

ГЛАВА VII — ПЕРЕВОЗКА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

ЧАСТЬ А — ПЕРЕВОЗКА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ В ТАРЕ

1	Определения . . . . .	.784
2	Применение . . . . .	.786
3	Требования к перевозке опасных грузов . . . . .	.786
4	Документы . . . . .	.786
5	Наставление по креплению груза . . . . .	.788
6	Сообщение об инциденте с опасными грузами . . . . .	.788

ЧАСТЬ А-1 — ПЕРЕВОЗКА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ НАВАЛОМ

7	Определения . . . . .	.790
7-1	Применение . . . . .	.790
7-2	Документы . . . . .	.790
7-3	Требования к размещению и разделению грузов . . . . .	.792
7-4	Сообщение об инциденте с опасными грузами . . . . .	.792

ЧАСТЬ В — КОНСТРУКЦИЯ И ОБОРУДОВАНИЕ СУДОВ, ПЕРЕВОЗЯЩИХ ОПАСНЫЕ ХИМИЧЕСКИЕ ГРУЗЫ НАЛИВОМ

8	Определения . . . . .	.792
9	Применение к танкерам-химовозам . . . . .	.794
10	Требования к танкерам-химовозам . . . . .	.794

ЧАСТЬ С — КОНСТРУКЦИЯ И ОБОРУДОВАНИЕ СУДОВ, ПЕРЕВОЗЯЩИХ СЖИЖЕННЫЕ ГАЗЫ НАЛИВОМ

11	Определения . . . . .	.796
12	Применение к газовозам . . . . .	.796
13	Требования к газовозам . . . . .	.798

ЧАСТЬ D — СПЕЦИАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ПЕРЕВОЗКЕ ОТРАБОТАВШЕГО ЯДЕРНОГО ТОПЛИВА, ПЛУТОНИЯ И ВЫСОКОРАДИОАКТИВНЫХ ОТХОДОВ В ТАРЕ НА СУДАХ

14	Определения . . . . .	.798
15	Применение к судам, перевозящим груз ОЯТ . . . . .	.800
16	Требования к судам, перевозящим груз ОЯТ . . . . .	.800

ГЛАВА VII — ПЕРЕВОЗКА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

ЧАСТЬ А — ПЕРЕВОЗКА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ В ТАРЕ

Правило 1

Определения

Для целей данной главы, если специально не предусмотрено иное:

1 *МКМПОГ* означает Международный кодекс морской перевозки опасных грузов, принятый резолюцией **MSC.122(75)** Комитета по безопасности на море Организации с возможными поправками, при условии что такие поправки принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции, относящимися к процедуре принятия поправок, применимой к Приложению, за исключением главы I.

2 *Опасные грузы* означают вещества, материалы и изделия, на которые распространяются положения МКМПОГ.

3 *Тара* означает вид упаковки содержимого, установленный МКМПОГ.

Правило 2

Применение*

1 Данная часть, если специально не предусмотрено иное, применяется к перевозке опасных грузов в таре на всех судах, к которым применяются настоящие правила, включая грузовые суда валовой вместимостью менее 500.

2 Положения данной части не применяются к судовым запасам, оборудованию и снабжению.

3 Перевозка опасных грузов в таре, без соблюдения положений данной части, запрещается.

4 В дополнение к положениям данной части, каждое Договаривающееся правительство должно издавать или поручать издавать подробные инструкции по действиям в чрезвычайных ситуациях и оказанию первой медицинской помощи при инцидентах с опасными грузами в таре, принимая во внимание **руководство****, выработанное Организацией.

Правило 3

Требования к перевозке опасных грузов

Перевозка опасных грузов в таре должна отвечать соответствующим положениям МКМПОГ.

Правило 4

Документы

1 Во всех документах, относящихся к перевозке опасных грузов в таре морем, должно использоваться их надлежащее транспортное **название***** (одни лишь торговые наименования не должны использоваться) и правильное описание, в соответствии с классификацией, изложенной в МКМПОГ.

2 Перевозочные документы, подготавливаемые грузоотправителем, должны включать, или к ним должно быть приложено, подписанное свидетельство или декларация о том, что предложенный к перевозке груз надлежащим образом упакован, снабжен маркировкой, имеет ярлык или знаки опасности, соответственно, и находится в надлежащем состоянии для перевозки.

