени танкери за запазване чистотата на морето", публикувано от Международната палата за корабоплаване и Международния морски форум на нефтените компании.

---

(5) (a) Администрацията може да не прилага изискванията на параграфи (1), (2) и (3) на настоящото правило към всеки нефтен танкер, зает изключително в рейсове с продължителност 72 часа или по-малко, с отдалечаване от най-близкостоящия бряг на не повече от 50 морски мили, при условие че нефтеният танкер е зает изключително с превози между пристанища или терминали на държава страна по настоящата конвенция. Решение да не се прилагат изискванията на тези параграфи е допустимо, само при условие че танкерът съхранява на борда всички нефтени смеси за последващо предаване в приемни устройства, а Администрацията е убедена, че наличните устройства са подходящи за приемане на такива нефтосъдържащи смеси.

(b) Администрацията може да не прилага изискванията на параграф (3) на настоящото правило към нефтени танкери, различни от тези упоменати в подпараграф (a) на този параграф в случаите когато:

- (i) танкерът е съществуващ нефтен танкер с дедуейт 40 000 тона и повече, както е посочено в правило 13С (1) на този Анекс, зает със специални превози и се удовлетворяват условията, определени в правило 13С (2); или
- (ii) танкерът е зает изключително за някои от следните категории рейсове:
  - (1) рейсове в границите на особените райони; или
  - (2) рейсове извън особените райони, с отдалечаване от най-близкостоящия бряг на не повече от 50 мили, когато танкерът е зает във:
    - (aa) превози между пристанища или терминали на държава, страна по настоящата конвенция; или
    - (bb) ограничени рейсове, определени от Администрацията с продължителност 12 часа и по-малко; само в случаите, когато са изпълнени всички следващи условия:
  - (3) всички нефтосъдържащи смеси се задържат на кораба за последващо предаване в приемни устройства;
  - (4) за рейсовете, определени в подпараграф (b) (ii) (2) на този параграф, Администрацията е решила, че в пристанищата и терминалите, които танкерът посещава да товари нефт има приемни устройства, достатъчни за приемане на такива нефтосъдържащи смеси;
  - (5) когато се изисква свидетелство IOPP, в него се вписва, че корабът е зает изключително за една или повече от категориите рейсове посочени в подпараграфи (b) (ii) (1) и (b) (ii) (2) (bb) на този параграф; и
  - (6) количеството, времето и пристанището на изхвърляне са отбелязани в Дневника на нефтени операции.

---

Виж унифицирано тълкувание 6.4

---

(6) Когато, по мнение на Организацията не е налично оборудване, изисквано съгласно правило 9(1) (a) (vi) на този Анекс и посочено в параграф (3) (a) на настоящото правило за наблюдение на изхвърлянето на леки рафинирани нефтопродукти (светли видове нефт), Администрацията може да се откаже от прилагането на такова изискване, при условие че изхвърлянето ще бъде разрешено само в съответствие с процедурите, установени от Организацията и удовлетворяващи условията на правило 9(1) (a) на този Анекс, като това изключение не касае задължението за наличие на действаща система за наблюдение и контрол над изхвърляния нефт. Организацията прави преглед за наличие на такива устройства на интервали ненадвишаващи дванадесет месеца.

(7) Изискванията на параграфи (1), (2) и (3) на настоящото правило не

се прилагат към нефтени танкери, заети с превоза на асфалт или други продукти, попадащи под разпоредбите на този Анекс, които поради физическите си качества, препятстват ефективното отделяне на продукта от водата и измерване на съдържанието му, ако ограничаването на изхвърлянето на асфалт от тях се осъществява в съответствие с правило 9 на настоящия Анекс чрез съхраняване остатъците на борда с предаване на всички замърсени миещи води в приемни устройства.

---

Виж унифицирано тълкувание 6.5

---

Правило 16

Система за наблюдение и контрол върху изхвърлянето на нефт и устройства за филтриране на нефт

(1) Всеки кораб с 400 тона бруто тонаж и повече, но по-малко от 10000 тона бруто тонаж се снабдява със система за филтриране на нефт съответстваща на изискванията на параграф (4) на това правило. Всеки такъв кораб, който превозва големи количества гориво трябва да отговаря на параграф (2) на това правило или на параграф (1) от правило 14.

---

Виж унифицирани тълкувания 7.1 и 7.2

---

(2) Всеки кораб с 10000 тона бруто тонаж и повече се оборудва със система за филтриране на нефт, и с устройство за сигнализация и автоматично преустановяване изхвърлянето на нефтосъдържаща смес, ако нефтеното съдържание в изхвърляната смес превишава 15 части на милион.

---

Виж унифицирано тълкувание 7.2

---

(3) (a) Администрацията може да не прилага изискванията на параграфи (1) и (2) от това правило за всеки кораб, който е зает изключително с рейсове в границите на особени райони при условие, че са спазени всички следващи изисквания:

- (i) корабът е снабден със събирателен танк, който има достатъчна вместимост, удовлетворяваща Администрацията, за пълно задържане на борда на кораба на нефтосъдържащите сапунни води;
- (ii) всички нефтосъдържащи сапунни води се задържат на борда на кораба за последващо предаване в приемни устройства;
- (iii) Администрацията е решила, че има в наличност отговарящи на изискванията приемни устройства за приемане на такива нефтосъдържащи сапунни води в достатъчен брой пристанища и терминали, които корабът посещава;
- (iv) в свидетелството IOPP, когато се изисква, е отбелязано, че корабът е зает изключително с рейсове в границите на особени райони; и
- (v) количеството, времето и пристанището за предаване са отбелязани в Дневника за нефтени операции.

---

Виж унифицирани тълкувания 6,4 и 7.3

---



---

(b) Администрацията трябва да осигури оборудването на кораби с по-малко от 400 тона бруто тонаж, доколкото това практически е възможно, за задържане на борда на кораба на нефт или нефтосъдържащи смеси или изхвърлянето им в съответствие с изискванията на правило 9(1)(b) на този Анекс.

(4) Конструкцията на устройството за филтриране на нефт, упоменато в параграф (1) на това правило, да е одобрена от Администрацията и е такава, че да осигурява нефтеното съдържание във всяка нефтосъдържаща смес, която се изхвърля в морето след преминаване през системата, да не превишава 15 части на милион, При разглеждане конструкцията на такова оборудване, Администрацията да вземе предвид техническите характеристики, препоръчани от Организацията\*.

(5) Конструкцията на устройството за филтриране на нефт, упоменато в параграф (2) на това правило, да е одобрена от Администрацията и е такава, че да осигурява нефтеното съдържание във всяка нефтосъдържаща смес, която се изхвърля в морето след преминаване през системата или системите, да не превишава 15 части на милион. Системата за филтриране се оборудва със сигнално устройство за алармиране, когато това ниво не може да се поддържа. Системата също така да е снабдена с устройства, които да осигуряват автоматично спиране на изхвърлянето на нефтосъдържащи смеси, ако съдържанието на нефт в изхвърляната смес превишава 15 части на милион. При разглеждане на конструкцията на филтриращата система и устройствата Администрацията да вземе предвид характеристиките, препоръчани от Организацията\*.

(6) За кораби, предадени преди 6 юли 1993 г., изискванията на това правило се прилагат не по-късно от 6 юли 1998 г., при условие, че тези кораби могат да работят с устройство за сепариране на нефтоводни смеси (за 100 части на милион).

---

Виж унифицирано тълкувание 7.4

---

#### Правило 17

##### Танковете за нефтени остатъци

(1) Всеки кораб с 400 тона бруто тонаж и повече, като се вземе под внимание вида на машините и продължителността на рейса, се оборудва с танк или танкове с достатъчна вместимост за събиране на нефтени остатъци, както например остатъците, образуващи се при сепариране на горивото и смазочните масла, а също и от утечки на масло в машинните отделения, които не могат да бъдат обработени по друг начин, освен по начина, предвиден в настоящия Анекс.

---

\* Вж. Указания и спецификации за оборудване за предпазване от замърсяване от сапуните на машинно отделение на кораби, приети от Комитет по опазване от замърсяване на околната среда към Организацията чрез резолюция МЕРС.60(33); виж IMO публикация IMO-646E.

---

Виж унифицирано тълкувание 8.1

---

(2) На новите кораби такива танкове се проектират и изграждат така, че да се улесни тяхното почистване и предаване на остатъците в приемни устройства. Съществуващите кораби удовлетворяват това изискване, доколкото това е целесъобразно и практически осъществимо.

---

Виж унифицирано тълкувание 8.2

---

(3) Тръбопроводите към и от събирателните танкове не трябва да имат пряка връзка зад борда на кораба освен стандартното съединение за изхвърляне, упоменато в правило 19.

---

Виж унифицирано тълкувание 8.3

---

#### Правило 18

Помпи, тръбопроводи и устройства за изхвърляне от нефтени танкери

(1) На всеки нефтен танкер за изхвърляне на мръсната баластна вода или водата, замърсена с нефт, на откритата палуба по двата борда на кораба се разполага присъединителна тръба за връзка към приемните устройства.

(2) На всеки нефтен танкер тръбопроводите за изхвърляне на баластната вода или водата от района на товарните танкове замърсена с нефт в морето, допускано от правило 9 или правило 10 на настоящия Анекс, се извеждат на откритата палуба или на борда на кораба над водолинията при най-голямо газене на кораба под баласт. Допускат се различни системи тръбопроводи, позволяващи да се извършват операции по начините, предвидени в подпараграфи (б) (а) до (б) (е) на настоящия Анекс.

---

Виж унифицирано тълкувание 9.1

---

(3) На новите нефтени танкери се предвиждат средства за прекратяване на изхвърлянето в морето на баластна вода или вода замърсена с нефт от района на товарните танкове различни от разрешените изхвърляния под водолинията съгласно параграф (б) на това правило от горната палуба или по-високо, но така разположени, че да може да се наблюдава визуално използваната присъединителна тръба, упомената в параграф (1) и изхвърлянето в морето от тръбопроводите, упоменати в параграф (2) на това правило. Средствата за спиране на изхвърлянето не е нужно да се монтират на мястото за наблюдение при наличие на ефикасна система за свързка между наблюдателния пункт и мястото за контрол на изхвърлянето, като телефон или радиотелефон.

(4) Всеки нов нефтен танкер, от който се изисква да е снабден с танкове за изолиран баласт или да е оборудван със система за миене със суров нефт, трябва да удовлетворява следните изисквания:

(а) да е съоръжен с така конструирани и инсталирани нефтени тръбопроводи, че задържането на нефт във тях да бъде сведено до минимум; и

(б) да се осигурят средства за дрениране на всички товарни помпи и нефтени тръбопроводи при завършване разтоварването на нефтения товар, когато е необходимо това да става чрез присъединяването им към устройство за почистване. Дренажът от тръбопроводите и помпите да може да се изхвърля както на брега така и в товарни танкове или утайтелни танкове. За изхвърлянето му на брега се осигурява специален тръбопровод с малък диаметър и се свързва след клапаните на корабния манифолд.

---

Виж унифицирани тълкувания 9.2 и 9.3

---

(5) Всеки съществуващ танкер за суров нефт, от който се изисква да бъде снабден с танкове за изолиран баласт, или да бъде оборудван със система за миене със суров нефт, или да оперира с танкове, предназначени за чист

баласт, трябва да удовлетворява разпоредбите на параграф (4) (б) от това правило.

(б) От всеки нефтен танкер изхвърлянето на баластната вода или на водата от района на товарните танкове, замърсена с нефт, се извършва над водолинията, с изключение на следните случаи:

(а) изолиран и чист баласт може да се изхвърля под водолинията:

(i) в пристанища или в отдалечени от брега терминали; или

(ii) в морето под действието на гравитацията,

при условие, че непосредствено преди изхвърлянето се провери

повърхността на баластната вода и се установи, че няма замърсяване с нефт.

(б) Съществуващите нефтени танкери, които без преоборудване не могат да изхвърлят изолирания си баласт над водолинията, могат да го изхвърлят под водолинията в морето, при условие, че непосредствено преди изхвърлянето се провери повърхността на баластната вода и се установи, че няма замърсяване с нефт.

(с) Съществуващите нефтени танкери, работещи с танкове, предназначени за чист баласт, които без преоборудване не могат да изхвърлят баластната вода от танковете, предназначени за чист баласт над водолинията, могат да я изхвърлят под водолинията при условие, че изхвърлянето на баластната вода се наблюдава в съответствие с правило 13А(3) от този Анекс.

(д) Всеки нефтен танкер, който е на море, може да изхвърли под водолинията по гравитационен път мръсната баластна вода или замърсената с нефт вода от района на товарните танкове, но не и тази от утаителните танкове, при условие, че е минало достатъчно време, за да може нефтът да се отдели от водата и, че непосредствено преди изхвърлянето с индикатор за определяне положението на разделителната повърхност нефт вода, упоменат в правило 15(3)(b) на този Анекс, се провери мръсната баластна вода или замърсената с нефт вода, с цел да се гарантира че височината на разделителната повърхност е такава, при която изхвърлянето не представлява повишен риск от увреждане на морската среда.

(е) От съществуващи нефтени танкери, които са на море, мръсната баластна вода или замърсената с нефт вода от района на товарните танкове може да се изхвърли под водолинията след или вместо изхвърляне по метода, упоменати подпараграф (д) на този параграф или вместо него, при условие, че:

(i) част от потока на тази вода преминава през постоянни тръбопроводи до лесно достъпно място на горната палуба или но-нагоре, където може визуално да се наблюдава по време на изхвърлянето; и

(ii) това устройство за преминаване на част от потока удовлетворява изискванията, установени от Администрацията, които съдържат най-малко всички разпоредби на Техническите изисквания относно конструкцията, инсталирането и експлоатацията на системата за частичен поток за контролиране изхвърлянията от борда на кораба, приети от Организацията\*.

## Правило 19

### Стандартно съединение за изхвърляне

За да се осигури възможност за свързване тръбите на приемните устройства с корабните тръбопроводи за изхвърляне на остатъците от саптините на машинните отделения, и двата тръбопровода трябва да са снабдени със стандартно съединение В съответствие със следната таблица:

Стандартни размери на фланците на съединенията за изхвърляне

Наименование	Размер
Външен диаметър	215 мм
Вътрешен диаметър	В зависимост от външния диаметър на тръбата
Диаметър на окръжността за разполагане на болтовете	183 мм
Прорези във фланеца	6 отвора с диаметър 22 мм, разположени на равни разстояния по окръжността за разполагане на болтове с прорези до периферията на фланеца. Ширина на прорезите – 22 мм
Дебелина на фланеца	20 мм
Болтове и гайки, количество, диаметър	6 с диаметър 20 мм. и с необходимата дължина
фланецът е предназначен за тръби с максимален вътрешен диаметър до 125 мм. Той се изработва от стомана или друг равностоен материал с плоска лицева повърхност. Този фланец, заедно с маслоустойчива гарнитура трябва да са подходящи за работно налягане 6 кг/см <sup>2</sup>	

## Правило 20

### Дневник за нефтените операции (Oil Record Book)

(1) Всеки нефтен танкер със 150 тона бруто тонаж и повече и всеки кораб с 400 тона бруто тонаж и повече, който не е нефтен танкер се снабдява с Дневник за нефтените операции част I (операции в машинното отделение).

Всеки нефтен танкер със 150 тона бруто тонаж и повече се снабдява и с Дневник за нефтените операции част II. (Товарни баластни операции).

Дневникът дневниците за нефтени операции като част от официалния корабен Дневник или като отделен дневник(ци) съответстват на формата, установена в допълнение III към настоящия Анекс.

\* Виж приложение 5 към Унифицираното тълкуване на Анекс I

(2) Дневникът за нефтените операции се попълва за всеки случай, с прилагане, когато е подходящо, на принципа "от танк в танк", когато на кораба се извършва всяка една от посочените по-долу операции:

- (a) за операции в машинните отделения (за всички кораби):
  - (i) приемане на баласт в или почистване на горивните танкове;
  - (ii) изхвърляне на мръсния баласт или водата за почистване от танковете, упоменати в (i) от този подпараграф;
  - (iii) отстраняване на нефтосъдържащите остатъци;
  - (iv) изхвърляне зад борда или отстраняване по друг начин на сапунни води, събрани се в машинното отделение;
- (b) За товарни баластни операции (за нефтени танкери):
  - (i) товарене на нефт;
  - (ii) вътрешно прехвърляне на товара от нефт по време на рейса;
  - (iii) разтоварване на нефт;
  - (iv) приемане на баласт в товарните танкове и в танковете, предназначени за чист баласт;
- (v) почистване на товарните танкове включително миене със суров нефт;
- (vi) изхвърляне на баласта, с изключение на този от танковете за изолиран баласт;
- (vii) изхвърляне на вода от утаителните танкове;
- (viii) затваряне на всички съответни кранове или аналогични устройства след операциите по изхвърляне на водите от утаителните танкове;
- (ix) затваряне на клапаните необходими за изолиране на танковете за чист баласт от товарните тръбопроводи и тръбопроводите за почистване след операции по изхвърлянето на води от утаителните танкове;
- (x) отстраняване на остатъците.

(3) В случай на такова изхвърляне на нефт или нефтосъдържаща смес, като тези упоменати в правило 11 на настоящия Анекс или в случай на инцидентно или друго извънредно изхвърляне на нефт неизключено от това правило, в Дневника за нефтените операции се прави запис като се посочват обстоятелствата и причините за изхвърлянето.

(4) В дневника за нефтените операции се вписва всяка операция, описана в параграф (2) на настоящото правило, незабавно и подробно така, че да са попълнени всички данни относно изпълнената операция. Всеки запис за завършена такава операция се подписва от лицето или лицата, отговорни за съответната операция, а всяка попълнена страница се подписва от капитана на кораба. Вписването в Дневника за нефтените операции се извършва на официалния език на държавата, пол знамето на която даденият кораб има право да плава, а на корабите, имащи Международно свидетелство за предотвратяване замърсяването с нефт, (IOPP certificate) тези записи се правят също така на английски или френски език. В случай на спори различия предпочитание се дава на записа, извършен на официалния национален език на държавата, под

знамето на която корабът има право да плава.

(5) Мястото на кораба където се съхранява Дневника за нефтените операции, трябва да бъде лесно достъпно и да позволява във всяко подходящо време да се извърши проверка на Дневника с изключение на случая, когато корабът се буксира без екипаж. Дневникът се пази в течение на три години след извършване на последния запис в него.

(6) Компетентните власти на правителството на страна по конвенцията могат да проверяват Дневника за нефтените операции на борда на всеки кораб, към който се прилага настоящия Анекс, когато корабът се намира в едно от нейните пристанища или отдалечени от брега терминали и могат да снемат копие на всеки запис от този дневник и да поискат капитана на кораба да удостовери, че копие е действително копие на такъв запис. Всяко копие, заверено от капитана на кораба като действително копие на запис от Дневника за нефтените операции, може да бъде предявено при всеки спор като доказателство за фактите изложени в записа. Проверката на Дневника за нефтените операции и снемането на заверено копие от компетентните власти в съответствие с този параграф се извършват колкото е възможно по-експедитивно, без да се причинява необоснован престой на кораба.

(7) За нефтените танкери с по-малко от 150 тона бруто тонаж, които извършват рейсове в съответствие с правило 15(4) на този Анекс също се разработва от Администрацията подходящ Дневник за нефтените операции.

Правило 21

Специфични изисквания към сондажните и други платформи

---

Виж унифицирано тълкувание 10

---

Стационарните и плъзгащите съоръжения, използвани за проучване, разработка и свързаните с тях процеси за обработка в морето на минералните ресурси на морското дъно, а също и други платформи, трябва да отговарят на изискванията на настоящия Анекс, приложим за кораби с 400 тона бруто тонаж и повече, които не са нефтени танкери, освен когато:

(а) те са оборудвани с устройства, изискващи се в правила 16 и 17 на настоящия Анекс, доколкото това е практически осъществимо;

(б) на тях се води запис по форма, утвърдена от Администрацията, за всички операции, свързани с изхвърлянето на нефт или нефтосъдържаща смес; и

(с) в съответствие с правило 11 от този Анекс се забранява изхвърлянето в морето на нефт или нефтосъдържащи смеси с изключение на случаите, когато съдържанието на нефт в изхвърляната смес без разреждане не превишава 15 части на милион.

ГЛАВА III

## ИЗИСКВАНИЯ ЗА СВЕЖДАНЕ ДО МИНИМУМ ЗАМЪРСЯВАНЕТО С НЕФТ ОТ НЕФТЕНИ

### ТАНКЕРИ ПОРАДИ ПОВРЕДИ НА БОРДА И ДЪНОТО

#### Правило 22

##### Предполагаеми повреди

(1) С цел изчисляване предполагаемо изтичане на нефт от нефтените танкери, се приемат трите измерения на пробойната във формата на паралелепипед, прилежащ към борда или дъното на кораба, както това е описано

по-долу. В случай на повреда в дъното, се установяват две състояния на повреда, които се прилагат отделно спрямо упоменатите части на нефтения танкер:

(а) повреда на борда:

(i) Надлъжен размер ( $l_c$ ):  $\frac{1}{3}L^{2/3}$  или 14,5

метра в зависимост от това кое е по-мал

(ii) Напречен размер ( $t_c$ ):  $\frac{B}{5}$  или 11,5 метра в

(измерен от вътрешната повърхност на външната обшивка под прав ъгъл към диаметралната равнина на ниво, съответстващо на определения летен надводен борд)

(iii) Вертикален размер ( $v_c$ ): От основната линия нагоре без огранич

(б) Повреда на дъното:

за  $0,3L$  от носовия във всяка друга перпендикуляр на на на кораба; кораба;

(i) Надлъжен размер ( $l_s$ ):  $\frac{L}{10}$   $\frac{L}{10}$  или 5 мет  
зависимост от  
кое е по-малко;

(ii) Напречен размер ( $t_s$ ):  $\frac{B}{6}$  или 10 метра в 5 метра  
зависимост от това, кое е  
по-малко, но не по-  
малко от 5 метра;

(iii) Вертикален размер от основната линия ( $v_s$ ):  $\frac{B}{15}$  или 6 метра в зависимост от това кое малко;

---

(2) Обозначенията, дадени в настоящото правило, имат значенията, определени в него, когато се използват в настоящата глава.

Правило 23

Предполагаемо изтичане на нефт

---

Виж унифицирано тълкувание 11.2

---

(1) Предполагаемото изтичане на нефт при повреждане на борда ( $O_s$ ) и на дъното ( $O_c$ ) се изчисляват по дадените по-долу формули за отседите, засегнати от повредата, получена във всяко възможно място по дължината на кораба, размерите на която се определят в правило 22 на настоящия Анекс:

(а) при повреда на борда:

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

(б) при повреда на дъното:

$$O_s = \frac{1}{3} (\sum z_i W_i + \sum z_i C_i), \quad (II)$$

където

$W_i$  = обемът на бордовия танк в куб. м, който се предполага, че е повреден както е определено в правило 22 на настоящия Анекс;  $W_i$  за танк з изолиран баласт може да се приеме равно на нула;

$C_i$  = обем на централния танк в куб. м, който се предполага, че е повреден както е определено в правило 22 на настоящия Анекс;  $C_i$  за танк з изолиран баласт може да се приеме равно на нула;

$$k_i = 1 - \frac{h_i}{t_c}$$

при  $h_i$  равно или по-голямо от  $t_c$ ,  $K_i$  се приема равно на нула;

$$z_i = 1 - \frac{h_i}{t_c}$$



vs

при  $h_i$ , равно или по-голямо от vs,  $Z_i$  се приема равно на нула;

$b_i$  =            ширината на разглеждания бордови танк в метри, измерена от вътрешната повърхност на външната обшивка под прав ъгъл към диаметралната равнина на ниво, съответстващо на определения летен надводен борд;

$h_i$  =            минимална височина на разглежданото междудънно пространство в метри (при липса на двойно дъно  $h_i$  се приема равно на нула).

Обозначенията, приети в този параграф, когато се употребяват в настоящата глава, имат значенията, определени в настоящото правило.

---

Виж унифицирано тълкувание 11.3

---

(2) Ако незапълненото пространство или танк за изолиран воден баласт с дължина, по-малка от  $l_c$  както е определено в правило 22 на настоящия Анекс, са разположени между бордовите нефтени танкове,  $O_s$  във формула (I) може да бъде изчислено въз основа на обема  $W_i$ , който се явява действителния обем на един такъв танк (в тези случаи, когато танковете са с еднаква вместимост), или с обема на по-малкия от два танка (ако те имат различна вместимост), съседни с такова пространство, умножено по  $S_i$ , както е определено по-долу, а за всички други бордови танкове, повредени при такова сблъскване, се приема стойността на действителния пълен обем.

$$S_i = 1 - \frac{l_i}{l_c},$$

където  $l_i$  е дължината на разглежданото незапълнено пространство или на танка за изолиран баласт в метри.

(3)(a) Трябва да се вземат предвид само танковете в двойното дъно, които или остават празни, или са запълнени с чиста вода, когато товарът се превозва в танковете, разположени над тях.

(b) Там, където двойното дъно не се разпростира по цялата дължина и широчина на разглеждания танк, се смята, че двойното дъно липсва и обемът на танковете над участъка на повреденото дъно се включва във формула (II), дори ако този танк не се смята за повреден вследствие на наличието на такова частично двойно дъно.

(c) При определяне стойността на  $h_i$  може да не се вземат предвид смукателните кладенци, при условие че такива кладенци не са много големи по

площ, и се простират под танка на минимално разстояние, което във всички случаи не превишава половината от височината на двойното дъно. Ако дълбочината на такъв кладенец превишава половината от височината на двойното дъно,  $h_i$  се приема равно на височината на двойното дъно без дълбочината на кладенеца.

Тръбопроводът, обслужващ такива кладенци, ако той се намира в междудънното пространство, трябва да има клапани или други затварящи устройства, разположени на мястото на съединяване на тръбопровода с танка, които да попречат на изливането на нефт в случай на повреда на тръбопровода. Този тръбопровод се монтира колкото е възможно по-високо от дънната обшивка на кораба. Крановете трябва да бъдат постоянно затворени, когато корабът е в морето, и във всички случаи, когато в танка се превозва нефт. Те могат да бъдат отворени по изключение само за прехвърляне на товар, когато това е необходимо за диферентване на кораба.

(4) Когато повредата на дъното обхваща едновременно четири централни танка, стойността  $O_s$  може да бъде изчислена по формулата:

$$O_s = \frac{1}{4} \left( \sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i \right)$$

(5) Администрацията може да приеме система за прехвърляне на товара като ефикасно средство за намаляване на изливането на нефт в случай на повреждане на дъното, която има във всеки товарен нефтен танк високо разположена аварийна смукателна тръба и може да прехвърля товара от повредения танк или танкове в танковете за изолиран баласт или в незапълнените товарни танкове, ако е сигурно, че в тях ще има достатъчно незапълнено пространство. Приемането на такава система се определя от способността ѝ за два часа работа да прехвърли количество нефт, равно на половината от обема на най-големия от разглежданите повредени танкове и от наличието на еднаква приемна вместимост в баластните или товарните танкове.

Оценката за ефективността на системата се свежда до възможността за изчисляване на  $O_s$  по формула (III). Смукателните тръбопроводи на такава система се монтира най-малко на височина не по-малка от вертикалния размер на мястото на повредата на дъното  $v_s$ . Администрацията представя на Организацията информация относно одобрените от нея такива системи за уведомяване на другите страни по конвенцията.

#### Правило 24

Ограничения на размерите на товарните танкове и тяхното разположение

---

Виж унифицирано тълкувание 1.2

---

(1) Всеки нов нефтен танкер трябва да отговаря на изискванията на

настоящото правило. Всеки съществуващ нефтен танкер в течение на две години след влизането в сила на настоящата конвенция се привежда в съответствие с изискванията на настоящото правило, ако попада в някоя от следните категории:

- (a) танкер, доставката на който е след 1 януари 1977 г.; или
- (b) танкер, към който се прилагат едновременно следните условия:
  - (i) е доставен не по-късно от 1 януари 1977 г.; и
  - (ii) договърът за неговото построяване е сключен след 1 януари 1974 г. или в случай, когато този договор не е бил предварително сключен, килът е бил заложен, или танкерът се намира в подобен етап на постройка след 30.06.1974 г.

(2) Разположението и размерите на товарните танкове на нефтените танкери трябва да са такива, че предполагаемото изтичане  $O_s$  или  $O_s$ , изчислено съгласно изискванията на правило 23 на настоящия Анекс за което и да е място по дължината на кораба, не превишава 30000 куб. м. или  $400 \text{ } 3 \gg DW$  в зависимост от това коя стойност е по-голяма, но не превишава 40 000 куб. м.

(3) Обемът на който и да е от бордовите товарни нефтени танкове на нефтен танкер не трябва да превишава 75 % от границата на предполагаемото изтичане на нефт, упомената в параграф (2) на настоящото правило. Обемът на който и да е от централните товарни нефтени танкове не трябва да превишава 50 000 куб. м. Обаче, на танкери с изолиран баласт, както е определено в правило 13 на настоящия Анекс, допустимият обем на бордовите товарни нефтени танкове, разположени между два танка за чист баласт, дължината на всеки от които превишава  $I_s$ , може да бъде увеличен до максималната граница на предполагаемото изтичане на нефт, при условие че широчината на бордовите танкове превишава  $t_s$ .

(4) Дължината на всеки от товарните танкове да не превишава 10 м. или една от следните стойности, в зависимост от това коя е по-голяма:

(а) където вътре в товарните танкове няма надлъжна преграда: -  $(0,5\frac{b_1}{B} + 0,1)L$ , но не превишава 0,2 L;

(b) където вътре в товарните танкове има надлъжна преграда в диаметрална равнина: -  $(0,25\frac{b_1}{B} + 0,15)L$ .

(c) където вътре в товарните танкове има две или повече надлъжни прегради:

(i) за бордови товарни танкове: 0,2L;

(ii) за централни товарни танкове:

(1) ако  $\frac{b_1}{B}$  е равно или по-голямо от една пета: 0,2L;

(2) ако  $\frac{b_1}{B}$  е по-малко от една пета :

- при липса на надлъжна преграда в диаметралната равнина: -  $(0,5\frac{b_1}{B} + 0,1)L$

- при наличие на надлъжна преграда в диаметралната равнина:  
 $(0,25\frac{b_1}{B} + 0,15)L$ .

(d)  $b_1$  е минималното разстояние от борда на кораба до външната надлъжна преграда на разглеждания танк, измерено от вътрешната страна под прав ъгъл спрямо диаметралната равнина ля, ниво, отговарящо на предписания летен надводен борд,

(5) За избягване превишаването на граничните обеми, посочени в параграфи (2), (3) и (4) на настоящото правило, и независимо от одобрения тип на монтираната система за прехвърляне на товар, когато такава система съединява два или повече товарни танкове, за разделянето им един от друг се предвиждат кранове или други подобни затварящи устройства. Когато танкерът се намира в морето, тези кранове или устройства трябва да бъдат затворени.

(6) Гръбпроводите, преминаващи през товарните танкове на разстояние, по-малко от  $t_c$  от бордовете на кораба или по-малко от  $t_s$  от дъното на кораба, се оборудват с кранове или подобни затварящи устройства в място, където се съединяват с който и да е от товарните танкове. Тези кранове трябва да бъдат постоянно затворени, когато корабът е в морето и в танка се намира нефт като товар, с изключение на случаите, когато могат да бъдат отворени само за прехвърляне на товар, необходимо за диферентване на кораба.

#### Правило 25

##### Делене на отсеци и устойчивост

(1) Всеки нов нефтен танкер трябва да удовлетворява изискванията за делене на отсеци и устойчивост на повредения кораб, както е посочено в параграф (3) на настоящото правило, след предполагаемо повреждане на борда или дъното, упоменато в параграф (2) на същото правило, при каквото и да е експлоатационно газене, отразяващо фактическото частично или пълно натоварване със съответното отчитане на диферента, якостта на кораба и

относителните тегла на товарите. Такова повреждане се разглежда за всички възможни участъци по дължината на кораба, както следва:

(a) за танкери с дължина, по-голяма от 225 метра, във всяко място по дължината на кораба;

(b) за танкери с дължина, по-голяма от 150 м, но до 225 м, във всяко място по дължината на кораба с изключение на повреждане, засягащо кърмовата и носовата преграда, отделяща отсека на машинното отделение, разположено на кърмата. Машинното отделение се разглежда като един наводняван отсек; и

(c) за танкери с дължина до 150 м, във всяко място по дължината на кораба между съседни напречни прегради с изключение на района на машинното отделение. Администрациите могат да допуснат отклонение от тези изисквания за танкери с дължина 100 м или по-малко, за които всички изисквания на параграф (3) на настоящото правило не могат да бъдат удовлетворени без съществено влошаване на техните експлоатационни качества.

Баластното състояние на танкера не се взема предвид, когато в неговите товарни танкове няма нефтен товар освен нефтени остатъци.

---

Виж унифицирано тълкувание 11.4

---

2) Относно размера и характера на предполагаема повреда се прилагат следните условия:

(а) повреда на борда:

- (i) Надлъжен размер:  $\frac{1}{3}L^{\frac{2}{3}}$  или 14,5 метра  
в зависимост от това кое е по-малко;
- (ii) Напречен размер:  
(измерен от вътрешната  
повърхност на външната обшивка  
под прав ъгъл към  
диаметралната равнина на  
ниво, съответстващо на  
определения летен надводен  
борд)  $\frac{B}{5}$  или 11,5 метра в  
зависимост от това, кое е по-малко;
- (iii) Вертикален размер: Нагоре от теоретична  
та линия на външната  
обшивка на дъното в  
диаметралната равнина,  
без ограничаване.

(б) Повреда на дъното:

*За  $0,3L$  от носовия  
перпендикуляр на  
кораба;*

*във всяка друга  
част на кораба;*

(i) Надлъжен размер:

по-малкото от  
 $\frac{1}{3}L^{\frac{2}{3}}$  или 14,5 метра,  
в зависимост от това  
кое е по-малко

по-малкото от  
 $\frac{1}{3}L^{\frac{2}{3}}$  или 5 метра,  
в зависимост от това  
кое е по-малко

(ii) Напречен размер:

$\frac{B}{6}$  или 10 метра,  
в зависимост от това  
кое е по-малко

$\frac{B}{6}$  или 5 метра,  
в зависимост от това  
кое е по-малко

(iii) Вертикален размер:

$\frac{B}{15}$  или 6 метра,  
в зависимост от това  
кое е по-малко,  
измерено от теоре-  
тичната линия на  
външната обшивка  
на дъното в диамет-  
ралната равнина

$\frac{B}{15}$  или 6 метра,  
в зависимост от това  
кое е по-малко,  
измерено от теоре-  
ичната линия на  
на външната обшивка  
на дъното в диамет-  
ралната равнина

(f) Ако в границите на предполагаемия размер на повредата са разположени тръбопроводи, канали или топели, трябва да се вземат мерки, при прогресивно наводняване, водата да не се разпространява чрез тях до отсеци, за които не се предвижда да бъдат наводнени за всеки от случаите на предполагаемите повреди.

---

Виж унифицирано тълкувание 11.5

---

(3) Приема се, че нефтените танкери отговарят на критериите за устойчивост при авария, ако са изпълнени следните изисквания:

(a) Последната водолиния като се отчете затопяването, крена и диферента е по-ниско от най-долния ръб на всеки отвор, през който е възможно прогресивно наводняване. Такива отвори са въздушните тръби и отвори, затваряни с помощта на водонепроницаеми врати или люкови капаци и могат да

не

се включат отворите, затваряни с помощта на водонепроницаеми капаци на гърловините, и палубните илюминатори, малките водонепроницаеми капаци на люковете на товарните танкове, които осигуряват висока степен на цялост на палубата, водонепроницаемите плъзгащи се врати с дистанционно управление и бордовите глухи илюминатори.

(b) В последния етап на наводняването ъгълът на крена, предизвикан от несиметричното наводняване, не трябва да превишава  $25^\circ$ . Този ъгъл може да бъде увеличен до  $30^\circ$ , при условие че ръбът на палубата, не се потапя във водата.

(c) Устойчивостта в последния етап от наводняването се проверява и се приема за достатъчна, ако кривата на възстановяващото рамо се простира на не по-малко от  $20^\circ$  отвъд равновесното положение в съчетание с максималното остатъчно изправящо рамо, което да е равно най-малко на 0,1 м в рамките на  $20^\circ$  диапазон, площта под кривата на този диапазон да не е по-малко от 0,0175 метър радиана. В този диапазон незащитените отвори да не се потопяват, освен ако не се предполага, че въпросното пространство се наводнява. В този диапазон може да се разреши потапяне на някой от отворите, изброени в подпараграф (a) на този параграф, и на други отвори, които може да се затворят непроницаемо за въздействие на времето.

(d) Администрацията е убедена, че корабът притежава достатъчна устойчивост на междинните етапи на наводняване.

(e) Ако са монтирани приспособления за изравняване на крепа, които изискват механични средства като кранове или напречни изравняващи тръби, не трябва да се смята, че с тях може да се намали ъгъла на крена или да се поддържа минималната остатъчна устойчивост в отговор на изискванията на подпараграфи (a), (b) и (c) на този параграф, и да се поддържа достатъчно остатъчна устойчивост през всички етапи, когато се прилага изравняване на крена. За общи могат да се смятат пространствата, които са свързани с тръби с голяма площ на напречното си сечение.

(4) Изискванията на параграф (1) на настоящото правило се потвърждават с изчисления, съобразени с проектните характеристики на кораба, разположението, конфигурацията и съдържанието на повредените отсеци, както и с разпределението, относителните тегла и влиянието на свободната повърхност на течностите. Изчисленията се основават на следното:

(а) Вземат се предвид празни или частично запълнени танкове, относителното тегло на превозваните товари, както и всяко изтичане на течност от повредените помещения.

(б) За наводнените отсеци в резултат на повреда се приемат следните стойности на проницаемост:

<i>Помещения</i>	<i>Проницаемост</i>
Предназначени за запаси	0.60
Заети от жилищни помещения	0.90
Заети от механизми	0.80
Празни пространства	0.90
Предназначени за течности, които се разходват	0 до 0.95
Предназначени за други течности	0 до 0.95

(с) Плавучестта на всяка надстройка, непосредствено над мястото на повреждане на борда, не се взема предвид. Може да се вземе под внимание обаче ненаводнената част на надстройките извън границите на повредата, ако тя е отделена от повреденото пространство с водонепроницаеми прегради и по отношение на тези неповредени пространства са спазени изискванията на подпараграф (3)(а) на настоящото правило. Във водонепроницаемите прегради на надстройката се допуска наличието на водонепроницаеми врати на панти.

(d) Влиянието на свободната повърхност на водата се пресмята за всеки отделен отсек при ъгъл на крена  $5^{\circ}$ . За частично запълнени танкове Администрацията може да изиска или да разреши пресмятане на поправката на влиянието на свободната повърхност при ъгъл на крена, превишаващ  $5^{\circ}$ .

(е) При пресмятане влиянието на свободните повърхности на течности, които се разходват, се приема, че за всеки вид течност най-малко една напречна двойка танкове или един общ централен танк имат свободна повърхност, и изчисленията се извършват за танк или комбинация от танкове, при които влиянието на свободната повърхност е най-голямо.

(5) Капитанът на всеки нов нефтен танкер и всяко лице, отговорно за нов несамоходен нефтен танкер, към който се прилага настоящия Анекс, се снабдяват по одобрена форма с:

(а) информация относно натоварването и разпределението на товара,



необходима, за осигуряване изпълнението на изискванията на настоящото правило; и

\* Проницаемостта на частично запълнените помещения трябва да съответства на количеството течност, превозвана в помещението. Когато при повреда танкът бъде засегнат, трябва да се предполага, че съдържащата се в него течност напълно изтича и се замества със солена вода, нивото на окончателното положение на равновесие.

(b) данни за способността на кораба да удовлетворява критериите за устойчивост при повреда, определени с настоящото правило, включително последствията от отклоненията, които са били разрешени съгласно подпараграф (1)(c) на настоящото правило.

#### Правило 25 А

##### Устойчивост на неповреден кораб

(1) Това правило се прилага към нефтени танкери с 5000 тона дедеуейт и повече:

(a) договорът за построяването на които е сключен на или след 1 февруари 1999 г.; или

(b) при липса на договор за построяване, киловете на които са заложили или са на подобен етап на изграждане на или след 1 август 1999; или

(c) доставката на който е на или след 1 февруари 2002 г.; или

(d) който е претърпял основно преустройство:

(i) договорът за което е сключен след 1 февруари 1999 г.; или

(ii) при липсата на такъв договор, строителните работи на които са започнали след 1 август 1999; или

(iii) който е завършен след 1 февруари 2002 г.

(2) Всеки нефтен танкер трябва да удовлетворява критериите за устойчивост на неповреден кораб, определени в подпараграфи (a) и (b) на този параграф, в зависимост от случая, при всяко експлоатационно газене при възможно най-лоши условия на баластиране и товарене, съвместими с добрата експлоатационна практика, включително междинните етапи на операциите по прехвърлянето на течности. При всички условия баластните танкове се приемат за частично запълнени:

---

Виж унифицирано тълкувание 11А.1

---

(a) В пристанище, първоначалната метацентрична височина GM0, поправена за свободна повърхност, измерена при краен  $0^\circ$  не трябва да бъде по-малка от 0.15 м;

(b) На море се прилагат следните критерии:

(i) площта под кривата на възстановяващите рамена (крива GZ) не е по-малка от 0.055 метра радиана до ъгъл на крена  $\theta = 30^\circ$  и не по-малко от 0.09 метра радиана до  $\theta = 40^\circ$  или друг ъгъл на

наводняването  $\theta^*$ , ако този ъгъл е по-малък от  $40^\circ$ . Освен това, района под кривата на възстановяващи рамена (крива GZ) между ъглите на крена от  $30^\circ$  и  $40^\circ$  или между  $30^\circ$  и  $\theta^*$ , ако този ъгъл е по-малък от  $40^\circ$  не трябва да бъде по-малък от 0.03 метра.радиана.

\*  $\theta^*$  е ъгъла на крена, при който отворите в корпуса, настройките или помещения на горната палуба, които не могат да се затворят водонепроницаемо са потопени. При прилагането на този критерии, малките отвори през които не може да стане непрекъснато наводняване не се считат за отворени.

- (ii) възстановяващото рамо GZ трябва да бъде поне 0.20 м при ъгъл на крена, равен на или по-голям от  $30^\circ$ ;
- (iii) максималното възстановяващо рамо за предпочитане трябва да бъде при ъгъл на крена надвишаващ  $30^\circ$ , но не по-малък от  $25^\circ$ ; и
- (iv) първоначалната метацентрична височина  $GMO$ , поправена за свободна повърхност, измерена при краен  $0^\circ$  не трябва да бъде по-малка от 0.15 м.

(3) Изискванията на параграф (2) се осъществяват чрез конструктивни мерки. За комбинираните кораби могат да се допускат прости допълнителни експлоатационни процедури.

(4) Прости допълнителни експлоатационни процедури за дейностите по прехвърлянето на течности, упоменати в параграф (3) означава писмени процедури, доведени до знанието на капитана, които:

- (i) са одобрени от Администрацията;
- (ii) указват онези товарни и баластни танкове, които при всички конкретни случаи при прехвърляне на течност и При всеки възможен диапазон на относителните тегла на товара могат да са частично пълни и при това да позволяват изпълнението на критериите за устойчивост. Частично запълнените танкове могат да бъдат различни по време на операциите по прехвърлянето на течности и могат да се комбинират по всякакъв начин, при условие, че отговарят на критериите;
- (iii) са лесно разбираеми за отговорния за операциите по прехвърлянето офицер;
- (iv) осигуряват планирана последователност на дейностите по прехвърляне на товара и баласта;
- (v) позволяват сравнения между достигнатата и необходимата устойчивост, прилагайки критериите и показателите за устойчивост в графична или таблична форма;
- (vi) не изискват продължителни математически изчисления от отговорния за операциите офицер;
- (vii) осигуряват предприемането на коригиращи действия от отговорния за операциите офицер в случай на отклонение от препоръчителните стойности при аварийни ситуации; както и
- (viii) са поставени на видно място в одобрен Наръчник за диферента

и

устойчивостта и в пулта за управление на дейностите по прехвърляне на товара и баласта, и във всеки компютърен софтуер, предназначен за извършване изчисленията за устойчивостта на кораба.

#### ГЛАВА IV

### ПРЕДОТВРАТЯВАНЕ НА ЗАМЪРСЯВАНЕ, ВЪЗНИКНАЛО В РЕЗУЛТАТ НА

## ИНЦИДЕНТИ

### ВОДЕЩИ ДО ЗАМЪРСЯВАНЕ

#### Правило 26

Корабен план за борба със замърсяване с нефт при аварии

(1) Всеки нефтен танкер със 150 тона бруто тонаж и повече и всички кораби с изключение на нефтени танкери с 400 тона бруто тонаж и повече, трябва да имат на борда одобрен от Администрацията план за борба при замърсяване с нефт при аварии. В случаи на кораби, построени преди 4 април 1993 г., това изискване се прилага 24 месеца след тази дата.

---

— Виж унифицирано тълкувание 12.1 и 12.2

---

— (2) Този план трябва да е в съответствие с указанията\*, разработени от Организацията, и да е написан на работния език на капитана и неговите офицери. Планът включва най-малко следното:

(а) процедурата, която трябва да следват капитана или други лица, отговарящи на кораба за докладване на инциденти, водещи до замърсяване с нефт, съгласно изискванията на член 8 и Протокол I на настоящата конвенция, базиращи се на указанията, разработени от Организацията\*\*;

(б) списък на властите или лицата, с които да се контактува в случай на инцидент, водещ до замърсяване с нефт;

(в) подробно описание на действията, които лицата на борда на кораба, трябва незабавно да предприемат за намаляване или контролиране изхвърлянето на нефт, след инцидента; и

(г) процедурите и адресът за контакт на кораба за координиране действия на борда с националните и местни органи при борбата със замърсяването.

(3) За кораби, към които се прилага и правило 16 от Анекс II на конвенцията, такъв план може да се комбинира с корабния план за борба със замърсяването на морето с вредни течни вещества при аварин, изискван в съответствие с правило 16 от Анекс II на конвенцията. В този случай планът се нарича "Корабен план за борба със замърсяването на морето при аварии".

---

\* Виж "Ръководство за разработване на корабни планове за борба с нефтени замърсявания при аварин", приети от Организацията с резолюция МЕРС 54(32) и изменени с МЕРС 86(44) или "Ръководство за разработване на корабни планове за борба със замърсяването на морето с нефт и/или вредни течни вещества при аварии", приети с резолюция МЕРС 85(44); виж IMO публикации IMO-586E.

\*\* ("Позовава се на Общите принципи за корабните съобщителни системи и изискванията към корабните съобщения, включващи Указания за съобщения за инциденти с опасни стоки, вредни вещества и/или морски замърсители (General principles for ship reporting systems and ship reporting requirementsq including Guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants), приети

от Организацията с резолюция А.85(20).); виж IMO публикации IMO-516E

## ДОПЪЛНЕНИЯ КЪМ АНЕКС I НА МАРПОЛ 73/78

### Допълнение I

#### Списък на видовете нефт\*

##### Асфалтово - битумни смеси

Съставки използвани за  
получаване на битуми  
Покривен гудрон  
Остатъчни продукта от първична дестилация

##### Нефт и нефтопродукти

Пречистени  
Суров нефт  
Смеси, съдържащи суров нефт  
Дизелово гориво  
Гориво № 4  
Гориво № 5  
Гориво № 6  
Мазут  
Пътен битум  
Трансформаторно масло  
Ароматни масла (без растителни масла)  
Смазочни масла и компоненти  
за получаването им  
Минерални масла  
Моторни масла  
Проникващо масло

##### Компоненти на бензина

Алкилати горивни  
Продукти от реформинг  
Полимери горивни

##### Бензини

Кондензат (природен)  
Автомобилен  
Авиационен  
Продукт от първична дестилация  
Гориво № 1 (керосин)  
Гориво № 1-D  
Гориво № 2  
Гориво № 2-D

##### Реактивни горива

JP-1 (керосин)  
1P-3 JP-4  
JP-5 (керосин тежък)  
Газотурбинно гориво  
Керосин  
Уайт спирт

Вретенно масло

Турбинно масло

**Бензино-лигроинови фракции**

Солвент лек

**Дестилати**

Солвент тежък

Продукт от първична дестилация

Основна дестилатна фракция

Леки дестилати

**Газьол**

Крекинг

---

\* Този списък да не се разглежда като изчерпателен.

---

Допълнение II

**Форма на свидетелство IOPP**

Международно свидетелство за предотвратяване на замърсяването с нефт  
(Забележка: Това свидетелство трябва да бъде придружено от Документ за  
конструкцията и оборудването)

Издадено в съответствие с изискванията на Международната конвенция за  
предотвратяване на замърсяването от кораби 1973, изменена с Протокол от 1978  
към нея и променена с резолюция МЕРС.39(29) (наричана по-нататък "Конвенция")  
с пълномощието на правителството на

.....

(Пълно официално наименование на страната)

от .....

(Пълно официално наименование на компетентното лице или организация,

упълномощени в съответствие с разпоредбите на конвенцията)

Данни за кораба\*

Име на кораба .....

Отличителен номер или позивни .....

Пристанище на регистрация .....

Бруто тонаж .....

Дедуейт (в метрични тона)\*\* .....

IMO номер \*\*\* .....

---

\* Данните за кораба могат да са разположени хоризонтално в табличен вид.

\*\* За нефтени танкери

\*\*\* В съответствие с резолюция А600 (15), Корабна идентификационна схема на IMO, тази информация не е задължителна за вписване.

---

Тип на кораба\*:

Нефтен танкер;

Кораб, който не е нефтен танкер с товарни танкове, попадащи под разпоредбите на правило 2(2) от Анекс I към Конвенцията;

Кораб, различен от по-горе изброените.

---

С НАСТОЯЩОТО СЕ УДОСТОВЕРЯВА, ЧЕ:

1. Корабът е освидетелстван в съответствие с правило 4 от Анекс I на Конвенцията; и

2. Прегледът показва, че състоянието на конструкцията, оборудването, системите, приспособленията и материалите на кораба във всяко едно отношение е удовлетворително, и че корабът отговаря на приложимите изисквания от

Анекс 1 на Конвенцията.

Настоящото Свидетелство е валидно до ..... \*\* при условие  
извършване на прегледи в съответствие с правило 4 от Анекс I на  
Конвенцията.

Издадено в .....

(Място на издаване на свидетелството)

.....

(Дата на издаване)

.....

(Подпис на упълномощеното лице,  
издаващо свидетелството)

(Печат или щемпел на упълномощената организация)

\_\_\_\_\_

\* Ненужното са зачерква

\*\* Вписва се датата на изтичане валидността, както е определено от  
Администрацията в съответствие с правило 8(1) от Анекс I на конвенцията. Денят и  
месеца на тази дата съответстват на ежегодната дата, както е определено в правило  
1(31) от Анекс I на конвенцията, при условие, че не е изменено в съответствие с  
правило 8(8) от Анекс I на конвенцията

\_\_\_\_\_

#### ПОТВЪРЖДЕНИЕ ЗА ГОДИШНИ И МЕЖДИННИ ПРЕГЛЕДИ

С НАСТОЯЩОТО СЕ УДОСТОВЕРЯВА, че при освидетелстване, изисквано  
съгласно правило 4 от Анекс I на Конвенцията, е намерено, че корабът  
съответства на разпоредбите на Конвенцията.

Годишно освидетелстване:

Подпис:

.....

(Подпис на упълномощеното лице)

Място

.....

Дата.....

.

(Печат или щемпел на упълномощената организация)

Годишно междинно\* освидетелстване:

Подпис: .....

(Подпис на упълномощеното лице)

Място .....

Дата

.....

(Печат или щемпел на упълномощената организация)

Годишно освидетелстване:

Подпис: .....

(Подпис на упълномощеното лице)

Място .....

Дата

.....

---

\* Ненужното са зачерква

---

---

ГОДИШНО/МЕЖДИННО ОСВИДЕТЕЛСТВАНЕ В СЪОТВЕТСТВИЕ С ПРАВИЛО 8(8) (с)  
С НАСТОЯЩОТО СЕ УДОСТОВЕРЯВА, че при годишното/междинно\*  
освидетелстване в съответствие с правило 8(8) (с) от Анекс I на



Конвенцията, корабът съответства на приложимите изисквания на Конвенцията:

Подпис:

.....

(Подпис на упълномощеното лице)

Място

.....

Дата

.....

(Печат или щемпел на упълномощената организация)

ПОТВЪРЖДЕНИЕ ЗА УДЪЛЖАВАНЕ НА СВИДЕТЕЛСТВОТО ПРИ ВАЛИДНОСТ

ПО-МАЛКА ОТ 5 ГОДИНИ, КОГАТО СЕ ПРИЛАГА ПРАВИЛО 8(3)

Корабът съответства на приложимите изисквания на Конвенцията и в съответствие с правило 8(3) от Анекс I на Конвенцията, Свидетелството се приема за валидно до .....

