

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

РЕЗОЛЮЦИЯ MEPC.209(63)

Принята 2 марта 2012 года

**РУКОВОДСТВО 2012 ГОДА ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ И КОНСТРУКЦИИ
ДЛЯ ОБЛЕГЧЕНИЯ КОНТРОЛЯ ОСАДКОВ НА СУДАХ (P12)**

КОМИТЕТ ПО ЗАЩИТЕ МОРСКОЙ СРЕДЫ,

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

ССЫЛАЯСЬ ТАКЖЕ на то, что Международная конференция по управлению балластными водами для судов, состоявшаяся в феврале 2004 года, приняла Международную конвенцию о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими 2004 года (Конвенция об управлении балластными водами), а также четыре резолюции Конференции,

ОТМЕЧАЯ, что правило А-2 Конвенции об управлении балластными водами требует, чтобы сброс балластных вод осуществлялся только посредством управления балластными водами в соответствии с положениями Приложения к Конвенции,

ОТМЕЧАЯ ТАКЖЕ, что правило В-5.2 Конвенции об управлении балластными водами предусматривает, что суда, построенные в 2009 году или позднее, должны, без ущерба для безопасности или эксплуатационной эффективности, проектироваться и строиться таким образом, чтобы сводить к минимуму прием и нежелательный захват осадков, облегчать удаление осадков и обеспечивать безопасный доступ с целью удаления осадков и отбора их проб с учетом руководства, разработанного Организацией,

ОТМЕЧАЯ ДАЛЕЕ резолюцию MEPC.150(55), которой Комитет принял Руководство по проектированию и конструкции для облегчения контроля осадков на судах (P12) и постановил держать это Руководство в поле зрения,

РАССМОТРЕВ на своей шестьдесят третьей сессии пересмотренный текст Руководства по проектированию и конструкции для облегчения контроля осадков на судах (P12), разработанный Группой по обзору балластных вод Комитета на его шестьдесят второй сессии,

1. ПРИНИМАЕТ Руководство 2012 года по проектированию и конструкции для облегчения контроля осадков на судах (P12), изложенное в приложении к настоящей резолюции;
2. ПРЕДЛАГАЕТ правительствам-членам применять Руководство 2012 года (P12) как можно скорее или тогда, когда Конвенция станет применяться к ним; и
3. ОТМЕНЯЕТ Руководство (P12), принятой резолюцией MEPC.150(55).

ПРИЛОЖЕНИЕ

РУКОВОДСТВО 2012 ГОДА ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ И КОНСТРУКЦИИ ДЛЯ ОБЛЕГЧЕНИЯ КОНТРОЛЯ ОСАДКОВ НА СУДАХ (P12)

1 ЦЕЛЬ

1.1 Правило В-5.2 Конвенции требует, что суда, указанные в правилах В-3.3–В-3.5, должны, без ущерба для безопасности или эксплуатационной эффективности, проектироваться и строиться таким образом, чтобы сводить к минимуму прием и нежелательный захват осадков, облегчать удаление осадков и обеспечивать безопасный доступ с целью удаления осадков и отбора их проб с учетом настоящего Руководства. Суда, указанные в правиле В-3.1 Конвенции, насколько это практически возможно, также должны соответствовать правилу В-5.2 с учетом настоящего Руководства.

1.2 Цель настоящего Руководства заключается в предоставлении рекомендаций для проектировщиков судов, судостроителей, собственников и операторов судов относительно разработки судовых конструкций и оборудования для достижения целей, указанных в пункте 1.1, и тем самым уменьшения возможности внесения вредных водных и патогенных организмов.

1.3 Может возникать противоречие между предотвращением скопления осадков и предотвращением сброса вредных водных и патогенных организмов.

2 ВВЕДЕНИЕ

2.1 Вода, принятая как судовой балласт, может содержать твердые аллювиальные вещества, которые, как только вода в судовом балластном танке успокоится, осядут на дно танка и другие внутренние конструкции.

2.2 Из балластных вод могут также выпадать и продолжать жить в осадках водные организмы. Эти организмы могут выживать в течение длительного времени после сброса воды, в которой они ранее находились. Поэтому они могут перевозиться из своего естественного места обитания и сбрасываться в другом порту или районе, где они могут причинить вред или ущерб окружающей среде, здоровью человека, имуществу и ресурсам.