См.:

1. **Часть D**, содержащую специальные требования к перевозке груза ОЯТ; и
2. **Правило II-2/19**, содержащее специальные требования к судам, перевозящим опасные грузы.

См.

1. «Аварийные карточки для судов, перевозящих опасные грузы (EmS)» (MSC/Circ.1025)
2. «Руководство по оказанию первой медицинской помощи для использования при происшествиях с опасными грузами (MFAG)» (MSC/Circ.857).

Термин **надлежащее транспортное наименование** имеет то же значение, что и **правильное техническое наименование**.

3 Лицо, ответственное за укладку/погрузку опасных грузов в грузовую транспортную единицу*, должно представить подписанное свидетельство об укладке груза в контейнере/транспортном средстве, указывающее, что груз в нем был надлежащим образом упакован и закреплен, и что были выполнены все применимые для транспортировки требования. Такое свидетельство может быть объединено с указанным в пункте 2 документом.

4 Когда имеется обоснованное сомнение в том, что грузовая транспортная единица, в которую уложены опасные грузы, не отвечает требованиям пункта 2 или 3, или когда отсутствует свидетельство об укладке груза в контейнере/транспортном средстве, грузовая транспортная единица не должна приниматься к перевозке.

5 Каждое судно, перевозящее опасные грузы в таре, должно иметь специальную опись или манифест с указанием, в соответствии с классификацией МКМПОГ, опасных грузов и места их расположения на судне. Вместо специальной описи или манифеста разрешается использование подробного грузового плана с указанием класса и местоположения всех опасных грузов на судне. Экземпляр одного из этих документов должен предоставляться до отхода судна лицу или организации, назначенным властями государством порта.

Правило 5

Наставление по креплению груза

Груз, грузовые места** и грузовые транспортные единицы***, включая контейнеры, грузятся, размещаются и крепятся в течение всего рейса в соответствии с *Наставлением по креплению груза*, одобренным Администрацией. Наставление по креплению груза должно быть составлено по стандарту, по меньшей мере эквивалентному руководству****, выработанному Организацией.

Правило 6

Сообщения об инциденте с опасными грузами

1 Когда случается инцидент, связанный с утерей или весьма вероятной утерей за борт опасного груза в таре, капитан или иное лицо, командуемое судном, немедленно сообщают ближайшему прибрежному государству все особенности такого инцидента с наибольшей возможной полнотой. Сообщение должно составляться, основываясь на общих принципах и руководстве^{5*}, выработанных Организацией.

2 В случае если указанное в пункте 1 судно оставлено, или когда сообщение с такого судна не было полным, или если сообщение

* См. «Международный кодекс морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ)», принятый резолюцией MSC.122(75) Организации.

** Термин, определенный в «Кодексе безопасной практики размещения и крепления груза», принятый Организацией в резолюции A.715(17) с поправками.

*** Термин, определенный в МКМПОГ.

**** См. MSC/Circ.745 — «Руководство по подготовке Наставления по креплению груза».

5* См. «Общие принципы систем судовых сообщений и требований к судовым сообщениям, включая руководство по сообщениям об инцидентах с опасными грузами, вредными веществами и/или поллютантами», принятые резолюцией A.851(20) Организации с поправками в резолюции MEPC.138(53).

не было получено, компания, определенная в правиле IX/1.2, принимает на себя, с наиболее возможной полнотой, обязанности, возложенные данным правилом на капитана.

ЧАСТЬ А-1 – ПЕРЕВОЗКА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ НАВАЛОМ

Правило 7

Определения

Опасные грузы навалом означает любой материал, кроме жидкости или газа, состоящий из смеси частиц, гранул или любых более крупных кусков материала, как правило, однородных по составу, на который распространяются положения МКМПОГ, загружаемый в грузовые помещения судна без какого-либо временного вида тары, и включает такие же материалы, погруженные в лихтеры лихтеровоза.