Подпис:

.....

(Подпис на упълномощеното лице)

Място

.....

Дата

.....

(Печат или щемпел на упълномощената организация)

ПОТВЪРЖДЕНИЕ ЗА ИЗВЪРШЕН ПРЕГЛЕД ЗА ПОДНОВЯВАНЕ НА СВИДЕТЕЛСТВОТО И

ПРИЛАГАНЕ НА ПРАВИЛО 8(4)

Корабът съответства на приложимите изисквания на Конвенцията и в  
съответствие с правило 8(4) от Анекс I на Конвенцията, Свидетелството се  
приема за валидно до .....

Подпис:

.....

(Подпис на упълномощеното лице)

Място

.....

Дата

.....

(Печат или щемпел на упълномощената организация)

\_\_\_\_\_

\* Ненужното са зачерква

\_\_\_\_\_

ПОТВЪРЖДЕНИЕ ЗА УДЪЛЖАВАНЕ СРОКА НА ВАЛИДНОСТ НА СВИДЕТЕЛСТВОТО  
ДО ПРИСТИГАНЕ В ПРИСТАНИЩЕТО ЗА ИЗВЪРШВАНЕ НА ПРЕГЛЕД ИЛИ ЗА  
ГРАТИСЕН ПЕРИОД, КОГАТО СЕ ПРИЛАГАТ ПРАВИЛО 8(5) ИЛИ 8(6)

Това свидетелство, в съответствие с правило 8(5) или 8(6)\* от Алекс I  
на Конвенцията се счита валидно до: .....

Подпис:

.....

(Подпис на упълномощеното лице)

Място

.....

Дата

.....

(Печат или щемпел на упълномощената организация)

ПОТВЪРЖДЕНИЕ ЗА ПРЕМЕСТВАНЕ НАПРЕД НА ЕЖЕГОДНАТА ДАТА, КОГАТО СЕ  
ПРИЛАГА ПРАВИЛО 8(8)

В съответствие с правило 8(8) от Анекс I на Конвенцията, новата  
ежегодна дата е .....

Подпис:

.....

(Подпис на упълномощеното лице)

Място

.....

Дата

.....

(Печат или щемпел на упълномощената организация)

В съответствие с правило 8(8) от Анекс I на Конвенцията, новата  
ежегодна дата е .....

Подписано:

.....

(Подпис на упълномощеното лице)

Място

.....

Дата

.....

(Печат или щемпел на упълномощената организация)

\_\_\_\_\_

\* Ненужното са зачерква

---

Допълнение

ФОРМА А (преработка 1999 г.)

Допълнение към Международното свидетелство за предотвратяване на  
замърсяването с нефт (Свидетелство IOPP)

ОПИСАНИЕ НА КОНСТРУКЦИЯТА И ОБОРУДВАНЕТО ЗА КОРАБИ, КОИТО НЕ СА  
НЕФТЕНИ

ТАНКЕРИ

във връзка с разпоредбите на Анекс I на Международната конвенция за  
предотвратяване на замърсяването от кораби, 1973, както е изменена с  
протокола от 1978 г. (наричана по-нататък "Конвенция").

Бележки:

1. Тази форма се използва за третият тип кораби, както са категоризирани в Свидетелството IOPP, т. е. за "кораби, различни от горепосочените".

За нефтени танкери и за кораби, които не са нефтени танкери, но са с товарни танкове, попадащи под разпоредбите на правило 2(2) от Анекс I към Конвенцията се използва форма В,

2. Това Описание се прикрепя постоянно към свидетелството IOPP.

Свидетелство IOPP трябва да е по всяко време на борда на кораба

3. Ако в оригиналното Описание езикът не е английски или френски, текстът трябва да включва превод на един от тези два езика.

4. Попълването на кутийките да се извършва чрез поставяне на кръстче (x) за отговорите "да" и "приложимо" или чертичка (-) за отговорите "не" и "не е приложимо", в зависимост от случая.

5. Правилата, упоменати в това Описание съответстват на правилата от Анекс I на Конвенцията, а резолюциите съответстват на тези, приети от Международната морска организация

1. Данни за кораба

1.1 Име на кораба .....

	1.2	Отличителен номер или позивни .....	
	1.3	Пристанище на регистрация .....	
	1.4	Бруто тонаж .....	
	1.5	Дата на построяването:	
1	1.5.	Дата на договора за построяване .....	
2	1.5.	Дата, на която е заложен кила или корабът е бил на подобен етап на построяване .....	
3	1.5.	Дата на предаване .....	
	1.6	Голямо преустройство (ако е приложимо):	
1	1.6.	Дата на договора за преустройство .....	
2	1.6.	Дата на която е започнало преустройството .....	
3	1.6.	Дата на завършване на преустройството .....	
	1.7	Статус на кораба:	
1	1.7.	Нов кораб в съответствие с правило 1(6)	?
2	1.7.	Съществуващ кораб по правило 1(7)	?
3	1.7.	Съгласно правило 1(7) корабът е бил приет от Администрацията, като "съществуващ кораб", поради непредвидено закъснение при предаването му.	?
2		Оборудване за контрол върху изхвърлянето на нефт от сантините на машинно отделение и от горивните танкове (правила 10 и 16)	
	2.1	Приемане на баластна вода в горивните танкове	?

- |   |  |   |
|---|--|---|
| 1 | 2.1. При нормални условия корабът може да приема баластна вода в горивните танкове                                   | ? |
|   | 2.2 Тип на монтираната система за филтриране   |   |
| 1 | 2.2. Система за филтриране на нефт (15 ppm) (правило 16(4)).   | ? |
| 2 | 2.2. Система за филтриране на нефт (15 ppm) със сигнализация и устройство за автоматично спиране (правило 16 (5)).   | ? |
|   | 2.3 На кораба се разрешава да работи със съществуващото оборудване до 6 юли, 1998 (правило 16(6)) и е оборудван със: |   |
| 1 | 2.3. Система за филтриране на нефт (15 ppm) без сигнално устройство  | ? |
| 2 | 2.3. Система за филтриране на нефт (15 ppm) със сигнално устройство и ръчен механизъм за спиране                     | ? |
|   | 2.4 Стандарти за допуск*:  |   |

---

\* Виж "Препоръки за международна експлоатационна характеристика на обзавеждане: сепариране на нефтосъдържащи води и приборите за измерване на нефтеното съдържание приети от Организацията на 14 ноември, 1977 г. с резолюция А.393(X), която замести резолюция А233(VII); виж ІМО публикации ІМО-608Е. За допълнителна информация виж указания и спецификации за оборудване за предпазване от замърсяване от сапуните и машинно отделение на кораби", приети от Комитет по опазване от замърсяване на околната среда към Организацията чрез резолюция МЕРС.60(33); която влизайки в сила на 6 юли 1998 г. заменя резолюции А393(X) и А444(XI), виж ІМО публикация ІМО-646Е.

---

- |   |  |   |
|---|--|---|
|   | 2.4. Сепариращото филтриращо устройство е: |   |
| 1 | · одобрено съгласно резолюция А.393(X);    | ? |
| 2 | · одобрено съгласно резолюция МЕРС.60(33); | ? |

- 3 · одобрено съгласно резолюция А.233(VII); ?
- 4 · одобрено съгласно националните стандарти, които не се базират на резолюция А.393(X) или резолюция А.233(VII) ?
- 5 · не е одобрено.
- 2 2.4. Устройството за обработка е одобрено съгласно резолюция А.444(XI). ?
- 3 2.4. Приборът за измерване на нефтеното съдържание е:
- 1 · одобрен съгласно резолюция А. 393 (X); ?
- 2 · одобрен съгласно резолюция МЕРС. 60 (33). ?
- 2.5 Максималната пропускателна способност на системата е ..... м3/час.
- 2.6 Освобождаване от прилагане на правило 16:
- 1 2.6. Изискванията на правило 16(1) и (2) не се прилагат, когато корабът е ангажиран, съгласно правило 16(3)(а), изключително с рейсове в границите на особен район(и): .....
- 2 2.6. Корабът е снабден със събирателен танк(ове) за задържане на борда на кораба на всичката замърсена с нефт вода от сантините както следва. ?

Идентификация на танка	Разположение на танка		Вместимост м3
	Ребра от - до	Странично разположение	
			Обща вместимост .....м3

3. Средства за задържане и отстраняване на нефтените остатъци

(утайки) (правило 17) и събирателни танкове за санинни води\*

3.1 Корабът е съоръжен със танкове за нефтени остатъци (утайки) както следва:

Идентификация на танка	Разположение на танка		Вместимост м3
	Ребра от - до	Странично разположение	
			Обща вместимост .....м3

\* Събирателните танкове за санинни води не се изискват от Конвенцията, и съответните изчисления в таблицата на параграф 3.3 не са задължителни

3.2 Средства за отстраняване на остатъците в допълнение към предвидените събирателни танкове за утайка:

3.2. Пещ за изгаряне на нефтени остатъци, производителност ..... л/час ?

3.2. Спомагателен котел, подходящ за изгаряне на нефтени остатъци ?

3.2. Танк за смесване на нефтените остатъци с горивото, вместимост ..... м3 ?

3.2. Други приемливи средства: ?

3.3 Корабът е съоръжен със събирателни танкове за задържане на борда на санинните нефтоводни смеси както следва:

Идентификация на танка	Разположение на танка		Вместимост м3



	Ребра от - до	Странично разположение	
			Обща вместимост .....м <sup>3</sup>

4. Стандартно съединение за изхвърляне (правило 19)
- 4.1 Корабът е съоръжен с тръбопровод за изхвърляне на остатъците от сантиметите на машинното отделение в приемни устройства, снабден със стандартно съединение за изхвърляне в съответствие с правило 19. ?
5. Корабен аварийен план за действие при замърсяване с нефт (правило 26)
- 5.1 Корабът е снабден с корабен аварийен план за действие при замърсяване с нефт съгласно правило 26 ?
6. Освобождаване
- 6.1 Съгласно правило 2(4)(а) Администрацията разрешава освобождаване от изискванията на глава II от Анекс I на Конвенцията по онези точка, които са изброени в параграф(и)..... на това Описание ?
7. Еквиваленти (правило 3)
- 7.1 Администрацията е одобрила използването на еквивалентни устройства, материали, приспособления или прибори относно някои изисквания на Анекс I, по онези пунктове, изброени в параграф(и) ..... на това Описание ?

С НАСТОЯЩОТО СЕ УДОСТОВЕРЯВА,

че това Описание е вярно във всяко едно отношение.

Издадено на .....

(Място на издаване на Описанието)

.....

(Подпис на лицето, упълномощено да издава Описанието)

.....

(Печат или щемпел на издаващата организация)

Форма В

(преработена 1999 г.)

Допълнение към Международното свидетелство за предотвратяване на  
замърсяването с нефт (Свидетелство ИОРР)

## ОПИСАНИЕ НА КОНСТРУКЦИЯТА И ОБОРУДВАНЕТО ЗА НЕФТЕНИ ТАНКЕРИ

във връзка с разпоредбите на Анекс I на Международната конвенция за  
предотвратяване на замърсяването от кораби, 1973, както е изменена с  
протокола от 1978 г. (наричана по-нататък "Конвенция").

---

### Бележки:

1. Тази форма се попълва за първите два типа кораби, както са категоризирани в свидетелството ИОРР, т. е. за "нефтени танкери" и "кораби различни от нефтени танкери и варни танкове, попадащи под разпоредбите на правило 2(2) от Анекс I на Конвенцията". За четия тип кораби, както са категоризирани в Свидетелство ИОРР, се попълва форма А.
  2. Това Описание се прикрепя постоянно към свидетелството ИОРР. Свидетелство ИОРР трябва да е по всяко време на борда на кораба.
  3. Ако в оригиналното Описание текстът не е английски или френски език, тогава текстът трябва да включва превод на един от тези два шика.
  4. Попълването на кутийките да се извършва чрез поставяне на кръстче (x) за отговорите "да" и "приложимо" или чертичка (-) за отговорите "не" и "не е приложимо", според случая.
  5. Освен ако не е упоменато друго, правилата към които се препраща в това Описание съответстват на правилата от Анекс I на Конвенцията, а резолюциите съответстват на тези приети от Международната морска организация.
- 

1. Данни за кораба
- 1.1 Име на кораба .....
- 1.2 Отличителен номер или позивни .....

- 1.3 Пристанище на регистрация .....
- 1.4 Бруто тонаж .....
- 1.5 Товаровместамост на кораба ..... мЗ
- 1.6 Дедуейт ..... метрически тона (правило 1(22))
- 1.7 Дължина на кораба ..... м (правило 1 (18))
- 1.8 Дата на построяването:
- 1.8.1 Дата на договора за построяване .....
- 1.8.2 Дата, на която е заложен килът или корабът е бил на подобен етап на построяване .....
- 1.8.3 Дата на предаване .....
- 1.9 Голямо преустройство (ако е приложимо):
- 1.9.1 Дата на договора за преустройство .....
- 1.9.2 Дата на която е започнало преустройството .....
- 1.9.3 Дата на завършване на преустройството .....
- 1.10 Статус на кораба:
- 1 1.10. Нов кораб в съответствие с правило 1(6) ?
- 2 1.10. Съществуващ кораб в съответствие с правило 1(7) ?
- 3 1.10. Нов нефтен танкер в съответствие с правило 1(26) ?
- 4 1.10. Съществуващ нефтен танкер в съответствие с правило 1(27) ?
- 5 1.10. Съгласно правило 1(7) корабът е бил приет от Администрацията като "съществуващ кораб", поради непредвидено закъснение при предаването му ?
- 1.10. Съгласно правило 1(27) корабът е бил приет от ?

- 6            Администрацията като "съществуващ нефтен танкер", поради непредвидено забавяне при предаването
- 7            1.10.    Не се изисква корабът да удовлетворява изискванията на разпоредбите на правило 24 поради непредвидено забавяне в предаването            ?
- 1.11    Тип на кораба;
- 1            1.11.    Танкер за суров нефт            ?
- 2            1.11.    Танкер-продуктовоз            ?
- 2            1.11.    (bis) Танкер-продуктовоз, неперевозващ гориво и тежко дизелово гориво, както е определено в правило 13G(2bis) или смазочно масло            ?
- 3            1.11.    Танкер за суров нефт танкер продуктовоз            ?
- 4            1.11.    Комбиниран кораб            ?
- 5            1.11.    Кораб, който не е нефтен танкер, но има товарни танкове, попадащи под разпоредбите на правило 2(2) от Анекс I на Конвенцията            ?
- 6            1.11.    Нефтен танкер, предназначен за превоз на нефтопродукти, упоменати в правило 15(7)            ?
- 7            1.11.    Кораб, определен като "танкер за суров нефт" и експлоатиращ система за миене със суров нефт, се определя и като "продуктовоз" експлоатиран с танкове за чист баласт, за което му е издадено и отделно IOPP свидетелство            ?
- 8            1.11.    Кораб, определен като "продуктовоз" и експлоатиран с танкове за чист баласт, се определя и като "танкер за суров нефт" експлоатиран със система за миене със суров нефт, за което му е издадено и отделно IOPP свидетелство            ?
- 9            1.11.    Химикаловоз, превозващ нефт.            ?
2.            Оборудване за контрол върху изхвърлянето на нефт от сантините на машинното отделение и от горивните танкове (Правила 10 и 16)

- 2.1 Приемане на баластна вода в горивните танкове
- 2.1.1 При нормални условия корабът може да приема баластна вода в танковете за гориво ?
- 2.2 Тип на системата за филтриране
- 2.2.1 Система за филтриране (15 ppm) (правило 16(4)) ?
- 2.2.2 Система за филтриране (15 ppm) със сигнално устройство и автоматичен стоп механизъм (правило 16(5)) ?
- 2.3 На кораба се разрешава да работи със съществуващото оборудване до 6 юли 1998 г. (правило 16(6)) и е снабден с:
- 2.3.1 Система за филтриране на нефт (15 ppm) без сигнално устройство ?
- 2.3.2 Система за филтриране на нефт (15 ppm) със сигнално устройство и ръчен механизъм за спиране ?
- 2.4 Стандарти за допуск\*:
- 2.4.1 Сепариращото филтриращото устройство: ?
- 1 е одобрено в съответствие с резолюция А.393(X) ?
  - 2 е одобрено в съответствие с резолюция МЕРС.60(33) ?
  - 3 е одобрено в съответствие с резолюция А.233(VII) ?
  - 4 е одобрено в съответствие с националните стандарти, които не се базират на резолюция А.393(X) или резолюция А.233(VII) ?
  - 5 не е одобрено ?
- 2.4.2 Устройството за обработка е одобрено съгласно резолюция А.444(XI)
- 2.4.3 Приборът за измерване на нефтеното съдържание е:
- 1 одобрен съгласно резолюция А.393(X). ?

· 2 одобрен съгласно резолюция МЕРС.60(33) ?

2.5 Максималната пропускателна способност на системата е ..... м3/час.

2.6 Освобождаване от прилагане на правило 16:

---

\* Виж "Препоръки за международна експлоатационна характеристика на обзавеждането и сепариране на нефтосъдържащи смеси и приборите за измерване на нефтеното съдържание", приети от Организацията на 14 ноември, 1977 г. с резолюция А.393(X). Която замести резолюция А.233(VII); виж IMO публикации IMO-608E. За допълнителна информация виж указания и спецификации за оборудване за предпазване от замърсяване от санините и машинно отделение на кораби", приети от Комитет по опазване от замърсяване на околната среда към Организацията чрез резолюция МЕРС.60(33); която влизайки в сила на 6 юли 1997 г. замества резолюция А393(X) и А.444(X1), виж IMO публикация IMO-646E.

---

2.6.1 В съответствие с разпоредбите на правило 16(3)(а), корабът е освободен от прилагане на изискванията на правило 16(1) и 16(2). Корабът е зает изключително с рейсове в границите на особен(и) район(и):..... ?

2.6.2 Корабът е снабден със събирателен танк(ове) за задържане на всичката замърсената с нефт вода от санините на борда на кораба както следва: ?

Идентификация на танка	Разположение на танка		Вместимост м3
	Ребра от - до	Странично разположение	
			Обща вместимост ..... м3

2.6.3 Вместо със събирателен танк(ове) корабът е снабден с устройства за прехвърляне на санините води в утайтелен танк ?

3. Средства за задържане и отстраняване на нефтените остатъци

(правило 17) н събирателни танкове за санинни води \*

3.1 Корабът е съоръжен със събирателни (sludge) танкове както следва:

Идентификация на танка	Разположение на танка		Вместимост м3
	Ребра от - до	Странично разположение	
			Обща вместимост .....м3

3.2 Средства за отстраняване на остатъците в допълнение към предвидените събирателни танкове

- 3.2.1 Пещ за изгаряне на остатъците, капацитет ..... л/час ?
- 3.2.2 Спомагателен котел, подходящ за изгаряне на нефтени остатъци ?
- 3.2.3 Танк за смесване на нефтените остатъци с гориво, вместимост ..... м3 ?
- 3.2.4 Други приемливи средства: ..... ?

\* Събирателните танкове за санинни води не се изискват от конвенцията, и съответно исващата в таблицата на параграф 3.3 не са задължителни

3.3 Корабът е съоръжен със събирателни танкове за задържане на борда на санинните нефтоводни смеси както следва:

Идентификация на танка	Разположение на танка		Вместимост м3
	Ребра от - до	Странично разположение	

	Обща вместимост .....мЗ
--	----------------------------

4. Стандартно съединение за изхвърляне (правило 19)
- 4.1 Корабът е съоръжен с тръбопровод за изхвърляне на остатъците от сантините на машинното отделение в приемните устройства, който е снабден със стандартно съединение за изхвърляне в съответствие с правило 19 ?
5. Конструкция (правила 13, 24 и 25)
- 5.1 В съответствие с изискванията на правило 13 корабът трябва:
- 5.1. да е оборудван с танкове за изолиран баласт, разположени по защитен начин и прилагат миене със суров нефт ?
- 5.1. да е оборудван с танкове за изолиран баласт, разположени по защитен начин ?
- 5.1. да е оборудван с танкове за изолиран баласт ?
- 5.1. да е оборудван с танкове за изолиран баласт или прилагат миене със суров нефт ?
- 5.1. да е оборудване танкове за изолиран баласт или танкове за чист баласт ?
- 5.1. не се изисква да удовлетворява изискванията на правило 13 ?
- 5.2 Танкове за изолиран баласт (SBT):
- 5.2. Корабът е съоръжен с танкове за изолиран баласт в съответствие с правило 13 ?
- 5.2. Корабът е съоръжен с танкове за изолиран баласт в съответствие с правило 13, които са разположени в защитени участъци в съответствие с правило 13Е ?
- 5.2. Танковете за изолиран баласт са разделени както следва: ?



Танк	Вместимост м3	Танк	Вместимост м3
		Обща вместимост ..... м3	

5.3 Танкове, предназначени за чист баласт (СВТ):

5.3. Корабът е съоръжен с танкове за чист баласт в съответствие с правило 13А и може да се експлоатира като продуктовоз

5.2 Танковете за чист баласт са разпределени както следва:

Танк	Вместимост м3	Танк	Вместимост м3
		Обща вместимост ..... м3	

5.3. Корабът е снабден с валидно ръководство за работа с танкове, предназначени за чист баласт, което е от дата: ..... ?

5.3. Корабът има обща система тръбопроводи и помпи за приемане на баласт в танковете за чист баласт и за обработка на нефтения товар ?

5.3. Корабът има отделна независима система тръбопроводи и помпи за приемане на баласт в СВТ ?

5.4 Миене със суров нефт (COW):

5.4. Корабът е оборудван със система за миене със суров нефт в съответствие с правило 13В ?

5.4. Корабът е оборудван със система за миене със суров нефт в съответствие с правило 13В, но ефективността на системата не е потвърдена съгласно правило 13 (6) и параграф 4.2.10 на ревизираните характеристики за системите за миене със суров нефт (резолюция А.446(XI)\*) ?

5.4. Корабът е снабден с валидно ръководство за експлоатация на ?

- 3 системата за миене със суров нефт, което е от дата  
.....
- 4 5.4. Не се изисква корабът да бъде снабден със система за миене със суров нефт, но е снабден с такава в съответствие с аспектите за безопасност на ревизираните характеристики за системите за миене със суров нефт (резолюция А.446(XI)\*) ?
- 5.5 Освобождаване от прилагане на правило 13:
- 1 5.5. Корабът е ангажиран само с превози между ..... ?  
..... в съответствие с правило 13С, поради което е освободен от изискванията на правило 13
- 2 5.5. Корабът се експлоатира със специален метод на баластиране в съответствие с правило 13D, поради което е освободен от изискванията на правило 13 ?
- 5.6 Ограничаване на размерите и устройството на товарните танкове (правило 24):
- 
- \* Виж ІМО публикация ІМО-617Е
- 
- 1 5.6. Изисква се корабът да е построен съгласно и да отговаря на изискванията на правило 24 ?
- 2 5.6. Изисква се корабът да е построен съгласно и да отговаря на изискванията на правило 24(4) (виж правило 2(2)) ?
- 5.7 Делене на отсеци и устойчивост (правило 25):
- 1 5.7. Изисква се корабът да е построен съгласно и да отговаря на изискванията на правило 25 ?
- 2 5.7. Необходимата информация и данни съгласно правило 25(5) е предоставена на кораба в одобрена форма ?
- 3 5.7. Изисква се корабът да бъде построен съгласно и да отговаря на изискванията на правило 25А ?
- 4 5.7. Информация и данни, които се изискват в съответствие с правило 25А за кораби за комбинирани товари е предоставена на кораба във вид

на писмена процедура, одобрена от Администрацията

5.8 Конструкция с двоен корпус:

- 1 5.8. Изисква се корабът да е построен съгласно изискванията на правило 13F и да удовлетворява изискванията на:
- 1 параграф (3) (конструкция на двойния корпус) ?
  - 2 параграф (4) (танкери с палуба по средата на височината и двойни бордове) ?
  - 3 параграф (5) (алтернативни методи, одобрени от Комитета по опазване морската среда от замърсяване) ?
- 2 5.8. Изисква се корабът да е построен съгласно и да отговаря на изискванията на правило 13F (7) (изисквания към двойното дъно) ?
- 3 5.8. Не се изисква корабът да съответства на изискванията на правило 13F ?
- 4 5.8. Корабът попада под разпоредбите на правило 13G и трябва да:
- 1 удовлетвори изискванията на правило 13F не по-късно от ..... ?
  - 2 е така устроен, че следните танкове или пространства не се използват за превоз на нефт ..... ?
  - 3 е приет в съответствие с правило 13G(7) и резолюция МЕРС.64(36) ?
  - 4 е осигурен с наръчник за експлоатация, одобрен на ..... в съответствие с резолюция МЕРС.64(36) ?
- 5 5.8. Корабът не попада под разпоредбите на правило 13G ?
6. Задържане на нефт на борда на кораба (правило 15)
- 6.1 Система за наблюдение и контрол над изхвърлянето
- 1 6.1. Корабът попада в категория ..... нефтен танкер, както е определено в резолюция А.496(XII) или А.586(14)\* (ненужното се ?

зачерква)

- 2 6.1. Системата се състои от:
- 1 управляващо устройство ?
  - 2 изчислително устройство ?
  - 3 отчитащо устройство ?
- 3 6.1. Системата е:
- 1 снабдена с блокиращо пусково устройство ?
  - 2 снабдена с автоматичен спиращ механизъм ?
- 4 6.1. Приборът за измерване съдържанието на нефт е одобрен в съответствие с изискванията на резолюция А.393(X) или А.586(14)\* (ненужното се зачерква) подходящ за:
- 1 суров нефт ?
  - 2 тъмни нефтопродукти ?
  - 3 светли нефтопродукти ?
  - 4 маслоподобни вредни течни вещества, както е описано в приложението на Свидетелството
5. 6.1. Корабът е снабден с ръководство за експлоатация на системата за наблюдение и контрол над изхвърлянето ?
- 6.2 Утаителни танкове:
- 1 6.2. Корабът е оборудван с ..... танк(а), определен(и) за утайки, с обща вместимост от ..... м<sup>3</sup>, което е ... % от товароподемността за нефт в съответствие с:
- 1 правило 15(2)(с) ?
  - 2 правило 15(2)(с)(i) ?
  - 3 правило 15(2)(с)(ii) ?

	· 4	правило 15(2)(c)(iii)	
2	6.2.	Товарни танкове са определени, като утаителни танкове	?
	6.3	Датчици за разделителната повърхност между нефта и водата:	
1	6.3.	Корабът е оборудван с датчици за разделителната повърхност между нефта и водата, одобрени в съответствие с условията на резолюция МЕРС.5(XII)*	?
	6.4	Освобождаване от прилагането на правило 15:	
1	6.4.	Съгласно правило 15(7) корабът се освобождава от изискванията на правило 15(1), (2) и (3)	?
2	6.4.	В съответствие с правило 2(2) корабът се освобождава от изискванията на правило 15(1), (2) и (3).	?
1	6.5.	Съгласно правило 15(5)(b), изискванията на правило 15(3) не се прилагат по отношение на кораб, който е ангажиран изключително със:	?
	· 1	специални превози в съответствие с правило 13С	?
	· 2	рейсове в особен район(и) .....	?
	· 3	рейсове с отдалечаване от най-близкия бряг извън особения район(и) на не повече от 50 мили и с продължителност 72 часа или по-малко ограничени до .....	?
	7.	Помпи, тръбопроводи и устройства за изхвърляне (правило 18)	
	7.1	Задбордните водоотливни отвори за изхвърляне на изолирания баласт са разположени:	
1	7.1.	Надводолинията	?
2	7.1.	Под водолинията	?
	7.2	Задбордните водоотливни отвори, които не са съединения за предаване на чист баласт са разположени*:	

- 1 7.2. Над водолинията ?
- 2 7.2. Под водолинията ?
- 7.3 Задбордните водоотливни отвори за мръсна баластна вода или за вода от товарните танкове, замърсена с нефт с изключение на съединението за предаване са разположени\*:
- 1 7.3. Надводолинията ?
- 2 7.3. Под водолинията заедно с устройството за частичен поток в съответствие с правило 18(б)(е) ?
- 3 7.3. Под водолинията ?
- 7.4 Изхвърляне на нефт от товарни помпи и нефтени тръбопроводи (правило 18(4) и (5)):
- 1 7.4. Средства за дрениране на всички товарни помпи и нефтени
- Тръбопроводи при завършване разтоварването на товара:
- 1 дренираният товар може да се разтовари в товарен танк или в утаителен танк ?
  - 2 осигурен е специален тръбопровод с малък диаметър за предаване на брега ?
8. Корабен план за борба със замърсяване с нефт при авария (правило 26)
- 8.1 Корабът е снабден с план за борба със замърсяване с нефт при аварии в съответствие с правило 26. ?
9. Еквивалентни устройства за химикаловози, превозващи нефт
- 9.1 Като еквивалентни съоръжения за превоз на нефт от химикаловоз, корабът вместо утаителни танкове (параграф 6.2 по-горе) и индикатори за разделителната повърхност между нефта и водата (параграф 6.3 по-горе), се снабдява със следното оборудване:

- 1 9.1. Устройство за сепариране на нефтоводни смеси, което може да създаде отток със съдържание на нефт по-малко от 100 ppm с капацитет ..... м3/час ?
- 2 9.1. Задържащ танк с вместимост ..... м3 ?
- 3 9.1. Танк за събиране на водите от миенето на танкове, който е:
- 1 танк, предназначен за тази цел ?
  - 2 товарен танк, определен като събирателен танк ?
- 4 9.1. Стационарна прехвърляща помпа, предназначена за изхвърляне на отпадъчните води зад борд, през нефтоводното сепариращо оборудване. ?
- 9.2 Устройство за сепариране на нефтоводни смеси е одобрено в съответствие с условията на резолюция А.393(Х)\* и е подходящо за цялата гама от продукти, включени в Анекс I ?
- 9.3 Корабът притежава валидно свидетелство за пригодност да превозва опасни химикали наливно. ?
10. Нефтоподобни вредни течни вещества
- 1 10. Разрешено е в съответствие с правило 14 от Анекс II на Конвенцията корабът да превозва нефтоподобни вредни течни вещества, определени в приложения списък\* ?
11. Освобождаване
- 1 11. В съответствие с правило 2(4)(а), Администрацията освобождава от прилагане на изискванията на глави II и III от Анекс I на Конвенцията, които са отразени в точка(и) ..... на това Описание ?

---

\* Отбелязват се само тези отверстия, които се наблюдават

---

12. Еквиваленти (правило 3)

- 1 12. По отношение на някои изисквания на Анекс I, Администрацията е одобрила използването на еквиваленти, които са отразени в точка(и) ..... на това Описание ?

С НАСТОЯЩОТО СЕ УДОСТОВЕРЯВА,

че това Описание е вярно във всяко едно отношение

Издадено в .....

(Място на издаване на Описанието)

.....

(Подпис на лицето, надлежно упълномощено да издава Описанието)

.....

(Печат или щемпел на Организацията, издаваща Описанието)

Допълнение III

Форма на Дневника за нефтени операции

ДНЕВНИК ЗА НЕФТЕНИ ОПЕРАЦИИ

ЧАСТ I - ОПЕРАЦИИ В МАШИННО ОТДЕЛЕНИЕ (за всички кораби)

Име на кораба .....

Отличителен номер или позивни: .....

Бруто тонаж: .....

За периода от ..... до .....

---

Бележки: С Дневник за нефтени операции - Част I се снабдява всеки нефтен танкер с бруто тонаж 150 тона бруто тонаж и повече и всеки кораб с 400 тона бруто тонаж и повече, който е нефтен танкер, за записване на съответните операции в машинно отделение и нефтените танкери също се осигурява и Дневник за нефтени операции - Част II за вписване на съответните товарни/баластни операции.

---



## УВОД

Страниците, които следват в този раздел представляват подробен списък на различните операции в машинното отделение, които, когато е необходимо, се вписват в Дневника за нефтени операции съгласно правило 20 от Анекс I на Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби, 1973, както е изменена с Протокола от 1978, свързан с нея (МАРПОЛ 73/78). Отделните операции са групирани в раздели, като всеки е обозначен с буквен код.

Когато се правят записи в Дневника за нефтени операции, в съответните колонки се вписват датата, кода на раздела и номера на конкретната операция.

Необходимите данни се отбелязват хронологично в празните места.

Всяка завършена операция се подписва от отговорния ВПИ отговорните офицери и се поставя дата. Всяка попълнена страница се подписва от капитана на кораба.

Дневникът за нефтени операции съдържа много отметки за количеството на нефта. Ограничената точност на приборите за измерване вместимостта на танковете, температурните промени и полепваемостта на нефта оказват влияние върху тези показания. Записите в Дневника за нефтени операции трябва да се разглеждат съобразно това.

СПИСЪК НА ОПЕРАЦИИТЕ, КОИТО ТРЯБВА ДА СЕ ВПИСВАТ (А) Баластиране или почистване на горивните танкове

1. Номер на танка (овете), запълнени с баласт.
2. Бил ли е почистен танка след последното приемане на нефт, ако не, посочва се вида на нефта, превозван по-рано в него (тях).
3. Процес на чистене:
  - 1 местонахождение на кораба и време на началото и края на почистването;
  - 2 номер (а) на танка (овете), в които са използвани един или друг метод (изплакване, почистване с пара, почистване с химикали, типа и количеството на използваните химикали);
  - 3 номер (а) на танка (овете), в които е била прехвърлена водата за миене.
4. Баластиране:
  - 1 местонахождение и време на началото и края на баластирането;
  - 2 количество на баласта, ако танковете не са почистени.

(В) Изхвърляне на мръсен баласт или вода за миене от горивните танкове, упоменати в раздел (А)

5. Номер (а) на танка (овете)
6. Местонахождение на кораба при започване на изхвърлянето.
7. Местонахождение на кораба при завършване на изхвърлянето.
8. Скорост (и) на кораба по време на изхвърлянето.
9. Метод на изхвърляне:
  - 1 чрез оборудване за 15 РРm;
  - 2 в приемни устройства.
10. Изхвърлено количество.

(С) Събиране и отстраняване на нефтени остатъци (утайки)

11. Събиране на нефтени остатъци.

Количествата нефтени остатъци (утайки), задържани на борда на кораба в края на рейса, но не по-често от веднъж седмично. Когато корабите извършват кратки рейсове, количеството трябва да се вписва всяка седмица\*:

- 1 сепарирани остатъци (остатъци в резултат на пречистване на горивото и смазочните масла) и други остатъци, ако е приложимо:

- номер (а) на танка (овете) .....
- вместимост на танка (овете) ..... мЗ
- общо количество, задържано на борда ..... мЗ;
- 2 други остатъци (като напр. нефтени остатъци в резултат на дрениране, утечки, отработено масло и др. в машинното отделение, ако е приложимо, вследствие разположението на танковете в допълнение към • 1:
  - номер (а) на танка (овете) .....
  - вместимост на танка (овете) .....

мЗ

- общото количество, задържано на борда ..... мЗ.

**12. Методи за отстраняване на остатъците.**

Посочва се количеството отстранени остатъци, изпразнения танк(ове) и количеството, задържано на борда:

- 1 в приемни устройства (посочва се пристанището)\*\*;
- 2 прехвърлените в друг(и) танк(ове), посочва се танка(овете) и общото съдържание на танка(овете);
- 3 изгаряне (посочва се общото време на операцията по изгарянето);
- 4 друг метод (посочва се какъв).

(D) Неавтоматично изхвърляне зад борд или отстраняване по Друг начин на сантинни води, събрани в машинното отделение на кораба

**13. Количество на изхвърлените или отстранените води.**

**14. Време за изхвърлянето или отстраняването (начало и край).**

---

\* Само в танковете изброени в точка 3 от форма (А) и (В) на Приложениято към Свидетелството за предотвратяване замърсяването с нефт

\*\* От оператора на приемните устройства, които включват баржи и камионцистерни капитаните на корабите получават разписка или удостоверение

В

които подробно е описано количеството на прехвърлените мие ши води от танковете мръсния баласт, остатъците или нефтосъдържащите смеси както и времето и датата на прехвърляне Тази разписка или удостоверение ако се приложи към Дневника за нефтени операции може да помогне на капитана на кораба да докаже че корабът не е замесен в инцидент като източник на замърсяване. Разписката или удостоверението се съхраняват заедно с Дневника за нефтени операции

---

**15. Методи на изхвърляне и отстраняване:**

- 1 През устройство за очистване до 15 ppm (посочва се позицията в началото и края).
- 2 в приемни устройства (посочва се пристанището)\*\*;
- 3 прехвърляне в утаителен (slop) танк или събирателен (holding) танк; посочва(т) се прехвърляното количество и общото количество задържано в танка(овете).

(E) Автоматично изхвърляне зад борд или отстраняване по друг начин на сантинни води, събрани в машинното отделение на кораба

**16. Време и местонахождение на кораба, когато системата е задействана**

В

автоматичен режим на работа за изхвърляне зад борд.

**17.** Времето, когато системата е задействана на автоматичен режим на работа за прехвърляне на сантинни води в събирателен танк (посочва се танка).

**18.** Времето, когато системата е била поставена на ръчен режим на работа.

**19. Методи на изхвърляне зад борда:**

- 1 чрез устройство за очистване до 15 ppm.

(F) Състояние на системата за наблюдение и контрол над изхвърлянето на нефт

- 20. Време, когато системата е била извън строя.
- 21. Време, когато е възстановена работата на системата.
- 22. Причини за неизправността.

(G) Случайни или други необичайни изхвърляния на нефт

- 23. Време на събитието.
- 24. Местонахождение или координати на кораба по време на събитието.
- 25. Приблизително количество и вид на нефта.
- 26. Обстоятелства по изхвърлянето или изтичането, причини и общи забележки.

(H) Бункероване с гориво или наливно смазочно масло.

**27. Бункероване:**

- 1 място на бункероването;
- 2 време на бункероването;
- 3 вид и количество на горивото и номер(а) на танка(овете) (посочва се добавеното количество и цялото съдържание на танка(овете));
- 4 вид и количество на смазочното масло и номер на танка(овете) (посочва се добавеното количество и цялото съдържание на танка(овете)).

(I) Допълнителни експлоатационни процедури и общи забележки

Име на кораба .....

Отличителен номер или позивни .....

ТОВАРНИ БАЛАСТНИ ОПЕРАЦИИ (ЗА НЕФТЕНИ ТАНКЕРИ) \* /  
ОПЕРАЦИИ В МАШИННОТО ОТДЕЛЕНИЕ (ЗА ВСИЧКИ КОРАБИ) \*

Дата	Код (буква)	Операция (номер)	Сведения за операциите /подпис на отговорния офицер/

Подпис на капитана: . . . . .

\* Ненужното се зачерква

**ДНЕВНИК НА НЕФТЕНИ ОПЕРАЦИИ**

**ЧАСТ II - ТОВАРНИ/БАЛАСТНИ ОПЕРАЦИИ**  
(за нефтени танкери)

Име на кораба: .....

Отличителен номер или позивни: .....

Бруто тонаж: .....

За периода от ..... до.....

*Бележки:* Всеки нефтен танкер със 150 тона бруто тонаж и повече, се снабдява с Дневник за нефтени операции - Част II за записване на съответните товарни и баластни операции. Такъв танкер се снабдява също и с Дневник за нефтените операции - Част I, за записване на съответните операции в машинното отделение.

Име на кораба: .....

Отличителен номер или позивни: .....

**РАЗПОЛОЖЕНИЕ НА ТОВАРНИТЕ И**

**УТАИТЕЛНИТЕ ТАНКОВЕ**

(попълва се на борда на кораба)

Обозначение на танковете	Вместимост
Дълбочина на утаителните танкове:	

(Указва се вместимостта на всички танкове и дълбочината на утаителните танк(ове)).

#### УВОД

Страниците, които следват в този раздел представляват подробен списък на различните товарни и баластни операции, които, когато е уместно се вписват в Дневника за нефтени операции съгласно правило 20 от Анекс I на Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби, 1973 както е изменена с Протокола от 1978, свързан с нея (МАРПОЛ 73/78). Отделните операции са групирани в раздели, всеки от които е обозначен с буквен код.

Когато се правят записи в Дневника за нефтени операции, в съответните

колонки се вписват датата, кода на раздела и номера на конкретната операция. Необходимите данни се отбелязват по хронологичен ред в празните места.

Всяка извършена операция се попълва с дата и се подписва от отговорния офицер(и), На всяка запълнена страница с подписа си капитанът удостоверява истинността на подписа на отговорния офицер. По отношение на нефтени танкери, заети в специфични превози съгласно правило 13С на Анекс I от МАРПОЛ 73/78, съответният запис в Дневника за нефтени операции се заверява от компетентен орган на крайбрежната държава\*.

Дневникът за нефтени операции съдържа много отметки за количеството на нефта. Ограничената точност на приборите за измерване вместимостта на танковете, температурните промени и полепваемостта на нефта, оказват влияние върху точността на тези показания. Записите в Дневника за нефтени операции трябва да се разглеждат съобразно това.

---

\* Това изречение се вписва само в Дневник за нефтени операции на танкер, зает в специфични превози

---

СПИСЪК НА ОПЕРАЦИИТЕ, КОИТО ТРЯБВА ДА СЕ ВПИСВАТ (А) Товарене на нефт

1. Място на товаренето
2. Тип на натоварения нефт, и номер(а) на танка(овете).
3. Общо количество на натоварения нефт (посочва се добавеното количество и цялото съдържание на танка(овете)).

(В) Вътрешно прехвърляне на нефтения товар по време на прехода.

4. Номер(а) на танка(овете).
  - 1 от:
  - 2 в: (посочва се прехвърленото количество и цялото количество в танка(овете))

5. Бил(и) ли е(са) изпразнен(и) танка(овете) от 4.1. Ако не, посочва се задържаното количество.

(С) Разтоварване на нефтен товар

6. Място на разтоварването.
7. Номер на разтоварения танк(ове).
8. Бил(и) ли е(са) танка(овете) изпразнен(и). Ако не, посочва се задържаното в тях количество.

(D) Миене със суров нефт (само за танкери, оборудвани за миене със суров нефт)

(Попълва се за всеки измит със суров нефт танк)

9. Пристанището, където е извършено миене със суров нефт или местонахождението на кораба, ако е извършено между две разтоварни пристанища.

10. Номер на измития танк(ове)\*1.
11. Брой на машините в употреба.
12. Време на започване на миенето.
13. Използван метод на миене\*2.
14. Налягане в миешия тръбопровод.

---

\*1 Когато отделният танк има повече машини, отколкото е възможно да се използват едновременно, както е описано в Ръководството за оборудване и експлоатация тогава се посочва отсека, измит със суров нефт, напр. № 2 централен носова част.

\*2 Съгласно Ръководството за оборудване и експлоатация впишете дали се използва едно степенен или многостепенен метод на миене Ако се използва многостепенен метод се посочва вертикалната дъга, обхваната от машините и колко пъти дъгата се обхваща в този конкретен етап от програмата

- 
15. Време на завършване или преустановяване на миенето,

16. Посочва се метода за установяване, че танкът(овете) са сухи.
17. Забележки\*3.
- (E) Приемане на баласт в товарните танкове
18. Местонахождение на кораба в началото и в края на приемане на баласта
19. Процес на баластиране:
- 1 номер(а) на танка(овете), в които е приет баласт;
  - 2 време на началото и края на баластиране;
  - 3 количество на приетия баласт. Посочва се общото количество баласт за всеки танк, участващ в операцията.
- (F) Приемане на баласт в танковете, предназначени за чист баласт (само за танкери СВТ)
20. Номер(а) на танка(овете), в които е приет баласт.
21. Местонахождение на кораба, когато в танковете, предназначени за чист баласт е била приета вода за промиване или е приет баласт, необходим на кораба в пристанището.
22. Местонахождение на кораба, когато помпата (ите) и тръбопроводите са промити с отвеждане на водата към утаителните танкове.
23. Количеството на замърсената с нефт вода, която след промиване на тръбопровода се прехвърля в утаителния танк(ове) или в товарния(те) танк(ове), в които преди това е имало утайки (посочва се номер(а) на танка(овете)). Посочва се общото количество.
24. Местонахождение на кораба, при приемане на допълнителна баластна вода в танка(овете), предназначени за чист баласт.
25. Време и местонахождение на кораба, когато крановете, отделящи танковете, предназначени за чист баласт от товарните и зачистващите тръбопроводи са затворени.
26. Количество на чистия баласт, приет на борда.
- (G) Почистване на товарните танкове
27. Номер(а) на почистения танк(ове).
28. Пристанище или местонахождение на кораба.
29. Продължителност на почистването.
30. Методи на почистване\*4.

---

\*3 Ако не се следват програмите дадени от Ръководството за оборудване и експлоатацията в графа Забележки се посочват причините

- 
31. Водите от измиването на танковете са прехвърлени в;
- 1 приемни устройства (посочва се пристанището и количеството\*5);
  - 2 утаителен(лни) танк(ове) или товарни танкове, определени като утаителен(лни) танк(ове) (посочва се номера(та) на танка(овете), прехвърленото количество и общото количество).
- (H) Изхвърляне на мръсен баласт
32. Номер(а) на танка(овете).
33. Местонахождение на кораба в началото на изхвърлянето в морето.
34. Местонахождение на кораба при завършване на изхвърлянето в морето.
35. Количество, изхвърлено в морето.
36. Скорост(и) на кораба по време на изхвърлянето.
37. Работила ли е системата за наблюдение и контрол над изхвърлянето по време на операцията.
38. Водено ли е редовно наблюдение на изхвърлянето и на повърхността на водите в района на изхвърлянето.
39. Количеството на замърсената с нефт вода е прехвърлена в утаителен танк(ове).
- Посочва се общото количество.
40. Предаване в приемни устройства на брега (посочва се пристанището

количеството)\*5.

(I) Изхвърляне на водите от утайтелните танкове в морето

**41.** Номер (а) на утайтелния ( ) танк(ове) .

**42.** Време на утаяване от последното постъпване на остатъци; или

**43.** Време на утаяване от последното изхвърляне.

**44.** Време и местонахождение на кораба в началото на изхвърлянето.

**45.** Ниво на общото количество нефтоводна смес в танковете преди изхвърлянето.

**46.** Ниво на положението на разделителната повърхност между нефта и водата преди изхвърлянето.

---

\*4 Миене с шланг ръчно, миене с помощта на миячна машина и/или химическо почистване. В случай на химическо почистване се посочва вида и количеството на химическия препарат.

\*5 От оператора на Приемните устройства, които включват баржи и камионцистерни капитаните на корабите получават разписка или удостоверение в което подробно е описано количеството на прехвърлените миещи води от танковете, мръсния баласт, остатъците или нефтосъдържащите смеси, както и времето и датата на прехвърляне. Тази разписка или удостоверение ако се приложи към Дневника за нефтени операции може да помогне на капитана на кораба да докаже, че корабът не е замесен в инцидент като източник на замърсяване. Разписката или удостоверението се съхраняват заедно с Дневника за нефтени операции.

---

**47.** Количество на изхвърлената вода и интензивност на изхвърлянето.

**48.** Окончателно изхвърлено количество и интензивност на изхвърлянето.

**49.** Време и местонахождение на кораба при завършване на изхвърлянето.

**50.** Работила ли е системата за наблюдение и контрол над изхвърлянето по време на операцията.

**51.** Ниво на положението на разделителната повърхност между нефта и водата след завършване на изхвърлянето.

**52.** Скорост(и) на кораба по време на изхвърлянето.

**53.** Водено ли е редовно наблюдение на изхвърляната смес и повърхността на водата в района на изхвърлянето.

**54.** Потвърдете, че съответните кранове на корабните тръбопроводи са затворени след завършване изхвърлянето от утайтелните танкове.

(J) Отстраняване на утайките и нефтосъдържащите смеси, останали необработени

**55.** Номер на танка(овете) .

**56.** Отстранено количество от всеки танк (посочва се остатъчното количество) .

**57.** Метод на отстраняване:

- 1 в приемни устройства (посочва се пристанището и общото количество\*6) ;
- 2 смесване с товара (посочва се количеството) ;
- 3 прехвърляне в друг(и) танк(ове) ; посочва се номера на танка(овете) , прехвърленото количество и общото количество в танка(овете) ;
- 4 друг метод, (посочва се какъв) ; посочва се отстраненото количество.

(K) Изхвърляне на чист баласт от товарните танкове

**58.** Местонахождение на кораба в началото на изхвърляне на чист баласт.

**59.** Номер(а) на танка(овете) , от които се изхвърля чист баласт.

**60.** При завършване на изхвърлянето, изпразнен(и) ли е(са) танка(овете) .

**61.** Местоположение на кораба при завършване на изхвърлянето, ако то



се различава от посоченото в 58.

**62.** Водено ли е редовно наблюдение на изхвърляната смес и повърхността на водата в района на изхвърлянето.

---

\*6 От оператора на приемните устройства които включват баржи и камионцистерни капитаните на корабите получават разписка или удостоверение в което подробно е описано количеството на прехвърлените миещи води от танковете, мръсния баласт, остатъците или нефтосъдържащите смеси както и времето и датата на прехвърляне. Тази разписка или удостоверение ако се приложи към Дневника за нефтени операции може да помогне на капитана на кораба да докаже, че корабът не е замесен в инцидент като източник на замърсяване. Разписката или удостоверението се съхраняват заедно с Дневника за нефтени операции.

---

(L) Изхвърляне на баласт от танковете, предназначени за чист баласт (само за танкери с танкове за чист баласт)

**63.** Номер (а) на танка (овете), от които се изхвърля баласта.

**64.** Време и местоположение на кораба в началото на изхвърлянето на чист баласт в морето.

**65.** Време и местоположение на кораба при завършване на изхвърлянето в морето.

**66.** Изхвърлено количество:

- 1 в морето; или
- 2 в приемно устройство (посочва се пристанището).

**67.** Имало ли е някакви признаци за замърсяване на баластната вода с нефт, преди или по време на изхвърлянето в морето.

**68.** Контролирано ли е изхвърлянето с прибор за измерване на нефтеното съдържание.

**69.** Време и местоположение на кораба, когато в края на дебалансирането са били затворени крановете отделящи танковете, предназначени за чист баласт от товарните магистрали и тръбопроводите за почистване.

(M) Състояние на системата за наблюдение и контрол над изхвърлянето на нефт.

**70.** Време, когато системата е била извън строя.

**71.** Време, когато е възстановена работата на системата.

**72.** Причини за неизправността.

(N) Случайни или Други необичайни случаи на изхвърляне на нефт.

**73.** Време на събитието.

**74.** Пристанище или местоположение на кораба по време на събитието,

**75.** Приблизително количество и вид на нефта.

**76.** Обстоятелства по изхвърлянето или изтичането, причини и общи забележки.

(O) Допълнителни експлоатационни процедури и общи бележки  
ТАНКЕРИ, ЗАЕТИ В СПЕЦИФИЧНИ ПРЕВОЗИ (P) Приемане на баластна вода

**77.** Номер (а) на баластирания (те) танк (ове).

**78.** Местонахождение на кораба по време на баластирането

**79.** Общо количество на баластната вода, приета на кораба в куб. метра.

**80.** Забележки

(Q) Преразпределение на баластната вода вътре в кораба.

**81.** Причини за преразпределението

(R) Предаване на баластна вода в приемни устройства

**82.** Пристанище (а), където е предадена баластната вода.

**83.** Име и обозначение на приемното устройство

**84.** Общото количество на предадената баластна вода в куб. м.

**85.** Дата, подпис и печат на длъжностното лице, представляващо

пристанищните органи.

Име на кораба .....

Отличителен номер или позивни .....

ТОВАРНИ БАЛАСТНИ ОПЕРАЦИИ (ЗА НЕФТЕНИ ТАНКЕРИ) \* /  
ОПЕРАЦИИ В МАШИННОТО ОТДЕЛЕНИЕ (ЗА ВСИЧКИ КОРАБИ) \*

Дата	Код (буква)	Операция (номер)	Сведения за операциите /подпис на отговорния офицер/

Подпис на капитана: . . . . .

Ненужното се зачерква

## **Анекс II към MARPOL 73/78 (включително измененията)**

ПРАВИЛА ЗА КОНТРОЛ НАД ЗАМЪРСЯВАНЕТО  
ОТ ВРЕДНИ ТЕЧНИ ВЕЩЕСТВА В НАЛИВНО СЪСТОЯНИЕ

Правило 1

Дефиниции

За целите на настоящия Анекс:

(1) Танкер химикаловоз (Chemical tanker) е кораб, построен или приспособен предимно за превозване на товар, представляващ вредни течни вещества в наливно състояние. Това понятие включва и нефтен танкер, както е определено в Анекс I на настоящата Конвенция, превозващ товар напълно или частично състоящ се от вредни течни вещества в наливно състояние.