2.3 Правило В-5.1 Конвенции требует, чтобы на всех судах извлекались и удалялись осадки из помещений, предназначенных для перевозки балластных вод, в соответствии с планами управления балластными водами. Настоящее Руководство предназначено для оказания помощи проектировщикам судов, судостроителям, собственникам и операторам судов проектировать суда таким образом, чтобы сводить к минимуму удержание осадков. Рекомендации об управлении осадками содержатся в Руководстве по управлению балластными водами и разработке планов управления балластными водами (P4).

3 ОПРЕДЕЛЕНИЯ

3.1 Для целей настоящего Руководства применяются определения, содержащиеся в Международной конвенции о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими 2004 года (Конвенция).

3.2 **Танк водяного балласта** – для целей настоящего Руководства танком водяного балласта является любой танк, трюм или помещение, используемые для перевозки балластных вод, как они определены в статье 1 Конвенции.

4 **КОНСТРУКЦИЯ ДЛЯ УМЕНЬШЕНИЯ СКОПЛЕНИЯ ОСАДКОВ**

4.1 Танки водяного балласта и их внутренние конструкции должны быть спроектированы таким образом, чтобы избегалось скопление осадков в балластном танке. Насколько это практически возможно, при проектировании балластных танков должно учитываться следующее:

- .1 по возможности должны избегаться горизонтальные поверхности;
- .2 если продольные элементы снабжены ребрами жесткости с обратным угольником, следует рассмотреть вопрос о том, чтобы установить эти ребра жесткости ниже горизонтальных поверхностей для облегчения стока воды с ребер жесткости;
- .3 обеспечить форсированный поток воды либо с помощью насоса, либо самотеком, так чтобы она проходила по горизонтальным или почти горизонтальным поверхностям и вновь приводила во взвешенное состояние уже выпавшие осадки;
- .4 если требуются горизонтальные стрингеры или стойки, сливные отверстия должны быть как можно большими, особенно если нижние кромки установлены там, где горизонтальные стрингеры используются как проходы, для ускорения прохода через них воды по мере понижения ее уровня в танке;
- .5 внутренние опоры, продольные элементы, ребра жесткости, интеркостельные стрингеры и флоры, если они установлены, должны иметь дополнительные сливные отверстия, позволяющие вытекать воде с минимальным ограничением в ходе операций по сбросу и зачистке;
- .6 если внутренние элементы соединяются встык с переборками, они должны быть установлены так, чтобы препятствовать образованию застойных карманов или участков скопления осадков;
- .7 дугообразные выемки должны располагаться на стыках продольных элементов или разрезных связей и флоров внутреннего дна (настил второго дна) для создания хорошего воздушного потока, способствующего сушке порожнего танка. Это будет также обеспечивать выход воздуха по воздушной трубе во время заполнения, с тем чтобы в танке оставалось минимальное количество воздуха;
- .8 трубопроводы должны быть спроектированы так, чтобы при дебалластировке в танке происходило как можно более сильное взбалтывание воды, чтобы турбулентность приводила осадки во взвешенное состояние; и
- .9 должен изучаться и рассматриваться характер потоков в танках водяного балласта (например, путем использования вычислительной гидродинамики (ВГД)), с тем чтобы можно было спроектировать

внутренние конструкции для обеспечения эффективной промывки. Объем внутренних конструкций в танках двойного дна сократит диапазон улучшения характера потоков. Гидродинамические характеристики балластного танка важны для обеспечения вымывания осадков.

4.2 Любые конструкции, зависящие от потока воды для приведения осадков во взвешенное состояние, должны быть независимы, насколько это возможно, от вмешательства человека с целью свести к минимуму рабочую нагрузку на судовые экипажи при эксплуатации системы.

4.3 Положительные стороны конструктивных принципов для уменьшения скопления осадков заключаются в том, что существует вероятность надежного удаления осадков при дебалластировке с минимальным удержанием их в танках, а поэтому необходимость удаления осадков другими средствами уменьшается или отсутствует.

4.4 Конструкция всех судов должна обеспечивать безопасный доступ для удаления осадков и отбора проб.

4.5 Конструкция систем водяного балласта, насколько это практически возможно, должна облегчать установку точек всасывания на каждом борту танка.

4.6 Если это целесообразно, следует устанавливать оборудование для удаления взвешенных веществ в точке приема балласта.