Правило 7-1

*Применение**

- 1 Данная часть, если специально не предусмотрено иное, применяется к перевозке опасных грузов навалом на всех судах, к которым применяются настоящие правила, включая грузовые суда валовой вместимостью менее 500.
- 2 Перевозка опасных грузов навалом без соблюдения положений данной части запрещается.
- 3 В дополнение к положениям данной части каждое Договаривающееся правительство должно издавать или поручать издавать подробные инструкции по безопасной перевозке опасных грузов **НАВАЛОМ****, которые включают инструкции по действиям в чрезвычайных ситуациях и оказанию первой медицинской помощи при инцидентах с опасными грузами навалом, принимая во внимание руководство **ВО*****, выработанное Организацией.

Правило 7-2

Документы

- 1 Во всех документах, относящихся к перевозке опасных грузов навалом морем, должно использоваться транспортное название (одни лишь торговые наименования не должны использоваться).
- 2 Каждое судно, перевозящее опасные грузы навалом, должно иметь специальную опись или манифест с указанием опасных грузов и места их расположения на судне. Вместо специальной описи или манифеста разрешается использование подробного грузового плана с указанием класса и местоположения всех опасных грузов на

* См. правило II-2/19, содержащее специальные требования к судам, перевозящим опасные грузы.

** См. «Кодекс безопасной практики перевозки навалочных грузов (Кодекс НГ)», принятый резолюцией А.434(XI) Организации, с поправками.

*** См. «Руководство по оказанию первой медицинской помощи для использования при происшествиях с опасными грузами (MFAG)» (MSC/Circ.857).

судне. Экземпляр одного из этих документов должен предоставляться до отхода судна лицу или организации, назначенным властями государства порта.

Правило 7-3

Требования к размещению и разделению грузов

- 1 Опасные грузы навалом грузятся и размещаются безопасно и подходящим образом в соответствии с характером этих грузов. Несовместимые грузы должны отделяться друг от друга.
- 2 Опасные грузы навалом, склонные к самопроизвольному нагреву или возгоранию, не должны перевозиться, если не были приняты достаточные меры предосторожности для сведения к минимуму возможности возникновения пожара.
- 3 Опасные грузы навалом, выделяющие опасные пары, должны размещаться в хорошо вентилируемом грузовом помещении.

Правило 7-4

Сообщение об инциденте с опасными грузами

- 1 Когда случается инцидент, связанный с утерей или весьма вероятной утерей за борт опасных грузов навалом, капитан или иное лицо, командующее судном, немедленно сообщают ближайшему прибрежному государству все особенности такого инцидента с наибольшей возможной полнотой. Сообщение должно составляться, основываясь на общих принципах и руководстве*, выработанных Организацией.
- 2 В случае если указанное в пункте 1 судно оставлено или когда сообщение с такого судна не было полным, или сообщение не было получено, компания, определенная в правиле IX/1.2, принимает на себя, с наиболее возможной полнотой, обязанности, возложенные данным правилом на капитана.

ЧАСТЬ В – КОНСТРУКЦИЯ И ОБОРУДОВАНИЕ СУДОВ, ПЕРЕВОЗЯЩИХ ОПАСНЫЕ ХИМИЧЕСКИЕ ГРУЗЫ НАЛИВОМ

Правило 8

Определения

Для целей данной части, если специально не предусмотрено иное:

- 1 *Международный кодекс по химовозам* означает Международный кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом, принятый резолюцией MSC.4(48) Комитета по безопасности на море Организации, с поправками, которые могут быть приняты Организацией, при условии что такие поправки принимаются, вступают в силу и действуют в соответ-

См. «Общие принципы систем судовых сообщений и требований к судовым сообщениям, включая руководство по сообщениям об инцидентах с опасными грузами, вредными веществами и/или поллютантами», принятые резолюцией A.851(20) Организации с поправками в MEPC.138(53).

ствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции, относящимися к процедуре принятия поправок, применимой к Приложению, за исключением его главы I.

2 **Танкер-химовоз** означает грузовое судно, построенное или приспособленное и используемое для перевозки наливом любого жидкого продукта, указанного в главе 17 Международного кодекса по химовозам.

3 Для целей правила VII/9 *судно, построенное* означает судно, киль которого заложен или которое находится в подобной стадии постройки.

4 *Подобная стадия постройки* означает стадию, на которой:

- .1 начато **строительство**, которое можно отождествить с определенным судном; и
- .2 начата сборка этого судна, причем масса использованного материала составляет по меньшей мере 50 т или 1% расчетной массы материала всех корпусных конструкций, смотря по тому, что меньше.