(2) Чист баласт (Clean ballast) означава баласт, съдържащ се в танк, който след последното превозване в него на вещества от категории "А", "В", "С" и "D" е бил старателно почистен, получените остатъци са били изхвърлени,

а танкът е бил изпразнен съгласно изискванията на настоящия Анекс.

(3) Изолиран баласт (Segregated ballast) означава баластна вода приета в танк, постоянно предназначен за превоз на баласт или на баласт или товар, който не е нефт или вредно течно вещество според дефинициите, дадени в различните Анекси на настоящата Конвенция, и който е изолиран напълно от товарната и горивната системи.

(4) Най-близкия бряг (Nearest land) се разбира в смисъла на определението на този термин, дадено в правило 1(9), на Анекс I от настоящата Конвенция.

(5) Течни вещества (Liquid substances) са веществата, налягането на парите на които при температура 37,8°C не превишава 2,8 kPa/cm<sup>2</sup>.

(6) Вредно течно вещество (Noxious liquid substance) означава всяко вещество, посочено в допълнение II към настоящия Анекс или временно определено, в съответствие с изискванията на правило 3(4) като попадащо в категориите "A", "B", "C" или "D".

(7) Особен район (Special area) означава морски район, където по признати технически причини във връзка с неговото океанографско и екологично положение и спецификата на превозите, е необходимо приемане на особени задължителни мерки за предпазване на морето от замърсяване с вредни течни вещества.

Особени райони са:

(a) районът на Балтийско море; и

(b) районът на Черно море; и

(c) районът на Антарктика.

(8) Районът на Балтийско море (Baltic sea area) е районът, определението на който е дадено в правило 10(1)(b) на Анекс I от настоящата Конвенция.

(9) Районът на Черно море (Black sea area) е районът, определението на който е дадено в правило 10(1)(c) на Анекс I от настоящата Конвенция.

(9A) Районът на Антарктика означава морето южно от 60°S ширина.

(10) Международен кодекс за химикали в наливно състояние (International Bulk Chemical Code) е Международният кодекс за строеж и оборудване на кораби, превозващи опасни химикали в наливно състояние\*, приет от Комисията за защита на морската среда на Организацията с резолюция МЕРС.19(22), в която може да се внасят изменения от Организацията, при условие, че такива изменения се приемат и влязат в сила в съответствие с условията на член 16 от настоящата Конвенция, относно процедури по внасяне на изменения, включени като приложение към някой Анекс.

(11) Кодекс за химикали в наливно състояние (Bulk Chemical Code) е Кодекс за строеж и оборудване на кораби, превозващи опасни химикали в наливно състояние+, приет от Комисията за защита на морската среда на Организацията, с резолюция МЕРС.20(22), в която може да се внасят изменения от Организацията, при условие, че такива изменения се приемат и влязат в сила в съответствие с условията на член 16 от настоящата Конвенция, относно процедури по внасяне на изменения, включени като приложение към някой Анекс.

(12) Построен кораб (Ship constructed) означава кораб, чийто кил е заложен или който е в подобен етап на строеж. Кораб, преоборудван в химикаловоз, независимо от датата на която е бил построен се счита за химикаловоз, построен на датата, на която е започнало преоборудването. Това условие за преоборудване не се прилага при модификация на кораб, който отговаря на всички следващи условия:

(a) корабът е построен преди 1 юли 1986; и

(b) корабът е освидетелстван, според Кодекса за химикали в наливно състояние, да превозва само онези продукти, които са определени от Кодекса като вещества, представляващи опасност само като замърсители.

---

\* Виж IMO публикации - IMO-100E.

+ Виж IMO публикации - IMO-772E.

---

(13) Подобен етап от строежа на кораба (Similar stage of construction) е етапът, при който;

(a) започва строеж, който може да се идентифицира с определен кораб; и  
(b) сглобяването на този кораб е започнало, което включва поне 50 тона или един процент от изчислената маса на конструктивния материал, което е по-малко.

(14) Дата за годишен преглед (Anniversary date) означава датата и месеца от всяка една година, които съответстват на датата на изтичане валидността на Международното свидетелство за предпазване от замърсяване при превоз на вредни течни вещества в наливно състояние.

Правило 2

Приложение

(1) Изискванията на настоящия Анекс, ако специално не е предвидено друго, се прилагат за всички кораби, превозващи вредни течни вещества в наливно състояние.

(2) Ако товарът, попадащ под изискванията на Анекс I към настоящата Конвенция, се превозва в товарно помещение на танкер химикаловоз, прилагат се също и съответните изисквания на Анекс I към настоящата Конвенция.

(3) Правило 13 на настоящия Анекс се прилага само към кораби, превозващи вещества, отнесени към категориите А, В или С с цел осъществяване контрол над изхвърлянето.

(4) За кораби построени преди 1 юли 1986, условията на правило 5 на този Анекс по отношение изискванията за изхвърляни под водолинията и максималната концентрация в дирята зад кърмата на кораба се прилагат от 1 януари 1988.

(5) Администрацията може да разреши монтирането на кораба на всякакво устройство, материал, прибор или апарат, като алтернатива на това, което се изисква от този Анекс при условие, че това устройство, материал, прибор или апарат е толкова ефективен, колкото и тези изисквани от този Анекс. Това право на Администрацията не се разпростира до замяната на работни методи за извършване на контрол над изхвърлянето на отровни течни вещества, като еквивалентни на тези конструктивни и работни характеристики, които са указани в правилата към този Анекс.

---

Виж унифицирано тълкувание 2.1

---

(6) Администрацията, която съгласно параграф (5) на това правило разрешава използването на някакво устройство, материал, прибор или апарат, като алтернатива на тези, изисквани от този Анекс, уведомява Организацията с цел разпространение на информация и предприемане на съответни действия, ако са нужни, от страните по Конвенцията относно съответните характеристики и данни за кораба.

---

Виж унифицирано тълкувание 2.1

---

(7) (a) Когато изменение към този Анекс и към Международният кодекс за химикали в наливно състояние и към Кодекса за химикали в наливно състояние налага промени в конструкцията или оборудването и инсталациите на кораба поради повишаване изискванията за превоз на определени вещества,

Администрацията може да внесе изменения или да забави за определен период приложението на такова изменение по отношение на кораби, построена преди датата на влизане в сила на това изменение, при условие че незабавното въвеждане на такова изменение се счита за неоснователно или практически неосъществимо. Взимането на такова решение за отклонение се определя с оглед на всяко отделно вещество, като се съблюдават указанията, разработени от Организацията.\*

(b) Администрацията, допускаща такова отклонение от приложението на някое изменение в съответствие с този параграф, следва да уведоми Организацията като изпрати доклад, съдържащ подробности относно съответния кораб или кораби, превозваните товари, типа превози в които са ангажирани корабите и мотивация за това отклонение, с цел информиране на страните по Конвенцията и предприемане на съответни действия, ако са необходими.

### Правило 3

Разпределение по категории и списък на вредните течни вещества

(1) За целите на правилата на настоящия Анекс, вредните течни вещества са разделени на четири категории, както следва:

(a) Категория "А": вредни течни вещества, които при изхвърляне в морето в процеса на почистване на танковете или деballастиране представляват значителна опасност за морските ресурси или здравето на човека, сериозно увреждат условията за почивка или другите видове правомерно използване на морето, поради което е оправдано прилагането на строги мерки, срещу замърсяване.

(b) Категория "В": вредни течни вещества, които при изхвърляне в морето в процеса на почистване на танковете или деballастиране представлява опасност за морските ресурси или здравето на човека, увреждат условията за почивка или другите видове правомерно използване на морето, поради което е оправдано прилагането на специални мерки за предпазване от замърсяване.

(c) Категория "С": вредни течни вещества, които при изхвърляне в морето в процеса на почистване на танковете или деballастиране представляват незначителна опасност за морските ресурси или здравето на човека, незначително увреждат условията за почивка или другите видове правомерно използване на морето, поради което се изискват специални условия за експлоатация.

---

\* Виж Указания за приложение на измененията към списъка на веществата в Анекс II на MARPOL 73/78, както и в Кодекси IBC и VCN по отношение рисковете за замърсяване, одобрени на тридесет и първата сесия на Комитета по защита на морската среда; виж приложение към Унифицирани тълкувани Анекс II.

(d) Категория "D": вредни течни вещества, които при изхвърляне в морето в процеса на почистване на танковете или деballастиране представляват определена опасност за морската среда и за здравето на човека, минимално увреждат условията за почивка или другите видове правомерно използване на морето, поради което изискват известно внимание при експлоатация.

(2) В допълнение I на настоящия Анекс е дадено Ръководството за разделяне на вредните течни вещества по категории.

(3) Вече категоризирани вредни течни вещества (категории А, В, С и D), превозвани в наливно състояние, които попадат под изискванията на настоящия Анекс, са упоменати в допълнение II на този Анекс.

(4) Когато се предполага превозване на течно вещество в наливно състояние, непопадащо в категориите, посочени в параграф (1) на това правило или се приема, че това вещество се отнася към правило 4(1) на този Анекс, правителствата на страните по Конвенцията, участващи в предстоящия превоз, се договарят и на основание указанията, упоменати в параграф (2) на настоящото правило за целите на този превоз установят временната му класификация към една или друга категория по отношение на превоза. Докато заинтересованите

правителства не постигнат единодушно съгласие, превозването на веществото се извършва в съответствие с най-строгите условия от предлаганите. Заинтересованата Администрация, възможно най-скоро, но не по-късно от деветдесет дни след първия такъв превоз уведомява Организацията и изпраща подробни сведения за веществото и временната оценка на неговата вредност с цел незабавно уведомяване на страните, надлежно информиране и разглеждане. Правителството на всяка страна в срок от деветдесет дни изпраща на Организацията своето мнение относно класификацията на веществото.

---

Виж Унифицирани тълкувания 2A.1 до 2A.4

---

#### Правило 4

##### Други течни вещества

(1) Веществата, изброени в допълнение III на настоящия Анекс, са оценени по отношение на вредността им и са признати за непопадащи в категории А, В, С и D, както е посочено в правило 3 (1) на настоящия Анекс, защото понастоящем се счита, че след почистване на танковете или деballастиране при изхвърлянето им в морето те не нанасят никаква вреда на човека, на морските ресурси, не влошават условията за почивка или другите видове правомерно използване на морето.

(2) Изхвърлянето на сапунни или баластни води, както и на други остатъци и смеси, съдържащи само вещества, изброени в допълнение III на настоящия Анекс, не попада под изискванията на този Анекс.

(3) Изхвърлянето в морето на чист или изолиран баласт не попада под изискванията на този Анекс.

#### Правило 5

##### Изхвърляне на вредни течни вещества\*

Веществата от категории А, В, С извън границите на особени райони и веществата от категория D - във всички райони

С оглед разпоредбите на параграф (14) от това правило и на правило 6 от настоящия Анекс,

(1) Забранява се изхвърлянето в морето на вещества от категория А, както е определено в правило 3(1) (а) на настоящия Анекс, или на вещества, временно класифицирани в тази категория, а също и на баластни води, води от измиване на танкове, или други остатъци или смеси, съдържащи такива вещества. Ако танковете съдържащи такива вещества или смеси подлежат на измиване, образуващите се остатъци се изхвърлят в приемни устройства, докато концентрацията на веществото в изхвърляните в съоръжението води стане равна или по-ниска от 0.1 % от теглото и докато танкът се изпразни, с изключение на фосфор, жълт или бял, за което вещество остатъчната концентрация е 0.01 % от теглото. Всякаква вода, добавена в следствие в танка, може да бъде изхвърлена в морето при спазване на всички следващи условия:

(а) Ако корабът е самоходен, движи се по курса си със скорост не по-малка от 7 възела, а ако е несамоходен - със скорост не по-малка от 4 възела;

---

Виж Унифицирано тълкувание 3.1

---

(b) Изхвърлянето се извършва под водолинията, като се вземе предвид разположението на приемните кингстони за задбордна вода; и

(c) Изхвърлянето се извършва на разстояние не по-малко от 12 морски мили от най-близкия бряг и на дълбочина не по-малка от 25 метра.

(2) Забранява се изхвърлянето в морето на вещества от категория В, както

и определени в правило 3 (1) (b) на настоящия Анекс, или вещества, класифицирани временно към тази категория, както и на баластни води, води от измиване на танкове, други остатъци или смеси, съдържащи такива вещества, е изключение на случаите, когато са спазени всички следващи условия:

---

\* Относно "разработените от Организацията норми" както е упоменато в това правото, виж Норми за процедури и устройства за при разтоварването на течни отровни вещества (Standards for procedures and arrangements for the discharge of noxious liquid substances), приети с резолюция МЕРС.18(22), както е поправена с резолюция МЕРС.62(35)

---

(а) Ако корабът е самоходен, движи се по курса си със скорост не по-малка от 7 възела, а ако е несамоходен – със скорост не по-малка от 4 възела;

---

Виж Унифицирано тълкувание 3.1

---

(b) Процедурите и устройствата за изхвърляне са одобрени от Администрацията. Те се базират на норми, разработени от Организацията и осигуряват такава концентрация и интензивност на изхвърляне, че концентрацията на веществото в килватерната струя на кораба не превишава 1 част на милион;

(c) Максималното количество от товара, изхвърлен от всеки танк и свързаната с него система от тръбопроводи, не превишава максималното количество, одобрено в съответствие с процедурите, упоменати в подпараграф (b) на този параграф. В никакъв случай то не трябва да превишава 1 куб. метър или 1/3000 от вместимостта на танка в куб. м в зависимост от това, коя стойност е по-голяма;

(d) Изхвърлянето се извършва под водолинията, като се вземе предвид разположението на приемните кингстони за задбордна вода; и

(e) Изхвърлянето се извършва на разстояние не по-малко от 12 морски мили от най-близкия бряг и на дълбочина не по-малка от 25 метра.

(3) Забранява се изхвърлянето в морето на вещества от категория С, както е определено в правило 3(1) (c) на настоящия Анекс, или вещества, временно класифицирани в тази категория, както и на баластни води, води от миене на танкове, други остатъци или смеси, съдържащи такива вещества, с изключение на случаите, когато са спазени всички следващи условия:

(a) Ако корабът е самоходен и се движи по курса си със скорост не по-малка от 7 възела, а ако е несамоходен – със скорост не по-малка от 4 възела;

(b) процедурите и устройствата за изхвърляне са одобрени от Администрацията. Те се основават на норми, разработени от Организацията и осигуряват такава концентрация и интензивност на изхвърляне, че концентрацията на веществото в килватерната струя на кораба не превишава 10 части на милион;

(c) Максималното количество от товара, изхвърлян от всеки танк и свързаната с него система от тръбопроводи не превишава максималното количество, одобрено в съответствие с процедурите, упоменати в подпараграф (b) на този параграф. В никакъв случай то не трябва да превишава 3 куб. метра или 1/1000 от вместимостта на танка в куб. м в зависимост от това, коя стойност е по-голяма;

(d) Изхвърлянето се извършва под водолинията, като се взема предвид разположението на приемните кингстони за задбордна вода; и

(e) Изхвърлянето се извършва на разстояние не по-малко от 12 морски мили

от най-близкия бряг и при дълбочина на водата не по-малко от 25 метра.

(4) Забранява се изхвърлянето в морето на вещества от категория D, както е определено в правило 3(1)(d) на настоящия Анекс, или вещества, класифицирани временно към тази категория, както и на баластни води, води от миене на танкове, други остатъци или смеси, съдържащи такива вещества, с изключение на случаите, когато са спазени всички следващи условия:

(а) Ако корабът е самоходен и се движи по курса си със скорост не по-малка от 7 възела, а ако е несамходен – със скорост не по-малка от 4 възела;

---

Виж Унифицирано тълкувание 3.1

---

(b) Концентрацията на такива смеси не превишава съотношението една част вещество на десет части вода; и

(c) Изхвърлянето се извършва на разстояние не по-малко от 12 морски мили от най-близкия бряг.

(5) Одобрените от Администрацията процедури за вентилация могат да се прилагат за отстраняване остатъците на товара от танка. Тези процедури се основават на норми, разработени от Организацията. Всякаква вода, използвана в последствие в танковете се счита за чиста и не се съблюдават параграфи (1), (2), (3) или (4) от това правило.

(6) Забранява се изхвърлянето в морето на вещества, които не са включени в която и да е категория, не са класифицирани временно към някоя от тях или не са оценявани по отношение на вредността им в съответствие с правило 4 (1) на настоящия Анекс. Забранява се също така изхвърлянето на баластни води, водите от измиването и други остатъци или смеси, съдържащи такива вещества. Вещества от категория A, B и C в границите на особените райони с оглед на разпоредбите на параграф (14) от това правило и правило 6 на настоящия Анекс,

(7) Забранява се изхвърлянето в морето на вещества от категория A, посочени в правило 3 (1) (a) на настоящия Анекс, или на вещества, които са класифицирани временно към тази категория, както и на баластни води, води от миене на танковете и други остатъци или смеси, съдържащи такива вещества.

При измиване на танковете, съдържащи такива вещества или смеси, образуваният се при това остатък се предава в приемни устройства, които се осигуряват от държавите, прилежащи към тези особени райони, в съответствие с правило 7 на настоящия Анекс. Измиването продължава дотогава, докато концентрацията на веществото в сдаваните в приемните устройства води от измиването стане равна или по-ниска от 0.05 % от теглото и докато танкът се изпразни, с изключение

на

фосфор, жълт или бял, за което вещество остатъчната концентрация е 0.005 % от теглото. Всякаква вода, добавена в последствие в танка, може да бъде изхвърлена в морето при спазване на всички следващи условия:

(а) Ако корабът е самоходен и се движи по курса си със скорост не по-малка от 7 възела, а ако е несамходен – със скорост не по-малка от 4 възела;

---

Виж Унифицирано тълкувание 3.1

---

(b) Изхвърлянето се извършва под водолинията, като се вземе предвид разположението на приемните кингстони за задбордна вода; и

(c) Изхвърлянето се извършва на разстояние не по-малко от 12 морски мили от най-близкия бряг и при дълбочина на водата не по-малко от 25 метра.



(8) Забранява се изхвърляне в морето на вещества от категория В, посочени в правило 3(1) (b) на настоящия Анекс или на вещества, класифицирани временно към тази категория, както и на баластни води, води от измиване на танкове и други остатъци или смеси, съдържащи такива вещества, с изключение на случаите, когато се спазват всички следващи условия:

(a) Танкът е бил предварително измит в съответствие с одобрената от Администрацията процедура и въз основа на норми, разработени от Организацията и миячните води са били сдадени в приемно съоръжение;

(b) Корабът е на път и е самоходен, движи се със скорост не по-малка от 7 възела, а ако е несамоходен – със скорост не по-малка от 4 възела;

(c) Процедурите и устройствата за изхвърляне и миене са одобрени от Администрацията. Те трябва да са базирани на норми, разработени от Организацията и да осигуряват такава концентрация и интензивност на изхвърляне на остатъка, че концентрацията на веществото в килватерната струя на кораба да не превишава 1 част на милион;

(d) Изхвърлянето се извършва под водолинията, като се вземе предвид разположението на приемните кингстони за задбордна вода; и

(e) Изхвърлянето се извършва на разстояние не по-малко от 12 морски мили от най-близкия бряг и при дълбочина на водата не по-малко от 25 метра.

(9) Забранява се изхвърляне в морето на вещества от категория С, посочени в правило 3(1) (c) на настоящия Анекс, или на вещества, класифицирани временно към тази категория, както и на баластни води, водите от измиването, други остатъци или смеси, съдържащи такива вещества, с изключение на случаите, когато се спазват всички следващи условия:

(a) Корабът е на път и е самоходен, движи се със скорост не по-малка от 7 възела, а ако е несамоходен – със скорост не по-малка от 4 възела;

---

Виж Унифицирано тълкувание З. 1

---

(b) Процедурите и устройствата за изхвърляне са одобрени от Администрацията. Те се базират на норми, разработени от Организацията и осигуряват такава концентрация и интензивност на изхвърляне на остатъка, че концентрацията на веществото в килватерната струя на кораба да не превишава 1 част на милион;

(c) Максималното количество от товара, изхвърлен от всеки танк и свързаната с него система от тръбопроводи не превишава максималното одобрено количество в съответствие с процедурите, упоменати в подпараграф (b) на този параграф, което в никакъв случай не трябва да превишава 1 куб. метър или 1/3000 от вместимостта на танка в куб. м в зависимост от това, коя стойност е по-голяма;

(d) Изхвърлянето да се извършва под водолинията, като се вземе предвид разположението на приемните кингстони за задбордна вода; и

(e) Изхвърлянето се извършва на разстояние не по-малко от 12 морски мили от най-близкия бряг и при дълбочина на водата не по-малко от 25 метра.

(10) Одобрени от Администрацията процедури за вентилация могат да бъдат използвани за отстраняване на остатъци от товара в танка. Тези процедури се основават на норми, разработени от Организацията. Всякаква вода, долята в танка в следствие се счита за чиста и не се съблюдават параграфи (7), (8) или (9) от това правило.

(11) Забранява се изхвърлянето в морето на вещества, невключени в която и да е категория, не класифицирани временно към никоя от тях или не оценени по отношение на вредността им в съответствие с правило 4(1) на настоящия Анекс. Забранява се също така и изхвърлянето на баластни води, води от миене на танкове и други остатъци или смеси, съдържащи такива вещества.

(12) Нищо в настоящото правило не забранява съхраняването на борда на

кораба на остатъци от товар категория В или С и изхвърлянето на такива остатъци в I морето извън границите на особените райони съгласно параграф (2) или съответно на параграф (3) на настоящото правило.

(13) (a) Правителствата на страните по Конвенцията, крайбрежията на които са прилежащи към който и да е от посочените особените райони съвместно се договарят и определят датата, когато ще бъдат изпълнени изискванията на правило 7(1) на настоящия Анекс. Те определят също и датата, от която влизат в сила изискванията на параграфи (7), (К), (9) и (10) на настоящото правило относно този район и съобщават в Организацията и 1 така определената дата най-малко шест месеца преди нейното настъпване. Организацията незабавно уведомява всички страни на Конвенцията за тази дата.

(b) Ако датата на влизане в сила на настоящата Конвенция предхожда датата, установена в съответствие с подпараграф (a) на този параграф, в интервала от време между двете дати се прилагат изискванията на параграфи (1), (2) и (3) на настоящото правило.

(14) По отношение на района на Антарктика, всяко изхвърляне на вредни течни вещества или смеси, съдържащи такива вещества в морето се забранява.

#### Правило 5А

Изпомпваме, тръбопроводи и разтоварващи устройства\*

(1) Всеки кораб, построен на или след 1 юли 1986 г., е снабден с изпомпваща система и тръбопроводи, за да се гарантира чрез изпитание при благоприятни за изпомпване условия, че всеки танк, определен за превоз на вещества от категория В не задържа остатъци в количество по-голямо от 0,1 куб. метра в свързаните с танка тръбопроводи и в тези, непосредствено до смукателя на този танк.

(2) (a) В съответствие с подпараграф (b) на този параграф, всеки кораб, построен преди 1 юли 1986 г. е снабден с изпомпваща система и тръбопроводи, за да се гарантира чрез изпитание при благоприятни за изпомпване условия, че танк, определен за превоз на вещества от категория В не задържа количество остатъци по-голямо от 0,3 куб. метра в свързаните с танка тръбопроводи и в тези, непосредствено до смукателя на този танк.

(b) До 2 октомври 1994 г. кораби, включени в подпараграф (a) на този параграф, ако не отговарят на изискванията на този подпараграф трябва, като минимум, да бъдат снабдени с изпомпваща система и тръбопроводи, за да се гарантира чрез изпитание при благоприятни условия за изпомпване и оценка на повърхностните остатъци, че всеки танк, предназначен за превоз на вещества от категория В, не задържа количество остатъци в съответния танк и свързаните с него тръбопроводи по-голямо от 1 куб. метър или 1/3000 от вместимостта на танка в куб. метри, в зависимост от това, коя стойност е по-голяма.

(3) Всеки кораб, построен на или след 1 юли 1986 г., е снабден с изпомпваща система и тръбопровод, за да се гарантира чрез изпитание при благоприятни за изпомпване условия, че всеки танк, предназначен за превоз на вещества от категория С не задържа количество останки по-голямо от 0,3 куб. метра в свързаните с танка тръбопроводи и в тези, непосредствено до смукателя на този танк.

---

\* Относно "разработените от Организацията норми" както е упоменато в това правило, виж Норми за процедури и устройства за при разтоварването на течни отровни вещества (Standards for procedures and arrangements for the discharge of noxious liquid substances), приети с резолюция МЕРС.18(22), както е поправена с резолюция МЕРС.62(35)

---

(4) (a) В съответствие с подпараграф (b) на този параграф, всеки кораб, построен преди 1 юли 1986 г., е снабден с изпомпваща система и тръбопровод, за да се гарантира чрез изпитание при благоприятни условия за изпомпване, че

всеки танк, предназначен за превоз на вещества от категория С не задържа количество остатъци по-голямо от 0,9 куб. метра в свързаните с танка тръбопроводи и в тези, непосредствено до смукателя на танка.

(b) До 2 октомври 1994 г. корабите, упоменати в подпараграф (a) на този параграф, ако не отговарят на изискванията на този подпараграф, като минимум, трябва да бъдат снабдени с изпомпваща система и тръбопровод, за да се гарантира, чрез изпитание при благоприятни условия за изпомпване и оценка на остатъците по повърхността, че всеки танк, предназначен за превоз на вещества от категория С не задържа в съответния танк и свързаните с него тръбопроводи количество остатъци по-голямо от 3 куб. метра или 1/1000 от вместимостта на танка в куб. метра, в зависимост от това, коя стойност е по-голяма.

(5) Условията за изпомпване, упоменати в параграфи (1), (2), (3) и (4) на това правило трябва да са одобрени от Администрацията и се базират на норми, разработени от Организацията. В изпитанията за ефикасност на изпомпването, упоменати в параграфи (1), (2), (3) и (4) на това правило, като изпробваща среда се използва вода; а изпитанията са одобрени от

Администрацията и се базират на норми, разработени от Организацията. Остатъците по повърхността на товарните танкове, упоменати в параграфи (2) (b) и (4) (b) на това правило се определят въз основа на норми, разработени от Организацията.

(6) (a) В съответствие с подпараграф (b) на този параграф изискванията на параграфи (2) и (4) от настоящото правило не се прилагат за кораби, построени преди 1 юли 1986 г., ангажирани в ограничени плавания, както са определени от Администрацията, между,

- (i) пристанища или терминали на държава, страна по настоящата Конвенция; или
- (ii) пристанища или терминали на държави, страни по настоящата Конвенция.

(b) Изискванията на подпараграф (a) от този параграф се прилагат само за кораби, построени преди 1 юли 1986 г., ако:

- (i) всеки път, когато се налага измиване или баластиране на танк, съдържащ вещества или смеси от категории В или С, танкът се измива в съответствие с процедура за предварително измиване, одобрена от Администрацията и основаваща се на правила, разработени от Организацията, а водите от измиването на танковете се сдават в приемно съоръжение;
- (ii) водите от последващото измиване или баластна вода се сдават в приемно съоръжение или се изхвърлят в морето, в съответствие

с

другите изисквания на този Анекс;

- (iii) пригодността на приемните устройства в упоменатите по-горе пристанища или терминали, за целите на този параграф, се определя от правителствата на държавите-страни по настоящата Конвенция, в границите на които са разположени такива пристанища или терминали;
- (iv) в случай на кораби, ангажирани в плавания до пристанища или терминали, които са под юрисдикцията на други държави-страни по настоящата Конвенция, Администрацията се свързва с Организацията, с цел уведомяване страните по Конвенцията относно подробностите по освобождаването, информиране и предприемане на съответни действия, ако се налагат такива; и

(v) изискваното според този Анекс свидетелство се заверява в уверение на това, че корабът е ангажиран единствено в такива ограничени плавания.

(7) За кораб, чиито конструктивни и експлоатационни характеристики са такива, че не се изисква балластиране на товарните танкове, а измиването им се изисква само при ремонт или докуване, Администрацията може да разреши освобождаване от условията на параграфи (1), (2), (3) и (4) на това правило, при условие, че се спазват всички следващи условия:

(a) проектът, конструкцията и оборудването на кораба са одобрени от Администрацията, имайки предвид експлоатацията за която е предназначен;

(b) всякаква отпадъчна течност от измиването на танкове, проведено преди ремонт или докуване, се сдава в приемно съоръжение, пригодността на което е установена от Администрацията;

(c) изискваното от този Анекс свидетелство посочва:

(i) че всеки товарен танк е освидетелстван за превоз само на едно упоменато вещество; и

(ii) подробностите по освобождаването.

(d) на кораба има подходящо ръководство за работа, одобрено от Администрацията; и

(e) в случай на кораби, ангажирани в плавания до пристанища или терминали, под юрисдикцията на други държави, страни по настоящата Конвенция, Администрацията се свързва с Организацията за уведомяване страните по Конвенцията относно подробностите по освобождаването, за информиране и предприемане на съответни действия, ако се налагат такива.

---

Виж Унифицирано тълкувание 4.1

---

Правило 6

Изключения

Правило 5 на настоящия Анекс не се прилага при:

(a) Изхвърляне в морето на вредни течни вещества или смеси, съдържащи такива вещества с цел спасяване на човешки живот на море или осигуряване безопасността на кораба; или

(b) Изхвърляне в морето на вредни течни вещества или смеси, съдържащи такива вещества в резултат на повреждане на кораба или неговото оборудване;

(i) при условие, че след повреждането на кораба или откриване на изхвърлянето са били взети всички разумни мерки за отстраняване или свеждане до минимум на такова изхвърляне; и

(ii) освен в случаите, когато собственикът или капитанът са действали или с намерение да предизвикат повреждане на кораба, или самонадеяно и съзнавайки, че в резултат може да се стигне до повреждане.

(c) Изхвърляне в морето на вредни течни вещества или смеси, съдържащи такива вещества, с одобрението на Администрацията за целите на борба с особени случаи на замърсяване на морето, за да се сведе до минимум вредата от замърсяването. Всяко подобно изхвърляне подлежи на одобрение от правителството на всяка страна, йод юрисдикцията на която се предполага, че ще се осъществи такова изхвърляне.

Правило 7

Приемни устройства и разтоварващи устройства в терминалите

(1) Правителството на всяка страна по Конвенцията се задължава да осигури наличието на следните приемни устройства в съответствие с изискванията на корабите, използващи неговите пристанища, терминали или работни пристанища, както следва:

(a) Пристаннищата за товарене и разтоварване, както и терминалите и

осигуряват със съоръжения, подходящи за приемане без да се предизвиква необоснован престой на корабите на остатъци и смеси, които съдържат вредни течни вещества, подлежащи на I сдаване от корабите, носещи ги в изпълнение изискванията на I настоящия Анекс; и предизвиква необоснован престой на корабите на остатъци и смеси, които съдържат вредни течни вещества, подлежащи на сдаване от корабите, носещи ги в изпълнение изискванията на настоящия Анекс; и

(b) Кораборемонтни пристанища, извършващи ремонт на танкери-химикаловози, се обезпечават със съоръжения, подходящи за приемане на остатъци и смеси, съдържащи вредни течни вещества.

---

Виж Унифицирано тълкувание 5.1

---

(2) Правителството на всяка страна определя типа на съоръженията във всяко пристанище за товарене и разтоварване, терминал и ремонтно пристанище, разположени на нейната територия, предвидени в изпълнение на параграф (1) на настоящото правило и уведомява Организацията за това.

(3) Правителството на всяка страна по Конвенцията се задължава да осигури снабдяването на разтоварните терминали с устройства, които да улесняват почистването на товарните танкове на кораби, разтоварващи отровни течни вещества в тези терминали. Терминалните товарни шлангове и тръбопроводните системи, които съдържат отровни течни вещества, получени от корабите, които са разтоварили тези вещества на терминала, не се осушават обратно към кораба.

(4) Всяка страна уведомява Организацията, за да информира тя заинтересованите страни за всеки случай на предполагаемо несъответствие на съоръженията, предвидени в параграф (1) или устройствата, предвидени в параграф (3) на настоящето правило с установените изисквания.

#### Правило 8

##### Мерки за контрол\*

(1) (a) Правителствата на всички страни по Конвенцията назначават или упълномощават инспектори за постигане целите на настоящото правило. Инспекторите упражняват контрол в съответствие с процедурите за контрол, разработени от Организацията.\*\*

(b) Капитанът на кораб, превозващ течни отровни вещества в наливно състояние осигурява спазването на условията на правило 5 и на това правило, както и попълването на Дневника за товарните операции (Cargo Record Book) в съответствие с правило 9 на този Анекс винаги, когато се извършват операции, разглеждани в това правило.

---

\* Относно "разработените от Организацията норми" както е упоменато в това правило, виж Норми за процедури и устройства за при разтоварването на течни отровни вещества (Standards for procedures and arrangements for the discharge of noxious liquid substances), приети с резолюция МЕРС.18(22), както е поправена е резолюция МЕРС.62.(35).

\*\* Виж Процедурите за Държавен пристанищен контрол, приети от Организацията с резолюция А.787(19) и поправена с А.882(21); виж ИМО публикации - ИМО-650Е.

---

(c) Освобождаването, упоменато в параграфи (2) (b), (5) (b), (6) (c) или (7) (c) на това правило, може да се разреши само от правителството на приемащата страна, за кораб, ангажиран в плавания до пристанища или терминали под юрисдикцията на други държави, страни по настоящата Конвенция. Когато се разреши такова освобождаване, съответното вписване в Дневника за

товарните операции се заверява от упоменатия в подпараграф (а) на този параграф инспектор.

Вещества от категория А във всички райони

(2) Във всички райони по отношение на вещества от категория А се прилагат следните разпоредби:

(а) Танк, който е бил разтоварен трябва, съгласно условията на подпараграф (b) на този параграф, да бъде измит в съответствие с изискванията на параграф (3) или (4) на това правило, преди корабът да напусне пристанището на разтоварване.

(b) По искане на капитана на кораба, правителството на страната, приемаща товара, може да освободи кораба от изискванията, упоменати в подпараграф (а) на този параграф, при условие, че:

- (i) разтовареният танк се товари със същото вещество или с друго вещество, съвместимо с предходното и танкът няма да бъде измит или баластиран преди товаренето; или
- (ii) разтовареният танк не е измит, нито баластиран на море и изискванията на параграф (3) или (4) на това правило се съблюдават в друго пристанище при условие, че е било потвърдено в писмена форма, че в това пристанище има приемно съоръжение и то е подходящо за тази цел; или
- (iii) остатъците от товара ще бъдат отстранени чрез процедура на вентилация, одобрена от Администрацията и основаваща се на правила, разработени от Организацията.

(3) Ако танкът подлежи на миене, в съответствие с подпараграф (2) (а) от това правило, образувалите се при миенето остатъци се изхвърлят в приемно съоръжение най-малко докато концентрацията на изхвърляното вещество, определена чрез анализ на проби от остатъка, взети от инспектора, не се снижи до концентрацията, посочена в правило 5(1) или 5(7), както е приложимо, на настоящия Анекс. Когато е достигната необходимата остатъчна концентрация, оставащата миеща вода продължава да се излива в приемно съоръжение, докато танкът се изпразни. В Дневника за товарните операции се извършват съответните вписвания и се заверяват от инспектора, както е упоменато в параграф (1) (а) на това правило.

(4) Ако правителството на приемащата страната счете, че е невъзможно да измери концентрацията на веществото в отпадъка, без това да причини необоснован престой на кораба, тази страна може да приеме алтернативна процедура, еквивалентна на посочената в параграф (3) от това правило, при условие, че:

(а) Танкът е предварително измит в съответствие с процедура, одобрена от Администрацията и основаваща се на норми, разработени от Организацията; и

(b) инспекторът, упоменат в параграф (1) (а), удостоверява в Дневника за товарните операции, че:

- (i) танкът, неговите помпи и система от тръбопроводи са били изпразнени; и
- (ii) предварителното почистване е извършено в съответствие с процедурите за предварително измиване, одобрени от Администрацията за такъв танк и от такова вещество; и
- (iii) водите от измиване на танка от предварителното почистване са прехвърлени в приемно съоръжение и танкът е празен.

Вещества от категория В и С извън границите на особени райони

(5) По отношение на вещества от категория В и С, извън границите на особени райони се прилагат следните изисквания:

(а) Танк, който е бил разтоварен трябва, съгласно изискванията на Подпараграф (b) на този параграф, да бъде предварително измит, преди корабът да напусне пристанището на разтоварване, при което:

- (i) разтовареното вещество е идентифицирано в нормите, разработени от Организацията, като остатъчно количество, което надвишава

максималното количество, което може да бъде изхвърлено в морето според правила 5(2) или (3) на този Анекс за случаите на вещества от категория В или съответно от категория С; или

---

Виж Унифицирано тълкувание 5А.1

---

- (ii) разтоварването не е извършено в съответствие с условията за изпомпване на танка, одобрени от Администрацията и основаващи се на норми, разработени от Организацията, както е посочено в правило 5А(5) на този Анекс, но са предприети алтернативни мерки, които да задоволяват изискванията на инспектора, упоменат в параграф (1) (а) на това правило, за отстраняване от кораба на остатъците от товара до количества, определени в правило 5А на този Анекс, както е приложимо.

Използваната процедура за предварително измиване е одобрена от Администрацията и се основава на норми, разработени от Организацията и остатъците от водите от измиване на танка да се сдават в приемно съоръжение в разтоварното пристанище.

(b) По искане на капитана на кораба, правителството на страната, приемаща товара, може да освободи кораба от изискванията на подпараграф (а) на този параграф, при условие че:

- (i) разтовареният танк ще бъде отново натоварен със същото вещество или с друго вещество, съвместимо с предишното и танкът няма да се измива и баластира преди товаренето; или
- (ii) разтовареният танк не е нито измит, нито баластиран на море и танкът е предварително измит, като е използвана процедура, одобрена от Администрацията и основаваща се на норми, разработени от Организацията и остатъците от миячните води на танка се отделят в приемно съоръжение в друго пристанище, при условие, че е било потвърдено в писмена форма, че в това пристанище има такова приемно съоръжение и то е подходящо за тази цел; или
- (iii) остатъците от товара ще се отстраняват чрез процедура на вентилация, одобрена от Администрацията и основаваща се на норми, разработени от Организацията.

Вещества от категория В в границите на особените райони

(6) По отношение на вещества от категория В, в границите на особените райони се прилагат следните изисквания:

(a) Танк, който е разтоварен трябва, в съответствие с изискванията на подпараграфи (b) и (c) на този параграф, да бъде предварително измит, преди корабът да напусне пристанището на разтоварване. Използваната процедура за предварително измиване да е одобрена от Администрацията и да се основава на норми, разработени от Организацията и водите от измиване на танка да се сдават в приемно съоръжение в разтоварното пристанище.

(b) Изискванията на подпараграф (а) на този параграф не се прилагат, когато са изпълнени всички следващи условия:

- (i) разтовареното вещество от категория В е идентифицирано по нормите, разработени от Организацията, като остатъчно количество, не превишаващо максималното количество, което може да бъде изхвърлено в морето извън границите на особените райони, според правила 5(2) или (3) на този Анекс, а остатъците се задържат на борда за последващо изхвърляне в морето извън границите на специалния район, в съответствие с правило 5(2) на този Анекс; и
- (ii) разтоварването се извършва в съответствие с условията за

изпомпване на танка, одобрени от Администрацията и основаващи се на норми, разработени от Организацията, както е посочено в правило 5A(5) на този Анекс, или ако не са спазени одобрените условия на изпомпване, са предприети алтернативни мерки, които задоволяват изискванията на инспектора, упоменат в параграф (1) (a) на това правило, за отстраняване на остатъците от товара от кораба до количества, определени в правило 5A на този Анекс, както е приложимо.

(c) По искане на капитана на кораба, правителството на страната, приемаща товара, може да освободи кораба от изискванията на подпараграф (a) на този параграф при условие, че:

- (i) разтовареният танк се товари отново със същото вещество или с друго вещество, съвместимо с предишното и танкът няма да се измива или баластира преди товаренето; или
- (ii) разтовареният танк не е нито измит, нито баластиран на море и танкът е предварително измит, като е използвана процедура, одобрена от Администрацията и основаваща се на норми, разработени от Организацията, а остатъците от водите от измиването на танка се сдават в приемно съоръжение в друго пристанище при условие, че е било потвърдено в писмена форма, че в това пристанище има такова приемно съоръжение и то е подходящо за тази цел; или
- (iii) остатъците от товара ще се отстраняват чрез процедура на вентилация, одобрена от Администрацията и основаваща се на норми, разработени от Организацията.

Вещества от категория С в границите на особените райони

(7) По отношение на вещества от категория С, в границите на особените райони се прилагат следните условия:

(a) Танк, който е разтоварен трябва в съответствие с изискванията на подпараграфи (b) и (c) на този параграф, да бъде предварително измит, преди корабът да напусне пристанището на разтоварване, при което,

- (i) разтовареното вещество от категория С е идентифицирано в нормите, разработени от Организацията, като остатъчно количество, надвишаващо максималното количество, което може да бъде изхвърлено в морето, според правило 5(9) на този Анекс; или

---

Виж Унифицирано тълкувание 5A.1

---

- (ii) разтоварването не е извършено в съответствие с условията за изпомпване на танка, одобрени от Администрацията и основаващи се на норми, разработени от Организацията, както е посочено в правило 5A(5) на този Анекс, но са предприети алтернативни мерки, които удовлетворяват изискванията на инспектора, упоменат в параграф (1) (a) на това правило, за отстраняване на остатъците от товара от кораба до количества, определени в правило 5A на този Анекс, както е приложимо.

Използваната процедура на предварително измиване подлежи на одобрение от Администрацията и се основава на Нормите, разработени от Организацията, а миячните води се сдават в приемно съоръжение в пристанището на разтоварване.

(b) Изискванията на подпараграф (a) на този параграф не се прилагат, когато са изпълнени всички следващи условия:

- (i) разтовареното вещество от категория С се определя в нормите, разработени от Организацията, като остатъчно количество, не превишаващо максималното количество, което може да бъде



изхвърлено в морето, извън границите на особените райони, според правило 5(3) на този Анекс, а остатъците се задържат на борда за последващо изхвърляне в морето, извън границите на особения район и в съответствие с правило 5(3) на този Анекс;

и

- (ii) разтоварването е извършено в съответствие с условията за изпомпване на танка, одобрени от Администрацията и основаващи се на норми, разработени от Организацията, както е посочено в правило 5A(5) на този Анекс, или не е извършено в съответствие с условията на изпомпване, но са предприети алтернативни мерки, които удовлетворяват изискванията на инспектора, упоменат в параграф (1) (а) на това правило, за отстраняване на остатъците от товара от кораба до количества, определени в правило 5A на този Анекс, както е приложимо.

(с) По искане на капитана на кораба, правителството на страната, приемаща товара, може да освободи кораба от изискванията на подпараграф (а) на този параграф, при условие, че:

- (i) разтовареният танк се товари отново със същото вещество или с друго вещество, съвместимо с предишното и танкът няма да се измива или баластира преди товаренето; или
- (ii) разтовареният танк не е нито измит, нито баластиран на море и танкът е предварително измит, като е използвана процедура, одобрена от Администрацията и основаваща се на норми, разработени от Организацията, а остатъците от водите от измиването на танка се сдават в приемно съоръжение в друго пристанище при условие, че е било потвърдено в писмена форма, че в това пристанище има такова приемно съоръжение и то е подходящо за тази цел; и
- (iii) остатъците от товара ще се отстраняват чрез процедура на вентилация, одобрена от Администрацията и основаваща се на норми, разработени от Организацията.

Вещества от категория D във всички райони

(8) По отношение на вещества от категория D, танк, който е бил разтоварен или се измива и водите от измиването му се сдават в приемно съоръжение, или останалите в танка остатъци се разреждат и изхвърлят в морето, в съответствие с правило 5(4) на този Анекс.

Изхвърляне на утаителен танк (slop tank)

(9) Всякакви остатъци, съхранявани на кораба в утаителен танк, включително тези от сантините на товарно-помпеното отделение, които съдържат вещества от категория A, а в границите на особените райони - вещества от категория A или B, се изхвърлят в приемни устройства в съответствие с изискванията на правило 5(1), (7) или (8) на този Анекс, както е приложимо.

Правило 9

Дневник на товарните операции

(1) Всеки кораб, към който се прилага настоящия Анекс, се снабдява с Дневник на товарните операции. Той може да бъде част от официалния корабен дневник или отделен дневник, формата на който е дадена в допълнение IV към настоящия Анекс.

(2) Дневникът за товарните операции се попълва на основание данните за всеки танк, във всички случаи, когато на кораба се извършва която и да е от следните операции по отношение на вредните течни вещества:

- (i) товарене на товар;
- (ii) прехвърляне на товар по кораба;
- (iii) разтоварване на товар;
- (iv) почистване на товарните танкове;
- (v) приемане на баласт в товарните танкове (баластиране);
- (vi) изхвърляне на баластни води от товарните танкове

(дебаластирание)

- (vii) сдаване на остатъци в приемни устройства;
- (viii) изхвърляне в морето или отстраняване чрез вентилация на остатъци в съответствие с правило 5 на настоящия Анекс.

(3) При изхвърляне от типа, описан в член 8 на настоящата Конвенция и в правило 6 на този Анекс на каквото и да е вредно вещество или смес, съдържаща такова вещество, независимо от това, дали е извършено преднамерено или случайно, се вписва в Дневника за товарните операции с излагане на обстоятелствата и причините за такова изхвърляне.

(4) Когато инспекторът, назначен или упълномощен от правителството на страна по Конвенцията за контрол над операциите в съответствие с настоящия Анекс, е инспектирал кораба, тогава той прави съответния запис в Дневника за товарните операции.

(5) Всяка операция, упомената в параграфи (2) и (3) на настоящото правило, трябва незабавно и възможно най-пълно да се регистрира в Дневника за товарните операции с цел всяко записване в дневника да отговаря на изпълнените операции. Всеки запис се подписва от лицето или лицата, отговорни за операцията, а всяка страница се подписва от капитана на кораба. Дневникът за товарните операции се попълва на официалния език на държавата, под знамето на която даденият кораб има право да плава, а на корабите, имащи Международно свидетелство за предотвратяване на замърсяването при превозване на вредни течни вещества в наливно състояние или упоменатото в правило 12А на този Анекс удостоверение, също и на английски или френски език. В случай на спор или различия, приоритет се дава на записаното на официалния национален език на държавата, под знамето на която има право да плава корабът.

(6) Дневникът на товарните операции се съхранява на кораба на такова място, където може по всяко време да бъде предоставен за проверка и (с изключение на случаите на буксируем кораб без екипаж) се съхранява на борда на кораба, Дневникът се съхранява в течение на три години след нанасяне на последните бележки в него.

(7) Компетентните власти на правителствата на страните по Конвенцията могат да проверят Дневника за товарните операции на борда на всеки кораб, към който се прилага настоящия Анекс, когато той се намира в пристанище на страните. Те могат да снемат копие на всеки запис в този дневник и да поискат от капитана заверка за неговата достоверност. Всяко такова копие, заверено от капитана на кораба като достоверно, може да бъде предявено във всеки юридически процес като доказателство за факти, описани в дневника. Проверката на Дневника за товарните операции и снемането от компетентните власти на заверено копие в съответствие с този параграф се извършва колкото

е

възможно по-бързо, без да довежда до необосновано задържане на кораба.

#### Правило 10

##### Прегледи

(1) Кораби, които превозват вредни течни вещества в наливно състояние, подлежат на следните прегледи:

(а) Първоначален преглед - извършва се преди въвеждането на кораба в експлоатация или преди първото издаване на свидетелството, предписано от правило II на настоящия Анекс. То включва цялостен преглед на конструкцията, оборудването, системите, устройствата, приспособленията и материалите в рамките на изискванията, предявявани към кораба от настоящия Анекс. Този преглед гарантира, че конструкцията, оборудването, системите, устройствата, приспособленията и материалите напълно съответстват на приложимите изисквания на този Анекс.

(б) Периодични прегледи през установени от Администрацията интервали от време, не по-рядко от пет години, освен когато се прилагат правила 12(2), 12(5), 12(6) или 12(7) на този Анекс. Целта на тези прегледи е да се гарантира, че конструкцията, системите, оборудването, устройствата,

приспособленията и материалите отговарят напълно на изискванията настоящия Анекс.

(с) Най-малко един междинен преглед в рамките на три месеца преди или след втората дата за годишен преглед, когато изтича валидността на свидетелството или де три месеца преди или след третата такава дата. Такъв преглед замества един от годишните прегледи, упоменати в параграф (1) (d) на това правило. Междинният преглед констатира, че оборудването и свързаните с него помпа и тръбопроводни системи, напълно отговарят на приложимите изисквания на този Анекс и се намират в добро работно състояние. Такива междинни прегледи се заверяват със свидетелство, издадено в съответствие с правило 11 на този Анекс.

---

Виж унифицирано тълкувание 6.1

---

(d) Годишен преглед, в рамките на три месеца преди или след настъпването на датата за годишен преглед на свидетелството, който включва общ преглед на конструкцията, оборудването, устройствата и материалите, упоменати в параграф 1 (a) на това правило за да се гарантира, че те се поддържат в съответствие с параграф (3) на това правило и че във всяко отношение остават задоволителни за експлоатацията, за която е предназначен корабът. Такива годишни прегледи се заверяват в свидетелството, издадено според правило 11 на този Анекс.

---

Виж унифицирано тълкувание 6.1

---

(е) След приключване на ремонт вследствие на разследванията, упоменати в параграф (3) на това правило или всеки път когато се извършват важни ремонтни дейности или подновявания, се провежда допълнителен преглед, бил той общ или частичен, според обстоятелствата. Прегледът следва да гарантира, че необходимите ремонти или подновявания са успешно извършени, че материалите и качеството на работата на тези ремонти или подновявания са във всяко едно отношение задоволителни, както и че корабът съответства във всяко едно отношение на изискванията на този Анекс.

(2) (a) Прегледите на корабите, в изпълнение изискванията на настоящия Анекс, се извършват от длъжностни лица на Администрацията. Администрацията може да повери свидетелствата на назначени за тази цел сървейори или признати от нея организации.

(b) Администрацията, която назначава сървейори или признати организации да извършват прегледи и проверки, каквито са описани в подпараграф (a) на този параграф, трябва най-малко да упълномощи назначените сървейори или признати организации да:

- (i) изискват ремонт на кораба; и
- (ii) извършват прегледи и проверки по молба на съответните власти на държавата на пристанището.

Администрацията уведомява Организацията за специфичните отговорности и условия на пълномощията, делегирани на назначените сървейори или признати организации, за разпращане до страните по настоящата Конвенция и информиране на техните служители.

(с) Когато назначен сървейор или призната организация определи, че състоянието на кораб или неговото оборудване не съответстват в значителна степен на упоменатите в свидетелството подробности или са такива, че корабът не е годен да излезе на море без да представлява заплаха за увреждане на морската среда, съответният сървейор или организацията незабавно осигуряват предприемане на корективни мерки и своевременно уведомяват Администрацията.

Ако не са предприети такива корективни мерки, свидетелството се отнема и незабавно се уведомява Администрацията; а ако корабът е в пристанище на друга страна, съответните власти на държавата на пристанището също се уведомяват незабавно. Когато служител на Администрацията, назначен сървейор или призната организация, са уведомили съответните власти на държавата, в която

е

пристанището, правителството на тази държава оказва всякаква необходима помощ на служителя, сървейора или Организацията, за да изпълнят своите задължения според това правило. Когато е възможно, правителството на съответната държава, в която е пристанището, предприема такива мерки, които гарантират, че корабът няма да отплава, докато не е годен да излезе на море или да напусне пристанището, с цел придвижване до най-близкия подходящ кораборемонтен завод, без да представлява заплаха за увреждане на морската среда.

(d) Съответната Администрация във всички случаи трябва да гарантира напълно изчерпателността и ефикасността на прегледа и е длъжна да осигури нужната организационна схема за изпълнение на това задължение.

(3) (a) Състоянието на кораба и неговото оборудване се поддържат в съответствие с разпоредбите на настоящата Конвенция, за да се гарантира, че във всяко отношение корабът е годен да излезе на море, без да представлява заплаха за увреждане на морската среда.

(b) След всеки преглед на кораба по параграф (1) на това правило, не се извършват промени по конструкцията, оборудването, системите, устройствата, приспособленията или материалите, установени при прегледа, без разрешение от Администрацията, освен в случаите на непосредствена замяна на такова оборудване и устройства.

(c) Винаги, когато се случи инцидент с някой кораб или се открие дефект, който значително нарушава целостта на кораба, ефективността или целостта на неговото оборудване, попадащо под този Анекс, капитанът или собственикът на кораба, при първа възможност информират Администрацията, признатата организация или назначения сървейор, отговорни за издаването на съответното свидетелство, които предизвикват разследвания за определяне дали е нужен преглед като този, изискван от параграф (1) на това правило. Ако корабът е

в

пристанище на друга страна, капитанът или собственикът също веднага докладват на съответните власти на държавата, в която е пристанището, а назначените сървейори или призната организация се уверяват, че такъв доклад е бил направен.

#### Правило 11

Издаване или потвърждаване на свидетелство

(1) Международно свидетелство за предотвратяване на замърсяването при превозване на вредни течни вещества в наливно състояние се издава след първоначален или периодичен преглед в съответствие с изискванията на правило 10 на настоящия Анекс, на кораб, превозващ вредни течни вещества в наливно състояние и който извършва рейсове до пристанища или терминали, намиращи се под юрисдикцията на други страни по Конвенцията.

(2) Такова свидетелство се издава или заверява от Администрацията или лице, или организация, надлежно упълномощени от нея. Във всички случаи Администрацията носи пълната отговорност за свидетелството.

(3) (a) Правителството на страна по Конвенцията може по молба на Администрацията да възложи извършване на преглед на кораб и ако счете, че корабът отговаря на изискванията на настоящия Анекс, издава или упълномощава за издаване на Международно свидетелство за предотвратяване на замърсяването при превозване на вредни течни вещества в наливно състояние на кораба и, когато е подходящо, заверява или упълномощава потвърждаването на това свидетелство на кораба, в съответствие с настоящия Анекс.

(b) На Администрацията, изискала прегледа, във възможно най-кратък срок

се предават копие от свидетелството и копие от акта за освидетелстване.

(с) Такова свидетелство съдържа забележка, че е издадено по молба на Администрацията и има същата сила и получава същото признание, както и свидетелството, издадено в съответствие с параграф (1) на настоящото правило.

(d) Международното свидетелство за предотвратяване на замърсяването при превозване на вредни течни вещества в наливно състояние не се издава на кораб, имащ право да плава под знамето на държава, която не е страна по Конвенцията.

(4) Свидетелството се издава по форма, съответстваща на образеца, даден в допълнение V към настоящия Анекс. Ако използваният език не е английски или френски, текстът на свидетелството трябва да съдържа превод на един от тези езици.

(5) Независимо от другите разпоредби на измененията към този Анекс, приети от Комитета по защита на морската среда (МЕРС) с резолюция МЕРС.3.9(29), всяко Международното свидетелство за предотвратяване на замърсяването при превозване на вредни течни вещества в наливно състояние, което е валидно по времето на влизане в сила на тези изменения, остава валидно до датата на изтичане на валидността му, според условията на този Анекс, преди влизането в сила на измененията.

#### Правило 12

##### Срок на валидност на свидетелството

(1) Международното свидетелство за предотвратяване на замърсяването при превозване на вредни течни вещества в наливно състояние се издава за срок, установен от Администрацията, но не превишаващ пет години от датата на неговото издаване.

(2) (а) Независимо от изискванията на параграф (1) на това правило, приключи прегледа за подновяване на свидетелството в рамките на три месеца преди датата на изтичане на съществуващото свидетелство, новото свидетелство става валидно от датата на извършване на том] преглед до дата, не по-късна от пет години от датата на изтичане на съществуващото свидетелство.

(b) Когато прегледа за подновяване на свидетелството се извършва след датата на изтичане валидността на съществуващото свидетелство, новото свидетелство става валидно от датата на извършване на този преглед до дата не по-късна от пет години от датата на изтичане на съществуващото свидетелство.

(с) Когато прегледа за подновяване на свидетелството е извършен повече от три месеца преди датата на изтичане на валидността на съществуващото свидетелство, новото свидетелство става валидно от датата на извършване на този преглед до дата не по-късна от пет години от датата на извършване на този преглед.

(3) Ако свидетелството се издава за период по-кратък от 5 години, Администрацията може да продължи валидността на свидетелството след датата на неговото изтичане до максималния период, указан в параграф (1) на това правило, при условие че прегледите, посочени в правило 10 (1) (с) и 10(1) (d) на настоящия Анекс, приложими при издаване на свидетелство за период от 5 години са проведени в съответствие с разпоредбите.

(4) Ако прегледа за подновяване на свидетелството е извършен и не може да се издаде ново свидетелство или да бъде предоставено на борда на кораба преди датата на изтичане на съществуващото свидетелство, лицето или организацията упълномощени от Администрацията могат да заверят съществуващото свидетелство. Така завереното свидетелство се приема за валидно за следващ период, който не е по-дълъг от 5 месеца от датата на изтичане на валидността.

(5) Ако по време на изтичане на свидетелството корабът не е в пристанище, където подлежи на преглед, Администрацията може да продължи периода на валидност на свидетелството, но това продължение се дава единствено с цел осигуряване възможност на кораба да продължи пътуването си до пристанището, където се извършва прегледа, и то само за случаите, когато

наложително и целесъобразно. Не се продължава свидетелство за период по-голям от 3 месеца, а кораб на който е дадено такова продължение, при пристигане в пристанището, в което подлежи на преглед не напуска това пристанище без да придобие ново свидетелство независимо от факта, че има издадено продължение. При приключване на прегледа за подновяване на свидетелството, новото свидетелство става валидно до дата, не превишаваща 5 години от датата на изтичане на съществуващото свидетелство, преди получаването на продължението.

(6) Свидетелство, издадено на кораб, ангажиран в кратки пътувания, което не е било продължавано в съответствие с описаните по-горе разпоредби на това правило, може да бъде продължено от Администрацията за гратисен период

с

продължителност от един месец от изписаната дата на изтичане на валидността му. Когато прегледът за подновяване на свидетелството приключи, новото свидетелство става валидно до дата, не превишаваща 5 години от датата на изтичане на съществуващото свидетелство, преди получаването на продължението.

(7) При специални обстоятелства, както е определено от Администрацията, ново свидетелство не се датира от датата на изтичане на валидността на съществуващото свидетелство, както се изисква от параграф (2) (b), (5) или (6) на това правило. При такива специални обстоятелства, новото свидетелство става валидно до дата, не превишаваща 5 години от датата на извършване на прегледа за подновяване на свидетелството.

(8) Ако се извърши годишен или междинен преглед преди определеният в правило 10 на този Анекс период, то тогава:

(a) датата за годишен преглед, съответстваща на датата на изтичане на свидетелството се поправя чрез заверка с дата, която не е по-късна от 3 месеца след датата, на която е бил извършен прегледът;

(b) следващият годишен или междинен преглед, в съответствие с правило 10 на този Анекс се извършва на упоменатите в това правило интервали, като се прилага новата дата за годишен преглед, съответстваща на деня и месеца на изтичане на свидетелството;

(c) датата на изтичане на валидността може да остане непроменена, при условие че са извършени един или повече годишни или междинни прегледи, както е подходящо, така че максималните интервали между прегледите, указани в правило 10 на този Анекс не са превишени.

(9) Издаденото в съответствие с правило 11 на този Анекс свидетелство престава да е валидно във всеки един от следните случаи:

(a) ако съответният преглед не е извършен е рамките на периодите, определени в правило 10(1) на този Анекс;

(b) ако свидетелството не е заверено в съответствие с правило 10(1) (c) или 10(1) (d) на този Анекс.

(c) при преминаване на кораба под знамето на друга държава. Издава се ново свидетелство само когато правителството, издаващо новото свидетелство е напълно убедено, че корабът напълно съответства на изискванията на правило 10(4) (a) и 10 (4) (b) на настоящия Анекс. При предаване на кораба между страни по Конвенцията, правителството на страната, под чието знаме е плавал преди това кораба, при поискване предава на Администрацията, колкото е възможно по-скоро, в рамките на три месеца след извършеното предаване, копие от свидетелството на кораба преди предаването и копие от съответния акт за преглед, ако има такъв.

#### Правило 12А

Прегледи и издаване на свидетелства на химикаловози

Независимо от изискванията на правила 10, 11 и 12 на настоящия Анекс, химикаловозите, които са минали преглед и на които са били издадени свидетелства от държави, страни по настоящата Конвенция в съответствие с условията на Международния кодекс за химикали в наливно състояние или Кодекса за химикали в наливно състояние, което е приложимо, се считат за

кораби, отговарящи на разпоредбите на тези правила и свидетелствата, издадени според този Кодекс, имат същата сила и са еднакво признати, както и свидетелствата, издадени според правило 11 на настоящия Анекс.

#### Правило 13

Изисквания за свеждане до минимум на аварийните замърсявания на морето

(1) Проектът, конструкцията, оборудването и експлоатацията на кораби, превозващи вредни течни вещества в наливно състояние от категория А, В или С, трябва да бъдат такива, че да свеждат до минимум неконтролираното изхвърляне на такива вещества в морето.

(2) Химикаловози, построени на или след 1 юли 1986 г. спазват изискванията на Международния кодекс за химикали в наливно състояние (International Bulk Chemical Code).

(3) Химикаловози, построени преди 1 юли 1986 г. спазват следните изисквания:

(а) Изискванията на Кодекса за химикали в наливно състояние (Bulk Chemical Code) както се прилагат за корабите, определени в 1.7.2 на кодекса, се спазват от следните химикаловози:

- (i) кораби, договорът за построяване на които е сключен на или след 2 октомври 1973 г. и които са ангажирани в плавания до пристанища или терминали, под юрисдикцията на други държави, страни по Конвенцията; и
- (ii) кораби, построени на или след 1 юли 1983 г., които са единствено ангажирани в плавания между пристанища или терминали в рамките на държавата, под чието знаме корабът е определен да плава.

(б) Изискванията на Кодекса за химикали в наливно състояние, както се прилагат за корабите, определени в 1.7.3 на кодекса, се спазват от следните химикаловози:

- (i) кораби, договорът за построяване на които е сключен преди 2 ноември 1973 г. и които са ангажирани в плавания до пристанища или терминали, под юрисдикцията на други държави, страни по Конвенцията; и
- (ii) кораби, построени преди 1 юли 1983 г., които са ангажирани в плавания между пристанища или терминали в рамките на държавата, под чието знаме корабът е определен да плава, освен когато за кораби с бруто тонаж под 1600 тона съблюдаването на кодекса относно конструкцията и оборудването започва не по-късно от 1 юли 1994 г.

(4) По отношение на кораби, различни от химикаловози, превозващи отровни течни вещества в наливно състояние от категория А, В или С, Администрацията установява подходящи мерки, основаващи се на Ръководството, разработено от Организацията, за да се гарантира, че са спазени условията от параграф (1) на това правило.

---

Виж унифицирано тълкувание 6A1.1

---

Правило 14  
Превоз и изхвърляне на нефтоподобни вещества (Oil-like substances)

---

Виж унифицирани тълкувания 7.1 и 7.2

---

Независимо от изискванията на други правила от настоящия Анекс. течни отровни вещества, определени в допълнение II на този Анекс, като вещества,

попадащи в категория С или D и идентифицирани от Организацията\* като нефтоподобни вещества според критерии, разработени от Организацията, могат да се превозват на нефтен танкер, както е дефиниран в Анекс I на Конвенцията и да се разтоварват в съответствие с условията на Анекс I на настоящата Конвенция при условие, че се спазват всички следващи условия:

(a) Корабът съответства на изискванията на Анекс I на настоящата Конвенция, както е приложимо спрямо продуктовозите, дефинирани в настоящия Анекс.

(b) Корабът притежава Международно свидетелство за предотвратяване на замърсяване с нефт (OPP Certificate) и неговото Допълнение "B", като свидетелството е заверено в уверение на това, че корабът може да превозва нефтоподобни вещества в съответствие с това правило и заверката включва списък на нефтоподобни вещества, които корабът може да превозва.

---

\* Виж Тълкувание 7.2.1 от Унифицираните тълкувания на Анекс II.

(c) В случай на вещество от категория С, корабът съответства на изискванията за устойчивост при повреда за кораб тип 3 от:

- (i) Международния кодекс за химикали в наливно състояние (IBC) за кораб, построен на или след 1 юли 1986 г.; или
- (ii) Кодекса за химикали в наливно състояние (BCC), според приложението му, съгласно правило 13 на настоящия Анекс, ако корабът е построен преди 1 юли 1986 г.; и

---

Виж унифицирано тълкувание 7.3

---

(d) Уредът за измерване на нефтеното съдържание от системата за определяне и контрол над изхвърлянията от кораба е одобрен от Администрацията за използване при контролирането на нефтоподобното вещество, което ще се превозва.

---

Виж унифицирано тълкувание 7.4

---

#### Правило 15

Държавен пристанищен контрол над експлоатационните изисквания\*

(1) Един кораб в пристанище на друга страна по Конвенцията подлежи на проверка по отношение експлоатационните изисквания на този Анекс от страна на надлежно упълномощени от тази страна лица, когато има ясни основания да се счита, че капитанът на кораба или екипажът не са запознати с основни процедури на борда на кораба относно предпазването от замърсяване с течни отровни вещества.

(2) При обстоятелствата, посочени в параграф (1) на това правило, страната по Конвенцията предприема мерки за неотплаване на кораба, докато ситуацията не бъде приведена в съответствие с изискванията на този Анекс.

(3) Към настоящото правило се прилагат процедурите, отнасящи се до Държавен пристанищен контрол, описани в член 5 на настоящата Конвенция.

(4) Нито в това правило не възпрепятства и ограничава правата и задълженията на страна по Конвенцията при осъществяване на контрол над експлоатационните изисквания, специално упоменати в настоящата Конвенция.

---

\* Виж Процедури за Държавен пристанищен контрол, приети от Организацията с резолюция А.787(19) и поправени с А.882(21); виж IMO публикации - IMO-650E.

---



## Правило 16

Корабен аварийен план за предпазване на морето от замърсяване с течни отровни вещества

(1) Всеки кораб със 150 и повече бруто тонаж, годен да превозва отровни вещества в наливно състояние трябва да носи на борда си Корабен аварийен план за предпазване на морето от замърсяване с течни отровни вещества, одобрен от Администрацията. Това изискване се прилага за всички кораби не по-късно от 1 януари, 2003 година.

(2) Този план трябва да е в съответствие с Указанията\*, разработени от Организацията и написан на работния език или езици, разбираеми от капитана и офицерите. Планът включва най-малко следното:

(а) процедурата, която се следва от капитана или други лица, упълномощени да докладват в случай на инцидент, свързан със замърсяване на морето с течни отровни вещества, в съответствие с член 8 и Протокол I от настоящата Конвенция, на основание Указанията, разработени от Организацията;\*\*

(б) списък с упълномощените лица или власти, които се уведомяват в случай на инцидент, свързан със замърсяване на морето с течни отровни вещества;

(с) подробно описание на действията, които незабавно се предприемат от лицата на борда, за да се намали или приведе под контрол изхвърлянето на течни отровни вещества след инцидента; и

(д) процедурите и лицето за контакт на борда на кораба за координиране действията на борда с националните и местни власти в борбата със замърсяването.

(3) В случай на кораби, за които се прилага и правило 26 от Анекс I на Конвенцията, такъв план може да се комбинира с корабния аварийен план за борба със замърсяването с нефт, изискван според правило 26 от Анекс I на Конвенцията. При такива случаи, наименованието на такъв план е следното: "Корабен аварийен план за предпазване на морето от замърсяване".

---

\* Виж Указания за разработка на корабни аварийни планове за предпазване на морето от замърсяване с нефт и/или течни отровни вещества, приети от Организацията е резолюция МЕРС.85(44), виж IMO публикация - IMO-586E.

\*\* Виж Общите принципи за корабни съобщителни системи и изискванията относно корабните съобщения, включително указания за докладване на инциденти, включващи опасни товари, вредни вещества и/или морски замърсители, приети от Организацията с резолюция А.851(20).

---

### Допълнения към Анекс II на MARPOL 73/78

#### Допълнение I

Ръководство за категоризиране на вредните течни вещества

Категория А Вещества, които се биоакумулират и са способни да създават опасност за живите организми в морето или за здравето на човека или са силно токсични за живите организми в морето (както е определено в степен на опасност 4, което отговаря на величината TLm\*, по-малка от 1 част на милион); освен това се включват и някои вещества, които са умерено токсични за живите организми в морето (както е определено в степен на опасност 3, което отговаря на величината TLm\*, равна на 1 или повече, но по-малко от 10 части на милион), когато се придава особено значение на допълнителните им фактори за опасност или на особените характеристики на веществото.

---

\* TLm - концентрация на веществото, която в определен период от време (обикновено в течение на 96 часа) убива 50 % от групата организми,

подложени на изпитание. Този параметър обикновено се изразява в части на милион (мл/л)

---

Категория В Вещества, които се биоакумулират и запазват своите свойства в продължение на една седмица, или по-малко, или които са способни да заразят морската храна, или които са умерено токсични за живите организми в морето (както е определено чрез степен на опасност 3, което отговаря на величина TLm равна на 1 или по-голяма, но по-малка от 10 части на милион); като допълнително се включват някои вещества, които са слабо токсични за живите организми в морето (както е определено чрез степен на опасност 2, което отговаря на величина TLm равна на 10 части на милион или повече, но по-малко от 100 части на милион), когато се придава особено значение на допълнителните фактори за опасност или на особените характеристики на веществото.

Категория С Вещества, които са слабо токсични за живите организми в морето (както е определено чрез степен на опасност 2, което отговаря на величина TLm, равна на 10 или повече, но по-малка от 100 части на милион); като допълнително се включват и вещества, които са практически нетоксични за живите организми в морето (както е определено чрез степен на опасност 1, което отговаря на величината TLm, равна на 100 или повече, но по-малко от 1000 части на милион), когато се придава особено значение на допълнителните фактори за опасност или на особените характеристики на веществото.

Категория D Вещества, които практически не са токсични за живите организми в морето (както е определено чрез степен на опасност 1, което отговаря на величина TLm равна на 100 или повече части на милион, но по-малко от 1000 части на милион) или предизвикват появяване на отпадъци, покриващи морското дъно и имащи повишена способност да поглъщат кислород (BOD); или са силно опасни за здравето на човека при величина LD50, най-малко 5 мг/кг; или умерено влошават условията за почивка в резултат на продължително въздействие, неприятен мирис, вредно или раздразващо въздействие, което може да възпрепятства използването на плажовете, или които са умерено опасни за здравето на човека при величина LD50, равна на 5 мг/кг или повече, но по-малка от 50 мг/кг и незначително влошават условията за почивка.

Други течни вещества (за целите на правило 4 от настоящия Анекс). Вещества, които не влизат в категории А, В, С и D, упоменати по-горе.

#### Допълнение II

Списък на вредните течни вещества превозвани в наливно състояние

Вредни течни вещества, превозвани в наливно състояние, понастоящем разпределени в Категории А, В, С и D и обект на разпоредбите на този Анекс, са вписани под определен номер в колона "Категория на замърсяване при експлоатационно изхвърляне" в глави 17 или 18 на Международния кодекс за химикали в наливно състояние (IBC).

#### Допълнение III

Списък на други течни вещества

Течни вещества, превозвани в наливно състояние, които не попадат в Категории А, В, С и D и не са обект на разпоредбите на този Анекс и съответно са вписани като "Ш" в колона "Категория на замърсяване при експлоатационно изхвърляне" в глави 17 или 18 на Международния кодекс за химикали в наливно състояние (IBC).

Допълнение IV  
Форма на Дневник за товарните операции на кораби, превозващи опасни  
течни вещества в наливно състояние

ДНЕВНИК ЗА ТОВАРНИТЕ ОПЕРАЦИИ НА КОРАБИ, ПРЕВОЗВАЩИ ОПАСНИ ТЕЧНИ  
ВЕЩЕСТВА В НАЛИВНО СЪСТОЯНИЕ

Име ..... на ..... кораба

Отличителен номер .....  
или ..... позивни

Бруто ..... тонаж

Период от ..... до

Име ..... на ..... кораба

Отличителен номер .....  
или ..... позивни

ПЛАН НА ТОВАРНИТЕ И УТАИТЕЛНИ ТАНКОВЕ  
(да се попълва на кораба)



За определяне категорията на веществата се прави справка с таблица 1 от Ръководството за процедурите и устройствата.

Списък на данните които трябва да се записват

Изискват се вписвания само за операции, включващи вещества от категории А, В, С и D.

(А) Товарене на товар

1. Място на товарене.
2. Идентификация на танк(овете), наименование на веществото(ата) и категорията (ите).

(В) Вътрешно прехвърляне на товар (по кораба)

3. Наименование и категория на прехвърления товар(и).
4. Номера на танковете;
  - 1 от:
  - 2 към:
5. Бил ли е (били ли са) изпразнени танк(овете), посочени в 4.1?
6. Ако не, останалото в танка(овете) количество.

(С) Разтоварване на товар

7. Място на разтоварване.
8. Идентификация на разтоварения танк(ове).
9. Бил ли е (били ли са) изпразнен танк(овете):
  - 1 Ако да, потвърдете, че процедурата по изпразването и почистването и била извършена в съответствие с Ръководството за процедури и устройства на кораба (P & A Manual) (например крен, диферент, температура при почистването).
  - 2 Ако не, останалото в танка(овете) количество.
10. Изисква ли Ръководството за процедури и устройства предварително измиване и съответно сдаване в приемни устройства?
11. Повреда при изпомпването и или в зачистната система:
  - 1 време и естество на повредата;
  - 2 причини за повредата;
  - 3 времето, когато системата е приведена в действие.

(D) Задължително предварително измиване в съответствие с Ръководството за процедури и устройства на кораба

12. Идентификация на танка(овете), вещество(а) и категория(и).
13. Метод на измиване:
  - 1 брой на миешите машини за танк;
  - 2 продължителност на миене/цикли на миене;
  - 3 измиване с гореща/студена вода.
14. Утайките от предварителното измиване са прехвърлени в:
  - 1 приемно съоръжение в разтоварното пристанище (име на пристанището);
  - 2 друго приемно съоръжение (име на пристанището).

(Е) Почистване на товарни танкове освен задължителното предварително измиване (други операции на предварително измиване, окончателно измиване, вентилация и др.)

15. Посочете времето, идентификацията на танка(овете), веществото(ата)

и категорията(ите) и посочете:

- 1 използваната процедура на измиване;
  - 2 почистващ препарат(и) (посочете препарата(ите) и количествата):
  - 3 разтворимост на остатъците от товара във вода (посочете какво количество вода е използвано (само за вещество от категория D));
  - 4 използваната процедура на вентилация (посочете броя на използваните вентилатори, продължителността на вентилиране).
16. Прехвърляне на миячните води от танка:
- 1 в морето;

- 2 в приемно съоръжение (посочете пристанището);
  - 3 в утаителен танк (идентифицирайте танка).
- (F) Изхвърляне на води от измиване в морето
17. Идентификация на танка (овете):
- 1 Изхвърлени ли са миячните води от почистването на танка (овете)? Ако е така, с каква интензивност?
  - 2 Изхвърлени ли са миячните води от утаителния танк? Ако е така, посочете количеството и интензивността на изхвърляне.
18. Време на започване и завършване на изпомпването.
19. Скорост на кораба по време на изхвърляне.
- (G) Баластиране на товарните танкове
20. Идентификация на баластирания танк(ове).
21. Време на започване на баластирането.
- (H) Изхвърляне на баластна вола от товарните танкове
22. Идентификация на танка (овете).
23. Изхвърляне на баласт:
- 1 в морето;
  - 2 в приемни устройства (име на пристанището).
24. Време на започване и завършване на изхвърлянето на баласта.
25. Скорост на кораба по време на изхвърляне.
- (I) Инцидентно или друго непредвидено изхвърляне
26. време на случилото се.
27. Приблизително количество, вещество (а) и категория (и).
28. Причините за изхвърляне или изтичането и общи бележки.
- (J) Контрол от страна на упълномощени инспектори
29. Име на пристанището.
30. Идентификация на танка (овете), вещество (а), категория (и), разтоварени на брега.
31. Изпразнени ли са танка (овете), помпата (ите) и тръбопроводната система (и)?
32. Извършено ли е предварително измиване в съответствие с корабното Ръководство за процедури и съоръжения.
33. Сдадени ли са на брега миячните води от предварителното измиване

и

изпразнен ли е танка?

34. Било ли е разрешено освобождаване от задължителното предварително измиване?
35. Причини за освобождаването.
36. Име и подпис на упълномощения инспектор.

**37. Организацията, компанията, правителствената агенция, за която работи инспекторът.**

**(К) Допълнителни експлоатационни процедури и забележки**

Име на кораба .....

Отличителен номер

или позивни .....

**ТОВАРНИ/БАЛАСТНИ ОПЕРАЦИИ**

Дата	Код (буква)	Операция (номер)	Запис на операциите/ подпис на длъжностното лице/ име и подпис на упълномощения инспектор



**С НАСТОЯЩОТО СЕ УДОСТОВЕРЯВА, ЧЕ:**

1 Корабът е бил освидетелстван в съответствие с изискванията на правило 10, Анекс II на Конвенцията.

2 Прегледът установи, че конструкцията, оборудването, системите, приспособленията, устройствата и материала на кораба, както и тяхното състояние са удовлетворителни във всяко едно отношение и корабът е в съответствие с приложимите изисквания на Анекс II на Конвенцията.

3 Корабът е снабден с Ръководство в съответствие с Нормите за процедурите и устройствата, както се изисква от правило 5, 5А и 8 на Анекс II на Конвенцията и устройствата и оборудването на кораба, предписани в Ръководството са във всяко отношение удовлетворителни и отговарят на приложимите изисквания на споменатите Норми.

4 Корабът е годен за превоз на следните течни отровни вещества в наливно състояние, при условие, че са спазени всички съответни експлоатационни изисквания на Анекс II от Конвенцията.

<b>Течни отровни</b> вещества	Условия за превоз (номер на танковете и т.н)
<b>Продължено на допълнителни листи, които са подписани и датирани*</b>	

Настоящото свидетелство е валидно до . . . . . \*  
при условие, че се провеждат прегледи, съгласно правило 10, Анекс II на Конвенцията.

Издадено в . . . . .

(Място на издаване на свидетелството)

. . . . .

(Дата на издаване)

(Подпис на длъжностното лице, издаващо свидетелството)

(Печат или щемпел на организацията, издаваща свидетелството, както е подходящо)



---

\* Ненужното се зачерква.

\*\* Вписва се датата на изтичане на валидността, както е указано от Администрацията и е съответствие с правило 12(1) на Анекс II от Конвенцията. Денят и месецът на тази дата съответстват на датата за годишен преглед на която изтича валидността на свидетелството, както е определено в правило 1(14) на Анекс II от Конвенцията, освен ако не са внесени изменения в внесени изменения в съответствие с правило 12(8) на Анекс II от Конвенцията.

---

**ПОТВЪРЖДЕНИЕ (ENDORSEMENT) ЗА ГОДИШНИ И МЕЖДИННИ ПРЕГЛЕДИ**

С НАСТОЯЩОТО СЕ УДОСТОВЕРЯВА, че при прегледа, който се изисква съгласно правило 10 на Анекс II от Конвенцията, е установено, че корабът отговаря на съответните разпоредби на Конвенцията.

Годишен преглед:

Подписано: .....

(Подпис на упълномощеното лице

Място .....

Дата .....

(Печат или щемпел на упълномощената организация, както е подходящо)

Годишен/междинен\* преглед:

Подписано: .....

(Подпис на упълномощеното лице

Място .....

Дата .....

(Печат или щемпел на упълномощената организация, както е подходящо)

Годишен/междинен\* преглед:

Подписано: .....

(Подпис на упълномощеното лице

Място .....

Дата .....

(Печат или щемпел на упълномощената организация, както е подходящо)

Годишен преглед:

Подписано: .....

(Подпис на упълномощеното лице)

Място .....

Дата .....

(Печат или щемпел на упълномощената организация, както е подходящо)

---

\* Ненужното се зачерква

---

**ГОДИШНИ/МЕЖДИННИ ПРЕГЛЕДИ В СЪОТВЕТСТВИЕ С ПРАВИЛО 12(8) (с)**

С НАСТОЯЩОТО СЕ УДОСТОВЕРЯВА, че при годишен/междинен преглед\*, в съответствие с правило 12 (8) (с) на Анекс II от Конвенцията, е установено, че корабът отговаря на съответните разпоредби на Конвенцията.

Подписано: .....

(Подпис на упълномощеното лице)

Място .....

Дата .....

(Печат или щемпел на упълномощената организация, както е подходящо)

**ПОТВЪРЖДЕНИЕ (ЗАВЕРКА) ЗА ПРОДЪЛЖАВАНЕ НА СВИДЕТЕЛСТВОТО,**

**АКО Е ВАЛИДНО ЗА ПЕРИОД, ПО-КРАТЪК ОТ 5 ГОДИНИ ЗА СЛУЧАИТЕ**

**КОГАТО СЕ ПРИЛАГА ПРАВИЛО 12(3)**

Корабът отговаря на съответните разпоредби на Конвенцията и настоящото свидетелство, в съответствие с правило 12 (3) от Анекс II на Конвенцията, се счита валидно до .....

Подписано: .....

(Подпис на упълномощеното лице)

Място .....

Дата .....

(Печат или щемпел на упълномощената организация, както е подходящо)

**ПОТВЪРЖДЕНИЕ (ЗАВЕРКА) ЗА ИЗВЪРШВАНЕ НА ПРЕГЛЕД ЗА ПОДНОВЯВАНЕ НА  
СВИДЕТЕЛСТВОТО, ЗА СЛУЧАИТЕ КОГАТО СЕ ПРИЛАГА ПРАВИЛО 12(4)**

Корабът отговаря на съответните разпоредби на Конвенцията и настоящото свидетелство, в съответствие с правило 12 (4) от Анекс II на Конвенцията, се счита валидно до .....

Подписано: .....

(Подпис на упълномощеното лице)

Място .....

Дата .....

(Печат или щемпел на упълномощената организация, както е подходящо)

---

\* Ненужното се зачерква

---

**ПОТВЪРЖДЕНИЕ (ЗАВЕРКА) ЗА ПРОДЪЛЖАВАНЕ ВАЛИДНОСТТА НА СВИДЕТЕЛСТВОТО ДО  
ПРИСТИГАНЕ В ПРИСТАНИЩЕТО ЗА ИЗВЪРШВАНЕ НА ПРЕГЛЕДА ИЛИ ЗА ГРАТИСЕН  
ПЕРИОД, ЗА СЛУЧАИТЕ КОГАТО СЕ ПРИЛАГАТ ПРАВИЛА 12(5) ИЛИ 12(6)**

Настоящото свидетелство, в съответствие с правило 12(5) или 12(6)\* от Анекс II на Конвенцията, се счита валидно до .....

Подписано: .....

(Подпис на упълномощеното лице)

Място .....

Дата .....

(Печат или щемпел на упълномощената организация, както е подходящо)

**ПОТВЪРЖДЕНИЕ (ЗАВЕРКА) ЗА ИЗТЕГЛЯНЕ ДАТАТА ЗА ГОДИШЕН ПРЕГЛЕД,  
СЪОТВЕТСТВАЩА НА ДАТАТА НА ИЗТИЧАНЕ НА СВИДЕТЕЛСТВОТО ЗА СЛУЧАИТЕ  
КОГАТО СЕ ПРИЛАГА ПРАВИЛО 12(8)**

В съответствие с правило 12(8) от Анекс II на Конвенцията, новата дата за годишен преглед, съответстваща на датата на изтичане на свидетелството е .....

Подписано: .....

(Подпис на упълномощеното лице)

Място .....

Дата .....

(Печат или щемпел на упълномощената организация, както е подходящо)

В съответствие с правило 12(8) от Анекс II на Конвенцията, новата дата за годишен преглед, съответстваща на датата на изтичане на свидетелството е .....

Подписано: .....

(Подпис на упълномощеното лице)

Място .....

Дата .....

(Печат или щемпел на упълномощената организация, както е подходящо)

---

\* Ненужното се зачерква

---

Унифицирани тълкувания на Анекс II

(В случаите, когато не е указано друго, правилата са тези на Анекс II)

## 1 Дефиниции

### Правило 1 (12)

1.1 Преоборудване и модификации на кораби, построени преди 1 юли 1986

1.1.1 Нефтен танкер или танкер химикаловоз, който не е бил първоначално освидетелстван за превоз на опасни химикали, но който преминава към превоз на такива товари, се счита за кораб, който е бил преоборудван. Опасните товари са определени в глава 6 на Кодекса за химикали в наливно състояние (Кодекс ВСН) или глава 17 на Международния кодекс за химикали в наливно състояние (Кодекс ИВС).

1.1.2 Последното изречение от правило 1 (12) трябва да се прилага само за модификации, направени на нефтени танкери и танкери-химикаловози и изразът "модификация" (modification), който се използва тук, обикновено отразява онези промени, които са нужни за съответствие с Анекс II и включва оборудването с подобрени зачистващи системи и подводни отливни съоръжения, но не включва основни конструктивни изменения като тези, които може да са нужни във връзка с изискванията за даден тип кораби.

## 2 Приложение

### Правило 2 (5) и 2 (6)

2.1 Еквивалентност за газовозите

2.1.1 По отношение на корабите, превозващи втечен газ, които превозват вещества, включени в Анекс II и в Кодекса на газовозите, еквивалентност може да се разреши според условията на правило 2 (5) за конструкцията и изискванията, съдържащи се в правило 5, 5А и 13 относно оборудването, когато газовозът отговаря на всички следващи условия:

- 1 притежава Свидетелство за годност (Certificate of Fitness), отговарящо на съответния Кодекс за газовози за кораби, превозващи втечени газове в наливно състояние;
- 2 притежава Международно свидетелство за предпазване от замърсяване при превоз на опасни течни вещества (NLS свидетелство);
- 3 снабден е със съоръжения за изолиран баласт;
- 4 снабден е с потопяеми помпи и съоръжения, които свеждат до минимум количеството на остатъци от товара, оставащи след изхвърлянето, до степен, която удовлетворява Администрацията по отношение на конструкцията, която позволява спазването на изискванията за почистване, указани в правила 5А(2) (b) или 5А(4) (b), без да се взема в предвид ограничителната дата и позволява остатъците от товара да бъдат вентилирани в атмосферата чрез одобрените вентилационни устройства.
- 5 снабден е с Ръководство за процедурите и устройствата, одобрено от Администрацията. Това Ръководство гарантира, че не се допуска смесване на остатъци от товара вода по време на работа, и че след вентилирането не остават остатъци от товара; и
- 6 е освидетелстван със Свидетелство NLS за превоз само на онези течни вредни, вещества, които се разглеждат в Анекс II и са включени в съответния Кодекс за газовози.

Когато се гарантира такава еквивалентност не се налага уведомяването, изисквано според правило 2 (6).

2А Категоризация на веществата Правило 3(4)

2А.1 Когато едно вещество, което не е включено в приложение II или III на MARPOL 73/78 е предложено за превоз в наливно състояние, временната категория се установява в съответствие със следната процедура;\*

- 1 Правителството на държава страна по Конвенцията MARPOL 73/78, която товари или произвежда съответното вещество трябва да провери унифицираната информация на МЕРС, за да уточни дали това вещество е категоризирано от Организацията или е временно оценено от друго държава, страна по Конвенцията MARPOL 73/78;
- 2 ако в унифицираната информация не се открият сведения, правителството на страната по Конвенцията трябва да се свърже с Организацията\*\* за да провери дали на веществото вече не е дадена временна категоризация от Организацията или от друго правителство на държава, страна по Конвенцията MARPOL 73/78. Ако случаят се окаже такъв, трябва да се получат нужните подробности и ако те са удовлетворителни, правителството на страната по Конвенцията може да приеме тази временна категоризация;

---

\* При категоризиране на веществата е нужно да се установят минимални изисквания за превоз, не само за целите на Анекс II, но и във връзка с безопасността. Ето защо трябва да се отдели нужното внимание на "Критерии за оценка на опасността на химикали, превозвани в наливно състояние", одобрени на 42-та сесия на MSC (Анекс 3 на изданието на Кодекс ВСН от 1985 г., включени и в изданията на Кодекс ВСН от 1993 г, както и в изданията на Кодекс IBC от 1994 и 1998 г.).

\*\* Запитването се адресира до: The Director, MED, IMO, 4 Albert Embankment, London SE1 7SR, United Kingdom tel.: +44 020 7735 7611. telex: 23588 IMOLDN G. telefax: +44 020 7587 3210; и да включва пощенския адрес на подателя, номера на телекса и телефакса. Наличието на телекс и телефакс би ускорило отговора.

- 
- 3 ако предварително няма направена временна класификация или правителството на страната по Конвенцията не е удовлетворено от дадената предишна временна класификация, правителството на страната по Конвенцията, която товари или произвежда веществото извършва временна класификация в съответствие с приложеното Ръководство;\*
  - 4 правителството на страната по Конвенцията трябва по възможно най-бърз начин да информира правителството на държавата, в чието пристанище ще бъде получен товара и правителството на държавата, под чието знаме плава кораба, за своята класификация и да предостави информация за основанията си при класифициране на веществото във връзка със замърсяването и риска за безопасността или да съобщи временната категоризация, регистрирана в Организацията;
  - 5 в случаи на несъгласие се прилагат най-строгите условия от предлаганите;
  - 6 при липса на временен или окончателен отговор на уведомлението от страна на коя да е от заинтересованите страни в рамките на 14 дена от изпращането му. временната класификация, направена от правителството на страната, товареща или произвеждаща веществото се счита за приета;
  - 7 Организацията трябва да бъде информирана и се дават подробности за направената временна класификация според правило 3(4) (т. е. в рамките на 90 дни, но за предпочитане колкото е възможно по-скоро);
  - 8 при получаване на информацията Организацията трябва да я

разпрати чрез циркулярен бюлетин МЕРС и да представи временните класификации на под-комитета по Кодекс ВСН за преглед. Организацията трябва също да води дневник за всички такива вещества и техните временни класификации до времето, когато веществата официално се включват в списъка на Анекс II и Кодексите IBC и ВСН; и

- 9 Организацията изпраща до GESAMP цялата получена информация от този вид, с оглед официална преценка на опасностите и последваща категоризация, както и за установяване на минимум изисквания за превоз от страна на подкомитета по Кодекс ВСН, и предвид официално коригиране на Анекс II на MARPOL 73/78 и Кодексите IBC и ВСН.

---

\* Ръководството за временна класификация на течни вещества, предложени за превоз в наливно състояние е заменено с Ръководство за временна класификация на течности, превозвани в наливно състояние, виж IMO публикации, IMO-653E.

---

2А.2 В случай, че такива временно класифицирани вещества попадат в категория А, В, С или D, преди отплаването на кораба Администрацията издава допълнителни страници към корабното свидетелство за годност (Certificate of Fitness) или към свидетелство NLS само в случаите на вещества от категория D, и към Ръководството за корабните процедури и устройства (P and A Manual), като по този начин разрешава техния превоз. Това разрешение за превоз на веществото може да приема формата на телекс или подобни средства, които се прилагат към корабното свидетелство за годност и към Ръководството (P and A Manual) до времето, когато веществото бъде прието като изменение към Кодексите IBC/ВСН. Тогава в свидетелството и Ръководството (P & A Manual) официално се внасят измененията.

2А.3 В случаите, когато е необходимо да се класифицират временно само смеси-замърсители, които съдържат вещества, с определена от Организацията категория за замърсяване или временна категория за замърсяване и за които Организацията е определила изискване за типа кораб или временно изискване за типа кораб, се прилага следната процедура вместо 2А.1, подпараграфи 4, 5 и 6;

- 1 смесите трябва да са категоризирани единствено от правителството на страната, товареща или произвеждаща сместа, като се използва процедура за изчисление, описана в раздел 5 на Ръководството за временна класификация на течности, превозвани в наливно състояние (Guidelines for the Provisional Assessment of Liquids Transported in Bulk);
- 2 смесите могат да съдържат до 3 % некатегоризирани компоненти, които могат да се оценят от правителството на страната, товареща или произвежда сместа. Когато за определен компонент не е

възможна оценка с помощта на методите за оценка на опасностите

на GESAMP, липсват данни или не могат да бъдат направени

допускания по аналогия със сходни вещества, то тогава този

компонент се приема за класифициран в категория А, кораб тип 2;

- 3 Смесите могат да съдържат компоненти, които са определени като

представляващи риск за безопасността ("S" в колона d на глава

17 от Кодекс IBC) или чието включване в този Кодекс е оправдано,

поради това че се счита, че при разреждането на тези компоненти

резултатът е смес, която не представлява риск за безопасността.

За целите на този параграф, смеси отговарящи на така описаните

характеристики се приемат единствено за смеси-замърсители;

- 4 Правителството на страната трябва да уведоми правителството на държавата, в чието пристанище ще бъде приет товара, и правителството на държавата на знамето относно класификацията:
- 5 правителството на страната може да упълномощи производителя да извърши от своя страна класификацията (номер n. o. s., подходящото търговско име, вискозитет и точка на топене). В този случай задължението да информира държавите, под чиито знамена плават корабите и държавите, приемащи товара за извършената категоризация, поема упълномощения производител. Производителят трябва също да информира правителството, което го е упълномощило, за направената класификация, както и да представи подробности във връзка с категоризацията. Производителят е длъжен да информира IMO, ако това се изисква от правителството на държавата - товарач или производител. При поискване, производителят предоставя на правителството на държавата, под чието знаме плава корабът или държавата-получател, пълна информация за сместа. Уведомяването от страна на производителя за класификацията трябва да е съпроводено от упълномощаващо писмо, показващо, че производителят действа според инструкциите и от името на правителството на страна по Конвенцията.

2A.4 Независимо от 2A.2, ако един кораб е освидетелстван за превоз на вещества не определени по друг начин (n. o. s.) от временно определена категория и тип на кораба, не е нужно да се правят изменения в корабното свидетелство за годност (Certificate of Fitness) или в корабното Ръководство (P & A Manual).

### 3 Изхвърляне на остатъци

#### Правило 5

##### 3.1 На път

3.1.1 Терминът "на път" (en route) се използва, за да означава, че корабът пътува в морето по курс или курсове, които доколкото е наложително за целите на навигацията, ще причинят разпространение на всяко изхвърляне в морето върху толкова голям район, колкото е практически възможно.

### 4 Изпомпване, тръбопроводи и разтоварващи устройства

#### Правило 5A (6) (b) (iv) и (7) (e)

##### 4.1 Съответни действия в случай на освобождаване

4.1.1 По отношение на термина "съответно действие, ако се налага такова" (appropriate action, if any), всяка страна по Конвенцията, която има възражение относно подробностите по освобождаване, представени от друга страна, уведомява Организацията и страната по Конвенцията, която е издала освобождаването за своите възражения, до една година след като Организацията е разпространила подробностите по освобождаването до страните.

### 5 Приемни устройства

#### Правило 7 (1) (Б)

##### 5.1 Приемни устройства в ремонтни пристанища

5.1.1 Приема се, че това правило означава, че кораборемонтните



пристанища, извършващи ремонт на химикаловози, притежават устройства, подходящи за приемане на остатъци и смеси, съдържащи отровни течни вещества и подлежащи на сдаване от корабите, които ги превозват, в резултат на приложението на този Анекс.

Правило 8(5)(a)(i) и 8(7)(a)(i)

5А Мерки за контрол

5А.1 Формулировката "разтовареното вещество е идентифицирано по нормите, разработени от Организацията, като остатъчно количество, което надвишава максималното количество, което може да бъде изхвърлено в морето" в подпараграф (5)(a)(i) и 7(a)(i) на правило &, се отнася до високовискозитетни или втвърдяващи се вещества, както е определено в параграфи 1.3.7 и 1.3.9 на Нормите за процедури и устройства (Standards for Procedures and Arrangements).

6 Прегледи и издаване на свидетелство

Правило 10(1)(c) и (d)

6.1 Междинни и годишни прегледи на кораби, които не се изисква да притежават Свидетелство NLS.

6.1.1 Приложението на правило 10(1)(c) и (d) и или съответните изисквания на кодексите IBC и VCN според правило 12А за кораби, които не са задължени да притежават Международно свидетелство за предотвратяване на замърсяването при превоз на отровни течни вещества в наливно състояние според правило 11. се определя от Администрацията.

6А.1 Изисквания за свеждане до минимум на случайните замърсявания

Правило 13 (4)

6А.1.1 Кораби различни от химикаловози

• 1 За целите на правило 13 (4) от Анекс II на MARPOL73/78,

Организацията е разработила ръководство за крайбрежните кораби и корабите, ангажирани с изхвърляне в морето.

• 2 За целите на това правило се спазват всички приложими изисквания на Кодекси VCN и IBC за корабите, различни от химикаловози и неупоменати в параграф 1 по-горе, когато тези кораби превозват течни отровни вещества в наливно състояние от категория А, В или С.

7 Нефтоподобни вещества

Правило 14

7.1 Списък на нефтоподобните вещества

**Вещества от категория С**

Aviation alkylates

Cycloheptane

Cyclohexane

Cyclopentane

**Вещества от категория D**

Alkyl (C9-C17) benzenes

Diisopropyl naphthalene

Dodecane (всички размери)

p-Cymene  
Diethylbenzene  
Dipentene  
Ethylbenzene  
Ethylcyclohexane  
Heptene (всички размери)  
Hexane (всички размери)  
Hexene (всички размери)  
Isopropyl cyclohexane  
Methylcyclohexane  
2-Methyl-1-pentene  
Nonane (всички размери)  
Octane (всички размери)  
Olefin mixtures (C5-C7)  
Pentane (всички размери)  
Pentene (всички размери)  
1-Phenyl-1-xylylethane  
Propylene dimer  
Tetrahydronaphthalene  
Toluene  
Xylenes

За всяко от горните вещества, трябва да бъде демонстрирано съответствието с критерия за нефтоподобни вещества 7.2.1.4, даден по-долу, с монтирания специален уред за измерване на съдържанието на нефт (oil-content meter).

7.2 Критерии за подбор

7.2.1 Следните критерии определят разпределението на нефтоподобните течни отровни вещества в категории С или D:

- 1 плътността на масата на веществото (специфичното тепло) е

по-малка от 1,0 при 20°C;

- 2 разтворимостта на веществото в морска вода при 20°C е по-малка от 0,1 процент,
- 3 веществото е въглеродород;
- 4 веществото може да бъде контролирано с уред за измерване съдържанието на нефт (oil-content meter), изискван от правило 15 на Анекс I от MARPOL 73/78;\*

---

\* За одобряването на системата за определяне и контрол на отделения нефт (oil discharge monitoring and control system) за целите на това правило, Администрацията трябва да провери чрез изпитания дали системата може да отчете концентрацията на всяко нефтоподобно вещество в съответствие с Препоръките относно Международните спецификации за работа на устройствата за сепариране на нефтени води и уреди за измерване съдържанието на нефт, приети от Организацията с решение А.393(X) или преработеното Ръководство и Спецификации за измерване на отделянето на нефт и контролни системи за танкери, решение А.586(14) Ако е нужно да се пренастрои измервателя, когато се преминава от нефтопродукти към нефтоподобни отровни вещества, се предоставя информация за пренастройката и за специалните процедури за работа, които гарантират, че изхвърлянето на нефтоподобни отровни вещества се измерва прецизно, като тези процедури трябва да бъдат одобрени от Администрацията. Когато се пренастройва уредът за измерване съдържанието на нефт, се прави запис (вписване) в Дневника за нефтените операции (Oil Record Book).

- 
- 5 в случай на вещества от категория С, изискването за типа на кораба, както е определено в Кодекса за химикали в наливно състояние или в Международния кодекс за химикали в наливно състояние, е тип 3; и
  - 6 веществото не е под контрола на Кодекса за химикали в наливно състояние или в Международния кодекс за химикали в наливно състояние поради съображения за безопасност, указани в глави VI и съответно 17 на тези Кодекси.

Правило 14 (с)

7.3 Изчисляване на устойчивостта при повреда

7.3.1 Нов кораб с дължина 150 метра или повече, според Анекс I, се смята, че отговаря на изискванията на правило 14(с), ако е показано съответствие с правило 25 от Анекс I.

Правило 14 (d)

7.4 Приложение на освобождаването според правило 15(5) на Анекс I на MARPOL 73/78 за танкери, превозващи нефтоподобни вещества според Анекс II.

7.4.1 Тъй като правило 14 на Анекс II се прилага за нефтени танкери, както са определени в Анекс I, на които се разрешава да превозват нефтоподобни вещества и да ги разтоварват според изискванията на Анекс I, всяко освобождаване, което се разрешава на такива танкери по отношение на изискването те да бъдат оборудвани със система за измерване и контрол на отделения нефт, включва изискванията, съдържащи се в правило 14(d) на Анекс II. Трябва да се отбележи, обаче, че при обмисляне издаването на освобождаване според изискванията на Анекс I, Администрацията трябва да определи дали са налице подходящи приемни устройства, които да приемат тези остатъци и смеси в товарните пристанища или терминали, които посещава танкера и дали устройствата са подходящи и за обработка и пълно изхвърляне на получените нефтоподобни вещества.

Допълнение към Унифицирани Тълкувания на Анекс II

Указания за прилагане на измененията в списъка на веществата включени в Анекс II на MARPOL 73/78 и в Кодексите IBC и BCH по отношение рисковете

за безопасността

#### 1 Общи положения

1.1 Настоящите указания се отнасят за поправките в списъка на веществата, упоменат в допълнение II и III на Анекс II на MARPOL 73/78, в глави 17 и 18 от Кодекс IBC и в глави VI и VII от Кодекс BCH, а по-точно за добавянето или заличаването на вещества, и промени в категорията замърсители или в изискванията относно типа на кораба за съществуващите вещества.

1.2 Правило 2(7) (а) от Анекс II на MARPOL 73/78 постановява, че в случаите когато поправка в този Анекс и в Международния кодекс за химикали в наливно състояние, както и в Кодекса за химикали в наливно състояние налага промени в конструкцията или оборудването, както и в устройствата поради завишаването на изискванията за превоз на определени вещества, Администрацията може да измени или забави за определен период приложението на такава поправка за кораби, изградени преди датата на влизане в сила на съответната поправка, при условие, че незабавното ѝ приложение се счита за нецелесъобразно или практически невъзможно. Такова решение може да се вземе за всяко отделно вещество, което е упоменато в указанията, разработени от Организацията. Настоящите указания са съставни с цел да осигурят единно и унифицирано приложение на това правило.

1.3 По отношение подготовката и разпращането на информация с предложенията за внасяне на поправки в списъка на веществата, се прилагат параграфи от 1 до 4 на Указанията, касаещи бъдещи изменения в Международния кодекс за химикали Е наливно състояние, както и в Кодекса за химикали в наливно състояние (MEPC 25/20, анекс 7).

#### 2 Определения

За целите на настоящите указания се прилагат следните определения:

2.1 Нов кораб означава кораб, чийто кил е заложен или е на подобен етап на изграждане, на който:

2.1 Нов кораб означава кораб, чийто кил е заложен или е на подобен етап на изграждане, на който:

- 1 започната е конструкцията, която съответства на кораба; и
- 2 започнато е стглобяване, представляващо поне 50 тона или 1 % от изчислената маса на конструктивните материали, в зависимост от това, коя стойност е по-малка; на или след датата на влизане в сила на съответната поправка.

2.2 Кораб, независимо от датата на неговото изграждане, който е преустроен в химикаловоз на или след датата на влизане в сила на съответната поправка, и счита за химикаловоз, изграден на датата, на която започва преустройството. Тази разпоредба, касаеща преустройството не се прилага за случаите на преоборудване на кораби, упоменати в правило 1(12) на Анекс II на MARPOL 73/78.

2.3 Съществуващ кораб означава кораб, който не е нов кораб според определението на параграф 2.1.

2.4 Кораб със специално предназначение означава кораб, построен или преустроен, специално оборудван и притежаваш свидетелство за превоз на:

- 1 един единствен конкретно назован продукт; или
- 2 ограничен брой продукти, всеки в отделен танк или група танкове, които танкове или групи поотделно притежават свидетелства за превоз само на един конкретен продукт или на съвместими продукти, които не изискват измиване на товарните танкове при промяна на товара.

2.5 Вътрешна експлоатация означава корабът да е ангажиран единствено с пътувания между пристанища и терминали в границите на държавата, под чието знаме корабът има право да плава, без да навлиза в териториалните води на други държави.

2.6 Международна експлоатация означава ангажираност, която не представлява вътрешна експлоатация, както е определено в параграф 2.5.

2.7 Конструкция на кораб включва единствено основните структурни елементи, като двойно дъно, надлъжни и напречни прегради от съществено значение за целостта на корпуса и необходими за да се отговори на изискванията за типа кораб. Системите от тръбопроводи, устройства и оборудване като отвори за изхвърляне под водолинията, системи за почистване, системи за сигнализация, измервателни устройства и др. не се считат за част от конструкцията на кораба.

2.8 Ново вещество означава вещество, което до този момент не е било превозвано в наливно състояние. Вещество, което не е включено в Анекс II на MARPOL 73/78, Международния кодекс за химикали в наливно състояние или в Кодекса за химикали в наливно състояние, но се превозва в наливно състояние може да се обозначи като съществуващо вещество, при условие че е било временно категоризирано в съответствие с разпоредбите на правило 3(4) на Анекс II на MARPOL 73/78 или се превозва в съответствие с разпоредбите на Анекс I MARPOL 73/78.