Правило 9

Применение к танкерам-химовозам

1 Если специально не предусмотрено иное, данная часть применяется к танкерам-химовозам, построенным 1 июля 1986 г. и после этой даты, включая суда валовой вместимостью менее 500 рег. т. Такие танкеры должны отвечать требованиям данной части, в дополнение к любым другим применимым требованиям настоящих правил.

2 После ремонта, переоборудования, модификации и связанного с ними изменения в оборудовании любой танкер-химовоз, независимо от даты его постройки, должен, по меньшей мере, отвечать требованиям, **предъявляющимся** к нему до этого. Такое судно, если оно построено до 1 июля 1986 года, должно, как правило, отвечать требованиям, предъявляемым к судну, построенному в эту дату или после нее, по меньшей мере в той же степени, как до производства такого ремонта, переоборудования, модификации или изменения в оборудовании. В части, подвергаемой ремонту, переоборудованию и модификации существенного характера и связанному с ним изменению в оборудовании, судно должно отвечать требованиям, предъявляемым к судну, построенному 1 июля 1986 г. и после этой даты, в той мере, в какой Администрация сочтет это целесообразным и практически возможным.

3 Судно, независимо от даты его постройки, переоборудуемое в танкер-химовоз, должно считаться танкером-химовозом, построенным в дату начала такого переоборудования.

Правило 10

Требования к танкерам-химовозам

1 Танкер-химовоз должен отвечать требованиям Международного кодекса по химовозам, а также, в дополнение к требованиям правил I/8, I/9 и I/10, смотря по тому, что применимо, должен проходить освидетельствование с выдачей свидетельств, как предусмотрено этим Кодексом.

2 Танкер-химовоз, имеющий свидетельство, выданное в соответствии с положениями пункта 1, подлежит контролю, предусмотренному правилом I/19. Для этой цели такое свидетельство должно рассматриваться как свидетельство, выданное в соответствии с правилом I/12 или I/13.

ЧАСТЬ С — КОНСТРУКЦИЯ И ОБОРУДОВАНИЕ СУДОВ, ПЕРЕВОЗЯЩИХ СЖИЖЕННЫЕ ГАЗЫ НАЛИВОМ

Правило 11

Определения

Для целей данной части, если специально не предусмотрено иное:

1 *Международный кодекс по газовозам* означает Международный кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом, принятый резолюцией MSC.5(48) Комитета по безопасности на море Организации, с поправками, которые могут быть приняты Организацией, при условии что такие поправки принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции, относящимися к процедуре принятия поправок, применимой к Приложению, за исключением его главы I.

2 *Газовоз* означает грузовое судно, построенное или приспособленное и используемое для перевозки наливом любого сжиженного газа или другого продукта, указанного в главе 19 Международного кодекса по газовозам.

3 Для целей правила VII/12 *судно, построенное* означает судно, киль которого заложен или которое находится в подобной стадии постройки.

4 *Подобная стадия постройки* означает стадию, на которой:

- .1 начато строительство, которое можно отождествить с определенным судном; и
- .2 начата сборка этого судна, причем масса использованного материала составляет по меньшей мере 50 т или 1% расчетной массы материала всех корпусных конструкций, смотря по тому, что меньше.

Правило 12

Применение к газовозам

1 Если специально не предусмотрено иное, данная часть применяется к газовозам, построенным 1 июля 1986 г. и после этой даты, включая суда валовой вместимостью менее 500 рег. т. Такие газовозы должны отвечать требованиям данной части, в дополнение к любым другим применимым требованиям настоящих правил.

2 После ремонта, переоборудования, модификации и связанного с ними изменения в оборудовании любой газовоз, независимо от даты его постройки, должен, по меньшей мере, отвечать требованиям, предъявлявшимся к нему до этого. Такое судно, если оно построено до 1 июля 1986 г., должно, как правило, отвечать требованиям, предъявляемым к судну, построенному в эту дату и после нее, по

меньшей мере в той же степени, как до производства такого ремонта, переоборудования, модификации или изменения в оборудовании. В части, подвергаемой ремонту, переоборудованию и модификации существенного характера и связанному с ними изменению в оборудовании, судно должно отвечать требованиям, предъявляемым к судну, построенному 1 июля 1986 г. и после этой даты, в той мере, в какой Администрация сочтет это целесообразным и практически **ВОЗМОЖНЫМ**.