2.9 Съществуващо вещество означава вещество, което не е ново.

3 Приложение на поправките по отношение на нови и съществуващи кораби

3.1 Всички поправки, които включват нови вещества, както и онези, които водят до снижаване изискванията за съществуващи вещества се прилагат за нови и съществуващи кораби съответно от датата на влизане в сила на поправките.

3.2 Поправки, водещи до завишаване на изискванията за съществуващи вещества:

Нови кораби

3.2.1 Всички поправки се прилагат за нови кораби съответно от датата на влизане в сила на поправките.

Съществуващи кораби

3.2.2 Всички поправки, касаещи единствено изискванията по експлоатацията на кораба се прилагат за съществуващи кораби съответно от датата на влизане

в

сила на тези поправки.

3.2.3 Администрацията може да измени или забави за определен период приложението на поправките, изискващи промени в конструкцията или оборудването и устройствата на съществуващи кораби, ако незабавното приложение на такива поправки се счита за нецелесъобразно или практически невъзможно. Такова облекчение се взема за всяко отделно вещество, като се отчитат фактори като обем на превозвания товар, корабите, ангажирани със превоза имат ли специално предназначение или не, типове и възраст на използваните кораби, видове търговия (вътрешна експлоатация или международни превози), и др.

3.2.4 В случаите когато се допуска такова облекчение следва да се прилагат посочените по-долу указания:

- 1 За поправки, касаещи конструкцията на кораба:
  - 1.1 съществуващи кораби, ангажирани за извършване на вътрешни превоза спазват поправените изисквания за типа кораб не по-късно от края на определения период, който не трябва да бъде по-голям от десет години след датата на влизане в сила на тези поправки;
  - 1.2 съществуващи кораби, ангажирани за извършване на ограничени пътувания при международни превози, както е определено от Администрацията, спазват поправените изисквания за типа кораб не по-късно от края на определения период, който не трябва да бъде по-голям от десет години след датата на влизане в сила на тези поправки, при условие че:
    - 1,2.1 такова облекчение е съгласувано и договорено с всички правителства на заинтересованите страни; и
    - 1.2.2 Свидетелството за годност е заверено и удостоверява, че корабът е ангажиран единствено с такива ограничени превози;

- 1.3 съществуващи кораби, ангажирани в международни превози, различни от гореспоменатите, спазват поправените изисквания за типа кораб съответно от датата на влизане в сила на тези поправки,
- 2 За поправки, касаещи оборудването и устройствата:
  - 2.1 ако поправките правят наложително осигуряването на подводен отвор за изхвърляне, то този отвор се монтира не по-късно от две години след влизането в сила на тези поправки;
  - 2.2 ако поправките правят наложителна ефективно работеща система за почистване:
    - 2.2.1 до изтичането на две годишен период от датата на влизане в сила на тези поправки или до 2 октомври, 1994 година, което от двете настъпва по-късно корабът спазва изискванията на правило 5A(2)(b) или 5A(4)(b) на Анекс II на MARPOL 73/78, както е приложимо;
    - 2.2.2 след горепосочената дата, ефективно работещата система за почистване се монтира в съответствие с приложимите изисквания на правило 5A.
  - 2.3 Изискванията за изхвърляне под водолинията не се прилага докато кингстона за изхвърляне под водолинията не е монтиран.

3.2.5 Като общо правило, облекчението, споменато в параграф 3.2.4.3 се приема само за съществуващи кораби със специално предназначение. В изключителни случаи, обаче, когато незабавното приложение на такива поправки към съществуващи кораби без специално предназначение биха създали сериозни затруднения поради ясни и приемливи съображения, като например много големи обеми превозван товар, приложението може да се забави за ограничен период от време.

3.2.6 Свидетелството за годност се заверява от Администрацията, като се уточнява решението за допускане на отклонение.

3.2.7 Администрацията, допуснала отклонението по отношение приложението на поправките, предава на Организацията доклад, който съдържа подробни данни за съответния кораб или кораби, за превозваните товари, за типа превози в който е ангажиран всеки кораб, както и мотивите за така взетото решение.

3.2.8 Правителство, страна по Конвенцията, може да уведоми Организацията, че не приема решението за допускане на отклонение.

3.2.9 Уведомлението, направено в точки 3.2.8 и 3.2.9 се разпраща до останалите правителства на страните по Конвенцията.

Норми за процедури и устройства при разтоварване на течни отровни вещества

(Наложени от коригирания Анекс II на MARPOL 73/78)

Увод

1 Анекс II от Международната Конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби, 1973, допълнена от Протокола 1978, отнасящ се към нея (MARPOL 73/78) и както по-късно е изменена от Организацията (от тук нататък наричан Анекс II), наред с другото, регламентира контрола при експлоатационното изхвърляне на отровни течни вещества превозвани от кораби

в

наливно състояние. Експлоатационни изхвърляния (Operational discharges) в този контекст означава изхвърлянето на течни отровни вещества или вода, примесена с такива вещества, които са резултат от измиване на танк или тръбопровод, дебалансиране на неизмити товарни танкове или санини на товарните помпени отделения (cargo pump-room bilge slops).

2 Анекс II забранява изхвърлянето на отровни течни вещества в морето, с изключение на случаите, когато изхвърлянето се извършва при определени условия. Тези условия се променят според степента на опасност, която отровното течно вещество представлява за морската среда. За тази цел течните

отровни вещества са разделени в четири категории: А, В, С и D.

3 Правило 5 от Анекс II определя условията, при които може да се извърши изхвърляне на остатъци от вещества от категория А, В, С и D. Тези условия, които не са представени отново в този документ, включват такива параметри като: максимално количество, което може да бъде изхвърлено в морето, скорост на кораба, разстояние до най-близкия бряг, дълбочина на водата, максимална концентрация на веществото е дирята на кораба или разреденост на веществото преди изхвърляне.

4 За определени морски райони, упоменати като "особени райони" (special areas), се прилагат по-строги критерии за изхвърляне.

5 Нормите (Standards) за процедурите и устройствата, наложени от Анекс II (от тук нататък наричани "Нормите") са разработени в отговор на решение 13 на Международната конференция по морско замърсяване, 1973, и в съответствие

с

правила 5.5А и 8 от Анекс II. Нормите осигуряват единна база указания за страните по MARPOL 73/78, при одобряването на процедури и съоръжения за изхвърляне на течни отровни вещества за определен кораб.

6 Нормите влязоха в изпълнение на 6 април 1987, датата на приемане на Анекс II и се прилагат за всички кораби, които превозват течни отровни вещества в наливно състояние.

7 Изискванията на Анекс II не се повтарят в Нормите. За да се осигури съответствие с Анекс II, изискванията на Анекс II и тези, съдържащи се в Нормите трябва да се разглеждат заедно.

8 Изискванията на Анекс II относно изхвърлянето и изискванията за издаване на свидетелство се тълкуват като изискване към всеки кораб, който трябва да притежава Ръководство за процедурите и устройствата, одобрено от Администрацията. Ръководството съдържа информация, определена в Нормите и изискванията на Анекс II. Съблюдаването на процедурите и устройствата, изложени в Ръководството за кораба гарантира, че са спазени условията на Анекс II за изхвърляне.

9 Правило 5А от Анекс II изисква ефикасността на товарната помпена система на танк, освидетелстван като подходящ за превоз на вещества от категория В или С, да бъде проверена в съответствие с Нормите, разработени от Организацията. Процедурата на изпитване е изложена в Нормите. Ефикасността на зачистната помпа, определена с изпитване се приема за ефикасност на почистването, постигната при разтоварването на танка в съответствие с определените процедури.

10 Наличието на "лъскавина" (sheen), който остава след разтоварването на някои вещества от категория В, С и D не се счита за нарушение на принципите на Анекс II, при условие, че изхвърлянията са били извършени в съответствие с нормите.

11 В Нормите думата "изхвърляне" (discharge) се използва да обозначи изхвърляне на остатъци или остатъчни водни смеси в морето или в приемни устройства, докато думата "разтоварване" (unloading) означава разтоварването на товар в резервоари, терминали или пристанища.

## Глава 1

### Въведение

#### 1.1 Предназначение

Предназначението на Нормите е да се осигури унифицирана международна база за одобряване на процедури и съоръжения, чрез които корабите, превозващи течни отровни вещества в наливно състояние могат да отговорят на изискванията за изхвърляне на Анекс II. На базата на тези норми Администрацията трябва да одобри процедурите и устройствата, нужни за издаването на Международно свидетелство за предотвратяване на замърсяване при превоз на течни отровни вещества в наливно състояние (International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk), Свидетелство за пригодност на превоз на опасни химикали

в наливно състояние (Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk) или Международно свидетелство за годност за превоз на опасни химикали в наливно състояние (International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk) за всеки такъв кораб. За тази цел процедурите и устройствата за всеки кораб трябва да са изложени в одобрено Ръководство за процедурите и устройствата (от тук нататък наричано Ръководството) за употреба на борда на кораба. Не се предполага тези норми да се използват от екипажа на кораба.

## 1.2 Обхват

1.2.1 Тези Норми се прилагат за всички кораби, които превозват течни отровни вещества от категория А, В, С или D в наливно състояние, включително и за тези, които временно са категоризирани като такива.

1.2.2 Нормите са разработени, за да се гарантира, че ще бъдат спазени критериите за изхвърляне на течни отровни вещества, определени в правила 5 и 8. За вещества от категория А, Нормите определят процедура на предварително измиване, която може да се използва вместо измерване концентрацията на оттичането от танк, от който се изхвърлят води от измиване на танковете, съдържащи вещества от категория А. За вещества от категория В и С, Нормите определят процедури и съоръжения, които гарантират, че максималното количество остатъци, което може да бъде изхвърлено от танк и максималната разрешена концентрация на вещество в дирята на кораба, не са превишени. За вещества от категория В и С. Нормите определят процедури и съоръжения за преценка на съответствието с правило 5А. За вещества от категория А, В, С и D, Нормите определят процедури за вентилация, които могат да се използват за отстраняване на остатъците от товарните танкове. Процедурите на предварително измиване, включени в допълнение В към Нормите също дават възможност на Администрациите да одобряват процедурата на предварително измиване, упомената в правило 5А(6)(b)(i).

1.2.3 Нормите не включват средствата, чрез които Администрацията осигурява спазването на одобрените за кораба процедури и устройства, нито разглеждат подробности относно конструкции или използваните материали.

1.2.4 Правило 13 изисква, наред с другото, химикаловозите, превозващи течни отровни вещества от категория А, В или С да са в съответствие с Международния кодекс за конструкция и оборудване на кораби, превозващи опасни химикали в наливно състояние (International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk) (оттук нататък наричан кодекс IBC) или Кодекса за конструкция и оборудване на кораби превозващи опасни химикали в наливно състояние (Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk)\* (оттук нататък наричан кодекс VCN) със съответните им корекции. Следователно, всички конструкции, материали и оборудване, монтирани като изискване на Анекс II и на Нормите трябва да са в съответствие с кодекси IBC или VCN за всички вещества от категория А, В или С, за които танкера е освидетелстван, в съответствие с неговото Свидетелство за годност (Certificate of Fitness) по този кодекс.

## 1.3 Дефиниции

1.3.1 Нов кораб (new ship) означава кораб, построен на или след 1 юли 1986.

1.3.2 Съществуващ кораб (existing ship) означава кораб, който не е нов кораб.

1.3.3 Остатък (residue) означава всяко течно отровно вещество, останало за отстраняване.

1.3.4 Остатъчна водна смес (residue/water mixture) означава остатък, към който е била прибавена вода, по каквато и да е причина (например почистване на танк, баластирание, саниране).

1.3.5 Смесим (miscible) означава разтворим с вода във всякакви пропорции при температурите на миешата вода.



1.3.6 Свързаните тръбопроводи (associated piping) означава тръбопровода от смукателя в товарния танк до съединението с брега, използван за разтоварване на товара и включва целия тръбопровод на кораба, помпите и филтрите, които са в пряка връзка с разтоварната магистрала.

1.3.7 Втвърдяващо се вещество (solidifying substance) означава течно отровно вещество:

- 1 (за вещества с точка на топене по-ниска от 15°C), което е с температура по време на разтоварване по-малко от 5°C над точката си на топене; или
- 2 (за вещества с точка на топене равна или по-висока от 15°C), което по време на разтоварване е с температура по-малко от 10°C над точката си на топене.

---

\*Кодекси ИВС и ВСН разширени във вид, който обхваща аспекти на замърсяване на морето, бяха приети от Комитета за защита на морската среда на Организацията с резолюция МЕРС.19(22) и съответно МЕРС.20(22) на 5 декември 1985 год.; виж IMO публикации IMO-100E и съответно IMO-772E.

1.3.8 Невтвърдяващо се вещество (non-solidifying substance) означава течно отровно вещество, което не е втвърдяващо се вещество.

1.3.9 Високо-вискозитетно вещество (high-viscosity substance) означава:

- 1 за вещества от категория А и В и в случая на вещества от категория С - в границите на особени райони, вещество с вискозитет равен на или по-голям от 25 mPa.s при температура на разтоварване; и
- 2 за вещества от категория С извън границите на особени райони, вещество с вискозитет равен или по-голям от 60 mPa.s при температура на разтоварване.

1.3.10 Ниско-вискозитетно вещество (low-viscosity substance) означава течно отровно вещество, което не е високо-вискозитетно вещество.

1.3.11 Правило (regulation) означава правило от Анекс II на MARPOL 73/78.

1.4 Еквиваленти

1.4.1 Еквивалентните разпоредби в правило 2 (5) и (6) са приложими и за Нормите.

1.5 Издаване на свидетелства

1.5.1 Преди издаването на съответното свидетелство, упоменато в раздел 1.1, Администрацията трябва да прегледа и, ако е удовлетворена, да одобри:

- 1 Ръководство за съответствие с Анекс II и Нормите; и
- 2 оборудването и устройствата, осигурени с цел съответствие с Нормите.

1.5.2 Администрацията прави запис за одобреното Ръководство в съответното свидетелство, издадено на кораба.

1.6 Отговорности на капитана

1.6.1 Капитанът трябва да гарантира, че няма да се извърши изхвърляне в морето на остатъци от товара или остатъчни водни смеси, съдържащи вещества от категория А, В, С или D, освен когато такива изхвърляния са направени в пълно съответствие с експлоатационните процедури, които се съдържат в Ръководството и че изискванията се от Ръководството и необходими при такива изхвърляния устройства се използват.

1.7 Съображения по безопасността

1.7.1 Нормите касаят аспектите на морската среда при почистване на товарни танкове, които са съдържали течни отровни вещества и изхвърлянето на остатъци и остатъчни водни смеси в резултат на тези операции. Някои от тези операции са потенциално опасни, но в Нормите не се прави опит да се определят норми за безопасност, обхващащи всички аспекти на тези операции. За описанието на потенциални опасности, трябва да се направи справка в код ИВС

и

код ВСН и в други документи, разработени и публикувани от съответните асоциации или организации, например, Ръководство за безопасност на танкери (химикали) (Tanker Safety Guide (Chemicals)) на Международния комитет по корабоплаването (ICS). Някои възможни рискове, свързани с безопасността са споменати по-долу.

1.7.2 Съвместимост (compatibility) – При смесването на остатъчни водни смеси, съдържащи различни вещества, трябва внимателно да се отчита съвместимостта.

1.7.3 Електростатични опасности (electrostatic hazards). Внимателно трябва да се отчитат опасностите, свързани с появата на електростатични заряди по време на измиване на товарния танк.

1.7.4 Опасности при влизане в танковете (tank entry hazards) – Внимателно трябва да се прецени степента на безопасност на лицата, на които се налага да влизат в товарните или утайтелни танкове, с каквато и да е цел.

1.7.5 Опасност от реакции (reactivity hazards) – Миячните води от товарните и утайтелни танкове, съдържащи остатъци от някои вещества, могат да предизвикат опасни реакции и трябва непременно да се вземат под внимание.

1.7.6 Опасност при вентилация (ventilation hazards) – Трябва внимателно да се отчитат опасностите, свързани с вентилацията на танкове, определени в Ръководството за безопасност на танкери (химикали) (ICS).

1.7.7 Опасности при почистване на магистралите (line clearing hazards) – Трябва внимателно да се отчитат опасностите, свързани с почистване на магистралата, определени в Ръководството за безопасност на танкери (химикали) (ICS).

1.7.8 Опасност от възникване на пожар (fire hazards) – Опасността от възникване на пожар, свързана с употребата на почистващи материали, различни от вода трябва внимателно да се преценява.

1.8 Почистващи препарати или добавки

1.8.1 Когато за измиването на танк се използва почистващ препарат (като например минерално масло или хлориран разтворител, използван вместо вода), то изхвърлянето на този почистващ препарат трябва да отговаря на изискванията на Анекс I или Анекс II, които се прилагат по същия начин, както в случаите, когато този препарат е бил превозван като товар. Процедури по измиване на танкове, включващи употребата на такива препарати се описват в Ръководството за процедури и устройства и се одобряват от Администрацията.

1.8.2 Когато към водата се прибавят малки количества почистващи детергенти, за да се улесни измиването на танка, не се използват детергенти, съдържащи компоненти от замърсителите от категория А, освен такива, които са лесно биоразлагащи се и в общата концентрация не превишават 10 %. Не се прилагат допълнителни ограничения освен тези, които се прилагат за танка, във връзка с предишния му товар.

## Глава 2

Изготвяне на Ръководството за процедурите и устройствата

2.1 Всеки кораб, превозващ течни отровни вещества в наливно състояние, трябва да бъде снабден с Ръководство, каквото е описано в тази глава.

2.2 Главното предназначение на Ръководството е да регламентира за корабните офицери устройствата и всички експлоатационни процедури, които трябва да се съблюдават във връзка с обработване на товара, почистване на танковете, обработка на утайките, балластиране и дебалластиране на товарните танкове, за да бъдат спазени изискванията на Анекс II.

2.3 Ръководството трябва да се базира на Нормите. То трябва да обхваща всички течни отровни вещества, за които корабът е освидетелстван за превоза.

2.4 Като минимум, Ръководството трябва да съдържа следната информация и инструкции за работа:

- 1 описание на основните характеристики на Анекс II, включително и изискванията за разтоварване;

- 2 таблица на течните отровни вещества, които корабът е освидетелстван да превозва; и която дава информацията за тези вещества, както подробно е указано в приложение D;
- 3 описание на танковете, превозващи течни отровни вещества: и таблица, указваща в кой танк може да се превозва съответното течно отровно вещество;
- 4 описание на всички съоръжения и оборудване, включително и системите за подгряване на товара и за контролиране на температурата, които са на борда на кораба и изисквания за които се съдържат в глава 3 или 8, включително списък на всички танкове, които могат да се използват като утайтелни танкове, описание на устройствата за изхвърляне, схематичен чертеж на товарните помпени и зачистил системи, показващ съответното разположение на помпите и контролните уреди и описание на средствата, с цел осигуряване правилно действие на оборудването (проверовъчни списъци);
- 5 подробности за процедурите, включени в Нормите, които прилагани за всеки отделен кораб трябва, когато е подходящо, да включват инструкции като:
  - 5.1 методи за почистване на юварните танкове и при какви ограничения трябва да работи зачистната система, (като например, минимален крен и диферент);
  - 5.2 методи на осушаване на товарните помпи, товарните и зачистните магистрали;
  - 5.3 програми за предварително измиване на товарните танкове;
  - 5.4 процедури за баластирание и дебаластирание на товарните танкове;
  - 5.5 процедури по изхвърлянето на остатъчни/водни смеси; и
  - 5.6 процедури, които трябва да се спазват, когато товарният танк не може да бъде разтоварен в съответствие с изискваната процедура;
- 6 за съществуващите кораби, експлоатирани според изискванията на правило 5A(2) (b) или 5A(4) (b), таблица на остатъците, разработена в съответствие с приложение А, която показва за всеки танк, в който се превозват вещества от категория В или С, количеството остатъци, което ще остане в танка и свързаната с него тръбопроводна система след разтоварване и почистване;
- 7 таблица, която показва измерените количества, като резултат от водните изпитания, извършени, за да се определи "количеството на почистване" (stripping quantity), указано в параграф 1.2.1 на допълнение А; и
- 8 отговорността на капитана по отношение експлоатационните процедури, които трябва да се съблюдават и използването на устройствата. Капитанът трябва да гарантира, че никакви остатъци или остатъчно/водни смеси не са изхвърлени в морето, освен когато се използват устройствата, включени в Ръководството и необходими за изхвърлянето.

2.5 За случай на кораб, ангажиран в международни плавания, Ръководството се съставя в стандартния формат, какъвто е описан в допълнителното приложение D. Ако използваният език не е английски или френски, текстът се съпровожда от превод на един от тези езици,

2.6 Администрацията може да одобри Ръководство, съдържащо само онези части, които се прилагат за веществата, които корабът е освидетелстван да превозва

2.7 За кораб, упоменат в правило 5A (6) или 5A (7), форматът и съдържанието на Ръководството трябва да удовлетворяват Администрацията.

2.8 За кораб, превозващ само вещества от категория D, форматът и съдържанието на Ръководството трябва да удовлетворяват Администрацията.

## Глава 3

### Оборудване и конструктивни норми за нови кораби

#### 3.1 Общи положения

3.1.1 Тази глава съдържа нормите на оборудването и конструкционните характеристики, които правят възможно съответствието на един нов кораб с изискванията за изхвърляне на остатъците на Анекс II.

3.1.2 Изискванията към оборудването в тази глава се прилагат заедно с експлоатационните изисквания в глави 4, 5, 6 и 7, за да се определи какво оборудване е нужно на кораба.

#### 3.2 Изисквания за превоз

3.2.1 Вещество от категория В с точка на топене равна или по-висока от 15°C не трябва да се превозва в товарен танк, която и да е стена на който се образува от корабната обшивка (ship's shell plating) и трябва да се превозва единствено в танк, снабден със система за подгряване на товара.

#### 3.3 Система за разтоварване на товара

3.3.1 Системата за разтоварване на вещества от категория В и С трябва да е в състояние да разтовари товара до количество остатъци, не надвишаващо количествата, определени в правила 5 и 5А. Работното изпитание, изисквано от правило 5А(5) трябва да се извършва в съответствие с допълнение А.

#### 3.4 Разположение на отливния отвор за изхвърляне под водолинията

3.4.1 Подводният отливен отвор (или отвори) трябва да са разположени в товарния район, в близост до закръглеността на скула (the turn of the bilge) и трябва така да са подредени, че да се избегне обратното засмукване на остатъчни/водни смеси от приемните кингстони за морска вода (the ship's sea water intakes).

#### 3.5 Размер на отливния отвор за изхвърляне под водолинията

3.5.1 Разположението на подводния отливен отвор трябва да бъде такова, че изхвърлената в съответствие с Нормите в морето остатъчно/водна смес, да не преминава през граничния слой около кораба. За тази цел, когато изхвърлянето е нормално перпендикулярно спрямо обшивката на кораба, минималният диаметър на отливния отвор се определя по следната формула:

$$D = \frac{QD}{5L}$$

където:  $D$  = минималният диаметър на отливния отвор (m);

$L$  = разстоянието от носовия перпендикуляр До отливния отвор (m);

$Q$  = подбраната максимална интензивност с която корабът може да изхвърли остатъчно/водна смес през отвора (m<sup>3</sup>/час).

3.5.2 Когато изхвърлянето е насочено под ъгъл спрямо обшивката на кораба, горното съотношение трябва да се промени, като QD заменим с компонент на QD, който е нормален за обшивката на кораба.

### 3.6 Утаителни танкове

3.6.1 Въпреки, че Анекс II не изисква оборудване със специални утаителни танкове, за определени процедури на измиване може да са нужни такива.

Товарни танкове могат да се използват като утаителни танкове.

### 3.7 Вентилационно оборудване

3.7.1 Ако остатъците от товарните танкове се отстраняват чрез вентилация, трябва да се осигури вентилационно оборудване, което отговаря на изискванията на допълнение С.

## Глава 4

Експлоатационни норми за нови кораби превозващи вещества от категория

А

### 4.1 Общи пояснения

Тази глава се прилага за всеки нов кораб, освидетелстван за превоз на вещества от категория А.

### 4.2 Изпомпване и почистване

При разтоварване на товарен танк, съдържащ вещество от категория А, танкът и свързаните с него тръбопроводи се изпразва до максималната възможна степен при поддържане на положителен приток на товар към смукателната част и се използва процедура на почистване, указана в Ръководството.

4.3 Предварително измиване на вещества от категория А от товарните танкове.

4.3.1 Анекс II изисква, когато се мие танк, който е съдържал вещество от категория А, остатъчно/водни смеси от миенето да се отделят в приемно съоръжение, докато концентрацията на веществото в изтичащия поток е до или под определена стойност и до изпразването на танка. Когато не е целесъобразно да се измерва концентрацията на вещество в потока, се прилага процедурата на предварително измиване в съответствие с допълнение В и правило 8(4).

4.2.1 Остатъчно водната смес от предварителното измиване се изхвърля в приемно съоръжение в съответствие с правило 8.

4.2.2 Всяка вода, попаднала в последствие в товарния танк може да бъде изхвърлена в морето в съответствие с изискванията на правило 5(1) или 5(7) според мястото на кораба, неговата скорост и разположението на отливния отвор.

### 4.4 Вентилация на вещества от категория А от товарните танкове.

4.4.1 Процедурата за вентилация може да се прилага само спрямо тези вещества, които имат налягане на парите по-голямо от 5 x 10 (на степен 3) Pa при 20°C.

4.4.2 Процедурата за вентилация, определена в допълнение С се спазва когато предстои вентилация на танка.

4.4.3 При вентилиране на танка, свързаните с него тръбопроводи трябва да се изпразнят от течност и танкът се вентилира, докато в него не останат никакви забележими остатъци от течност. Когато не е възможно или е непрактично това да се провери чрез пряко наблюдение, се осигурява средство за откриване на остатъци от течността.

4.4.4 Когато товарният танк е бил вентилиран до сухо състояние в съответствие с Нормите, всяка вода попаднала в последствие в товарния танк с цел балластиране или с цел да се подготви танкът за приемане на следващия товар, се счита за чиста и не подлежи на изискванията за изхвърляне на

## Анекс II.

### Глава 5

Експлоатационни норми за нови кораби превозващи вещества категория В  
5.1 Общи пояснения

5.1.1 Тази глава се прилага за всеки нов кораб, освидетелстван като годен да превозва вещества от категория В.

5.1.2 Ако товарен танк трябва да бъде измит или баластиран и някои или всички остатъци от танка се изхвърлят в морето, то тогава се прилагат изискванията на раздели 5.2 до 5.7.

5.1.3 Ако не могат да се спазят изискванията на тази глава, които разрешават изхвърляния в морето на остатъчно/водни смеси, съдържащи вещества от категория В, такива изхвърляния не се разрешават.

### 5.2 Изпомпване и почистване

5.2.1 При разтоварването на товарен танк, съдържащ вещество от категория В, танкът и свързаните с него тръбопроводи се изпразват до максималната практически възможна степен, като се поддържа положителен приток на товар към смукателната част и се използва зачистната процедура, указани в Ръководството.

5.3 Процедури за измиване на танковете и изхвърляне на остатъци извън границите на особените райони

#### 5.3.1 Високо-вискозитетни втвърдяващи се вещества

- 1 Прилага се процедура на предварително измиване, каквато е определена в допълнение В;
- 2 остатъчно/водната смес, резултат от предварителното измиване се изхвърля в приемно съоръжение в съответствие с правило 8; и
- 3 всяка вода, попаднала в следствие в товарния танк може да бъде изхвърлена в морето с интензивност, не надвишаваща максималната, за която е конструиран подводния отливен отвор (underwater discharge outlet), упоменат в раздел 3.5. Изхвърлянето трябва да бъде в съответствие и с другите изисквания за изхвърляне на правило 5(2) по отношение на мястото и скоростта на кораба и разположението на отливките отвори.

#### 5.3.2 Ниско-вискозитетни, невтвърдяващи се вещества

- 1 Всяка вода, попаднала в товарния танк може да бъде изхвърлена в морето с интензивност, не превишаваща максималната, за която е конструиран подводния отделителен отвор(-и), упоменат в раздел 3.5. Изхвърлянето трябва да бъде в съответствие и с другите изисквания за изхвърляне на правило 5 (2) по отношение на мястото и скоростта на кораба и разположението на отливните отвори.

5.4 Процедури по измиване на танковете и изхвърляне на остатъци в границите на особените райони

5.4.1 Прилага се процедурата за предварително измиване, както е определена в допълнение В.

5.4.2 Остатъчно/водната смес в резултат от предварителното измиване се отделя в приемно съоръжение в съответствие с правило 8.

5.4.3 Всяка вода, попаднала в следствие в товарния танк може да бъде изхвърлена в морето с интензивност не превишаваща максималната, за която е конструиран подводния отвор, упоменат в раздел 3.5. Изхвърлянето трябва да бъде в съответствие и с другите изисквания за изхвърляне на правило 5(8) по отношение на мястото и скоростта на кораба и разположението на отливните отвори.

5.4.4 Независимо от изискванията на параграфи 5.4.1 до 5.4.3, остатъци или остатъчно/водни смеси, съдържащи само ниско-вискозитети, невтвърдяващи се вещества могат да се съхраняват на борда и да бъдат изхвърляни в морето извън границите на особените райони, в съответствие с условията на параграф 5.3.2 или 5.5.2.

## 5.5 Изхвърляне от утаителен танк

5.5.1 Остатъчно/водни смеси в утаителния танк не се изхвърлят в морето в границите на особените райони.

5.5.2 Остатъчно/водни смеси в утаителен танк, които съдържат само ниско-вискозитетни, неутвърдяващи се вещества могат да се изхвърлят в морето извън границите на особените райони с интензивност, не превишаваща максималната, за която е конструиран подводния отливен отвор(и) за отделяне, упоменат в раздел 3.5, Изхвърлянето трябва да бъде в съответствие и с другите изисквания за изхвърляне на правило 5(2) но отношение на мястото и скоростта на кораба и разположението на отливния отвор.

5.5.3 Остатъчно/водните смеси в утаителния танк, които съдържат високо-вискозитетни или втвърдяващи се вещества, съхранявани на борда в съответствие с правило 8, трябва да се отделят в приемно съоръжение.

## 5.6 Вентилация на веществата от категория В от товарните танкове

5.6.1 Когато се използват процедури за вентилация, за да се отстранят остатъците от товарните танкове, се прилагат изискванията, изложени в раздел 4.3.

## 5.7 Баластиране и дебалансирането

5.7.1 След разтоварването, и ако се изисква, при извършване на предварително измиване, товарният танк може да бъде баластиран. Процедурите за изхвърлянето на такъв баласт са изложени в раздели 5.3 и 5.4.

5.7.2 Баласт, приет в товарен танк, който е бил измит до такава степен, че баластът съдържа по-малко от 1 PPM от веществото, което е било превозвано преди това, може да бъде изхвърлен в морето без оглед на интензивността на изхвърляне, скоростта на кораба и разположението на отливния отвор при условие, че корабът е на не по-малко от 12 мили от сушата и на дълбочина не по-малка от 25 метра. Приема се, че тази степен на чистота е достигната, когато е извършено предварително измиване, определено в допълнение В и танкът е бил измит в следствие с един пълен цикъл на миячната машина (cleaning machine).

## Глава 6

Експлоатационни норми за нови кораби превозващи вещества от категория

С

## 6.1 Общи пояснения

6.1.1 Тази глава се прилага за всеки нов кораб, освидетелстван за превоз на вещества от категория С.

6.1.2 Ако товарен танк трябва да бъде измит или баластиран и част или всички остатъци, останали в танка, трябва да бъдат изхвърлени в морето, прилагат се изискванията на раздели 6.2 до 6.7.

6.1.3 Ако не могат да се спазят изискванията на тази глава, според които изхвърлянето в морето на остатъци и остатъчно/водни смеси, съдържащи вещества от категория С е позволено, не се извършва никакво изхвърляне.

## 6.2 Изпомпване и почистване

6.2.1 При разтоварването на товарен танк, съдържащ вещество от категория С, танкът и свързаните с него тръбопроводи се изпразват до максималната възможна степен, като се поддържа положителен приток на товар към смукателната част на танка и се прилага процедурата за почистване, указана в Ръководството.

6.3 Процедури за измиване на танка и изхвърляне на остатъци извън границите на особените райони

### 6.3.1 Високо-вискозитетни или втвърдяващи се вещества:

- 1 Прилага се процедура за предварително измиване, каквато е определена в допълнение В;
- 2 остатъчно/водната смес резултат от предварителното измиване се изхвърля в приемно съоръжение в съответствие с правило 8; и
- 3 всяка вода, попаднала в следствие в товарния танк може да бъде изхвърлена в морето с интензивност не превишаваща максималната,

за която е конструиран подводния отливен отвор(и), упоменат в раздел 3.5. Изхвърлянето трябва да бъде в съответствие с другите изисквания за изхвърляне на правило 5(3) по отношение на мястото, скоростта на кораба и разположението на отливния отвор.

6.3.2 Ниско-вискозитетни, невтвърдяващи се вещества:

- 1 Всяка вода попаднала в товарния танк може да бъде изхвърлена в морето с интензивност не надвишаваща максималната, за която е конструиран подводния отливен отвор(и), упоменат в раздел 3.5. Изхвърлянето трябва да е в съответствие и с другите изисквания за изхвърляне на правило 5(3) по отношение на мястото, скоростта на кораба и разположението на отливния отвор.

6.4 Процедури по измиване на танковете и изхвърляне на остатъци в границите на особените райони

6.4.1 Високо-вискозитетни\* или втвърдяващи се вещества

- 1 Прилага се процедура за предварителното измиване, каквато е определена в допълнение В;
- 2 остатъчно/водната смес в резултат от предварителното измиване се изхвърля в приемно съоръжение в съответствие с правило 8;
- 3 всяка вода, попаднала в последствие в товарния танк може да бъде изхвърлена в морето с интензивност не превишаваща максималната, за която е конструиран подводния отливен отвор, упоменат в раздел 3.5. Изхвърлянето трябва да бъде в съответствие и с другите изисквания за изхвърляне на правило 5(9) по отношение мястото, скоростта на кораба и разположението на отливния отвор;
- 4 независимо от изискванията в параграф 6.4.1.1 до 6.4.1.3, остатъчно/водните смеси, съдържащи невтвърдяващи се вещества с вискозитет по-малък от 60 mPa.s при температура на разтоварване, могат да бъдат задържани на борда и изхвърлени в морето извън границите на особените райони, в съответствие с изискванията на параграф 6.3.2.

6.4.2 Ниско-вискозитетни\*\*, невтвърдяващи се вещества:

- 1 Всяка вода, попаднала в товарния танк може да бъде изхвърлена в морето с интензивност непревишаваща максималната, за която е конструиран подводния отливен отвор (и), упоменат в раздел 3.5. Изхвърлянето трябва да бъде в съответствие и с другите изисквания за изхвърляне на правило 5 (9) по отношение мястото, скоростта на кораба и разположението на отливния отвор.

---

\* т. е. вещество с вискозитет равен на или по-голям от 25 mPa.s при температура на разтоварване. Виж дефиницията за високо-вискозитетно вещество от категория С, изхвърлено в границите на особените райони,

\*\* т. е. вещество с вискозитет по-малък от 25 mPa.s при температура на разтоварване, в границите на особените райони.

---

6.5 Изхвърляне от утаителен танк

6.5.1 Остатъчно/водните смеси в утаителния танк, който съдържа само ниско-вискозитетни\*, невтвърдяващи се вещества, могат да бъдат изхвърляни в морето с интензивност не превишаваща максималната, за която е конструиран подводния отливен отвор, упоменат в раздел 3.5. Изхвърлянето трябва да бъде в съответствие и с другите изисквания на правило 5(3) и 5(9) по отношение мястото, скоростта на кораба и разположението на отливния отвор.

6.5.2 Остатъчно/водни смеси в утаителен танк, който съдържа високо-вискозитетни или втвърдяващи се вещества, задържани на борда, в съответствие с правило 8, се отделят в приемно съоръжение.

6.6 Вентилация на вещества от категория С от товарните танкове

6.6.1 Когато за отстраняване на остатъци от товарните танкове се използва процедура за вентилиране, се прилагат изискванията на раздел 4.4.



## 6.7 Баластирание и дебаластирание

6.7.1 След разтоварването и, ако се изисква, след предварително измиване, товарният танк може да бъде баластирани. Процедури за изхвърляне на такъв баласт са включени в раздели 6.3 и 6.4.

6.7.2 Баласт, попаднал в товарен танк, който е бил измит до такава степен, че баластът съдържа по-малко от 1 ppm от веществото, което е било превозвано преди това, може да бъде изхвърлен в морето без оглед на интензитета на изхвърляне, скоростта на кораба и разположението на отливния отвор, при условие, че корабът е на не по-малко от 12 мили от сушата и на дълбочина не по-малка от 25 метра. Приема се, че такава степен на чистота е постигната, когато е извършено предварително измиване, както е определено в допълнение В и танкът е бил измит в последствие с един пълен цикъл на миячна машина.

---

\* т. е. вещество с вискозитет по-малък от 25 mPa.s при температурата на разтоварване, ако се изхвърля в границите на особените райони, или вещество с вискозитет по-малък от 60 mPa.s при температурата на разтоварване, ако се изхвърля извън границите на особените райони.

---

## Глава 7

Експлоатационни норми за нови кораби превозващи вещества от категория

D

### 7.1 Общи пояснения

7.1.1 Тази глава се прилага за всеки нов кораб, освидетелстван за превоз на вещества от категория D.

### 7.2 Изхвърляне на остатъци от категория D

7.2.1 Въпреки, че се изисква остатъкът(ците) от вещества от категория D да се изхвърлят извън границите на особените райони в разрежено състояние, в съответствие с правило 5(4), такъв остатък(ци) може също да бъде изхвърлян в съответствие с експлоатационните норми за ниско-вискозитетни, неутвърдяващи се вещества от категория C, както е определено в глава 6.

### 7.3 Вентилация на вещества от категория D от товарните танкове

7.3.1 Когато за отстраняване на остатъци от товарните танкове се използват процедури за вентилиране, прилагат се изискванията от раздел 4.4.

## Глава 8

## Оборудване и конструктивни норми за съществуващите кораби

### 8.1 Общи пояснения

8.1.1 Тази глава съдържа нормите за оборудването и конструктивните характеристики, които дават възможност на един съществуващ кораб да съответства на изискванията за изхвърляне на остатъците от Анекс II.

8.1.2 Изискванията към оборудването в тази глава се отчитат заедно с експлоатационните изисквания в глави 9, 10, 11 и 12, за да се определи какво оборудване е нужно на кораба.

### 8.2 Изисквания за превоз

8.2.1 Вещество от категория В с точка на топене равна, или по-висока от 15°C не трябва да се превозва в товарен танк, която и да е стена на който е образувана от корабната обшивка и се превозва единствено в товарен танк, снабден със система за подгриване на товара.

### 8.3 Система за разтоварване на товара

8.3.1 Системата за разтоварване на вещества от категория В и С, трябва да е в състояние да разтовари товара до количество на остатъците, не превишаващо количествата, определени в правило 5 и 5А. Работното изпитание изисквано от правило 5А(5) се извършва в съответствие с допълнение А.

#### 8.4 Система за изхвърляне на остатъците

8.4.1 Когато за изхвърлянето на остатъци в морето е нужен определен интензитет на изпомпване, с цел спазване изискванията на глава 10, се използва една от следните системи:

- 1 изпомпваща система с променлива пропускателна способност, в която:
  - 1.1 пропускателната способност се регулира чрез промяна скоростта на помпата; или
  - 1.2 пропускателната способност се регулира чрез използването в дроселиращо устройство (throttling arrangement), монтирано н изходящия тръбопровод (discharge piping);
- 2 изпомпваща система с фиксирана пропускателна способност, не превишаваща допустимата за изхвърляне, както е определено в раздели 10.5 и 10.6.

8.4.2 Ако пропускателните способности на изпомпване се контролират в съответствие с 8.4.1.1, трябва да се осигури устройство за отчитане скоростта на потока.

#### 8.5 Разположение на отливните отвори за изхвърляне под водолинията

8.5.1 Подводният отливен отвор (или отвори) се разполага в товарния район в близост до закръгленото на скула (the turn of the bilge) и трябва да е разположен така, че да се избегне обратно засмукване на остатъчно/водни смеси от приемните кингстони за морска вода.

8.5.2 Ако са осигурени двойни (dual) отвори за постигане на по-голям допустим интензитет на изхвърляне, те трябва да са разположени на противоположните бордове на кораба.

#### 8.6 Размер на отливния отвор за изхвърляне под водолинията

8.6.1 Разположението на подводния отливен отвор трябва да е такава, че остатъчно/водните смеси, изхвърляни в морето в съответствие с Нормите да не преминават през граничния слой около кораба (ship's boundary layer). За тази цел,  $K_{i1}TO$  изхвърлянето е нормално (перпендикулярно) спрямо корабната обшивка, минималният диаметър на отливния отвор се определя по следната формула:

$$D = \frac{QD}{5L}$$

където:  $D$  минималният диаметър на отливния отвор (m);

=

$L$  разстоянието от носовия перпендикуляр До отливния отвор (m);

=

$Q$       подбраната максимална интензивност с която корабът може да  
 $D =$     изхвърли остатъчно/водна смес през отвора ( $m^3/час$ ).

8.6.2 Когато изхвърлянето е насочено под ъгъл спрямо корабната обшивка, горното отношение се коригира, като се замени  $QD C$  компонента на  $QD$ , който е нормален за корабната обшивка.

#### 8.7 Регистриращи устройства

8.7.1 Когато в съответствие с глава 10 е необходимо да се регистрира отделянето на остатъчно/водни смеси, се осигуряват средства за записване началото и края на изхвърлянето в действително време (по Грийнуич или друго стандартно време). Устройството трябва да работи, когато има изхвърляне в морето, което трябва да се запише. Датата трябва да бъде вписана ръчно или автоматично. Записът трябва да отчита времето и датата и да се съхранява поне три години.

8.7.2 Когато в съответствие с глава 10 е необходимо да се запише скоростта, с която се изхвърлят остатъчно/водни смеси, се осигуряват средства за измерване на тези скорости на потока. Точността на уреда за записване на скоростта на потока е в рамките на 15 % от действителната.

8.7.3 Ако записващите уреди, описани в параграф 8.7.1 или 8.7.2 се повредят, се използва алтернативен ръчен метод. Капитанът трябва да запише такава повреда в дневника на товарните операции. Повреденият уред трябва да се поправи колкото е възможно по-бързо, или най-много в рамките на период от 60 дни.

#### 8.8 Утаителни танкове

8.8.1 Въпреки че Анекс II не изисква монтирането на специално предназначени (dedicated) утаителни танкове, за някои процедури на измиване може да са нужни утаителни танкове. Товарни танкове могат да се използват като утаителни танкове.

#### 8.9 Вентилационно устройство

8.9.2 Ако остатъци от товарните танкове се отстраняват посредством вентилиране, трябва да бъде осигурено вентилационно устройство, отговарящо на изискванията на допълнение С.

### Глава 9

Експлоатационни норми за съществуващи кораби, превозващи вещества от категория А

#### 9.1 Общи пояснения

9.1.1 Тази глава се прилага за всеки съществуващ кораб, освидетелстван за превоз на вещества от категория А.

#### 9.2 Предварително измиване на вещество от категория А от товарния танк

9.2.1 Според изискването на Анекс II, когато се мие танк, който е съдържал вещество от категория А, получените в резултат остатъчно/водни смеси трябва да се сдават в приемно съоръжение, докато концентрацията на веществото в потока се намали под определената стойност и докато се изпразни танка. В случаите, в които се счита за практически невъзможно да се измери концентрацията на веществото в потока (effluent), се прилага процедура на предварително измиване в съответствие с допълнение В и според правило 8(4).

9.2.2 Остатъчно/водната смес резултат от предварителното измиване трябва да се сдава в приемно съоръжение, в съответствие с правило 8.

9.2.3 Всяка вода, попаднала в следствие в товарния танк може да бъде

изхвърлена в морето в съответствие с изискванията на правило 5 (1) или правило 5 (7) по отношение на мястото, скоростта на кораба и разположението на отливния отвор.

9.3 Вентилация на вещества от категория А от товарните танкове

9.3.1 Процедурите за вентилация могат да бъдат прилагани само за онези вещества, които имат налягане на парата по-голямо от  $5 \times 10$  (на степен 3) Ра при  $20^{\circ}\text{C}$ .

9.3.2 Процедурите за вентилация, определени в допълнение С трябва да се спазват при вентилиране на танка.

9.3.3 При вентилиране на танка, свързаните с него тръби трябва да бъдат освободени от течност и танкът да се вентилира до такава степен, че да не се забелязват видими останки от течност в него. Когато е невъзможно или непрактично директно наблюдение, трябва да се осигурят средства за откриване на останки от течността.

9.3.4 Когато товарният танк е бил вентилиран до сухо състояние в съответствие с Нормите, всяка вода, попаднала в последствие в товарния танк за баластирание или за подготовка на танка да приеме следващия товар, трябва да се счита за чиста и не попада под изискванията за изхвърляне на Анекс II.

Глава 10

Експлоатационни норми за съществуващи кораби превозващи вещества от категория В

10.1 Общи пояснения

10.1.1 Тази глава се прилага за всеки съществуващ кораб, освидетелстван да превозва вещества от категория В.

10.1.2 Когато един товарен танк на съществуващ кораб е снабден със система за разтоварване на товара до количество на остатъците, не превишаващо определеното от правило 5А(2)(а) количество и ако танкът трябва да бъде измит или баластиран и част или всички остатъци в танка трябва да бъдат изхвърлени в морето, прилагат се I изискванията на глава 5.

10.1.3 Ако някой танк, различен от този, упоменат в параграф 10.1.2 трябва да бъде измит или баластиран и част или всички остатъци, останали в танка ще се изхвърлят в морето, прилагат се изискванията на раздели 10.2 до 10.8.

10.1.4 Ако не може да се спазят изискванията на тази глава, според които се разрешава изхвърлянето в морето на остатъци и остатъчно/водни смеси, съдържащи вещества от I категория В, такова изхвърляне не се разрешава.

10.2 Изпомпват и почистване

10.2.1 При разтоварването на товарен танк съдържащ вещество от категория В, танкът и свързаните с него тръби се изпразват до практически възможната максимална степен, като се поддържа положителен приток на товар към смукателя на танка и се използва процедурата за почистване, упомената в Ръководството.

10.3 Процедури по измиване на танковете и изхвърляне на остатъците извън границите на особените райони

10.3.1 Високо-вискозитетни или втвърдяващи се вещества

- 1 Прилага се процедура на предварително измиване, както е посочено в допълнение В;
- 2 остатъчно/водната смес, резултат от предварителното измиване се сдава приемно съоръжение в съответствие с правило 8; и
- 3 всяка вода, попаднала впоследствие в товарния танк може да

бъде изхвърлена в морето с интензивност не превишаваща максималната, за която е конструиран подводния отливен отвор(и), упоменат в раздел 8.6. Изхвърлянето трябва да бъде в съответствие и с другите изисквания за изхвърляне на правило 5(2) по отношение мястото, скоростта на кораба и разположението на отливния отвор.

10.3.2 Ниско-вискозитетни, невтвърдяващи се вещества

- 1 Прилага се процедура на предварително измиване, както е посочено в допълнение В.
- 2 остатъчно/водната смес резултат от предварителното измиване се сдава в приемно съоръжение, в съответствие с правило 8, или се прехвърля в утаителен танк за последващо изхвърляне в морето в съответствие с раздел 10.5 или 10.6; и
- 3 всяка вода попаднала в следствие в товарния танк, може да бъде изхвърлена в морето с интензивност, непревишаваща максималната, за която е конструиран подводния отливен отвор, упоменат в раздел 8.6. Изхвърлянето трябва да бъде в съответствие и с другите изисквания за изхвърляне на правило 5(2) по отношение мястото, скоростта на кораба и разположението на отливния отвор.

10.4 Процедури по измиване на танкове и изхвърляне на остатъци в границите на особените райони

10.4.1 Прилага се процедура на предварително измиване, както е посочено в допълнение В.

10.4.2 Остатъчно/водната смес, резултат от предварителното измиване се сдава в приемно съоръжение в съответствие с правило 8.

10.4.3 Всяка вода попаднала в следствие в танка може да бъде изхвърлена в морето с интензивност, не превишаваща максималната, за която е конструиран подводния отливен отвор(и), упоменат в раздел 8.6. Изхвърлянето трябва да бъде извършено в съответствие и с изискванията на правило 5(8) по отношение мястото, скоростта на кораба и разположението на отливния отвор.

10.4.4 Независимо от изискванията на параграф 10.4.1 до 10.4.3, остатъци или остатъчно/водни смеси, съдържащи само ниско-вискозитетни, невтвърдяващи се вещества могат да бъдат задържани на кораба и изхвърляни в морето извън границите на особените райони в съответствие с раздели 10.5 или 10.6.

10.5 Изхвърляне в морето на смеси от разтворими остатъци водни смеси от утаителен танк

10.5.1 Остатъчно/водните смеси от предварителното измиване, съдържащи вещества от категория В не се изхвърлят в морето в границите на особените райони.

10.5.2 Преди да се изхвърли в морето смес от разтворими остатъци; водни смеси извън границите на особените райони, общата концентрация Cs се определя както следва:

$$Cs = n/V_T$$

където: n = броя на танковете, съдържащи остатъци от категория В които са били прехвърлени в утаителния танк. (за улеснение се приема, че всеки танк съдържа 1 m<sup>3</sup> остатъци);

$V_r$  = обема на остатъчно/водната смес в утаителния танк преди изхвърлянето, определен от таблиците за утечките (ullage)m<sup>3</sup>.

10.5.3 Остатъчно/водната смес може да бъде изхвърлена в морето, при условие, че не превишава максималната интензивност, за която е конструиран подводния отливен отвор(и), упоменат в раздел 8.6, или с интензивност, определено по една от формулите по-долу, при която интензивността се явява по-малка:

$$KV \ 1,4 \times L \ 1,6$$

$$QD = \frac{\quad}{Cs} \quad \text{когато се използва единичен отвор; или}$$

$$1,5 \times KV \ 1,4 \times L \ 1,6$$

$$QD = \frac{\quad}{Cs} \quad \text{когато се използват двойни отвори,}$$

където  $QD$  = интензивността за изхвърляне на остатъчно/водната смес (м<sup>3</sup>/ч);

$V$  = скоростта на кораба (възли)

$L$  = дължината на кораба (м)

$K$  =  $4,3 \times 10^{-5}$

$Cs$  = обща концентрация, упомената в параграф 10.5.2

10.5.4 Изхвърлянето трябва да бъде в съответствие и с другите изисквания за изхвърляне на правило 5(2) по отношение мястото, скоростта на кораба и разположението на отливния отвор.

10.5.5 Остатъчно/водните смеси, изхвърляни в морето в съответствие с този раздел трябва да се регистрират, като се използва устройството, посочено в параграф 8.7.1. Ако за изхвърлянето се използва помпа с променлива пропускателна способност, скоростта на потока също трябва да се запише, като се използва устройството, посочено в параграф 8.7.2.

10.6 Изхвърляне в морето на смеси от неразтворими остатъци<sup>1</sup> водни смеси от утаителния танк

10.6.1 Остатъчно/водните смеси от предварителното измиване, съдържащи вещества от категория В не се изхвърлят в морето в границите на особените

райони.

10.6.2 Остатъчно/водната смес може да се изхвърля в морето извън границите на особените райони, при условие, че интензивността не превишава максималната, за която е конструиран подводния отливен отвор, упоменат в раздел 8.6, или с интензивност, определена от една от формулите по-долу, при което интензивността е по-малка:

$QD = KV^{1,4} \times L^{1,6}$ , когато се използва единичен отвор; или

$QD = 1,5 KV^{1,4} \times L^{1,6}$ , когато се използват двойни отвори.

10.6.3 Изхвърлянето трябва да бъде в съответствие и с другите изисквания за изхвърляне на правило 5(2) по отношение мястото, скоростта на кораба и разположението на отливния отвор.

10.6.4 Остатъчно/водните смеси, изхвърляни в морето в съответствие с този раздел се регистрират, като се използва устройството, посочено в параграф 8.7.1. Ако за изхвърлянето се използва помпа с променлива пропускателна способност, скоростта на потока също се регистрира, като се използва устройството, посочено в параграф 8.7.2.

10.7 Вентилация на вещества от категория В от товарните танкове

10.7.1 Когато за отстраняване на остатъци от товарните танкове се използват процедури за вентилация, прилагат се изискванията, посочени в раздел 9.3.

10.8 Баластирание и дебаластирание

10.8.1 След разтоварването и ако се изисква, при извършване на предварително измиване, товарният танк може да бъде баластирани. Процедури за изхвърлянето на такъв баласт са описани в раздели 10.3 до 10.6.

10.8.2 Баласт, попаднал в товарен танк, който е бил измит до такава степен, че баластът съдържа по-малко от 1 PPM от веществото, превозвано преди това, може да бъде изхвърлен в морето, без оглед на интензивността на изхвърляне, скоростта на кораба и разположението на подводния отливен отвор, при условие, че корабът не е на по-малко от 12 мили от сушата и на дълбочина не по-малка от 25 м. Приема се, че тази степен на чистота е била постигната, когато е било извършено предварително измиване, както е определено в допълнение В и в последствие танкът е бил измит с един пълен цикъл на миячна машина.

Глава 11

Експлоатационни норми за съществуващи кораби превозващи вещества от категория С

11.1 Общи пояснения

11.1.1 Тази глава се прилага за всеки съществуващ кораб, освидетелстван за превоз на вещества от категория С.

11.1.2 Когато товарен танк на съществуващ кораб е снабден със система за разтоварване на товара, способна да разтовари товара до остатъци, не превишаващи количеството, определено в правило 5А(4) (а) и ако танкът трябва да бъде измит или баластирани и част или всичките остатъци, останали в танка, трябва да бъдат изхвърлени в морето, прилагат се изискванията на глава 6. Един съществуващ кораб обаче, може да изхвърля само остатъчно/водни смеси, съдържащи вещества от категория С в границите на особените райони в съответствие с параграф 6.4.2.1, ако системата за разтоварване отговаря на изискванията, определени за нови кораби в правило 5А(3). Ако системата за разтоварване не отговаря на тези изисквания, изхвърлянето на остатъчно/водни

смеси в границите на особените райони се извършва в съответствие с раздел 11.4 или 11.5.

11.1.3 Ако товарен танк, различен от посочения в параграф 11.1.2 трябва да бъде измит или баластиран и част или всички остатъци, останали в танка, трябва да бъдат изхвърлени в морето, прилагат се изискванията на раздели 11.2 до 11.7.

11.1.4 Ако не могат да се спазят изискванията на тази глава, според които се позволява изхвърлянето в морето на остатъци и остатъчно/водни смеси, съдържащи вещества от категория С, извършването на такива изхвърляния не се разрешава.

#### 11.2 Изпомпване и почистване

11.2.1 При разтоварването на товарен танк, съдържащ вещество от категория С, танкът и свързаните с него тръби се изпразват до максималната практически възможна степен, като се поддържа положителен приток на товар към смукателната част на танка и се използва процедурата за почистване, указана в Ръководството.

11.3 Процедури по измиване на танка и изхвърляне на остатъци извън границите на особените райони

##### 11.3.1 Високо-вискозитетни или втвърдяващи се вещества:

- 1 Прилага се процедурата за предварително измиване, както е посочено в допълнение В;
- 2 остатъчно/водната смес, резултат от предварителното миене се сдава в Приемно съоръжение, в съответствие с правило 8; и
- 3 всяка вода, попаднала в следствие в танка, може да бъде изхвърлена в морето с интензивност не превишаваща максималната, за която е конструиран подводния отливен отвор, упоменат в раздел 8.6. Изхвърлянето трябва да бъде в съответствие и с другите изисквания за изхвърляне на правило 5 (3) по отношение мястото и скоростта на кораба и разположението на отливния отвор.

##### 11.3.2 Ниско-вискозитетни, невтвърдяващи се вещества

- 1 всяка вода, попаднала в товарния танк, може да бъде изхвърлена

в

морето с интензивност не превишаваща максималната, за която е конструиран подводния отливен отвор, упоменат в раздел 8.6. Изхвърлянето трябва да бъде в съответствие и с другите изисквания за изхвърляне на правило 5 (3) по отношение мястото, скоростта на кораба и разположението на отливния отвор.

11.4 Процедури по измиване на танка и изхвърляне на остатъци в границите на особените райони

11.4.1 Прилага се процедура на предварително измиване, както е определено в допълнение В.

11.4.2 Остатъчно/водната смес, резултат от предварителното измиване се сдава в приемно съоръжение, в съответствие с правило 8.

11.4.3 Всяка вода, попаднала в следствие в товарния танк, може да бъде изхвърлена в морето с интензивност не превишаваща максималната, за която е конструиран подводния отливен отвор(и), упоменат в раздел 8.6. Изхвърлянето трябва да бъде в съответствие и с другите изисквания за изхвърляне на правило 5 (9) по отношение мястото, скоростта на кораба и разположението на отливния отвор.

11.4.4 Независимо от условията на параграфи 11.4.1 до 11.4.3, остатъчно/водни смеси, съдържащи само невтвърдяващи се вещества с вискозитет по-малък от 60 mPa.s при температура на разтоварване, могат да бъдат задържани на борда и изхвърлени в морето извън границите на особените райони, в съответствие с параграф 11.5.2.

#### 11.5 Изхвърляне от утаителен танк

11.5.1 Остатъчно/водната смес в утаителния танк не се изхвърля в морето



в границите на особените райони.

11.5.2 Остатъчно/водните смеси в утаителния танк, които съдържат само ниско-вискозитетни, неутвърдяващи се вещества могат да бъдат изхвърляни в морето извън границите на особените райони с интензивност, не надвишаваща максималната степен за която е конструиран подводния отливен отвор(и), упоменат в раздел 8.6. Изхвърлянето трябва да бъде в съответствие и с другите изисквания за изхвърляне на правило 5(3) по отношение мястото, скоростта на кораба и разположението на отливния отвор.

11.5.3 Остатъчно/водните смеси в утаителния танк, които съдържат високо-вискозитетни или втвърдяващи се вещества, задържани на борда в съответствие с правило 8, се сдават в приемно съоръжение.

11.6 Вентилация на вещества от категория С от товарните танкове

11.6.1 Когато за отстраняване на остатъците от товарните танкове се използват процедури за вентилация, прилагат се изискванията, посочени в раздел 9.3.

11.7 Балластиране и дебалластиране

11.7.1 След разтоварването и, ако се изисква, след извършване на предварително измиване, товарният танк може да бъде балластиран. Процедурите за изхвърляне на такъв баласт са посочени в раздели 11.3 до 11.4.

11.7.2 Баласт, попаднал в товарния танк, който е бил измит до такава степен, че баластът съдържа по-малко от 1 ppm от веществото, което е било превозвано преди това, може да бъде изхвърлен в морето, без оглед на интензивността на изхвърляне, скоростта на кораба и разположението на отливния отвор, при условие, че корабът е на разстояние не по-малко от 12 мили от сушата и на дълбочина не по-малка от 25 м. Приема се, че тази степен на чистота е била постигната при извършване на предварителното измиване, както е определено в допълнение В и танкът е бил в последствие измит с един пълен цикъл на миячната машина.

Глава 12

**Експлоатационни норми за съществуващите кораби превозващи вещества от категория D**

**12.1 Общи пояснения**

12.1.1 Тази глава се прилага за всеки съществуващ кораб, освидетелствай за превоз на вещества от категория D.

**12.2 Изхвърляне на остатъци от категория D**

12.2.1 Въпреки че се изисква остатъкът(ците) от вещества от категория D да бъдат изхвърляни в и извън границите на особените райони в разреден вид, в съответствие с правило 5(4), такъв остатък(ци) може да бъде изхвърлен и в съответствие с експлоатационните норми за ниско-вискозитетни, неутвърдяващи се вещества от категория С, както е определено в глава 11.

**12.3 Вентилация на вещества от категория D от товарните танкове**

12.3.1 Когато за отстраняване на остатъци от товарните танкове се използват процедури за вентилация, прилагат се изискванията на раздел 9.3.

**Допълнение А**

**Измерване на количествата остатъци в товарните танкове, помпите и тръбопроводите**

**1 Въведение**

**1.1 Предназначение**

1.1.1 Предназначението на това приложение е:

- 1 да осигури процедура за проверка ефикасността на товарните помпени системи; и
- 2 да осигури метода за измерване на количествата на остатъците

по повърхността на товарните танкове.

## 1.2 Основни моменти

1.2.1 Възможността изпомпващата система на танка да отговаря на изискване 5A(1), (2), (3) или (4) се определя посредством провеждане на изпитание в съответствие с процедурата посочена в раздел 3 на това приложение. Измереното количество и определя като "количество от почистването" (stripping quantity). Количеството от почистване на всеки танк се записва в корабното Ръководство.

1.2.2 За танкове на съществуващи кораби, които не отговарят на изискването за съответната ефикасност на изпомпване по правило 5A(2)(а) или (4)(а), е необходимо да се изчисли количеството остатъци, останали върху повърхностите на танка. Методът за изчисляване на полепналия остатък е даден в раздел 4.

1.2.3 За танковете, посочени в 1.2.2, е необходимо да се изчисли общото количество на остатъка, останал в товарните танкове и в свързаните с него тръби. Количеството на целия остатък е сумата от резултата от изпитанието с вода и измереното количество полепнал остатък.

1.2.4 След като е определено количеството от почистване и количеството полепнал остатък (когато е трудно) на даден танк, Администрацията може да използва определените количества за друг подобен танк, при условие, че Администрацията е убедена, че изпомпващата система в този танк е подобна и работи както трябва.

## 2 Конструктивни критерии и работно изпитание

2.1 Товарните помпени системи трябва да бъдат конструирани така, че да отговарят на изискваното максимално количество остатък за танк от 0,1 м<sup>3</sup> и 0,3 м<sup>3</sup> или 0,3 м<sup>3</sup> и 0,9 м<sup>3</sup>, съответно за вещества от категория В или С, както е определено от правило 5Д, и да удовлетворяват Администрацията.

2.2 В съответствие с правило 5A(5), товарните помпени системи се изпитват с вода, за доказване на тяхната изправност. Такива водни проби трябва, чрез замерване, да покажат, че системата отговаря на изискванията на правило 5А, с толеранс от 50 литра на танк.

## 3 Процедура за изпитание с вода

### 3.1 Условия за изпитанието

3.1.1 Корабният диферент и крен трябва да бъдат такива, че да осигуряват благоприятно осушаване на смукателя. По време на водната проба корабният диферент не трябва да превишава 3° към кърмата, а корабният крен не трябва да е по-голям от 1°.

3.1.2 Избраните за изпитанието диферент и крен трябва да са минималните благоприятни диферент и крен, отбелязани в корабното Ръководство за почистване на товарните танкове.

3.1.3 По време на изпитанието се осигуряват средства за поддържане на противоналягане (back pressure) не по-малко от 1 бар в разтоварващия манифолд на товарния танк (виж фиг. А-1 и А-2).

### 3.2 Процедура на изпитанието

3.2.1 Проверете дали товарният танк и свързаните с него тръби, които подлежат на изпитание са били почистени и дали е безопасно да се запълва

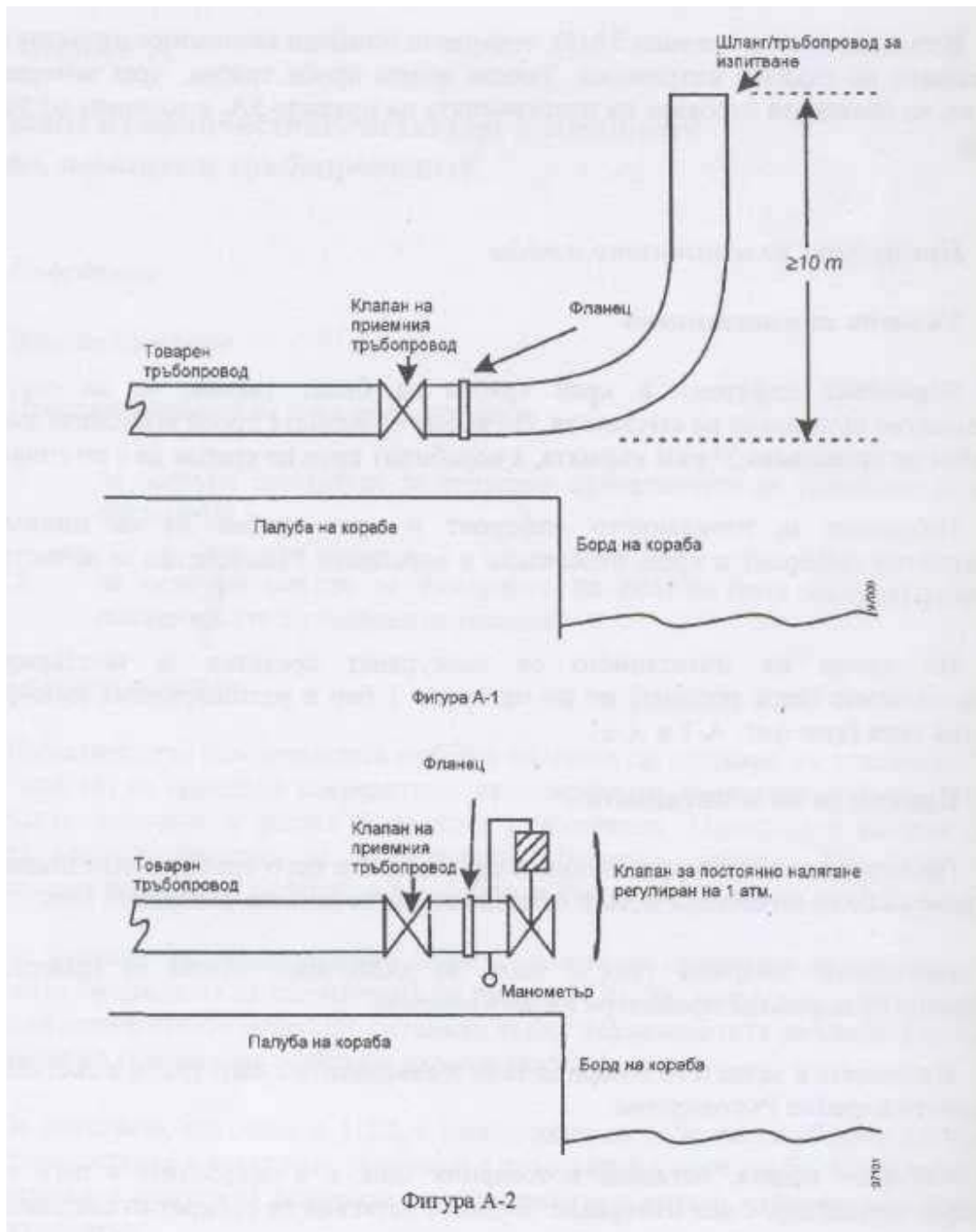
товарният танк.

3.2.2 Напълнете товарния танк с вода до дълбочина, нужна за провеждане и завършване на нормална процедура на разтоварване.

3.2.3 Изпомпете и зачистете товарния танк и свързаните с него тръби в съответствие с одобреното корабно Ръководство.

3.2.4 Съберете водата, останала в товарния танк и в свързаните с него тръби в оразмерен контейнер, с цел измерване. Водните остатъци се събират от следните места:

- 1 смукателната част на товарния танк и наоколо;
- 2 всички заградени участъци по дъното на товарния танк;
- 3 ниската смукателна част на товарната помпа; и
- 4 всички ниски части за осушаване на свързаните с товарния танк тръби, до клапана на манифолда.



Горните фигури илюстрират устройствата при изпитание, които осигуряват противоналягане не по-малко от бар в разтоварния манифолд на товарния танк.

3.2.5 Общото количество вода, събрана, както е посочено по-горе, определя количеството от почистване на товарния танк.

3.2.6 Когато група танкове се обслужва от една помпа или тръби, водните остатъци след пробата, свързани с общата система(и), могат да бъдат поделени по-равно между танковете, при условие, че в одобреното корабно Ръководство е включено следното експлоатационно ограничение: "За последователно

разтоварване на танкове от тази група, помпата или тръбите не се мият, докато не се разтоварят всички танкове в групата".

#### 4 Изчисляване на полепналите остатъци

4.1 Изчислете полепналите остатъци, като използвате следната формула:

$$Q_{\text{остатъци(повърхност)}} = 1.1 \times 10^{-4} A_d + 1.5 \times 10^{-5} A_w + 4.5 \times 10^{-4} L^{1/2} \times A_b$$

4.2 Символи и единици, използвани в уравнението за остатъците:

$A_b$	=	Площ на дъното на танка и хоризонталните компоненти на конструкцията на танка, които са обърнати нагоре (m <sup>2</sup> )
$A_d$	=	Подпалена площ и хоризонтални компоненти на конструкцията на танка обърнати надолу (m <sup>2</sup> )
$A_w$	=	Площ на повърхността на стените на танка и вертикални части от конструкцията на танка (m <sup>2</sup> )
$L$	=	Дължина на танка (m)
$Q_{\text{остатъци(повърхност)}}$	=	Количество остатъци полепнали по повърхността на танка (m <sup>2</sup> )

Забележки: 1. При изчисляване на  $A_b$ ,  $A_d$  и  $A_w$ , наклонените (наклон по-голям от 30° спрямо хоризонтала) и кривите повърхности да се смятат за вертикални.

2. Разрешени са методи за изчисляване на приблизителни стойности за  $A_b$ ,  $A_d$  и  $A_w$ . (Пример за това е методът представен от Япония в ВСН 15/INF.5).

#### Допълнение В

Процедури на предварително измиване [Кораби построени преди 1 юли 1994 год.]\*

Предварително измиване се изисква в няколко раздела на Нормите, за да се отговори на дадени изисквания на Анекс II. Това приложение обяснява как трябва да се извършват такива процедури за предварително измиване.

Процедури на предварително измиване за неутвърдяващи се вещества

1 Танковете се мият посредством въртяща се водна струя, работеща при достатъчно високо налягане на водата. В случаите на вещества от категория А миячките машини се поставят на такива места, че да измиват всички повърхности на танка. В случаите на вещества от категория В и С, се използва само едно разположение на машините.

2 По време на миене, количеството вода в танка се поддържа минимално чрез непрекъснато изпомпване на утайките и като се подава непрекъснато поток (flow) към смукателната част (положителен диферент и крен). Ако не може да се спази това условие, процедурата по измиването трябва да се повтори три пъти, с пълно изпразване на танка между измиванията.

- 3 Вещества, които имат вискозитет равен на или по-голям от 75 mPa.s при температура 20°C се мият с гореща вода (температура поне 60°C).
- 4 Броят на използваните цикли на миячната машина не трябва да е по-малък от този, определен в таблица В-1. Един цикъл на миячната машина се определя като периода между две последователни идентични разположения на миячната машина (въртене през 360°C).
- 5 След миенето, миячната машина(и) трябва да продължи да работи достатъчно дълго, за да промие тръбите, помпата и филтъра.
- Процедури за предварително измиване за втвърдяващи се вещества
- 1 След разтоварване, танковете трябва да се измият колкото е възможно по-скоро. Ако е възможно, преди измиване, танковете се подгриват.
- 2 Остатъците от комингсите и гърловините е за предпочитане да бъдат премахнати преди предварителното измиване.
- 3 Танковете се мият посредством въртяща се водна струя, работеща при достатъчно високо налягане на водата и на места, гарантиращи, че са измити всички повърхности на танка.
- 4 По време на миенето количеството вода в танка се поддържа минимално, като непрекъснато се изпомпват утайките и като се подава непрекъснато поток към смукателната част (положителен диферент и крен). Ако не може да се спази това условие, процедурата по измиването се повтаря три пъти, с пълно изпразване на танка между измиванията.
- 5 Танковете се мият с гореща вода (температура поне 60°C).
- 6 Броят на използваните цикли на миячната машина не трябва да е по-малък от този, определен в таблица В-1. Един цикъл на миячната машина се определя като периодът между две последователни идентични разположения на миячната машина (въртене през 360°C).
- 7 След миенето, миячната машина(и) трябва да продължи да работи достатъчно дълго, за да промие тръбите, помпата и филтъра.

**Таблица В-1 Брой на циклите на миешката машина, използвани при всяко разположение на машината**

Категория на веществото	Брой на циклите на миешката машина	
	Невтвърляващи се вещества	Втвърдяващи се вещества
Категория А (остатъчна концентрация 0,1% или 0,05%)	1	2
Категория А (остатъчна концентрация 0,01% или 0,005%)	2	3
Категория В	1/2	1
Категория С	1/2	1

Забележка: За обяснение на "остатъчна концентрация" виж правило 5(1) и 5(7) на Анекс II.

#### Изменен текст на Допълнение В

##### Процедури за предварително измиване за нови кораби\*

В няколко раздела на Нормите се изисква процедура по предварително измиване, за да се отговори на определени изисквания на Анекс II. Това допълнение обяснява как се определят тези процедури за предварително измиване, как следва да се изпълняват и как се определят минимални обеми миешки средства, които се използват. При удовлетворяване на Администрацията, след провеждане на изпитания за доказване ефективността, могат да се използват по-малки обеми миешки препарати. Когато са одобрени такива намалени обеми, в Ръководството за процедурите и устройствата се извършва съответното вписване.

Приложимите съображения относно безопасността, описани в точка 1.7 на Нормите също се взимат в предвид при разработването на процедурите, при които се използва рециклиране на миячни води, или когато се извършва миене с препарат, различен от вода.

Ако препаратът, различен от вода се използва за предварително измиване, се прилагат разпоредбите на 1.8.1 от Нормите.

Процедури за предварително измиване на неутвърдяващи се вещества без рециклиране

1 Танковете се мият посредством въртяща се водна струя, работеща при достатъчно високо налягане на водата. В случаите на вещества от категория А миячните машини се поставят на такива места, че да измиват всички повърхности на танка. В случаите на вещества от категория В и С се използва само едно разположение на машините.

2 По време на миене, количеството вода в танка се поддържа минимално чрез непрекъснато изпомпване на утайките и като се подава непрекъснато поток (flow) към смукателната част. Ако не може да се спази това условие, процедурата по измиването трябва да се повтори три пъти, с пълно изпразване на танка между измиванията.

3 Вещества, които имат вискозитет равен на или по-голям от 25 mPa.s при температура 20°C се мият с гореща вода (температура поне 60°C), освен ако свойствата на тези вещества не правят измиването по-малко ефективно.

4 Количеството използвани миячни води не трябва да е по-малко от указаното в параграф 20 или от определеното в съответствие с параграф 21.

5 След миенето, танковете и тръбите трябва да бъдат напълно промити и зачистени.

Процедури за предварително измиване на втвърдяващи се вещества без рециклиране

6 След разтоварване, танковете трябва да се измият колкото е възможно по-скоро. Ако е възможно, преди измиване, танковете се подгръват.

7 Остатъците по комингсите и гърловините е за предпочитане да бъдат премахнати преди предварителното измиване.

8 Танковете се мият посредством въртяща се водна струя, работеща при

достатъчно високо налягане на водата и на места, гарантиращи, че са измити всички повърхности на танка.

9 По време на миенето количеството вода в танка се поддържа минимално, като непрекъснато се изпомпват утайките и като се подава непрекъснато поток към смукателната част. Ако не може да се спази това условие, процедурата по измиването се повтаря три пъти, с пълно изпразване на танка между измиванията.

10 Танковете се мият с гореща вода (температура поне 60°C), освен ако свойствата на тези вещества не правят измиването по-малко ефективно.

11 Количеството използвани миачни води не трябва да е по-малко от указаното в параграф 20 или от определеното в съответствие с параграф 21.

12 След предварителното миене, танковете и тръбите трябва да бъдат напълно зачистени.

Процедури за предварително измиване с рециклиране на миещото вещество.

13 Миене с рециклирано миещо вещество може да се приеме когато трябва да се измие повече от един танк. При определяне количеството, под внимание се взема очакваното количество утайки в танковете и свойствата на миещото вещество, както и дали се извършва първоначално изплакване или промиване. Ако няма достатъчно данни, изчислената крайна концентрация на остатъците от товара в миещото вещество не трябва да превишават 5 % от номиналните количества от почистване.

14 Рециклираното миещо вещество се използва единствено за измиване на танкове, които са съдържали същото или подобно вещество.

15 Количество от миещото вещество, достатъчно за да позволява продължително миене се добавя в танка или танковете, които подлежат на измиване.

16 Всички повърхности на танка се измиват посредством въртяща се водна струя, работеща при достатъчно високо налягане на водата. Рециклирането на миещото вещество може да се извърши или вътре в танка, който ще се мие, или чрез друг танк, напр. утайтелен танк.

17 Миенето продължава докато събраните остатъци не останат по-малко от отговарящите на съответните количества, указани в параграф 20 или определени според 21.

18 Втвърдяващи се вещества и вещества с вискозитет равен на или по-голям от 25 mPa.s при температура 20°C се мият с гореща вода (температура поне 60°C), когато като миещо средство се използва вода, освен ако свойствата на тези вещества не правят измиването по-малко ефективно.

19 След приключване измиването на танка с рециклиране до степен, определена в параграф 17, миещото вещество се изхвърля, а танкът се подлага на цялостно почистване. В последствие танкът подлежи на изплакване, като се използва чисто миещо вещество, с продължително осушаване и изхвърляне.

Изплакването като минимум включва дъното на танка, като трябва да е достатъчно, за да промие тръбопроводите, помпите и филтрите.

Минимално количество вода, използвано за предварително измиване

20 Минималното количество вода, което се използва за предварително измиване се определя от остатъчното количество вредни течни вещества в танка,



от размера на танка, свойствата на товара, позволената концентрация във всяко следващо оттичане на миячни води, както и от района на експлоатация.  
 Минималното количество се определя с помощта на следната формула:

$$Q = k (15r^{0.8} + 5r^{0.7} \times V/1000),$$

където:

Q	нужното минимално количество в м <sup>3</sup>	
r	остатъчното количество на танк в м <sup>3</sup> . Стойността r е стойността от изпитването за действителната степен на ефективно почистване, но не трябва да се приема стойност по-ниска от 0.100 м при обем на танка от 500 м <sup>3</sup> и повече и 0.040 м <sup>3</sup> при обем на танка от 100 м <sup>3</sup> и по-малко. За танкове с размери между 100 м <sup>3</sup> и 500 м <sup>3</sup> , минималната стойност за r, допустима при изчисленията се получава посредством линейна интерполация. За вещества от категория А, стойността r се определя или въз основа на зачистващите изпитания в съответствие със Нормите, като се съблюдават най-ниските граници, както е посочено по-долу, или се приема, че е 0.9 м <sup>3</sup> .	
V	Обем на танка в м <sup>3</sup>	
k	Фактор, който има следните стойности:	
	Вещество от категория А, неутвърдяващо се, с нисък вискозитет, извън особените райони	k = 1.0
	Вещество от категория А, неутвърдяващо се, с нисък вискозитет, в границите на особен район	k = 1.2
	Вещество от категория А, втвърдяващо се или с висок вискозитет, извън особените райони	k = 2.0
	Вещество от категория А, втвърдяващо се или с висок вискозитет, в границите на особен район	k = 2.4
	Фосфор, във всички райони	k = 3.0
	Вещество от категория В и С, неутвърдяващо се, с нисък вискозитет	k = 0.5
	Вещество от категория В и С, втвърдяващо се, с висок вискозитет	k = 1.0

Изчисленията в представената по-долу таблица са направени по описаната формула, където фактор к се приема за единица и може да се използва за справка.

Количество от почистване (м3)	Обем на танка (м3)		
	100	500	3 000
0.04	1.2	2.9	5.4
0.10	2.5	2.9	5.4
0.30	5.9	6.8	12.2
0.90	14.3	16.1	27.7

21 Изпробване за проверка и одобрение на обеми за предварително измиване по-малки от указаните в параграф 20 може да се извършва с цел удовлетворяване на Администрацията и доказване, че е постигнато нужното съответствие с изискванията на правило 5, в предвид веществата, които танкерът е годен да превозва. Така провереният обем за предварително измиване се използва при други условия на предварително измиване като се използват стойностите на к, като са определени в параграф 20.

Допълнение С

Процедури за вентилация

1 Остатъци от товара от вещества с налягане на парата по-голямо от 5 x 10(3) Ра при 20°C могат да бъдат отстранени от товарния танк чрез вентилация.

2 Преди отделянето от танка на остатъци от течни отровни вещества чрез вентилация, трябва да се отчитат застрашаващите безопасността фактори, свързани със запалемост и токсичност. По отношение на безопасността трябва да се направи справка с експлоатационните изисквания за отворите в товарните танкове от Международния кодекс за химикали в наливно състояние, кодекса за химикали в наливно състояние и процедурите за вентилация, включени в Ръководството ICS за безопасност на танкери (химикали).

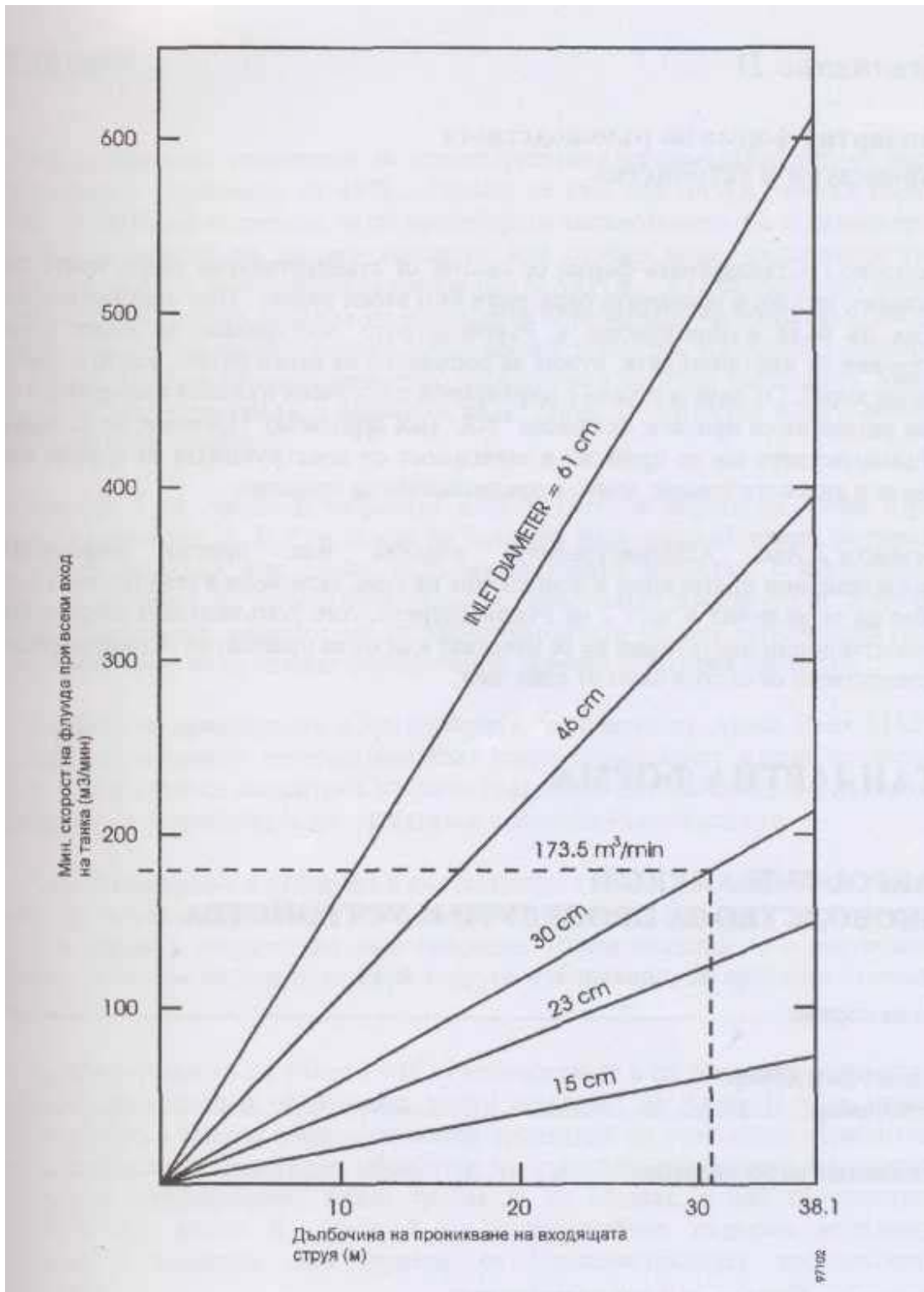
3 Пристанищните власти също могат да имат правила за вентилация на товарни танкове.

4 Процедурите за вентилация на остатъци от товара от танка са, както следва:

- 1 тръбите трябва да бъдат осушени и допълнително почистени от течност посредством вентилиращо устройство;
- 2 диферентът и кренът трябва да са сведени до възможните минимални нива, за да се улесни изпарението на остатъците в танка;
- 3 трябва да се използва вентилационно устройство, което да произвежда въздушна струя, която да е в състояние да достигне дъното на танка, За да се оцени работата на използваното вентилационно устройство за вентилиране на танк с дадена дълбочина, се използва фиг. С-1;
- 4 вентилационното устройство трябва да се поставя в отвор на танка, в най-голяма близост до събирателния кладенец (tank sump)

или до смукателя;

- 5 когато е уместно, вентилационното устройство се поставя така, че въздушната струя да е насочена към кладенеца на танка или към смукателя и трябва, доколкото е възможно, да се избягва попадането на въздушната струя върху елементите от конструкцията на танка; и
- 6 вентилацията продължава до тогава, докато не останат види ми останки от течност в танка. Това трябва да се установи чрез визуален оглед или подобен метод.



Фиг. С-1 Минималната скорост на потока като функция на дълбочината на проникване на струята.

Дълбочината на проникване на струята трябва да се сравни с височината на танка.

Допълнение D

Стандартна форма на ръководството за процедури и устройства

Забележка 1: Стандартната форма се състои от стандартизиран текст, който включва въведение, индекс и основните параграфи към всеки раздел. Този стандартизиран текст трябва да бъде възпроизведен в Ръководството осигурявано за всеки кораб и е придружен от информацията, нужна за попълване на всеки раздел, както е приложимо за даден кораб. От лявата страна с маркировка е посочена нужната информация. Когато даден раздел не се прилага, се вписва "NA" (not applicable). Прието е, че съдържанието на Ръководството ще се променя в зависимост от конструкцията на кораба, видовете превози и видовете товари, които е предназначен да превозва.

Забележка 2: Ако Администрацията изисква или приема информация и експлоатационни инструкции в допълнение на тези, включени в стандартната форма, те трябва да се включат в част 2 на Ръководството. Ако допълнителна информация или експлоатационни инструкции не се изискват или не се приемат от Администрацията, то Ръководството се състои само от една част.

СТАНДАРТНА ФОРМА  
MARPOL 73/78 АНЕКС II  
РЪКОВОДСТВО ЗА ПРОЦЕДУРИ И УСТРОЙСТВА

Име \_\_\_\_\_ на \_\_\_\_\_ кораба:

Отличителен номер \_\_\_\_\_  
или \_\_\_\_\_ позивни:

Пристанище \_\_\_\_\_ на \_\_\_\_\_ регистрация:

Печат на одобряване от Администрацията:

ВЪВЕДЕНИЕ

1. Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби, 1973, изменена с Протокола от 1978, отнасящ се към нея (оттук нататък наричана MARPOL 73/78) беше създадена, за да предотврати замърсяването на морската среда с изхвърляния в морето на вредни вещества или сточни води, съдържащи такива вещества от корабите. За да постигне своята цел MARPOL 73/78 съдържа пет анекса, в които са дадени подробни правила по отношение обработване на борда на корабите и изхвърлянето в морето на пет основни групи вредни вещества, т. е. Анекс I (минерални масла), Анекс II (течни отровни вещества, превозвани в наливно състояние), Анекс III (вредни вещества, превозвани в опакован вид), Анекс IV (отпадни води - sewage) и Анекс V (отпадъци - garbage).

2. Правило 5 от Анекс II забранява изхвърлянето в морето на течни отровни вещества от категории А, В, С и D или на баластна вода, води от миене на танковете или на други остатъци или смеси, съдържащи такива вещества, с изключение на случаите, отговарящи на определени условия, включващи процедури и устройства, базиращи се на норми, разработени от Международната морска организация (IMO), които да гарантират, че се спазват определените за всяка категория критерии.

3. Нормите за процедурите и устройствата, наложени от Анекс II на MARPOL 73/78 (както е упоменато по-горе) изискват всеки кораб, който е освидетелстван за превоз на течни отровни вещества в наливно състояние, да бъде снабден с Ръководство за процедурите и устройствата, оттук нататък наричано Ръководството.

4. Това Ръководство е написано в съответствие с глава 2 на Нормите и разглежда въпросите за морската среда при почистване на товарните танкове и изхвърлянето на остатъци и смеси в резултат на тези операции. Ръководството не е инструкция за безопасност и затова се прави справка с други публикации, за преценка степента на безопасност.

5. Предназначението на [Част 1 от]\* Ръководството е да определи

съответствие с изискваните устройства и оборудване, които отговарят на Анекс II и да уточни за корабните офицери всички експлоатационни процедури по отношение обработване на товара, почистване на танковете, обработка на утайките, изхвърляне на остатъците, баластиране идебаластиране, които трябва да се спазват, с цел съответствие на изискванията на Анекс II. [Част 2 на Ръководството съдържа допълнителна информация и нужните или приети от Администрацията експлоатационни инструкции].\*

6. В допълнение, това Ръководство, заедно с Дневника за товарните операции [и Международното свидетелство за превоз на течни отровни вещества

в

наливно състояние/Свидетелство за годност, издадено според Международния кодекс за химикали в наливно състояние/Свидетелство за годност, издадено според Кодекса за химикали в наливно състояние]\*\*, ще се използва от Администрацията за осъществяване на контрол, за да се гарантира пълно спазване изискванията на Анекс II по отношение на този кораб,

---

\* Частите в квадратни скоби в текста или отбелязани в лявото поле се включват само ако в Ръководството е включена част 2.

\*\* Вписва се само свидетелството, издадено за съответния кораб.

---

7. Капитанът трябва да гарантира, че няма да се извършват никакви изхвърляния в морето на остатъци от товара или на остатъчно, водни смеси, съдържащи вещества от категории А, В, С и D, освен ако такива изхвърляния са напълно в съответствие с експлоатационните процедури, съдържащи се в Ръководството и че се използва оборудването, изисквано от Ръководството и нужно за такива изхвърляния.

8. Това Ръководство е одобрено от Администрацията и никоя негова част не се преработва или променя без предварителното одобрение от страна на Администрацията.

Част 1 - Главни характеристики на MARPOL 73/78, Анекс II

1.1 Изискванията на Анекс II се прилагат за всички кораби, превозващи течни отровни вещества в наливно състояние. Веществата, представляващи заплаха за увреждане на морската среда, са разделени на четири категории А, В, С и D и са включени в списък в приложение II към Анекс II. Веществата от категория А са онези, представляващи най-голяма заплаха за морската среда, докато веществата от категория D са онези, представляващи най-малка заплаха.

1.2 Анекс II забранява изхвърлянето в морето на всякакви остатъчни течности (effluent), съдържащи вещества, които попадат в тези категории, с изключение на случаите, когато изхвърлянето се извършва при условия, определени подробно за всяка категория. Тези условия включват, където е приложимо, параметри като:

- максималното количество за танк от веществата, които могат да бъдат изхвърлени в морето;
- скорост на кораба по време на изхвърляне;
- минимално разстояние до най-близкия бряг по време на изхвърляне;
- минимална дълбочина на морето по време на изхвърляне;
- максималната концентрация на веществата в държата на кораба или в разтвора на веществата преди изхвърляне; и
- необходимостта изхвърлянето да бъде извършено под водолинията.

1.3 Зададени морски райони, определени като "особени райони" (special areas), са дадени по-строги критерии за изхвърляне. Според Анекс II особените райони са районите на Балтийско море, Черно море и района на Антарктика.\*

1.4 Анекс II изисква всеки кораб да е снабден с изпомпващо устройство и тръбопроводи, за да се гарантира, че всеки танк, предназначен за превоз на вещества от категория В и С, не задържа след разтоварването количество остатъци, превишаващо количеството, посочено в Анекса. За всеки танк,

предвиден за превоз на такива вещества, се определя количеството на остатъците. Само когато определеното количество остатъци е по-малко от предписаното от Анекса количество, танкът може да бъде одобрен за превоз на вещества от категория В или категория С.

1.5 В допълнение на разгледаните по-горе условия, едно важно изискване, което съдържа в Анекс II е, че операциите по изхвърляне на остатъци от даден товар и определени операции по почистване и вентилация на танка могат да се извършват само в съответствие с одобрените процедури и устройства, базирани на Нормите, разработени от Международната морска организация (ИМО).

---

\* MARPOL 73/78, Анекс II определя тези райони както следва:

- Районът на Балтийско море означава самото Балтийско море с Вотническият залив, Финския залив и подхода към Балтийско море, ограничен с паралела 57°44.8' N на Skaw в Skagerak.
- Районът на Черно море означава самото Черно море с границата между Средиземно и Черно море, по паралела 41° N.
- Районът на Антарктика означава морето южно от 60°S.

---

1.6 За да се осигури спазването на това изискване, Ръководството съдържа: в раздел 2 - всички подробности за корабното оборудване и устройства; в раздел 3 - експлоатационни процедури за разтоварване на товара и почистване на танковете и в раздел 4 - процедури за изхвърляне на остатъци от товара, води от миенето на танковете, събраните утайки, баластиране и дебалансирание, доколкото са приложими за веществата, които корабът е освидетелстван да превозва.

1.7 Спазването на процедурите, описани в Ръководството ще гарантира, че корабът отговаря на всички съответни изисквания на Анекс II на MARPOL 73/78.

РАЗДЕЛ 2 - Описание на корабното оборудване и устройства

2.1 Този раздел съдържа всички подробности за корабното оборудване и нужните устройства, даващи възможност на екипажа да следва експлоатационните процедури, описани в раздели 3 и 4.

2.2 Устройство на кораба и описание на товарните танкове

Този раздел трябва да съдържа кратко описание на товарния район на кораба, с основните характеристики на товарните танкове и тяхното разположение. Трябва да се включат чертежи на магистралите или схеми с общото устройство на кораба и разположението и номерирането на товарните танкове и подгриващи устройства. Обозначението на товарните танкове, освидетелствани за превоз на течни отровни вещества трябва да се извършва в съответствие с таблица 1 на това Ръководство.

2.3 Описание на товарната помпена система, тръбопроводите и системата за почистване

Този раздел трябва да съдържа описание на товарните помпени системи, тръбопроводите и на зачистната система (stripping system). Осигуряват се чертежи и магистралите или схеми с текстови обяснения, където е нужно, следното:

- товарните тръбопроводни системи и диаметрите им;
- товарните помпени системи с пропускащата способност на помпите;
- тръбопроводите на зачистната система и диаметрите;
- помпени системи на зачистната система и пропускащата способност на помпите;
- разположението на смукателите на товарните и зачистните магистрали във всеки товарен танк;
- ако е монтиран смукателен приемник, разположението и вместимостта на същия в куб. м;
- осушителната магистрала и зачистната или продухващата системи;
- количеството и налягането на азота или въздуха, нужни за продухване на магистралата (line blowing), ако това е приложимо.

2.4 Описание на баластните танкове и баластните помпи и тръбопроводи  
Този раздел трябва да съдържа описание на баластните танкове и баластните помпи и тръбопроводи.

Осигуряват се чертежи на магистралите или схеми и таблици, показващи следното.

- общото устройство, показващо танковете за изолиран баласт и товарните танкове, които ще се използва като баластни, заедно с тяхната вместимост (в куб. м);
- баластните тръбопроводи;
- възможностите за изпомпване на онези товарни танкове, които могат да бъдат използвани и като баластни танкове; и
- всякакви вътрешни връзки между баластните тръбопроводи и системата на отливни отвори под водолинията.

2.5 Описание на танковете определени като утаителни танкове (dedicated slop tanks) и на свързаните с тях изпомпваща система и тръбопроводи

Този раздел трябва да съдържа описание на определените утаителни танкове и на свързаните с тях изпомпваща система и тръбопроводи. Осигуряват се чертежи на магистралите или схеми, показващи следното:

- осигурените танкове определени като утаителни танкове, както и тяхната вместимост;
- изпомпващите системи и тръбопроводи на определените утаителни танкове с диаметрите на тръбите и тяхната връзка с отливните отвори за изхвърляне под водолинията.

2.6 Описание на отливните отвори за изхвърляне под водолинията на течности, съдържащи течни отровни вещества

Този раздел трябва да съдържа информация за разположението и максималния капацитет на отвора (или отворите) за подводно изхвърляне и връзките към този отвор от товарните и утаителни танкове. Осигуряват се чертежи на магистралите или схеми, показващи следното:

- разположението и броя на отливните отвори за подводно изхвърляне;
- връзките към отливните отвори за изхвърляне под водолинията;
- разположението на всички приемни кингстони за морска вода (seawater intakes) по отношение на отливните отвори за изхвърляне под водолинията.

2.7 Описание на устройствата, отчитащи интензивността на потока и на записващите устройства.

Този раздел, който се прилага само за кораби, работещи в съответствие с правило 5A(2)(b), трябва да съдържа описание на средствата за измерване скоростта на потока, а ако се изисква, също и на средствата за записване скоростта и времето на потока, както и методите на работа.

Осигурява се чертеж на магистралите или схеми, указващи разположението и връзките на тези устройства.

2.8 Описание на вентилационната система на товарните танкове

Този раздел трябва да съдържа описание на вентилационната система на товарните танкове.

Осигуряват се чертежи на магистралите или схеми и таблици, подкрепени от текстови обяснения, ако е необходимо и показващи следното:

- течните отровни вещества, които корабът е освидетелстван да превозва, които имат парно налягане над  $5 \times 10^3$  Pa при  $20^\circ\text{C}$ , подходящи за почистване чрез вентилиране, включени в таблица I;
- вентилационните тръби и вентилатори (fans);
- разположението на вентилационните отвори;
- минималната интензивност на потока на вентилационната система, за подходящо вентилиране на дъното и всички части на товарния танк;
- разположението на конструкции вътре в танка, възпрепятстващи вентилирането;
- методът на вентилиране на товарната тръбопроводна система, помпи,



филтри и т. н.; и

- средства за проверка, че танкът е сух.

2.9 Описание на устройствата гамите на танковете и системата за подгриване на водите за миене

Този раздел трябва да съдържа описание на устройствата за миене на товарните танкове, системата за подгриване на водите за миене и цялото оборудване, нужно за измиване на танка.

Чертежи на магистралите или схеми и таблици или карти, показващи следното:

- устройства на тръбопроводите, определени за измиване на танковете и диаметрите на тръбите;
- типа миячни машини за танковете, производителност и големината на налягането;
- максималният брой миячни машини за танковете, които могат да работят едновременно;
- разположението на палубните отвори за измиване на товарните танкове;
- брой на миячните машини и разположението им, нужни за осигуряване на пълно покриване стените на товарните танкове;
- максималният обем на водите за миене, които могат да бъдат подгривати до 60°C от монтираното подгриващо устройство; и
- максималният брой миячни машини за танковете, които могат да работят едновременно при 60°C.

РАЗДЕЛ 3 - Процедури по разтоварване на товара и почистване на танковете

3.1 Този раздел съдържа експлоатационни процедури във връзка с разтоварването и почистването на танковете, които трябва да се следват, за да се гарантира съответствие с изискванията на Анекс II,

3.2 Разтоварване на товара

Този раздел съдържа процедури, които трябва да се спазват, включително за помпената, разтоварната и смукателна магистрала, използвани за всеки един танк. Могат да се посочат алтернативни методи.

Посочват се работният метод на помпата или помпите и последователността при работата на всички клапани.

Основното изискване е товарът да бъде разтоварен до максималната възможна степен.

3.3 Почистване на товарните танкове

Този раздел съдържа процедурите, които трябва да се спазват по време на почистване на всеки товарен танк.

Процедурите включват следното:

- работата на системата за почистване;
- изискванията за диферент и крен;
- осушителна магистрала и системи за почистване и продухване, ако такива се прилагат.

3.4 Температура на товара

Този раздел трябва да съдържа информацията относно изискванията за подгриване на товарите, за които е определено, че е нужно да имат дадена минимална температура по време на разтоварване.

Информацията трябва да се дава при проверка на подгриващата система и метода на измерване на температурата.

3.5 Процедури, които се спазват когато един товарен танк не може да бъде разтоварен в съответствие с изискванията.

Този раздел съдържа информацията за процедурите, които трябва да се следват в случай, че не могат да се спазят изискванията, съдържащи се в разделите 3.3 и/или 3.4, поради обстоятелства като следните:

- неизправност на зачистната система на товарния танк;
- неизправност на системата за подгриване на товарния танк.

3.6 Дневник на товарните операции

Дневникът на товарните операции се попълва на подходящите места при

завършване на разтоварването.

РАЗДЕЛ 4 – Процедури по почистването на товарните танкове, изхвърлянето на остатъци, баластиране идебаластиране

4.1 Този раздел съдържа експлоатационни процедури във връзка с почистването на танковете и обработка на баласта и утайките, които трябва да се спазват, за да се гарантира съответствието с изискванията на Анекс II.

4.2 Следните параграфи очертават последователността от действия, които трябва да бъдат предприети и съдържат основната информация, гарантираща че изхвърлянето на течни отровни вещества не представлява заплаха за увреждане на морската среда.

4.3 Установява се дали последният товар в танка е включен в списъка на течни отровни вещества, одобрен за кораба (виж Таблица 1). Ако не е включен, според условията на Анекс II не се прилагат специални процедури по почистване на танка, изхвърляне на остатъци, баластиране идебаластиране.

4.4 Ако последният товар в танка е включен в гореспоменатия списък, информацията, нужна за да се установят процедурите за изхвърляне на остатъците от този товар, почистване, баластиране идебаластиране на танка, включва следното:

4.4.1 Категорията на веществото

Категорията на веществото се определя от таблица 1.

4.4.2 Зачистната способност на помпената система на танка

Съдържанието на този раздел ще зависи от конструкцията на кораба и дали е нов или съществуващ кораб. (Виждатехнологичните диаграми - изисквания за изпомпване почистване).

4.4.3 Кораб в границите или извън границите на особен район

Този раздел трябва да съдържа инструкции за това, дали водите за миене от танка могат да бъдат изхвърлени в морето в границите на особен район (както е определен в раздел 1.3) или извън границите на особен район.

Различните изисквания трябва да са ясни и ще зависят от конструкцията и вида плавания, които поддържа корабът.

4.4.4 Втвърдяващо се или високо-вискозитетно вещество

Свойствата на веществото се установяват от товарния документ.

4.4.5 Смесимост с вода

Това свойство на веществото се уточнява от таблица 1.

Забележка; Този раздел се попълва само за съществуващи кораби и само за вещества от категория В.

4.4.6 Съвместимост с утайки (slops), съдържащи други вещества

Този раздел съдържа инструкции за допустимото и недопустимото смесване на утайки от товара. Прави се справка с ръководствата за съвместимост.

4.4.7 Предаване в приемно съоръжение

Този раздел трябва да включва онези вещества, остатъците от които се изисква да бъдат предварително измити и предадени в приемно съоръжение.

4.4.8 Изхвърляне в морето

Този раздел съдържа информация за факторите, които трябва да се отчитат, за да се определи дали е разрешено изхвърляне в морето на остатъчно/водни смеси.

4.4.9 Използване на почистващи препарати или добавки (additives)

Този раздел съдържа информация за употребата и изхвърлянето на почистващи препарати (напр. разтворители, използвани за почистване на танка) и използваните добавки към водите за миене на танка (напр. детергенти),

#### 4.4.10 Използване на процедури на вентилация за почистване на танка

Този раздел се позовава на таблица 1, за да се потвърди целесъобразното използване на процедурите на вентилация.

4.5 След преценка на гореспоменатата информация, като се използват инструкциите и технологичните диаграми в този раздел се посочват правилните експлоатационни процедури, които трябва да се спазват. В Дневника за товарните операции се правят съответните вписвания, които отразяват приетата процедура.

Този раздел съдържа процедури, които ще зависят от възрастта на кораба и ефективността на изпомпване, основани на Нормите. Примери на технологични диаграми, упоменати в този раздел, са дадени в допълнение А, като включват приемливи изисквания, приложими както за нови, така и за съществуващи кораби. Ръководството за даден кораб трябва да съдържа само онези изисквания, които са специално приложими за него. Ръководството трябва да съдържа следната информация и процедури:

Таблица 1: Списък на течните отровни вещества, разрешени за превоз.

Таблица 2: Информация за товарните танкове

Допълнение А: Технологични диаграми

Допълнение В: Процедури за предварително измиване

Допълнение С: Процедури за вентилация

Допълнение D: Определяне на разрешената интензивност на изхвърляне на остатъците за вещества от категория В, според изискванията.

Следват описания на гореспоменатите таблици и допълнения.