3 Судно, независимо от даты его постройки, переоборудуемое в газовоз, должно считаться газовозом, построенным в дату начала такого переоборудования.

Правило 13

Требования к газовозам

1 Газовоз должен отвечать требованиям Международного кодекса по газовозам, а также, в дополнение к требованиям правил I/8, I/9 и I/10, смотря по тому, что применимо, должен проходить освидетельствование с выдачей свидетельств, как предусмотрено этим Кодексом.

2 Газовоз, имеющий свидетельство, выданное в соответствии с положениями пункта 1, подлежит контролю, предусмотренному правилом I/19. Для этой цели такое свидетельство должно рассматриваться как свидетельство, выданное в соответствии с правилом I/12 или I/13.

ЧАСТЬ D — СПЕЦИАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ПЕРЕВОЗКЕ ОТРАБОТАВШЕГО ЯДЕРНОГО ТОПЛИВА, ПЛУТОНИЯ И ВЫСОКОРАДИОАКТИВНЫХ ОТХОДОВ В ТАРЕ НА СУДАХ

Правило 14

Определения

Для целей данной части, если специально не предусмотрено иное:

1 *Кодекс ОЯТ* означает Международный кодекс безопасной перевозки отработавшего ядерного топлива, плутония и высокорadioактивных отходов в таре на судах, принятый Комитетом по безопасности на море Организации резолюцией MSC.88(71), с возможными поправками Организации, при условии что такие поправки принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции, касающимися процедур внесения поправок в Приложение, за исключением его главы I.

2 *Груз ОЯТ* означает отработавшее ядерное топливо, плутоний и высокорadioактивные отходы в *таре*, перевозимые в качестве груза в соответствии с классом 7 МКМПОГ.

3 *Отработавшее ядерное топливо* означает материал, содержащий изотопы урана, тория и/или плутония, которые использовались для обеспечения самоподдерживающейся цепной ядерной реакции.

4 *Плутоний* означает полученную в результате переработки смесь извлеченных из отработавшего ядерного топлива изотопов этого материала.

5 *Высокорadioактивные отходы* означает жидкие отходы, полученные на первой стадии работы системы извлечения, или концентрированные отходы последующих стадий извлечения на установке для переработки отработавшего ядерного топлива, или твердые вещества, в которые были преобразованы такие жидкие отходы.

Правило 15

Применение к судам, перевозящим груз ОЯТ

1 Данная часть, за исключением предусмотренного в пункте 2, применяется ко всем судам, независимо от даты постройки и размеров, включая грузовые суда валовой вместимостью менее 500, осуществляющим перевозки груза ОЯТ.

2 Данная часть и Кодекс ОЯТ не применяются к любому военному кораблю, вспомогательному судну военно-морского флота или другому **СУДНУ**, принадлежащему Договаривающемуся правительству или эксплуатируемому им в данное время только для правительственной некоммерческой службы; однако каждая Администрация, путем принятия соответствующих мер, не препятствующих эксплуатации или эксплуатационным возможностям таких кораблей и судов, принадлежащих ей или эксплуатируемых ею, обеспечивает, чтобы такие корабли и суда, перевозящие груз ОЯТ, действовали, насколько это целесообразно и практически возможно, в соответствии с данной частью и Кодексом ОЯТ.

3 Ничто в данной части или в Кодексе ОЯТ не предопределяет права и обязанности правительств по международному праву, и любое действие, предпринимаемое по принуждению выполнения, должно соответствовать международному праву.

Правило 16

Требования к судам, перевозящим груз ОЯТ

1 Судно, перевозящее груз ОЯТ, должно отвечать требованиям Кодекса ОЯТ, дополнительно к любым иным применимым требованиям настоящих правил, и должно быть освидетельствовано и иметь свидетельство, как предусмотрено вышеуказанным Кодексом.

2 Судно, имеющее свидетельство, выданное в соответствии с положениями пункта 1, подлежит контролю, установленному в правилах I/19 и XI-1/4. С этой целью такое свидетельство рассматривается как свидетельство, выданное по правилам I/12 или I/13.