Таблица 1 – Списък на течните отровни вещества, разрешени за превоз

Вещество	Категория	Танкове (групи танкове) * годни за превоз	Точка на топене	Вискозитет при 20°C mPa.s			Подходящ за вентилация Да/Не	Смесимост с вода Да/Не
				<25	25-60	?60		

Забележка: . Информацията в колони 4 и 5 да се вписва само за точката на топене и вискозитета за онези вещества, които имат точка на топене по-висока от 0°C или вискозитет по-голям от 25 mPa.s при 20°C. Когато е натоварена повече от една търговска марка (grade) и вискозитетът или точките на топене на тези търговски

марки са различни, се вписва и се отбелязва, че други търговски марки могат да имат по-нисък вискозитет или точки на топене, или се посочват стойностите за всяка търговска марка, която ще се товари.

\* Номерата на танковете (групите танкове) трябва да са идентични с номерата, вписани в Свидетелството за годност на кораба.

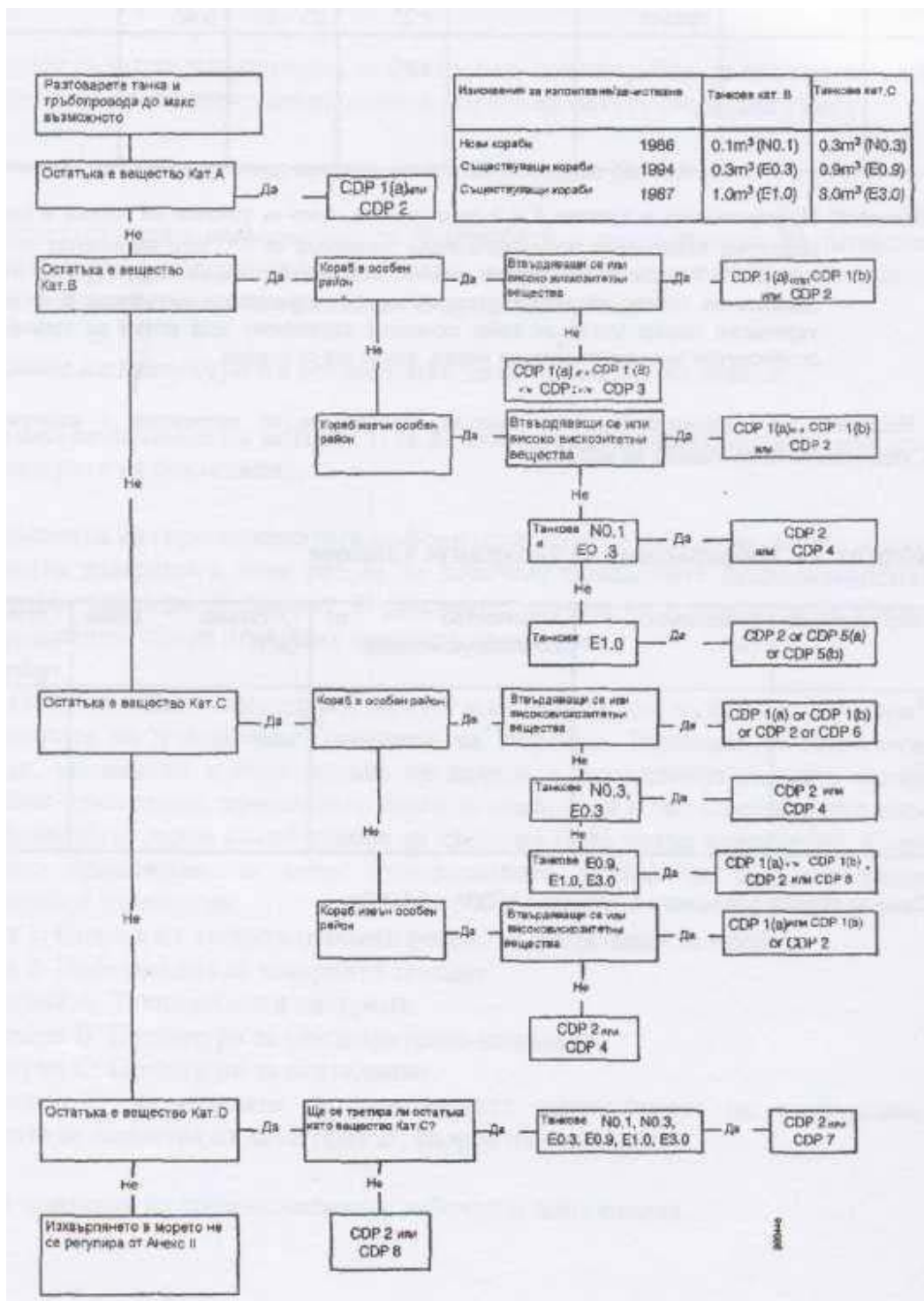
Таблица 2 - Информация за товарните танкове

Номер на танка	Вместимост (м3)	Количество от почистване в литри	Остатъци * общо (м3)	Одобрени нива на почистване според правило 5А

\* Само за кораби упоменати в правило 5А(2) (b) и 5А(4) (b) .

#### ПРИЛОЖЕНИЕ А

Технологични схеми - почистване на товарни танкове и изхвърляне на води от измиване на танкове/баласт съдържащ остатъци от вещества категории А, В, С и D



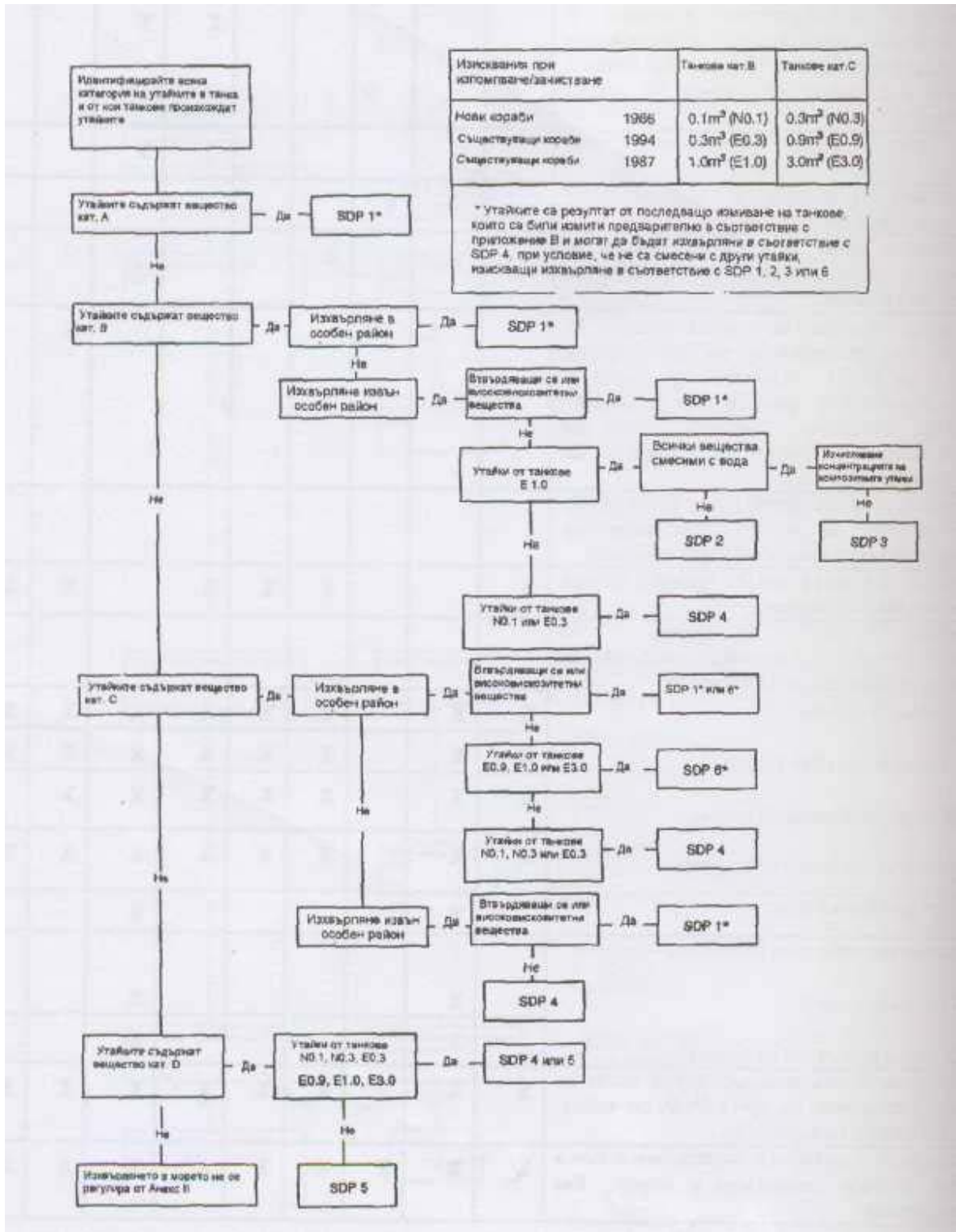
Бележка: Това е технологична схема, ясно представяща изискванията приложими за нови и съществуващи кораби. Технологичната схема за определен включва единствено частите, приложими за този кораб.



баласт/остатъчно/водни смеси, различни от тези от предварителното измиване: > 12 мили от сушата > 7 вълела скорост на кораба > 25 метра дълбочина на водата Използва се подводно изхвърляне	X	X		X	X	X	X	X	X	X
	X	X		X	X	X	X	X	X	X
	X	X		X	X	X	X	X		
	X	X		X	X	X	X	X	X	
Баласт прибавен в танк		X					X			
Условия за изхвърляне на баласт: > 12 мили от сушата > 25 метра дълбочина на водата		X					X			
		X					X			
Съответно, остатъчно/водни смеси могат да бъдат изхвърляни на брега (N.B. по избор, не е изискване на MARPOL)	X	X		X	X	X	X	X	X	X
Всяка вода, попаднала в последствие в танка може да бъде изхвърлена в морето, без ограничения	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

*Забележка:* Започва се от горната част на колоната под определения CDP номер и се попълва всяка процедура последователно, там, където е отбелязано **с х**.

Изхвърляне на води от предварителното миене или миячни води, съдържащи вещества от кат. А, В, С или D от определените утайтелни танкове или товарни танкове, съдържащи миячни води или утайки



Бележка: Това е технологична схема, ясно представяща изискванията приложими за нови и съществуващи кораби. Технологичната схема за определен включва единствено частите, приложими за този кораб.



Процедури по изхвърляне на утайките (SDP)	Последователност на процедурите					
	1	2	3	4	5	6
Утайките трябва да бъдат предадени на брега	X					
Установете интензивността на изхвърляне на смесимите остатъчно/водни смеси в съответствие с допълнение D		X				
Разделете получената интензивност на изхвърляне на чистото вещество към концентрация на композитните утайки			X			
Получената цифра показва разрешената за изхвърляне интензивност		X	X			
Остатъци на вещества с вискозитет < 60 mPa.s при температура на разтоварване могат да бъдат задържани на борда и изхвърлени извън границите на особените райони. Друга възможност е танковете да бъдат предварително измити и утайките да бъдат предалени на брега.						X
Разредени с вода утайки, до получаване на разтвор от 10% или по-малко - няма ограничения за интензивността на изхвърляне.					X	
Разрешена е максимална интензивност на изхвърляне през отливния отвор за изхвърляне под водолинията.				X		X
Допълнителни условия за изхвърляне: - скорост на кораба най-малко 7 възела - над 12 мили от най-близкия бряг - дълбочина на водата най-малко 25 м - използване на подводно изхвърляне		X	X	X	X	X
		X	X	X	X	X
		X	X	X		X
		X	X	X		X

Забележка: Започва се от горната част на колоната под определения SDP номер и се попълва всяка процедура последователно, където е отбелязано с X.

ДОПЪЛНЕНИЕ В - Процедури по предварително измиване

Това допълнение към Ръководството трябва да съдържа процедури по предварителното измиване, основаващи се на приложение В на Нормите. Тези

процедури съдържат специални изисквания за използването на устройствата за миене на танковете и осигуреното за дадения тип кораб оборудване и включват следното:

- разположението на миячните машини, които ще се използват,
- процедури по изпомпване на утайките;
- изисквания за миене с гореща вода;
- брой цикли на миячната машина (или време);
- минимум работно налягане.

ДОПЪЛНЕНИЕ С - Процедури за вентилация

Това допълнение към ръководството трябва да съдържа процедурите за вентилиране, основаващи се на допълнение С на Нормите. Процедурите съдържат специални изисквания за използването на вентилационната система на товарните танкове или на оборудването, монтирано на дадения кораб и включват следното:

- мястото, за което ще се използва вентилация;
- минимален поток или скорост на вентилаторите;
- процедури за вентилация на товарния тръбопровод, помпите, филтрите и т. н.;
- процедури, гарантиращи, че при завършване на операцията танковете са сухи.

ДОПЪЛНЕНИЕ D - Определяне на позволената интензивност на изхвърляне на остатъци за вещества от категория В

Това допълнение към Ръководството, което се изисква само за кораби, експлоатирани по правило 5A(2)(b), трябва да съдържа метод, чрез който екипажът да определи разрешената интензивност на изхвърляне за вещества категория В. Методът трябва да се базира на раздели 10.5 и 10.6 от Нормите.

Част 2

Допълнителна информация и изисквани или приети от Администрацията експлоатационни инструкции (ако е необходимо)

## **Анекс III към MARPOL 73/78 (включително измененията)**

ПРАВИЛА ЗА ПРЕДОТВРЯВАНЕ НА ЗАМЪРСЯВАНЕТО С ВРЕДНИ  
ВЕЩЕСТВА, ПРЕВОЗВАНИ ПО МОРЕ В ОПАКОВАН ВИД

Правило 1

Приложение

(1) Освен ако специално не е уговорено друго, правилата на този Анекс се прилагат към всички кораби, превозващи вредни вещества в опакован вид.

(1.1) За целите на този Анекс "вредни вещества" са тези, които са идентифицирани като морски замърсители в Международния код за опасни товари. (IMDG Code)\*

(1.2) Ръководства за идентификацията на вредните вещества в опаковки са дадени в приложението към този Анекс.

(1.3) За целите на този Анекс определението "опакован вид" означава форми на опаковка за вредни вещества, определени в IMDG кода.

(2) Превозването на вредни вещества е забранено, освен в съответствие с условията на този Анекс.

(3) В допълнение на условията на този Анекс, Правителството на всяка Страна по конвенцията издава или налага да се издадат подробни изисквания по опаковането, маркировката, етикирането, документацията, складирането, ограничаването на количествата и изключенията с оглед предотвратяване или намаляване на замърсяването на морската среда с вредни вещества.\*

(4) За целите на този Анекс, празните опаковки, които са били използвани за превоз на вредни вещества се третират като вредни вещества, освен ако не са били взета адекватни предпазни мерки, за да се гарантира, че те не съдържат остатъци - опасни за морската среда.

(5) Изискванията на този Анекс не се прилагат към корабните складове и оборудване.

---

\* Справка с IMDG Code приет от Организацията с резолюция А.716(17) както е или може да е изменено: Комитета по морска безопасност. Виж ИМО-публикациите: ИМО-200Е и ИМО-210Е.

---

Правило 2

Опаковане

Опаковките трябва да бъдат подходящи за намаляване на риска за морската среда, имайки в предвид тяхното специфично съдържание (спецификата на товара).

Правило 3

Маркировка и етикетиране

(1) Всяка опаковка, съдържаща вредно вещество трябва да бъде трайно маркирана с точното техническо наименование (търговски наименования не могат да бъдат използвани самостоятелно) и в допълнение - да бъде трайно маркирана или етикетирана за да се обозначи, че веществото е морски замърсител. Такова обозначение се допълва, където е възможно, с други средства, например - използване на съответния номер на ООН (UN number).

(2) Начинът на нанасяне на точното техническо наименование и на прикрепване на етикетите по опаковките, съдържащи вредни вещества, трябва да бъде такъв, че тази информация да дава все още възможност за идентификация на опаковки, потопени в морето най-малко три месеца. При решението за избор на подходяща маркировка и етикетиране, трябва да се отчита трайността на използваните материали и повърхността на опаковката.

(3) Опаковки, съдържащи малки количества вредни вещества могат да бъдат изключени от изискванията за маркировка.\*

Правило 4+

Документация

(1) Във всички документи, отнасящи се до превоз на вредни вещества по море, където такива вещества са упоменати, се използва точното техническо наименование на всяко такова вещество (търговски наименования не могат да бъдат използвани самостоятелно) и допълнително веществото се обозначава с думите "МОРСКИ ЗАМЪРСИТЕЛ" (MARINE POLLUTANT)

---

\* Справка със специфичните изключения от IMDG Code; Виж публикации: ИМО-200Е и ИМО-210Е.

+ По отношение на "документи" в това правило не трябва да се изключва използването на електронна обработка на данни (EDP) и електронни данни за обмен (EDI) като средство за документирание на хартиен носител

---

(2) Предоставените от товарача корабни документи трябва да включват или да бъдат придружени от подписан сертификат или декларация, че пратката предложена за превоз е надлежно опакована и маркирана, етикетирана или с плакати - което е удачно, и е в състояние за превоз, подходящо за намаляване риска за морската среда.

(3) Всеки кораб, превозващ вредни вещества трябва да има специален списък или манифест, заявяващ вредните вещества на борда и тяхното разположение. Подробен товарен план, указващ разположението на вредните вещества на борда може да бъде използван вместо специалния списък или манифеста. Копия от тези документи се съхраняват на брега при корабособственика или негов представител докато вредните вещества се разтоварят. Преди отпътуването на кораба, копие от един от тези документи се предоставя на разположение на лице или организация, определени от Пристанищната власт.

---

ВИЖ ТЪЛКУВАНИЕ 1.0

---

(4) Когато кораб носи специален списък или манифест или подробен товарен план изисквани при превоз на опасни товари от Международната конвенция за защита на човешкия живот на море, 1974 год., както е допълнена, документите, изисквани по това правило, могат да бъдат комбинирани с тези за опасни товари. Когато документите са комбинирани, трябва да бъде направена ясна разлика между опасните товари и вредните вещества, за които се отнася този Анекс.

Правило 5  
Подреждане

Вредните вещества трябва да бъдат надлежно подредени и укрепени така, че да се намали риска за морската среда без накърняване на безопасността на кораба и хората на борда.

Правило 6  
Ограничения относно количеството

На база научно обосновани и технически причини, някои вредни вещества могат да бъдат забранени за превоз или ограничени по количеството, което може да бъде превозвано на борда на кораба. При ограничаване на количеството, надлежно внимание се обръща на размерите, конструкцията и оборудването на кораба, а така също на опаковката и присъщото естество на веществата.

Правило 7  
Изключения

(1) Изхвърляне зад борд на вредни вещества превозвани в опаковки е забранено, освен когато е необходимо за целите на запазване на безопасността на кораба или живота на море.

(2) Съобразено с условията на настоящата Конвенция, подходящи мерки, базирани на физическите, химичните и биологичните свойства на вредните вещества, трябва да бъдат взети за уреждане измиването на протичания зад борда, при условие, че прилагането на такива мерки не ще накърни безопасността на кораба и хората на борда.

Правило 8

Държавен пристанищен контрол (Port State Control) над експлоатационните изисквания\*

(1) Когато кораб се намира в пристанище на друга Страна по Конвенцията и има ясни основания да се счита, че капитанът или екипажът не са запознати

основните корабни процедури, отнасящи се до предотвратяване на замърсяването с вредни вещества, корабът подлежи на проверка от служители, надлежно упълномощени от Страната, относно експлоатационните изисквания по този Анекс.

(2) При обстоятелствата дадени в параграф (1) от това правило, Страната предприема съответните мерки за осигуряване задържането на кораба докато ситуацията се приведе в съответствие с изискванията на този Анекс.

(3) Процедурите отнасящи се до Държавния пристанищен контрол, описани в чл. 5 от настоящата Конвенция се прилагат по отношение на това правило.

(4) Нищо от това правило не трябва да се тълкува, че ограничава правата и задълженията на Страните провеждащи контрол над експлоатационните изисквания специално установени в настоящата Конвенция.

---

\* Виж Процедури за Държавен пристанищен контрол, приети от Организацията с резолюция А.787(19) и изменена с А.882(21); Виж публикация ІМО-650Е

За целите на този Анекс вредни вещества са тези, които могат да се идентифицират по някой от следните критерии:

- биоакмулирано до значителен степен и познато като създаващо опасност за живота във водата или здравето на човека (Степен на риск "+" в колона A\*); или
- биоакмулирано със съпътстващ риск за водни организми или здравето на човека с кратко задържане от порядъка на седмица или по-малко. (Степен на риск "Z" в колона A\*); или
- високо токсично за живота във водата, определено с LC50/96 часа\*\* по-малко от 1 PPM (Степен на риск "4" в колона B\*)

---

\* Виж Унифицирания списък на Рисковете профили изготвени от Съвместна работна група експерти по научните аспекти на морското замърсяване IMO/FAO/UNESCO/WMO/WHO/IAFA/UN/UNEP/GESAMP, който се разпраща ежегодно като циркуляр от Организацията посредством BLG циркуляри до всички държави-членки на IMO.

\*\* Концентрация на вещество, която в рамките на уточнено време (обикновено 96 часа) убива 50 % от подложената за изпитание група организми. Справка също с "96 h LC50". LC50 е често уточнявана в милиграм на литър (mg/l) или части на милион (ppm).

---

Унифицирано тълкувание на Анекс III

Правило 4 (3) 1.0 При всеки престой, където се е провела товарна или разтоварна операция, дори и частична, преработените документи, изброяващи вредните вещества, взети на борда, посочвайки тяхното разположение на борда или указвайки ги на подробния товарен план се представят преди отпътуването на разположение на лице или организация, определени от пристанищната власт.

## **Анекс IV към MARPOL 73/78**

ПРАВИЛА ЗА ПРЕДОТВРЯВАНЕ НА ЗАМЪРСЯВАНЕТО С ОТПАДНИ ВОДИ ОТ КОРАБИТЕ

Правило 1

Определения

За целите на този Анекс:

(1) Нов кораб (New ship) означава кораб:

(a) на който договорът за построяване е сключен, а при липса на договор за построяване, на който килът е бил заложен или който е бил в подобен етап на построяване, на или след датата на влизане в сила на настоящия анекс; или

(b) доставката на който е три или повече години след датата на влизане в сила на този Анекс.

(2) Съществуващ кораб (Existing ship) означава кораб, който не е нов кораб.

(3) Отпадни води (Sewage) означава:

(a) оттичащи се води и други остатъци от всякакъв вид тоалетни, писоари и клозетни шпигати;

(b) оттичащи се води от медицински помещения (амбулатории, лазарети и др.) през умивалници, вани и шпигати, разположени в такива помещения ;

(c) оттичащи се води от помещения, поместващи живи животни; и

(d) други канални води, когато са смесени с оттичащи се води, определени по-горе.

(4) Събирателен танк (Holding tank) означава танк, който се използва за събиране и съхраняване на отпадните води.

(5) "Най-близкия бряг" Изразът "от най-близкия бряг" означава от изходната линия, от която съгласно международното право се отчитат териториалните води на съответната територия, с изключение на това, че за целите на настоящата Конвенция изразът "най-близкия бряг" за североизточното крайбрежие на Австралия следва да се разбира от линията, прекарана от точка

на крайбрежието на Австралия с координати 11°00' ю. ш. и 142°08' и. д.  
към точка 10°35' ю. ш. и 141°55' и. д.  
след това към точка 10°00' ю. ш. и 142°00' и. д.,  
след това към точка 9°10' ю. ш. и 143°52' и. д.,  
след това към точка 9°00' ю. ш. и 144°30' и. д.,  
след това към точка 10°41' ю. ш. и 145°00' и. д.,  
след това към точка 13°00' ю. ш. и 145°00" и. д.,  
след това към точка 15°00' ю. ш. и 146°00' и. д.,  
след това към точка 17°30' ю. ш. и 147°00' и. д.,  
след това към точка 21°00' ю. ш. и 152°55' и. д.  
след това към точка 24°30' ю. ш. и 154°00' и. д,  
до точка от крайбрежието на Австралия с координати 24°42' южна ширина

и

153°15' източна дължина.

#### Правило 2

##### Приложение

Изискванията на този Анекс се прилагат към:

- (a) (i) нови кораби с бруто тонаж 200 и повече;
- (ii) нови кораби с бруто тонаж по-малък от 200, освидетелствани да превозват повече от 10 човека;
- (iii) нови кораби без измерен бруто тонаж, освидетелствани да превозват повече от 10 човека; и
- (b) (i) съществуващи кораби с бруто тонаж 200 и повече, 10 години след датата на влизане в сила на този Анекс;
- (ii) съществуващи кораби с бруто тонаж по-малък от 200, освидетелствани да превозват повече от 10 човека, 10 години след датата на влизане в сила на този Анекс;
- (iii) съществуващи кораби без измерен бруто тонаж, освидетелствани да превозват повече от 10 човека, 10 години след датата на влизане в сила на този Анекс;

#### Правило 3

##### Прегледи

(1) Всеки кораб, за който се изисква да съответства на разпоредбите на този Анекс който е ангажиран в плавания до пристанища или брегови терминали под юрисдикцията на друга Страна по конвенцията, трябва да бъде подложен на прегледите, уточнени по-долу:

(a) Първоначален преглед, преди корабът да влезе в експлоатация или преди документа, изискван от правило 4 на този Анекс да е издаден за първи път, който трябва да включва такъв преглед на кораба, че да е осигурено:

- (i) когато корабът е снабден с установка за обработка на установката да отговаря на експлоатационните изисквания и стандартите и методите за изпитания, разработени от Организацията;\*
- (ii) когато корабът е снабден със система за раздробяване и дезинфекция на отпадни води, системата трябва да бъде от одобрен от Администрацията тип.

---

\* Виж Препоръки по международните стандарти за отпадъчна вода и ръководства за осъществяването на изпитания на установки за третиране на отпадни води, приети от Комитета за защита на морската среда към Организацията с резолюция МЕРС.2(VI); Виж IMO публикация IMO-592E.

- (iii) когато корабът е оборудван със събирателен танк, вместимостта на такъв танк трябва да удовлетворява Администрацията за съхраняването на всички отпадни води в зависимост от експлоатацията на кораба, брой хора на борда и другите съответни фактори. Събирателният танк е оборудван със

- (iv) средства, указващи визуално съдържаното количество; и корабът е оборудван с тръбопровод, отвеждащ до външно приспособление за сдаване на отпадните води в приемно устройство и такъв тръбопровод е снабден със стандартен фланец за присъединяване към брега, в съответствие с правило 11 от този Анекс.

Този преглед подsigурява пълното съответствие на оборудването, фитингите, разположението и материалите на приложимите изисквания на този . Алекс.

(b) Периодични прегледи на интервали, определени от Администрацията, но не надвишаващи пет години, които да бъдат такива, че да гарантират: оборудването, фитингите, разположението и материалите да съответстват напълно на приложимите изисквания на този Анекс. При случай, когато валидността на Международното свидетелство за предотвратяване на замърсяване със отпадни води (1973) е била продължена, както е посочено в правила 7(2) или (4) от този Анекс, интервалът за периодичен преглед може да бъдат съответно удължен.

(2) Администрацията установява подходящи мерки за корабите, които не са обект на разпоредбите на параграф (1) от това правило, с цел да се обезпечи спазване правилата на този Анекс.

(3) Прегледите на кораб по отношение прилагане разпоредбите на този Анекс се извършват от служители на Администрацията. Администрацията може да повери прегледите на сървейори, назначени за целта или на организации, признати от нея. Във всеки случай съответната Администрация изцяло гарантира пълнотата и ефективността на прегледите.

(4) След като прегледът на кораба в съответствие с това правило е приключил, никакви съществени промени по оборудването, фитингите, разположението или материалите, обект на прегледа не се правят без одобрение на Администрацията, освен директна замяна със същото такова оборудване или фитинги.

#### Правило 4

##### Издаване на свидетелство

(1) Международно свидетелство за предпазване на замърсяването с отпадни води (1973) се издава след преглед, съгласно разпоредбите на правило 3 от този Анекс, на всеки кораб, ангажиран в плавания да пристанища или брегови терминали под юрисдикцията на друга Страна по Конвенцията.

(2) Такова свидетелство се издава от Администрацията, или от надлежно упълномощени от нея лица или организация. Във всеки случай Администрацията носи пълната отговорност за свидетелството.

#### Правило 5

##### Издаване на свидетелство от друго Правителство

(1) Правителството на Страна по Конвенцията може, по искане на Администрация да наложи даден кораб да бъде прегледан и ако е убедено, че изискванията на този Анекс са изпълнени, да издаде или упълномощи издаването за кораба на Международно свидетелство за предотвратяване на замърсяване с отпадни води (1973), в съответствие с този Анекс.

(2) Копие от свидетелството и копие от доклада за прегледа се изпращат, колкото е възможно по-скоро на Администрацията, поискала прегледа.

(3) Така издаденото свидетелство съдържа изявление указващо, че е издадено по молба на Администрацията и има същата сила и получава същото признание, както свидетелство, издадено по правило 4 на този Анекс.

(4) Международно свидетелство за предотвратяване замърсяване с отпадни води (1973) не се издава за кораб, който е задължен да плава под знамето на държава, която не е Страна по конвенцията.

#### Правило 6

##### Форма на свидетелството

Международното свидетелство за предотвратяване на замърсяване с отпадни

води, 1973 се издава на официалния език на издаващата го държава и отговаря по форма на модела от приложението към този Анекс. Ако използваният език не е английски, френски или испански, текстът включва и превод на един от тези езици.

#### Правило 7

Срокове и валидност на свидетелството

(1) Международно свидетелство за предотвратяване замърсяване със отпадни води (1973) се издава за срок, уточнен от Администрацията, който не може да надвиши пет години от датата на издаването, освен както е предвидено в параграфи (2), (3) и (4) от това правило.

(2) Ако по времето, когато свидетелството изтича, корабът не е в пристанище или брегови терминал под юрисдикцията на Страната на Конвенцията, чието знаме е задължен да носи, свидетелството може да бъде удължено от Администрацията, но такова удължаване се разрешава само с цел да се позволи на кораба да завърши рейса си до държавата, чието знаме е задължен да носи или в която ще бъде прегледан и то само в случаите, когато се счете за подходящо и основателно да се направи.

(3) Свидетелство не може да бъде удължавано за срок по-дълъг от пет месеца и кораб, на когото такова удължаване е разрешено, не може след пристигането си в страната, чието знаме е задължен да носи или в пристанището, където трябва да бъде прегледан, да напусне пристанището или държавата, по силата на такова удължаване без да е получил ново свидетелство.

(4) Свидетелство, което не е било удължено по условията на параграф (2) от това правило, може да бъде удължено от Администрацията за гратисен период до един месец от установената дата на изтичане.

(5) Свидетелство престава да бъде валидно, ако са били направени значителни изменения по оборудването, фитингите, разположението или изискваните материали без одобрението на Администрацията, с изключение пряката замяна на такова оборудване или фитинги.

(6) Свидетелството престава да бъде валидно при преминаване на кораба под знамето на друга държава, освен както е уредено в параграф (7) на това правило.

(7) При преминаване на кораба под знамето на друга Страна по Конвенцията, свидетелството остава в сила за срок не надвишаващ пет месеца при условие, че валидността му няма да изтече преди края на този срок или докато Администрацията издаде заместващо свидетелство, което се явява по-рано. Колкото е възможно по-скоро след осъществяване на такова прехвърляне, Правителството на страната по Конвенцията, чието знаме корабът е бил задължен по-рано да носи, трябва да изпрати до Администрацията копие от свидетелството, носено от кораба преди преминаването и доколкото е възможно, копие от съответния доклад за преглед

#### Правило 8

Изхвърляне на отпадни води

(1) Съобразено с условията на правило 9 от този Анекс, изхвърлянето на отпадни води в морето е забранено, освен когато:

(а) корабът изхвърля раздробени остатъци и дезинфектирани отпадни води, използвайки система, одобрена от Администрацията в съответствие с правило 3(1) (а) на дистанция повече от 4 морски мили от най-близкия бряг, а ако отпадните води не са раздробени и дезинфектирани, на разстояние повече от 12 морски мили от най-близкия бряг и във всички случаи при условие, че: отпадните води, съхранявани в събирателен танк, няма да се изхвърлят мигновено, а с умерена скорост когато корабът е на път (en route) и се движи



със скорост не по-малка от 4 възела; скоростта на изхвърляне трябва да бъде одобрена от Администрацията на база стандартите, разработени от Организацията.

(b) корабът има действаща одобрена установка за обработка на отпадните води, освидетелствана от Администрацията за съответствието с експлоатационните изисквания, посочени в правило 3(1)(a)(i) от този Анекс, и

(i) резултатите от изпитанията на установката са посочени в корабното Международно свидетелство за предотвратяване

замърсяването с отпадни води (1973);

(ii) в допълнение, изхвърляната вода не създава видими плаващи твърди образувания, нито предизвиква обезцветяване на околната вода; или

(c) корабът се намира във води под юрисдикцията на друга държава и изхвърля отпадни води в съответствие с по-малко строгите изисквания, наложени от такава държава.

(2) Когато отпадните води са смесени с отпадъци или с отпадна вода, за която има различни изисквания по отношение на изхвърлянето, се прилагат по-строгите изисквания.

#### Правило 9

##### Исключения

Правило 8 от този Анекс не се прилага при:

(a) изхвърляне на отпадни води от кораба, наложено за целите на безопасността на кораба и хората на борда или опазване на човешкия живот на море; или

(b) изхвърляне на отпадни води, резултат от повреда на кораба или негово оборудване, ако всички резонни мерки са били взети преди или след възникване и повредата с оглед избягване или намаляване на изхвърлянето.

#### Правило 10

##### Приемни устройства

(1) Правителството на всяка Страна по конвенцията се задължава да обезпечи адекватни на нуждите на ползващите ги кораби устройства в пристанищата и терминални за приемане на отпадни води, без предизвикване на безпричинно забавяне на колбите.

(3) Правителството на всяка Страна известява Организацията, за разпращане до заинтересованите Договарящи държави, за всички случаи, при които се предполага несъответствие на устройствата, осигурени по това правило.

#### Правило 11

##### Стандартни отливни съединения (фланци)

За обезпечаване на връзката между тръбопроводите на приемното устройство и корабния отливан тръбопровод, двата тръбопровода трябва да бъдат снабдени със стандартен фланец в съответствие с таблицата както следва:

**Стандартни размери на фланците за отливната връзка**

Спецификация	Размери
Външен диаметър	210 мм
Вътрешен диаметър	Съответстващ на външния диаметър на тръбата
Диаметър на окръжността на центровете на болтовете	170 мм
Прорези по фланците	4 отвора с диаметър 18 мм., на равни разстояния по окръжността на болтовете с диаметър указан по-горе, прорязани до периферията на фланците; Широчина на прореза: 18 мм
Дебелина на фланеца	16 мм
Болтове и гайки: брой и диаметър	По 4 бр. 16 мм диаметър всеки, подходяща дължина на болтовете

Фланецът е предназначен за присъединяване към стоманени или от друг еквивалентен материал тръби с максимален вътрешен диаметър до 100 мм, с плоско лице. Фланецът заедно с подходящ уплътнител трябва да са подходящи за експлоатация при налягане 6 кг/см<sup>2</sup>

За кораби с дълбочина 5 м. и по-малка, вътрешния диаметър може да бъде 38 мм.

Приложение към Анекс IV  
 Форма на Свидетелството за отпадни води  
**МЕЖДУНАРОДНО СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ПРЕДОТВРАТЯВАНЕ НА ЗАМЪРСЯВАНЕ С  
 ОТПАДНИ  
 ВОДИ (1973)**

Издадено по условията на Международната конвенция за предотвратяване на замърсяване от кораби, 1973 год. с пълномощието на Правителството на:

.....  
 (пълно наименование на държавата)

.....  
 (пълно име на компетентното лице или организация, упълномощена по условията на Международната конвенция за предотвратяване на замърсяване от кораби, 1973)

Име на кораба	Отличителен номер или позивни	Пристанище на регистрация	Бруто тонаж	Брой на лицата, които корабът е освидетелстван да превозва

--	--	--	--	--

Нов/съществуващ кораб \*

Дата на построяване; ..... на договора за

Дата на залагане на кила или на подобен етап от построяване:

Дата на получаване ..... на

\* Ненужното се задрасква

**НАСТОЯЩОТО УДОСТОВЕРЯВА:**

(1) Корабът е оборудван с установка за обработка на отпадни води /раздробител/събирателен танк\* и отливен тръбопровод в съответствие с правило 3(1)(a)(i) до (iv) от Анекс IV на Конвенцията, както следва:

\* (a) Описание на установката за обработка на отпадните води:

Тип на установката за обработка на отпадните вода: .....

Име на производителя: .....

Установката за обработка на отпадни води е освидетелствана от Администрацията за покриване на следните стандарти за изхвърляне \*\*: .....

\* (b) Описание на раздробителя: .....

Тип на раздробителя: .....

Име на производителя: .....

Стандарт на сточната вода след дезинфекцията: .....

\* (c) Описание на оборудването на събирателния танк:

Пълна вместимост на събирателния танк: ..... м<sup>3</sup>

Разположение: .....

(d) Тръбопровод за сдаване на отпадните води в приемни устройства, снабден със стандартен фланец за съединение към брега.

(2) Корабът е освидетелстван в съответствие с правило 3 от Анекс IV на Международната конвенция за предотвратяване на замърсяване от кораби. 1973, отнасящо се до предотвратяване на замърсяване с отпадни води и прегледът показва, че корабното оборудване и състоянието му са във всяко отношение

удовлетворителни и че корабът съответства на приложимите изисквания на Анекс IV към Конвенцията.

Това свидетелство е валидно до  
.....

Издадено в  
.....

(място на издаване на свидетелството )

.....  
(Дата на издаване) (Подпис на служителя, издаващ свидетелството)

(Печат или щемпел на издаващите власти, както е подходящо)

Съгласно условията на правило 7(2) и (4) от Анекс IV на Конвенцията валидността на това свидетелство се продължава до:

Подпис  
.....

(Подпис на надлежно упълномощения служител)

Място:  
.....

Дата:  
.....

(Печат или щемпел на властта, както е подходящо)

\* Ненужното се зачерква.

\*\* Указват се параметрите

\_\_\_\_\_

## **Анекс V към MARPOL 73/78 (включително измененията)**

ПРАВИЛА ЗА ПРЕДОТВРАТЯВАНЕ ЗАМЪРСЯВАНЕТО С ТВЪРДИ ОТПАДЪЦИ ОТ КОРАВИТЕ

Правило 1  
Определения

За целите на този Анекс:

(1) Отпадъци (Garbage) означава всички видове хранителни, битови и експлоатационни отпадъци с изключение на прясна риба и парчета от нея, генерирани по време на нормалната експлоатация на кораб и подлежащи на постоянно или периодично отстраняване, освен тези вещества, определени или описани в друга анекси на настоящата Конвенция.

(2) "Най-близкия бряг" (Nearest land). Изразът "от най-близкия бряг" означава от изходната линия, от която съгласно международното право се отчитат териториалните води на съответната територия, с изключение на това, че за целите на настоящата Конвенция изразът "най-близкия бряг" за североизточното крайбрежие на Австралия следва да се разбира от линията, прекарана от точка на крайбрежието на Австралия с координати 11°00' ю. ш. и 142°08' и. д.

към точка 10°35' ю. ш. и 14°55' и. д.  
след това към точка 10°00' ю. ш. и 142°00' и. д.,  
след това към точка 9°10' ю. ш. и 143°52' и. д.,  
след това към точка 9°00' ю. ш. и 144°30' и. д.,  
след това към точка 10°4' ю. ш. и 145°00' и. д.,  
след това към точка 13°00' ю. ш. и 145°00' и. д.,  
след това към точка 15°00' ю. ш. и 146°00' и. д.,  
след това към точка 17°30' ю. ш. и 147°00' и. д.,  
след това към точка 21°00' ю. ш. и 152°55' и. д.,  
след това към точка 24°30' ю. ш. и 154°00' и. д.,  
до точка от крайбрежието на Австралия с координати 24°42' южна ширина и 153°15' източна дължина.

(3) Особен район (Special area) означава район от морето, където по признати технически причини по отношение на неговото океанографско и екологично състояние и специфичността на трафика в него, се изисква приемане на специални задължителни методи за предпазване на морето от замърсяване с отпадъци. Особените райони включват тези, изброени в правило 5 на настоящия Анекс.

Правило 2  
Приложение

Освен ако специално не е уговорено друго, условията на този Анекс се прилагат към всички кораби.

Правило 3

Изхвърляне на отпадъци извън границите на особени райони

(1) Съобразено с изискванията на правила 4, 5 и 6 от този Анекс:

(a) забранено е изхвърлянето в морето на всякакви пластмаси, включително, но не ограничено до, синтетични въжета, синтетични риболовни мрежи, пластмасови чували за боклук, както и пепел от горивните пещи в следствие изгаряне на пластмасови продукти, които може да съдържат токсични остатъци или остатъци от тежки метали;

(b) изхвърлянето в морето на следните отпадъци се извършва колкото е възможно по-далеч, доколкото е осъществимо, от най-близката земя, но във всеки случай това е забранено, ако дистанцията от най-близката земя е по-малка от:

(i) 25 морски мили: за дънидж, сепарационни и опаковъчни материали, които притежават плавателност;

(ii) 12 морски мили за хранителни остатъци и всякакви други отпадъци включително хартиени изделия, парцали, стъкло, метал, бутилки, порцелан и подобни остатъци;

(c) изхвърлянето в морето на отпадъци, уточнени в подпараграф (b) (ii) от това правило може да бъде разрешено, ако отпадъците са прекарани през раздробител или мелачка и изхвърлянето се извърши, доколкото е осъществимо,

далеч от най-близкия бряг, но във всички случаи изхвърлянето е забранено, ако разстоянието от най-близкия бряг е по-малко от 3 морски мили. Такива раздробени или смляни отпадъци трябва да могат да преминат през сито с отвори не по-големи от 25 мм.

(2) Ако отпадъците са смесени с други, по отношение на които има различни методи за отстраняване или изисквания за изхвърляне, се прилагат по-строгите изисквания.

#### Правило 4

Специални изисквания за изхвърляне на отпадъци

(1) Съобразено с разпоредбите на параграф (2) от това правило, изхвърлянето на всякакви материали, регулирани от този Анекс, е забранено от стационарни или плаващи платформи, ангажирани в проучване, разработване и съпътстващото брегово обработване на минералните ресурси от морското дъно, както и от всички други кораби, швартовани към такива платформи или намиращи се в границите на 500 м от тях.

(2) Изхвърлянето в морето от такива стационарни или плаващи платформи, разположени на повече от 12 морски мили от сушата на хранителни остатъци, ако са прекарани през раздробител или мелачка, може да бъде разрешено, както и за всички други кораби, когато са швартовани "на борд" или се намират в границите на 500 м от тях. Така раздробените или смляни хранителни остатъци трябва да са преминали през сита с отвори не по-големи от 25 мм.

#### Правило 5

Изхвърляне на отпадъци в границите на особени райони

(1) За целите на този Анекс особени райони са: района на Средиземно море, района на Балтийско море, района на Черно море, района на Червено море, района на "Залива", района на Северно море, района на Антарктика и Големия Карибски район, включващ Мексиканския залив и Карибско море, които са определени както следва:

(a) Районът на Средиземно море означава самото Средиземно море, включително заливите и моретата към него, с граница между Средиземно и Черно море, установена по 41° N паралел и на запад граничи с Гибралтарския пролив по меридиана 5°36' W.

(b) Районът на Балтийско море означава самото Балтийско море с Ботническият и Финския заливи и входа към Балтийско море, ограничен с паралела 57°44,8'N при нос Skaw от пролива Скагерак.

(c) Районът на Черно море означава самото Черно море с граница между Черно и Средиземно море, установена по паралела 41° N.

(d) Районът на Червено море означава самото Червено море включително заливите на Суец и Акаба, ограничен на юг с правата линия между Ras si Ane (12°28,5'N, 43°19,6'E) и Husn Murad (12°40,4'N, 48°30,2'E).

(e) Районът на Заливите означава морския район, разположен северозападно от правата линия между Ras al Hadd (22°30'N, 59°48'E) и Ras al Fasteh (25°30'N, 61°25'E).

(f) Районът на Северно море означава самото Северно море включително моретата към него между границите:

(i) Северно море южно от паралела 42° N и източно от меридиана 4° W;

(ii) пролива Скагерак, южната граница на който е определена източно от нос Skaw от паралела 57° 44,8' N; и

(iii) Английски канал и подстъпите му източно от меридиана 5° W и северно от паралела 48°30' N.

(g) Районът на Антарктика означава морския район на юг от паралела 60°S.

(h) Разширеният Карибски район, както е определен в член 2, параграф 1 от Конвенцията за защита и развитие на морската среда в Разширения карибски район (Cartagena de Indias, 1983), означава Мексиканския залив и самото Карибско море включително заливите и моретата към тях, и участък от

Атлантическия океан между границите, установени с паралел 30° N на изток от Флорида до меридиан 77°30'W, след това с права линия до пресичането на паралел 20° N и меридиан 59° W, и оттам с права линия до пресичането на паралел 7°20' N с меридиана 50° W и след това с права линия, прекарана югозападно до източната граница на Френска Гвиана.

(2) Съобразено с разпоредбите на правило 6 от този Анекс:

(a) забранено е изхвърлянето в морето на посоченото по-долу:

(i) всички пластмаси, включително, но не ограничено единствено до, синтетични въжета, синтетични риболовни мрежи, пластмасови чували за смет, както и пепел от горивните пещи вследствие изгаряне на пластмасови изделия, които могат да съдържат токсични остатъци или такива от тежки метали;

(ii) всякакви други отпадъци, включително хартиени продукти, парцали, стъкло, метал, бутилки, порцелан и керамика, вещи и изолиращи и опаковъчни материали;

(b) освен както е предвидено в подпараграф (c) на този параграф изхвърлянето в морето на хранителни отпадъци се извършва възможно най-далеч от най-близкия бряг, доколкото е осъществимо, но във всеки случай на разстояние не по-малко от 12 морски мили от най-близкия бряг;

(c) изхвърлянето в Големия Карибски район на хранителни отпадъци, ако са прекарани през раздробител или мелачка се осъществява далеч от най-близкия бряг, доколкото е възможно, но във всички случаи на разстояние не по-малко от 3 морски мили до най-близкия бряг. Такива раздробени или смляни отпадъци трябва да могат да преминат през сито с отвори не по-големи от 25 мм.

(3) Когато отпадъците са смесени с други изхвърляния, имащи различен режим на изхвърляне или изисквания за отстраняване, се прилагат по-строгите изисквания.

(4) Приемни устройства в границите на особените райони:

(a) Правителството на всяка държава, страна по конвенцията, чиято брегова линия граничи с особен район, се задължава да осигури колкото може по-скоро ВІВ всички пристанища, намиращи се в границите на особения район, адекватни приемни устройства, обезпечени в съответствие с правило 7 от този Анекс, вземайки пред вид особените нужди на корабите, опериращи в тези райони.

(b) Правителството на всяка заинтересована Страна по конвенцията уведомява Организацията за взетите мерки във връзка с подпараграф (a) на това правило. При получаване на достатъчни уведомления Организацията установява дата, от която изискванията на това правило влизат в сила по отношение на въпросния район. Организацията известява всички страни по конвенцията за така установената дата, не по-късно от 12 месеца преди тази дата.

(c) След така установената дата корабите, посещаващи пристанища в тези особени райони, където такива устройства не са все още на разположение, също напълно да отговарят на изискванията на това правило.

(5) Независимо от параграф 4 на това правило, следните правила се прилагат за района на Антарктика:

(a) Правителството на всяка Страна по Конвенцията, в чиито пристанища корабите заминават за или пристигат от района на Антарктика, се задължават да осигурят, доколкото е възможно, подходящи технически средства за приемането на всички твърди отпадъци от корабите без причиняване на необосновано забавяне и според нуждите на корабите, които ги използват.

(b) Правителството на всяка Страна по Конвенцията трябва да се увери, че всички кораби, имащи право да плават под негово знаме, преди да влязат в района на Антарктика имат достатъчна вместимост на борда за събирането на всички твърди отпадъци, докато оперират в района и са уредили изхвърлянето на такива отпадъци в приемни устройства след напускане на района.

Правило 6

#### Изключения

Правила 3, 4 и 5 на този Анекс не се прилагат за:

(а) Изхвърляне от кораб на твърди отпадъци, необходимо за целите на обезпечаване безопасността на кораба и хората на борда или спасяване на човешки живот на море; или

(b) изхвърляне на твърди отпадъци в резултат от повреда на кораба или негово оборудване, при условие че са били взети всички разумни предпазни мерки преди и след повредата с цел предотвратяване или свеждане до минимум на такава изхвърляне; или

(c) инцидентна загуба на синтетични риболовни мрежи при условие, че всички разумни мерки са били взети за предотвратяване на такава загуба.

#### Правило 7

##### Приемни устройства

(1) Правителството на всяка Страна по Конвенцията се задължава да осигури снабдяване на пристанищата и терминалите с устройства за приемане на отпадъци без предизвикване на безпричинно забавяне на корабите и съобразно нуждите на ползващите ги кораби.

(2) Правителството на всяка Страна по Конвенцията известява Организацията с цел предаване на информация до заинтересованите страни за всички случаи, при които се твърди, че устройствата по това правило са неадекватни.

#### Правило 8

Държавен пристанищен контрол (Port State control) на експлоатационните изисквания\*

(1) Кораб, когато е в пристанище на друга Страна по Конвенцията и когато има ясни основания да се счита, че капитанът или екипажът са запознати с основните корабни процедури, отнасящи се до предотвратяване на замърсяване с твърди отпадъци, подлежи на проверка относно експлоатационните изисквания по този Анекс, от служителите, надлежно упълномощени от тази страна.

(2) При обстоятелствата, дадени в параграф (1) на това правило, Страната предприема мерки корабът да не отплава докато ситуацията не се приведе в съответствие с изискванията на този Анекс.

(3) Процедурите, отнасящи се до Държавния пристанищен контрол, предписани в чл. 5 на настоящата конвенция се прилагат към това правило.

(4) Нищо от това правило не се тълкува като ограничаващо правата и задълженията на страната, извършваща контрол над експлоатационните изисквания, специално предвидени в настоящата конвенция.

#### Правило 9

Плакати, план за боравене с твърдите, отпадъци и вписвания в дневника за отпадъците

(1) (a) На всеки кораб с дължина 12 м или повече има окачени плакати, които уведомяват екипажа и пътниците за изискванията за изхвърляне на правилата 3 и 5 от този Анекс, както е приложимо.

(b) Плакатите трябва да бъдат написани на работния език на корабния персонал, а за кораби, ангажирани в рейсове до пристанища или брегови терминали под юрисдикцията на други страни по конвенцията трябва да бъдат написани и на английски, френски или испански език.

(2) Всеки кораб с бруто тонаж 400 и повече и всеки кораб, който е освидетелстван да превозва 15 или повече човека, има План за боравене с твърдите отпадъци, който екипажът трябва да следва. Този план предвижда писмени процедури за събирането, съхраняването, обработването и изхвърлянето на твърдите отпадъци, включително използването на наличното на борда на кораба оборудване, Той трябва да определя лицето, отговорно за осъществяването на плана. Такъв план трябва да бъде в съответствие с ръководствата, разработени от Организацията\*\* е да е съставен на работния език на екипажа.



- \* Виж Процедури за Държавен пристанищен контрол (port State control) приета от Организацията с резолюция А.787(19) и изменена с А.882(21); Виж ИМО публикация ИМО-650Е.
- \*\* Виж Ръководство за развитие на плана за боравене с отпадъците приети от Комитета за защита на околната среда към Организацията с резолюция МЕРС.71(38); Виж МЕРС/Circ. 317 и ИМО публикация ИМО-656Е.

(3) Всеки кораб с бруто тонаж 400 и повече и всеки кораб, който е освидетелстван да превозва 15 или повече човека, ангажиран в рейсове до пристанища или брегови терминали под юрисдикцията на други страни по Конвенцията и всяка стационарна или плаваща платформа, ангажирана в проучване и разработване на морското дъно, трябва да бъдат снабдени с Дневник за операции с твърди отпадъци. Дневникът за операции с твърди отпадъци трябва да бъде във формата, уточнена в приложението към този Анекс, независимо дали е част от официалния корабен дневник или нещо друго.

(а) всяка операция по изхвърляне или завършило изгаряне се вписва в Дневника за операции с твърди отпадъци и отговорното лице се подписва на датата на изгарянето или изхвърлянето. Всяка завършена страница от дневника се подписва от капитана на кораба. Вписванията в дневника са поне на английски, френски или испански език. Където се правят вписвания също и на официалния език на държавата на знамето, което корабът е задължен да носи, тези вписвания са приоритетни при спор или несъгласие;

(б) вписването за всяко изгаряне или изхвърляне включва датата и времето, позицията на кораба, описание на отпадъците и приблизително определеното изгорено или изхвърлено количество.

(с) Дневникът за твърди отпадъци се съхранява на борда на кораба и на място, достъпно за проверка в удобно време. Този документ се съхранява за период от 2 години след последното вписване.

(д) В случаите на разтоварване, изхвърляне или освобождаване от инцидентни загуби, упоменати в правило 6 от този Анекс, трябва да се прави вписване в Дневника за операции с твърди отпадъци относно обстоятелствата, причините и щетите.

(4) Администрацията може да освобождава от изискванията за Дневник за операции с твърди отпадъци:

(а) всеки кораб, който е ангажиран в рейсове с продължителност 1 час или по-малко и е освидетелствуван да превозва 15 или повече човека; или

(б) стационарна или плаваща платформа, ангажирана в проучване и разработване на морското дъно.

(5) Компетентната власт на Правителството на Страна по Конвенцията може да проверява Дневника за операции с твърди отпадъци на борда на всеки кораб, за който това правило се прилага, докато корабът е в нейното пристанище или брегови терминал, може да прави копие от всеки запис в този дневник и да изиска от капитана на кораба да удостовери, че копие е вярно копие от такъв запис. Така направеното копие, което е било потвърдено от капитана на кораба като вярно копие на запис от корабния Дневник за операции с твърди отпадъци, се допуска във всеки юридически процес като свидетелство за установени с вписването факти. Проверката на Дневника за операции с твърди отпадъци и вземането на заверено копие от компетентната власт по този параграф се осъществява колкото е възможно по-експедитивно, без причиняване на прекомерно забавяне на кораба.

(6) За кораби, построени преди 1 юли 1997 год. това правило се прилага от 1 юли 1998 год.

Приложение към Анекс V

Форма на Дневник за операции с твърди отпадъци (Garbage Record Book)  
ДНЕВНИК ЗА ОПЕРАЦИИ С ТВЪРДИ ОТПАДЪЦИ

Име \_\_\_\_\_ на \_\_\_\_\_ кораба:

.....

Отличителен номер или позивни: .....  
IMO №:

.....  
Период: ..... от: ..... до: .....

**1. Въведение**

В съответствие с правило 9 от Анекс V на Международната конвенция за предпазване морето от замърсяване от кораби, 1973 год., както е изменена с Протокола от 1978 год. (MARPOL 73/78) на кораба се съхранява запис за всяка операция по изхвърляне на отпадъци или приключено изгаряне. Това включва: изхвърляния в морето, сдаване в приемни устройства или на друг кораб.

**2. Отпадъци и боравене с отпадъците**

Отпадъците включват всички видове хранителни, битови и експлоатационни остатъци, с изключение на прясна риба и парчета от нея, генерирани по време на нормалната експлоатация на кораб, позволяващи да бъдат непрекъснато или периодически изхвърляни, с изключение на тези вещества, които са определени и изброени в други анекси към MARPOL 73/78 (такива като нефт, отпадни води или вредни течни вещества).

За допълнителна информация да се прави справка и с Указанията за прилагане на Анекс V от MARPOL 73/78 \*.

**3. Описание на отпадъците**

За целите на този дневник отпадъците се групират в следните категории:

1. Пластмаси,
2. Плаващ дънидж, сепарационни или опаковъчни материали.
3. Смяни отпадъци от хартия, парцали, стъкло, метали, бутилки, порцелан и др.
4. Несмяни отпадъци от хартия, парцали, стъкло, метал, бутилки, порцелан и др.
5. Хранителни остатъци.
6. Пепел в следствие изгаряне.

---

\* Виж Указания за прилагане на Анекс V от MARPOL 73/78; Виж IMO търговска публикация IMO-656E

---

**4. Записи в Дневника за операции с твърди отпадъци**

4.1 Записи в Дневника за операции с твърди отпадъци се правят при всеки от следните случаи:

(a) Когато отпадъците се изхвърлят в морето:

- (i) Дата и час на изхвърлянето
- (ii) Позиция на кораба (географска дължина и ширина)
- (iii) Категория на изхвърлените отпадъци
- (iv) Приблизително количество на изхвърлените от всяка категория отпадъци в куб. м.
- (v) Подпис на отговорното за операцията лице.

(b) Когато отпадъците се изхвърлят в приемно съоръжение на брега или на други кораби:

- (i) Дата и час на изхвърлянето
- (ii) Пристанище или съоръжение, или име на кораб
- (iii) Категория на изхвърлените отпадъци
- (iv) Приблизително количество на изхвърлените от всяка категория отпадъци в куб. м.
- (v) Подпис на отговорното за операцията лице.

(c) Когато отпадъците са изгорени:

- (i) Дата и час на началото и края на изгарянето
- (ii) Позиция на кораба (географска дължина и ширина)
- (iii) Приблизително количество на изгорените от всяка категория отпадъци в куб. м.
- (iv) Подпис на отговорното за операцията лице.

- (d) Аварийно или друго извънредно изхвърляне на отпадъци:
  - (i) Дата и час на възникването
  - (ii) Пристанище или позиция на кораба по времето на възникване
  - (iii) Приблизително количество и категория на отпадъците
  - (iv) Обстоятелства по изхвърлянето, отстраняването или унищожаването, причини и общи забележки.

#### 4.2 Разписки

Капитанът трябва да получи от оператора на приемното съоръжение или от капитана на кораба, приемащ отпадъците разписка или удостоверение, уточняващ приблизителното количество на предадените отпадъци. Разписките или удостоверенията се съхраняват в продължение на 2 години на борда на кораба заедно с Дневника за операции с твърди отпадъци.

#### 4.3 Количество на отпадъците

Количеството на отпадъците на борда трябва да бъде измервано в кубически метри и разделено по категории, ако е възможно. Дневникът за операции с твърди отпадъци съдържа много справочна информация за измереното количество отпадъци. Подразбира се, че точността на определяне на количеството отпадъци се интерпретира. Изчисленията на обема ще бъдат различни преди и след обработката. Някои процеси на обработка могат да не позволяват адекватна оценка на обема, напр. непрекъснатата обработка на хранителни отпадъци. Такива фактори би следвало да се вземат под внимание, когато се правят или се интерпретират вписвания.

## **Анекс VI към МАРПОЛ 73/78**

### ПРАВИЛА ЗА ПРЕДОТВРАТЯВАНЕ НА ЗАМЪРСЯВАНЕ НА ВЪЗДУХА ОТ КОРАБИ

#### Глава I – Общи положения

#### Правило 1

#### Прилагане

Изискванията на този анекс се прилагат към всички кораби, освен където е повторено друго в правила 3, 5, 6, 13, 15, 18 и 19 от този анекс.

#### Правило 2

#### Определения

За целите на този анекс:

- (1) Подобен етап на постройка означава етап при който:
  - (a) започва постройка идентифицирана с конкретен кораб; и
  - (b) започнало е сглобяването на кораб, представляващо най-малко 50 т или 1 % от очакваното тегло на цялата конструкция, което е по-малко.
- (2) Непрекъснато захранване е определено като процес, чрез който отпадъците се подават без човешка помощ в горивната камера на инсинератор при нормални експлоатационни условия и експлоатационна температура на горивната камера между 850 °C и 1200 °C.
- (3) Емисия означава отделяне на вещества-обект на контрол от този анекс – от кораба в атмосферата или морето.
- (4) Нова инсталация, по отношение на правило 12 от този анекс, означава инсталиране на системи, оборудване, включително нови преносими пожарогасителни средства, изолации или Други материали на кораб след датата на която този анекс влиза в сила, но изключва ремонт или презареждане на монтирани преди системи, оборудване, изолации или други материали или презареждане на преносими пожарогасителни средства.
- (5) NOx Технически код (NOx Technical Code) означава Технически код по контрола на емисията на азотни окиси от морски дизелови двигатели, приет от Резолюция 2 на Конференцията, както може да бъде изменена от Организацията при условие, че такива изменения са приети и влезли в сила в съответствие с условията на чл. 16 от настоящата конвенция отнасящ се до процедурите по поправките, приложими към приложение на анекс.
- (6) Озоно-разрушаващи вещества означава контролирани вещества,

определени в § 4, чл. 1 от Монреалски протокол по веществата разрушаващи озонния слой, 1987 год., изброени в допълнения А, В, С или Е към упоменатия протокол, в сила по време на прилагането или тълкуването на този анекс.

Озоно-разрушаващи вещества, които могат да бъдат намерени на борда на включват, без да се ограничават само с тях, следните вещества:

Halon 1211	Бромхлордифлуорометан
Halon 1301	Бромтрифлуорометан
Halon 2402	Дибромо-1,1,2,2-тетрафлуороетан (също известен като Halon 114B2)
CFC-11	3-хлоро флуорометан
CFC-12	Дихлородифлуорометан
CFC-113	1,1,2-Трихлоро-1,2,2-трифлуороетан
CFC-114	1,2- Дихлоро-1,1,2,2-тетрафлуороетан
CFC-115	Хлоропентафлуороетан

(7) Шлам нефтен (Sludge oil) означава шлам от горивен или маслен сепаратори, отработено смазочно масло от главна или спомагателна машини, или нефтени остатъци от сантинни (тржмни) сепаратори, нефто-филтриращо оборудване или събирателни тави.

(8) Изгаряне на борда на кораба означава изгаряне на отпадъци или Други предмети на борда на кораба, ако такива отпадъци или други предмети са били геерирани по време на нормалната експлоатация на този кораб.

(9) Корабен инсинератор означава корабно техническо средство основно предназначено за изгаряне.

(10) Кораб построен означава кораб, чийто кил е заложен или е бил в подобен етап на постройка.

(11) Зона на контрол на емисии от SO<sub>x</sub> означава зона, където се изисква приемане на специални задължителни мерки за емисии на SO<sub>x</sub> от корабите за предотвратяване, намаляване и контрол на замърсяването на въздуха с SO<sub>x</sub> и неговите съпътстващи неблагоприятни въздействия върху сушата и морските райони. Зоните на контрол на емисиите от SO<sub>x</sub> включват тези, изброени в правило 14 от този анекс.

(12) Танкер означава нефтен танкер както е определен в правило 1(4) на Анекс I или танкер-химикаловоз, както е определен в правило 1(1) на Анекс II от настоящата конвенция.

(13) Протокол от 1997 год. означава Протокола от 1997 год. внасящ изменения в Международната конвенция за предотвратяване замърсяване от кораби, 1973 год., както е изменена от Протокола от 1978 год. отнасящ се до нея.

#### Правило 3

##### Общи изключения

Правила от този анекс не трябва да се прилагат към:

(a) всяка емисия с цел осигуряване безопасността на кораба или спасяване на човешкия живот на море;

(b) всяка емисия произтичаща от повреда на кораба или негово оборудване:

(i) при условие, че след появата на повредата или откриването на емисията са били взети всички разумни предпазни мерки с цел предотвратяване или минимизиране на емисията;

(ii) освен ако собственикът или капитанът действуват с намерение да причинят увреждане или необмислено и със знанието, че увреждането вероятно ще се случи.

#### Правило 4

##### Еквиваленти

(1) Администрацията може да разреши да бъдат монтирани на кораб всякакви фитинги, материали, съоръжения или апаратури като алтернатива на тези. Изисквани по този анекс, ако такива фитинги, материали, съоръжения или апаратури са най-малко толкова ефективни, колкото тези, изисквани от този анекс.

(2) Администрацията, която допуска фитинги, материали, съоръжения или апаратури - алтернативни на тези, изисквани от този анекс, трябва да се свърже с Организацията за разпространяването на подробностите до страните по настоящата конвенция за тяхна информация и съответни мерки, ако има такива.

## Глава II - Преглед, освидетелстване и средства за контрол

### Правило 5

#### Прегледи и инспекции

(1) Всеки кораб с бруто тонаж 400 или повече и всяка стационарна или плаваща сондажна платформа и други платформи подлежат на прегледи, уточнени по-долу:

(a) първоначален преглед преди корабът да влезе в експлоатация или преди свидетелството, което се изисква по правило 6 на този анекс да бъде издадено за първи път. Този преглед трябва да бъде такъв, че да осигури оборудването, системите, фитингите, приспособленията и материалите да отговарят напълно на съответните изисквания на този анекс;

(b) периодични прегледи на интервали, уточнени от Администрацията, но не превишаващи пет години, които трябва да бъдат такива, че да се осигури оборудването, системите, фитингите, приспособленията и материалите да отговарят напълно на изискванията на този анекс; и

(c) най-малко един междинен преглед по време на валидността на свидетелството, който трябва да бъде такъв, че да се осигури оборудването и приспособленията напълно да отговарят на изискванията на този анекс и да са

В

добро работно състояние. В случаите, когато се осъществява само един такъв междинен преглед в единичен период на валидност на свидетелството и когато период на свидетелството превишава 2 1/2 години, този преглед трябва да се извърши в рамките на шест месеца преди или след датата на половината срок на валидност на свидетелството. Такива междинни прегледи трябва да се отразява сертификата, издаден съгласно правило 6 от този анекс.

(2) В случай на кораби с бруто тонаж по-малък от 400 тона, Администрацията може да установи подходящи мерки за да се осигури, че има съответствие с приложимите условия на този анекс

(3) Прегледите на кораби, отнасящи се до влизането в сила на изискванията на анекс, трябва да бъдат извършени от служители на Администрацията. Администрацията може да повери прегледите на инспектори, назначени за целта или на организации признати от нея. Такива организации трябва да отговарят на ръководствата, приети от Организацията.\* Във всеки случай, Администрацията, за която става въпрос, трябва изцяло да гарантира пълнотата и ефективността на прегледа.

(4) Прегледът на двигатели и оборудване за съответствие с правило 13 от този анекс трябва да бъде извършван в съответствие с NOx Технически код.

(5) Администрацията трябва да установи система на извънредни проверки, които да се извършват през периода на валидност на свидетелството. Тези проверки трябва да осигуряват оборудването да остава във всяко едно отношение удовлетворително за обслужването, за което това оборудване е предназначено. Те могат да се извършват от тяхна собствена инспекционна служба, назначени сървейори, признати организации или от друга страна по конвенцията по молба на Администрацията. Когато Администрацията установява задължителни годишни прегледи по условията на параграф (1) от това правило, горните извънредни проверки не са задължителни.

(6) Когато назначен сървейор или призната организация констатира, че оборудва нето не отговаря по същество на специфичните детайли на свидетелството, те трябва да осигурят вземането на коригиращи мерки и своевременно да уведомят Администрацията. Ако не се вземат такива мерки свидетелството трябва да се иземе от Администрацията. Ако корабът е в пристанище на друга страна, съответните власти на държавата на пристанището трябва незабавно да бъдат уведомени. Когато служител на Администрацията,

назначен сървейор или призната организация са уведомили съответните власти на държавата на пристанището, заинтересованото Правителство на държавата на пристанището трябва да окаже на такъв служител, сървейор или организация всякаква необходима помощ за изпълнението на техните задължения по това правило.

(7) Оборудването трябва да бъде поддържано в съответствие с изискванията на този анекс и не трябва да се правят промени в оборудването, системите, фитингите, приспособленията или материалите, обхванати от прегледа, без одобрението на Администрацията. Директното заместване на такова оборудване и фитинги с оборудване и фитинги, които отговарят на изискванията на този анекс е разрешено.

(8) Каквото и произшествие да се случи на даден кораб или се открие дефект, оказващи влияние на ефективността или целостта на корабното оборудване, обхванато от този анекс, капитанът или корабособственикът трябва при първа възможност да докладват на Администрацията, назначения сървейор или признатата организация, отговорни за издаването на съответното свидетелство.

---

\*Виж Ръководство за упълномощаване на организации, действащи от името на Администрацията, прието от Организацията с Резолюция А.739(18) и със Спецификации на функциите на признати организации по прегледи и освидетелстване, действащи от името на Администрацията, приети от Организацията с Резолюция А.789(19)

#### Правило 6

Издаване на Международно свидетелство за предотвратяване замърсяване на въздуха

(1) Международно свидетелство за предотвратяване замърсяване на въздуха трябва да бъде издадено след преглед в съответствие с изискванията на правило 5 от този анекс на:

(a) всеки кораб с бруто тонаж 400 и повече, ангажиран в рейсове до пристанища или брегови терминали под юрисдикцията на други страни по конвенцията; и

(b) платформи и сондажни платформи ангажирани в рейсове до води под суверинитета или юрисдикцията на други страни по конвенцията и Протокола от 1997 год.

(2) На кораби, построени преди датата на влизане в сила на Протокола от 1997 год., Международно свидетелство за предотвратяване замърсяване на въздуха са трябва да бъде издадено в съответствие с параграф 1 на това правило не по-късно от първото изваждане на сух док по график след влизането в сила на Протокола от 1997 год., но в никакъв случай по-късно от три години след влизането в сила на Протокола от 1997 год.

(3) Такова свидетелство трябва да бъде издавано или от Администрацията или от всяко лице или организация, надлежно упълномощени от нея. Във всеки случай Администрацията поема пълната отговорност за свидетелството.

#### Правило 7

Издаване на свидетелство от друго Правителство

(1) Правителството на Страна по Протокола от 1997 год. може по искане на Администрацията да наложи даден кораб да бъде прегледан и ако е удовлетворено, че изискванията на този анекс са изпълнени, да издаде или упълномощи издаването за кораба на Международно свидетелство за предотвратяване замърсяване на въздуха, в съответствие с този анекс.

(2) Копие от свидетелството и копие от доклада за прегледа трябва да бъдат изпратени колкото може по-скоро на Администрацията, поискала прегледа.

(3) Издаденото по този начин свидетелство трябва да съдържа изявление указващо, че е издадено по молба на Администрацията. Свидетелството ще има същата сила и ще получава същото признание, както издадено по правило 6 на този анекс.

(4) Международно свидетелство за предотвратяване замърсяване на въздуха

не трябва да се издава за кораб, който е длъжен да плава под флага на държава, която не е Страна по Протокола от 1997 год.

#### Правило 8

##### Форма на свидетелството

Международно свидетелство за предотвратяване замърсяване на въздух\* трябва да бъде издадено на официалния език на издаващата държава и по форма да отговаря на модела, даден в Приложение 1 на този анекс. Ако използваният език не е английски, френски или испански, текстът трябва да включва превод на един от тези езици.

#### Правило 9

##### Срокове и валидност на свидетелството

(1) Международно свидетелство за предотвратяване замърсяване на въздуха се издава за период, уточнен от Администрацията, който не може да надвиши пет години от датата на издаването.

(2) Никакво удължаване на петгодишния срок на валидност на Международно свидетелство за предотвратяване замърсяване на въздуха не може да бъде разрешено, освен в съответствие с параграф (3).

(3) Ако по времето, когато Международно свидетелство за предотвратяване замърсяване на въздуха изтича, корабът не е в пристанище на държавата, чийто флаг е задължен да носи, или където трябва да бъде прегледан, Администрацията може да удължи свидетелството за период не по-голям от пет месеца. Такова удължаване ще бъде разрешено само с цел да се позволи на кораба да завърши рейса си до държавата, чийто флаг е задължен да носи или в която ще бъде прегледан и то само в случаите, когато се счете за подходящо и резонно да се направи така. След пристигане в държавата, чийто флаг е задължен да носи или в която ще бъде прегледан, корабът не ще има право по силата на такова удължаване да напусне пристанището или държавата без да е получил ново Международно свидетелство за предотвратяване замърсяване на въздуха.

(4) Международното свидетелство за предотвратяване замърсяване на въздуха ще престане да бъде валидно при което и да е от следните обстоятелства:

(a) ако проверките или прегледите не са били извършени в течение на периодите уточнени по правило 5 на този анекс;

(b) ако значителни изменения по оборудването, системите, фитингите, разположението или материалите, за които се прилага този анекс, са били направени без изричното одобрение на Администрацията, изключвайки пряката замяна на такова оборудване или фитинги с оборудване или фитинги, съответстващи на изискванията на този анекс. За целите на правило 13, значително изменение ще включва всяка замяна или настройка на системи, фитинги или разположение на дизелова машина, което би довело границите на азотния окис, прилагани за тази машина, да не бъдат повече в съответствие; или

(c) при преминаване на кораба под флага на друга държава. Ново свидетелство трябва да бъде издадено само тогава, когато Правителството, издаващо новото свидетелство, е напълно удовлетворено, че корабът е в пълно съответствие с изискванията на правило 5 от това допълнение. В случай на преминаване между Страни по конвенцията, ако е поискано от тях в рамките на три месеца след като прехвърлянето е станало, Правителството на страната по конвенцията, под чийто флаг корабът е бил по-рано, трябва веднага, доколкото е възможно, да предаде на Администрацията на другата страна по конвенцията копие от Международното свидетелство за предотвратяване замърсяване на въздуха, носено от кораба преди прехвърлянето и копия от съответните доклади от прегледите, ако са налице.

#### Правило 10

##### Пристанищен контрол на експлоатационните изисквания

(1) Кораб, намиращ се в пристанище или брегови терминал под юрисдикцията на друга страна по Протокола от 1997 год. подлежи на проверка от

служители, надлежно упълномощени от такава страна, относно експлоатационните изисквания по този анекс, когато съществуват ясни основания да се счита, че капитанът или екипажът не са запознати със съществените корабни процедури, отнасящи се до предотвратяване замърсяването на въздуха от кораби.

(2) При обстоятелствата дадени в параграф (1) на това правило, страната трябва да вземе такива мерки, че да осигури корабът да не плава, докато не се приведе положението в ред, в съответствие с изискванията на този анекс.

(3) Процедурите отнасящи се до Пристанищния контрол, предписани в чл. 5 от настоящата конвенция, трябва да се прилагат към това правило.

(4) Нищо в това правило не трябва да се счита като ограничение на правата и задълженията на страна, осъществяваща контрол над експлоатационни изисквания, специално предвидени в настоящата конвенция.

#### Правило 11

##### Разкриване на нарушения и предявяване на претенции

(1) Страните по този анекс ще се кооперират в разкриването на нарушения и предявяването на претенции по спазването на изискванията на този анекс, използвайки всички подходящи и практични мерки за разкриване и наблюдение на околната среда, адекватни процедури за докладване, и събиране на доказателства.

(2) Кораб, за който настоящата конвенция се прилага, може да бъде обект на проверка във всяко пристанище или брегови терминал на договаряща се страна от служители, назначени или упълномощени от тази страна, с цел удостоверяване дали корабът изпуска някое от веществата, обхванати от този анекс, в нарушение на изискванията на този анекс. Ако една проверка покаже нарушение на този анекс, трябва да се изпрати доклад до Администрацията за всяка съответна мярка.

(3) Всяка Договаряща страна трябва да представи на Администрацията доказателство, ако има такова, че корабът е изпуснал някое от веществата, обхванати от този анекс, в нарушение на изискванията на този анекс. Ако е практически да се направи това, компетентната власт на упоменатата страна трябва да уведоми капитана на кораба за предполагаемото нарушение,

(4) При получаване на такова доказателство, така информираната Администрация трябва да разследва нещата и може да поиска от другата страна да представи по-нататък ново или по-добро доказателство за предполагаемото нарушение. Ако Администрацията е удовлетворена, че е налице достатъчно доказателство за откриване на съдебна процедура по отношение на предполагаемото нарушение, тя трябва да наложи да бъдат взети съдебни процедури, съответстващи на нейния закон, колкото е възможно по-скоро. Администрацията трябва незабавно да информира страната, която е докладвала за предполагаемото нарушение, а така също и Организацията за взетите мерки.

(5) Договаряща страна може също така да провери кораб, за който се прилага този анекс, когато влезе в пристанища или брегови терминали под нейна юрисдикция, ако е получено, от която и да е страна, искане за разследване заедно с достатъчно доказателства, че корабът е изпуснал някое от веществата, обхванати от този анекс, на кое и да е място, в нарушение на този анекс. Доклад за такова разследване трябва да бъде изпратен на страната, която го е изисквала и на Администрацията, така че да могат да бъдат взети подходящи мерки, съгласно настоящата конвенция.

(6) Международното право, отнасящо се до предотвратяване, намаляване и контрол на замърсяването от кораби на морската среда, включващо този закон, отнасящ се до предявяването на претенции и предпазни мерки - в сила по време на прилагането или тълкуването на този анекс се прилага, *mutatis mutandis*, към правилата и стандартите изложени в този анекс.

#### Глава III - Изисквания за контрол над емисии от кораби

##### Правило 12

##### Озоно-разрушаващи вещества

(1) Съгласно условията на правило 3, всякакви предумишлени емисии на



озоноразрушаващи вещества са забранени. Предумишлените емисии включват емисии, възникнали в процеса на монтиране, обслужване, ремонтване или разпореждане със системи или оборудване, с изключение на минимални изпускания, свързани с рециклиране на озоноразрушаващи вещества. Емисии, възникващи от течове на озон о-разрушаващо вещество, могат да бъдат уреждани от Страните по Протокола от 1997 год. независимо дали течовете са предумишлени.

(2) Нови инсталации, които съдържат озоноразрушаващо вещество трябва да бъдат забранени на всички кораби с изключение на нови инсталации съдържащи хидрохлорофлуорокарбони (HCFCs), които са разрешени до 1 януари 2020 год.

(3) Веществата, за които става въпрос в това правило и оборудването, съдържащо такива вещества, когато се отстраняват от корабите, трябва да бъдат предадени на подходящи приемни съоръжения,

#### Правило 13

##### Азотни окиси (NOx)

(1) (a) Това правило трябва да се прилага за:

- (i) всеки дизелов двигател с изходяща мощност повече от 130 кВт, монтиран на кораб, построен на или след 1 Януари 2000 г.; и
- (ii) всеки дизелов двигател с изходяща мощност повече от 130 кВт, който е променен съществено на или след 1 януари 2000 г.

(b) Това правило не се прилага за:

- (i) аварийни дизелови двигатели, двигатели, монтирани в спасителни лодки и всяко средство или оборудване, предназначено да бъде използвано само в аварийни случаи; и
- (ii) двигатели, монтирани на кораби ангажирани единствено в рейсове в рамките на акватории, подчинени на суверенитета или юрисдикцията на държавата, чийто флаг корабът има право да носи, при условие че такива двигатели подлежат на алтернативна NOx контролна мярка, установена от Администрацията.

(c) Независимо от изискванията на под-параграф (a) на този параграф, Администрацията може да разреши изключване от прилагането на това правило за всеки дизелов двигател, монтиран на кораб, който е построен или който е претърпял съществено изменение преди влизането в сила на настоящия протокол, при условие че корабът е ангажиран единствено в рейсове до пристанища или брегови терминали, в рамките на държавата, чийто флаг има право да носи.

(2) (a) За цедите на това правило съществено изменение означава модификация на двигател когато:

- (i) двигателят е подменен с нов двигател, построен на или след 1 януари 2000 год., или
- (ii) на двигателя се прави съществена модификация, както е определено в NOx - Технически код, или
- (iii) максималните параметри при непрекъсната работа на двигателя са увеличени с повече от 10 %.

(b) NOx емисията, произтичаща от модификациите, упоменати в подпараграф (a) на този параграф трябва да бъдат документирани в съответствие с NOx - Технически код за одобрение от Администрацията.

(3) (a) Съгласно условията на правило (3) от този анекс, се забранява експлоатацията на всеки дизелов двигател, за който това правило се прилага, освен ако емисията на азотни окиси (изчислена като общо тегло на емисия на NO2) от двигателя е в следните граници:

- (i) 17.0 g/kWh когато: n е по-малко от 130 об/мин
- (ii) 45.0 x n(-0,2) g/kW h когато: n е по-голямо от 130 об/мин. но по-малко от 2000 об/мин.
- (iii) 9.8 g/kW h когато: n е 2000 об/мин или повече където n-номинална скорост на двигателя (обороты на колянвия вал в минута). Когато се използва гориво, съставено от смеси на въглеводороди, произхождащи от рафиниране на нефт,

тест-процедурата и методите за измервания трябва да бъдат в съответствие с NOx -Технически код, като се има в предвид тест-циклите и тегловните фактори, описани в Приложение II на този анекс,

(b) Независимо от условията на под-параграф (a) от този параграф, експлоатацията на дизелов двигател се разрешава когато:

(i) към двигателя има система за почистване на изгорелите газове, одобрена от Администрацията в съответствие с NOx -Технически код, за да се намали емисията на азотни окиси най-малко до границите, уточнени в под-параграф (a)

или

се прилага всякакъв друг еквивалентен метод, одобрен от Администрацията, имайки в предвид съответните ръководства, разработени от Организацията, за да се намалят NO-емисиите на борда най-малко до границата, уточнена в подпараграф (a) на този параграф.

#### Правило 14

Серни окиси (SOx) Общи изисквания

(1) Съдържанието на сяра във всяко течно гориво, използвано на корабите, не трябва да превишава 4,5 % m/m.

(2) Световно разпространеното средно съдържание на сяра в мазутно гориво, доставено за използване на борда на кораба, трябва да бъде контролирано като се има в предвид ръководствата, които трябва да бъдат разработени от Организацията.\*

Изисквания в зоните на контрол на емисии от SOx

(3) За целите на това правило зоните на контрол на емисии от SOx включват

(a) района на Балтийско море, както е описан в правило 10(1)(b) от Анекс I и

(б) всеки друг морски район, включително пристанищни акватории, указани от Организацията в съответствие с критериите и процедурите за обозначаване на зони на контрол на емисии от SOx по отношение предотвратяване на замърсяването на въздуха от кораби, които се съдържат в Приложение III на този Анекс.

(4) Докато корабите се намират в зоните за контрол на емисии от SOx най-малко едно от следните условия трябва да бъде изпълнено:

(a) съдържанието на сяра в горивото, използвано на борда на корабите в зоните на контрол на емисии от SOx, да не надвишава 1,5 % m/m;

(б) използва се система за почистване на отработените газове, одобрена от Администрацията, (имайки в предвид ръководствата, които трябва да бъдат разработени от Организацията) за да намали до 6 g/kWh или по-малко (изчислена като общо тегло емисия на серен двуокис) общата емисия на серни окиси от корабите, включително както от спомагателните, така и от главните двигатели. Потоците отпадъци от използването на такова оборудване трябва да не се изхвърлят в затворени портове, пристанища и естуари, докато не бъде щателно документирано от кораба, че такива потоци от отпадъци нямат негативно въздействие върху екосистемите на такива затворени портове, пристанища и естуари, на базата на критерии, съобщени от пристанищните власти на държавата до Организацията. Организацията ще разпрати критериите до всички страни по конвенцията; или

(в) да е приложен какъвто и да е друг технологичен метод, който е проверим и е влязъл в законна сила, за да ограничи SOx емисиите до ниво, еквивалентно на описаното в подпараграф (b). Тези методи трябва да бъдат одобрени от Администрацията, имайки в предвид, че ще бъдат разработени ръководства от Организацията.

(5) Съдържанието на сяра в течното гориво, за което става въпрос в параграф (4) (a) на това правило, трябва да бъде документирано от

доставчика, както се изисква от правило 18 на този анекс.

(6) За да са в съответствие с параграф (4) (а) от това правило, корабите, които използват отделни видове течено гориво, трябва да осигуряват достатъчно време за цялостно промиване на обслужващата горивна система от всички горива със съдържание на сяра превишаващо 1,5 % m/m, преди корабът да навлезе в зона на контрол на емисии от SO<sub>x</sub>. При всяко приключване на операцията по смяната, обемът на горивата с ниско съдържание на сяра (по-малко или равно на 1,5 % съдържание на сяра) във всеки танк, както и датата, времето и позицията на кораба трябва да бъдат вписвани в дневник, предписан от Администрацията.

---

\* Виж Резолюция МЕРС.82(43) Ръководство за мониторинг на средното съдържание на сяра в мазута горива, доставени за използване на борда на корабите; виж т. 9 от допълнителната информация

(7) През първите 12 месеца, следващи непосредствено влизането в сила на настоящия протокол или изменение на настоящия протокол предназначен да уточни зона на контрол на емисии от SO<sub>x</sub> съгласно параграф (3) (b) от това правило, кораби, навлизащи в зона на контрол на емисии от SO<sub>x</sub>, посочена в параграф (3) (a) от това правило или определена съгласно параграф (3) (b) от това правило са освободени от изискванията на параграфи (4) и (6) от това правило и от изискванията на параграф (5) от това правило дотолкова, доколкото те се отнасят до параграф (4) (a) от това правило.

#### Правило 15

##### Летливи органични смеси

(1) Ако емисии от летливи органични смеси (VOCs) от танкери трябва да бъдат регулирани в пристанища или терминали под юрисдикцията на страна по Протокола от 1997 год. те трябва да бъдат регулирани в съответствие с условията на това правило.

(2) Страна по Протокола от 1997 год., която указва пристанища или терминали под нейна юрисдикция, в които VOCs емисиите трябва да бъдат регулирани, трябва да подаде съобщение до Организацията. Това съобщение трябва да включва информация за размера на танкерите, които трябва да се контролират, за товарите, изискващи контролни системи над летливи емисии и ефективните дати на такъв контрол. Съобщението трябва да бъде представено най-малко шест месеца преди ефективната дата.

(3) Правителството на всяка страна по Протокола от 1997 год., което определя пристанищата или терминалите, в които VOCs, емисии от танкерите трябва да бъдат регулирани, трябва да осигури контролните системи над летливите емисии, одобрени от Правителството отчитайки безопасните стандарти, развити от Организацията\*, да са обезпечени в указаните пристанища и терминали, да оперират безопасно и по начин така, че да не предизвикат забавяне на кораба.

(4) Организацията ще разпрати списък на пристанищата и терминалите, посочени от страни по Протокола от 1997 год. до другите страни по Протокола от 1997 год. и до държавите - членки на Организацията, за тяхна информация.

(5) Всички танкери - субекта на контрол над летливи емисии в съответствие с условията на параграф (2) от това правило - трябва да бъдат снабдени с колекторна система за летливите емисии, одобрена от

Администрацията, отчитайки стандартите за безопасност развити от Организацията\* и трябва да използват такава система по време на товаренето на такива товари. Терминалите, които имат инсталирана контролна система над летливи емисии в съответствие с това правило, могат да приемат съществуващи танкери, които не са снабдени с колекторна система за летливи вещества, за период от три години след ефективната дата, определена в параграф (2).

(6) Това правило трябва да се прилага само за газовози, когато типа на товарене и задържащите системи позволяват безопасно задържане на борда на

неметанови летливи вещества - VOCx и безопасното им връщане на брега.

Правило 16

Изгаряне на борда на кораба

(1) Освен както е указано в параграф (5), изгаряне на борда на кораба трябва да бъде разрешено само в корабен инсинератор.

(2) (a) Освен както е указано в под-параграф (b) от този параграф, всеки инсинератор, монтиран на борда на кораба на или след 1 януари 2000 г., трябва да отговаря на изискванията, съдържащи се в Приложение IV към този Анекс. Всеки инсинератор трябва да бъде одобрен от Администрацията, отчитайки уточнените за корабните инсинератори стандарти, развити от Организацията.\*\*

(b) Администрацията може да разреши изключение от прилагането на подпараграф (a) от този параграф към всеки инсинератор, който е монтиран на борда на кораба преди датата на влизане в сила на Протокола от 1997 год. при условие, че корабът е единствено заангажиран в рейсове в границите на води, намиращи се под суверинитета и юрисдикцията на държавата на флага, който корабът има право да носи.

(3) Нищо от това правило не ще влияе над забрана от, или други изисквания на Международната конвенция за предотвратяване на морско замърсяване чрез изхвърляне на отпадъци и други вещества, 1972 год. както е изменена, и Протокола от 1996 год. към нея.

(4) Изгаряне на борда на кораба на следните вещества трябва да бъде забранено:

---

\* Виж MSC/Circ 5S5, Стандарти за контрол на системи над изпаряващи се емисии

\*\* Виж резолюция МЕРС.76(40), Стандартна спецификация за корабни инсинератори и с Резолюция МЕРС.93(45) Изменения на стандартната спецификация за корабни инсинератори.

---

(a) остатъци от товар по анекси I, II и III от настоящата конвенция и свързаните с тях замърсени опаковъчни материали;

(b) полихлорирани бифенили (PCBs);

(c) твърди отпадъци, както са определени в Приложение V на настоящата конвенция, съдържащи "повече от следи" от тежки метали; и

(d) рафинирани петролни продукти, съдържащи халогенни съединения.

(5) Изгарянето на борда на кораба на фекални утайки и нефтени шламове, генерирани по време на нормалната експлоатация на един кораб, може да става в главната или спомагателна горивна камери или котли, но в такива случаи то да не се извършва вътре в портове, пристанища и естуари.

(6) Изгарянето на борда на кораба на поливинилхлориди (PVCs) трябва да бъде забранено освен в инсинератори на борда на кораба, за които са издадени IMO-тип свидетелства за одобряване.

(7) Всички кораби с инсинератори - предмет на това правило трябва да притежават експлоатационно ръководство - наръчник на производителя, който да уточнява как да се оперира с инсинератора в рамките, описани в параграф 2 на Приложение IV към този Анекс.

(8) Персоналът, отговорен за експлоатацията на всеки инсинератор трябва да бъде обучен да може да осъществява управлението, предвидено в експлоатационното ръководство на производителя.

(9) Контролиране на температурата на запалване на изходящите газове в димогарната тръба трябва да се изисква през цялото време и отпадъците не трябва да се подават в непрекъснато захранван корабен инсинератор, ако температурата е под минимално- разрешената температура от 850° C. За корабни инсинератори с дозирано захранване, агрегатът трябва да бъде така проектиран, че температурата в горивната камера да достига 650 °C в рамките на пет минути след стартиране.

(10) Нищо в това правило не изключва развитието, монтирането и експлоатацията на алтернативно - проектирани корабни средства за термично обработване на отпадъци, които отговарят или превишават изискванията на това правило.

#### Правило 17

##### Приемни съоръжения

(1) Правителството на всяка страна по Протокола от 1997 год. предприема мерки за да осигури приемните съоръжения да отговарят адекватно на:

(a) нуждите на корабите, които използват неговите ремонтни пристанища за приемане на озоно-разрушаващи вещества и оборудване за съхраняване на такива вещества, когато те се свалят от корабите; нуждите на корабите, които използват неговите пристанища, терминали или ремонтни пристанища за приемане на остатъците от почистването на изходящите газове от одобрената система за почистване на изходящите газове, когато изхвърлянето в морската среда на тези остатъци не е разрешено, съгласно правило 14 на този Анекс; без да предизвиква безпричинно забавяне на корабите, и

(b) нуждата от корабни раздробяващи съоръжения за приемане на озоно-разрушаващи вещества и оборудване, съдържащо такива вещества, когато те се свалят от корабите;

(2) Всяка Страна към Протокола от 1997 год. уведомява Организацията за разпространяване между членовете на Организацията за всички случаи, когато съоръженията по това правило, не са на разположение или се твърди, че те са неадекватни.

#### Правило 18

##### Качество на горивото

Горивото прието и използвано на борда на корабите, за които този Анекс се прилага, трябва да отговаря на следните изисквания:

(a) освен, както е разпоредено в подпараграф (b):

(i) горивото трябва да бъде смес от въгледороди, извлечено посредством рафиниране на петрол. Това не изключва използването на малки количества добавки, предназначени да повишат някои негови експлоатационни качества

(ii) горивото не трябва да съдържа неорганични киселини;

(iii) горивото не трябва да включва някои добавени вещества или химически остатъци които:

- (1) да рискуват безопасността на кораба или неблагоприятно да влияят върху експлоатационните качества на машината, или
- (2) да са опасни за персонала, или
- (3) да способстват като цяло за допълнително замърсяване на въздуха ; и

(b) горивото получено посредством методи, различни от рафиниране на петрол не трябва:

(i) да надвишава съдържанието на сяра, разпоредено от правило 14 на този Анекс;

(ii) да предизвиква двигателят да премине границите на NOx, емисии, разпоредени от правило 13(3) (a) на този Анекс;

(iii) да съдържа неорганични киселини; и

(iv) (1) да рискува безопасността на кораба или неблагоприятно да влияе върху експлоатационните качества на машината, или

- (2) да е опасно за персонала, или
- (3) да способства като цяло за допълнително замърсяване на въздуха.

(2) Това правило няма да се прилага към въглища в тяхната твърда форма и към ядрени горива.

(3) За всеки кораб - субект на правило 5 или 6 от този Анекс, подробностите за горивото, предназначено за двигатели с вътрешно горене - доставено и използвано на борда, трябва да бъдат описани разписки за доставка

на бункер, които трябва да съдържат най-малко информацията, уточнена в Приложение V на този Анекс.

(4) Разписката за доставка на трябва да се пази на борда на кораба на такова място, че да е лесно достъпно за проверка по всяко време. Тя трябва да се съхранява за период от три години след получаването на горивото на борда.

(а) Компетентните власти\* на Правителството – страна по Протокола от 1997 г. може да проверява разписките за доставка на гориво на борда на всеки кораб, към който се прилага този Анекс, докато този кораб е в нейно пристанище или брегови терминал, може да прави копие на всяка разписка за доставка и може да изиска от капитана или отговорното на кораба лице да удостовери, че всяко копие е вярно копие от такава разписка за бункероване. Компетентните власти могат също да потвърдят съдържанието на всяка разписка посредством консултации с пристанището, където разписката е била издадена.

(б) Проверката на разписката за бункероване и вземането на потвърдени копия от страна на компетентната власт съгласно този параграф трябва да се осъществява колкото е възможно експедитивно и без да се предизвиква безпричинно забавяне на кораба.

(б) Разписката за бункероване трябва да бъде придружена от представителна проба от доставеното гориво, вземайки под внимание ръководствата, разработени от Организацията. Пробите трябва да бъдат пломбирани и подписани от представителя на доставчика и от капитана или отговорния за бункеровачната операция офицер при завършването на бункероването и трябва да бъдат съхранявани под корабен контрол докато горивото впоследствие бъде изразходено, но във всички случаи – за период не по-малък от 12 месеца от датата на доставка.

---

\* Виж резолюция А.787(19), Процедури за Пристанищен контрол, както са допълнени от А.882(21), Виж ИМО търговска публикация ИМО-650Е

---

(7) Страните към Протокола от 1997 год. се задължават да обезпечат компетентни власти, определени от тях, които:

(а) да подържат регистър на местните доставчици на гориво;

(б) да изискват от местните доставчици да осигуряват разписка за доставено гориво и проба, както се изисква по това правило, удостоверяващи от името на доставчика на гориво, че горивото отговаря на изискванията на правила 14 и 18 от този Анекс.

(в) да изискват от местните доставчици да съхраняват най-малко три години копие от разписката за доставено гориво за проверка и потвърждаване от страна на държавата на пристанището при необходимост.

(г) да вземат необходимите мерки срещу доставчици на гориво, за които е било констатирано да доставят гориво, което не отговаря на установеното в разписката за доставено гориво.

(д) да информират Администрацията за всеки кораб, получил гориво, за което е установено, че не отговаря на изискванията на правила 14 и 18 от този Анекс; и

(е) да информират Организацията за разпращане до страните към Протокола от 1997 год. за всички случаи, при които доставчици на гориво са нарушили съответствието с изискванията, определени в правила 14 и 18 от този Анекс.

(8) Във връзка с проверките на Пристанищния контрол извършвани от страните към Протокола от 1997 год. по-нататък страните се задължават:

(а) да информират страните-участнички или неучастнички под чиято юрисдикция е била издадена разписка за доставено гориво за случаи на доставка на несъответстващо гориво, давайки цялата съответна информация; и

(б) да осигурят вземане на подходяща предпазна мярка за да се приведе откритото несъответстващо гориво в съответствие.

#### Правило 19

Изисквания към платформи и сондажни съоръжения

(1) Съгласно условията на параграфи (2) и (3) от това правило, стационарните и плаващи платформи и сондажните съоръжения трябва да съответствуват на изискванията на този Анекс.

(2) Емисии, възникващи пряко от проучвания, разработване и съпътстваща брегова обработка на минерални ресурси от морското дъно, в съгласие с чл. 2(3)(b)(ii) от настоящата конвенция, се освобождават от условията на това правило. Такива емисии включват:

(а) Емисии - резултат от изгарянето на вещества, които единствено и пряко са резултат от проучвания, разработване и съпътстваща брегова обработка на минералните ресурси от морското дъно, включително, но не само горене на въглеродороди и изгаряне на сондажни остатъци, утайки и/или стимулиращи флуиди по време на довършителните сондажни операции и изпитания, както и горене, възникнало при аварийни обстоятелства;

(б) отстраняването на газове и летливи смеси възникнали в сондажните флуиди и сондажни остатъци;

(в) емисии, свързани единствено и пряко с третирането, обработката или съхраняването на минералите от морското дъно; и

(г) емисии от дизелови двигатели, предназначени единствено за проучвания, разработване и съпътстваща обработка на минерални ресурси от морското дъно.

(3) Изискванията на правило 18 от този Анекс не трябва да се прилагат относно използването на въглеродороди, които са произведени и се ползват впоследствие по обекти като гориво, одобрено от Администрацията.

#### Приложения към Анекс VI

##### Приложение I

Форма на IAPP свидетелство (Правило 8)

### МЕЖДУНАРОДНО СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ПРЕДОТВРАТЯВАНЕ ЗАМЪРСЯВАНЕ НА ВЪЗДУХА

Издадено по условията на Протокол от 1997 год. за изменение на Международната конвенция за предотвратяване замърсяване от кораби, 1973 год. както е изменена с Протокол от 1978 год. към нея (тук и по-нататък наричана "Конвенцията") с пълномощието на Правителството на:

.....

(пълно наименование на държавата)

.....

(пълно име на компетентното лице или организация упълномощена по

условията на Конвенцията)

Име на кораба	Отличителен номер или позивна	ИМО номер	Пристанище на регистрация	Бруто тонаж

Тип на кораба:  танкер  
 други кораби освен танкер

НАСТОЯЩЕТО УДОСТОВЕРЯВА:

1. Този кораб е прегледан в съответствие с правило 5 от Анекс VI на Конвенцията;
2. Прегледът показва, че оборудването, системите, фитингите, разположението и материалите напълно съответстват с приложимите изисквания на Анекс VI от Конвенцията.

Това свидетелство е валидно до ..... при условието на прегледи съгласно Правило 5 от Анекс VI от Конвенцията.

Издадено в .....

(място на издаване на свидетелството)

(Дата на издаване)

(Подпис на надлежно упълномощения  
служител, издаващ свидетелството)

(Печат или щемпел на властта, ако е подходящо)

ПОТВЪРЖДЕНИЕ ЗА ГОДИШНИ И МЕЖДИННИ ПРЕГЛЕДИ

НАСТОЯЩЕТО УДОСТОВЕРЯВА че с преглед, изискван от правило 5 на Анекс VI от Конвенцията, бе установено, че корабът отговаря на съответните условия на Конвенцията

Годишен преглед:

Подпис: .....

(Подпис на надлежно  
упълномощен служител)



Място: .....

Дата: .....

(Печат или шемпел на органа, което е подходящо)

Годишен\*/Междинен\* преглед:

Подпис: .....

(Подпис на надлежно

упълномощен служител)

Място: .....

Дата: .....

(Печат или шемпел на органа, което е подходящо)

\_\_\_\_\_

\* Заличете, както е подходящо

\_\_\_\_\_

Годишен\*/Междинен\* преглед:

Подпис: .....

(Подпис на надлежно

упълномощен служител)

Място: .....

Дата: .....

(Печат или шемпел на органа, което е подходящо)

Годишен преглед:

Подпис: .....

(Подпис на надлежно

упълномощен служител)

Място: .....

Дата: .....

(Печат или шемпел на органа, което е подходящо)

**ДОПЪЛНЕНИЕ КЪМ МЕЖДУНАРОДНОТО СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ПРЕДОТВРЯТЯВАНЕ**

**ЗАМЪРСЯВАНЕ НА ВЪЗДУХА**

**/СВИДЕТЕЛСТВО IAPP/**

**ОПИСАНИЕ НА КОНСТРУКЦИЯТА И ОБОРУДВАНЕТО**

По отношение на условията на Анекс VI от Международната конвенция за предотвратяване замърсяване от кораби, 1973 год. както е изменена с Протокол от 1978 год., към нея (отсега нататък наричана "Конвенцията")

---

Бележки:

1. Този формуляр трябва да бъде постоянно прикрепен към свидетелството IAPP. Свидетелството IAPP трябва да бъде на разположение на борда на кораба по всяко време.
  2. Ако езикът на оригиналния формуляр не е английски, френски или испански, текстът трябва да включва превод на един от тези езици.
  3. Попълването на кутийките трябва да се извършва посредством нанасяне на знак (x) - за отговор "да" и "приложимо" или на знак (-) - за отговор "не" и "не приложимо", което е подходящо.
  4. Освен, ако не е постановено по друг начин, правилата упоменати в този формуляр се отнасят до правилата от Анекс VI на Конвенцията, а резолюциите или циркулярите се отнасят до тези, приети от Международната морска организация.
- 

Данни за кораба

1.1 Име на кораба .....

1.2 Отличителен номер или позивни.....

- 1.3 IMO номер .....
- 1.4 Пристанище на регистрацията .....
- 1.5 Бруто тонаж .....
- 1.6 Дата на залагане на кила или на подобен етап от постройката.....
- 1.7 Дата на началото на основно конвертиране на машината (ако е приложимо) (правило 13 ) .....

2. Контрол над емисиите от кораби

2.1 Озоно-разрушващи вещества (правило 12)

2.1.1 Следните пожарогасителни системи и оборудване съдържащи халони могат да продължат да бъдат ползвани ..... [ ]

Оборудване на система	Разположение на борда

2.1.2 Следните системи и оборудване съдържащи CFCs могат да продължат да бъдат ползвани ..... [ ]

Оборудване на система	Разположение на борда

2.1.3 Следните системи съдържащи хидро-хлорофлуорокарбони (HCFCs) инсталирани преди 1 януари 2020 могат да продължат да бъдат ползвани ... [ ]

Оборудване на система	Разположение на борда

2.2 Азотни окиси (NOS) (правило 13)

2.2.1 Следните дизелови двигатели с изходяща мощност по-голяма от 130 кВт, монтирани на кораб построен на или преди 1 януари 2000 год. отговарят на стандартите за емисии, посочени в правило 13(3) (а) в съответствие с Техническия код за азотни окиси (NOx) ..... [ ]

Производител и модел	Сериен Номер	Назначение	Изходяща мощност (кВт)	Номинална скорост (об/мин)

2.2.2 Следните дизелови двигатели с изходяща мощност по-голяма от 130 кВт, които са преминали основно конвертиране по правило 13(2) на или след 1 януари 2000 год. отговарят на стандартите за емисии, посочени в правило 13(3)(а) в съответствие с Техническия код за азотни окиси (NOx) ..... [ ]

Производител и модел	Сериен Номер	Назначение	Изходяща мощност (кВт)	Номинална скорост (об/мин)

2.2.3 Следните дизелови двигатели с изходяща мощност по-голяма от 130 кВт, монтирани на кораб, построен на или след 1 януари 2000 год. или с изходяща мощност по-голяма от 130 кВт, и които са преминали основно конвертиране по правило 13(2) на или след 1 януари 2000 год. са снабдени със система за пречистване на изходящите газове или друг еквивалентен метод в съответствие с правило 13(3) и Техническия код за азотни окиси (NOx) ..... [ ]

Производител и модел	Сериен номер	Назначение	Изходяща мощност (кВт)	Номинална скорост (об/мин)

2.2.4 Следните дизелови двигатели от т. 2.2.1, 2.2.2 и 2.2.3 по-горе са снабдени с контролни и записващи емисиите на азотен окис устройства в съответствие с Техническия код за азотни окиси (NOS) ..... [ ]

Производител и модел	Сериен номер	Назначение	Изходяща мощност (кВт)	Номинална скорост (об/мин)

2.3 Серни окиси (SOx) (правило 14)

2.3.1 Когато кораб се експлоатира в границите на зона на контролирана емисия на серен окис (SOx, уточнена в правило 14(3) корабът използва:

- 1 гориво със съдържание на сяра не надвишаващо 1,5% m/m както е документирано с разписката за бункероваие; или ..... [ ]
- 2 одобрена система за пречистване на изходящите газове за намаляване емисиите на серни окиси -SOx под 6,0 г. SOx/кВтч;  
или ..... [ ]
- 3 друга одобрена технология за намаляване емисиите на серни окиси -SOx, под 6,0 г. SOx/кВтч; ..... [ ]

2.4 Летливи органични съединения (VOCs) (правило 15)

2.4.1 Танкерът има газо-събирателна система монтирана и одобрена в съответствие с MSC/Circ.585 ..... [ ]

2.5 Корабът има инсинератор:

- 1 който съответства на резолюция МЕРС. 76(40) както е изменена ..... [ ]
- 2 който е монтиран преди 1 януари 2000 год. и не съответства на резолюция МЕРС.76(40) както е изменена ..... [ ]

НАСТОЯЩЕТО УДОСТОВЕРЯВА, че този формуляр е коректен във всяко едно отношение.

Издаден в: .....

(място на издаване на формуляра)

.....

(Дата на издаване)

.....

(Подпис на надлежно упълномощения

служител, издаващ свидетелството)

(Печат или шемпел на органа, ако е подходящо)