

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

РЕЗОЛЮЦИЯ МЕРС.75(40)

принята 25 сентября 1997 года

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

(Поправки к правилу 10 и новое правило 25А Приложения I к МАРПОЛ 73/78)

КОМИТЕТ ПО ЗАЩИТЕ МОРСКОЙ СРЕДЫ,

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

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

УЧИТЫВАЯ предложение прибрежных государств придать водам Северо-Западной Европы статус особого района согласно Приложению I к МАРПОЛ 73/78,

ПРИЗНАВАЯ, что существует необходимость установить критерии устойчивости в неповрежденном состоянии танкеров с двойным корпусом путем добавления соответствующего правила к Приложению I к МАРПОЛ 73/78,

РАССМОТРЕВ предложенные поправки к правилу 10 и новое правило 25А Приложения I к МАРПОЛ 73/78, которые были одобрены тридцать девятой сессией Комитета и разосланы в соответствии со статьей 16 2) а) Конвенции 1973 года,

1. ОДОБРЯЕТ в соответствии со статьей 16 2) d) Конвенции 1973 года поправки к Приложению I к МАРПОЛ 73/78, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;
2. ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии со статьей 16 2) f) iii) Конвенции 1973 года, что поправки считаются принятыми 1 августа 1998 года, если до этой даты Организации не будут сообщены возражения против поправок не менее одной трети Сторон или Сторон, общая валовая вместимость торговых судов которых составляет не менее пятидесяти процентов валовой вместимости судов мирового торгового флота;
3. ПРЕДЛАГАЕТ Сторонам принять к сведению, что в соответствии со статьей 16 2) f) ii) Конвенции 1973 года поправки вступают в силу 1 февраля 1999 года после их принятия в соответствии с пунктом 2, выше;

4. ПРОСИТ Генерального секретаря, в соответствии со статьей 16 2) е) Конвенции 1973 года, направить всем Сторонам МАРПОЛ 73/78 копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении;

5. ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря направить членам Организации, которые не являются Сторонами МАРПОЛ 73/78, копии резолюции и приложения к ней.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПОПРАВКИ К ПРАВИЛУ 10 И НОВОЕ ПРАВИЛО 25А ПРИЛОЖЕНИЯ I К МАРПОЛ 73/78

1 Существующий текст правила 10 Приложения I изменяется следующим образом:

Правило 10

Методы предотвращения загрязнения нефтью с судов при плавании в особых районах

.1 Вводная часть пункта 1 заменяется следующей:

"1. Для целей настоящего Приложения особыми районами являются район Средиземного моря, район Балтийского моря, район Черного моря, район Красного моря, "район Заливов", район Аденского залива, район Антарктики и воды Северо-Западной Европы, определение которым дается ниже:".

.2 После существующего пункта 1 g) добавляется следующий новый пункт 1 h):

"h) Воды Северо-Западной Европы включают Северное море и подходы к нему, Ирландское море и подходы к нему, Кельтское море, Английский канал и подходы к нему, а также участок северо-восточной части Атлантического океана непосредственно к западу от Ирландии. Район ограничивается линиями, соединяющими следующие точки:

- i) 48°27' N на побережье Франции
- ii) 48°27' N; 6°25' W
- iii) 49°52' N; 7°44' W
- iv) 50°30' N; 12° W
- v) 56°30' N; 12° W
- vi) 62° N; 3° W
- vii) 62° N на побережье Норвегии
- viii) 57°44,8' N на побережьях Дании и Швеции"

3 *Вводная часть пункта 7 b) заменяется следующей.*

"b) Район Красного моря, "район Заливов", район Аденоского залива и воды Северо-Западной Европы:".

2 После существующего правила 25 добавляется следующее новое правило 25А:

"Правило 25А

Остойчивость судна в неповрежденном состоянии

1. Настоящее правило применяется к нефтяным танкерам дедвейтом 5 000 тонн и более:

- a) контракт на постройку которых заключен 1 февраля 1999 года или после этой даты, или
- b) кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки 1 августа 1999 года или после этой даты при отсутствии контракта на их постройку, или
- c) поставка которых осуществляется 1 февраля 2002 года или после этой даты; или
- d) которые подверглись значительному переоборудованию:
 - i) по контракту, заключенному после 1 февраля 1999 года; или
 - ii) строительные работы по которому начаты после 1 августа 1999 года при отсутствии контракта на переоборудование; или
 - iii) которое закончено после 1 февраля 2002 года.

2. Каждый нефтяной танкер должен удовлетворять критериям остойчивости в неповрежденном состоянии, указанным в подпунктах а) и б) настоящего пункта, в зависимости от случая, при любой эксплуатационной осадке в наихудших возможных условиях погрузки груза и балластировки, совместимых с хорошей эксплуатационной практикой, включая промежуточные этапы операций по перекачке жидкости. Во всех условиях балластные танки принимаются не полностью заполненными.

- a) При нахождении судна в порту начальная метацентрическая высота GMO , откорректированная на свободную поверхность, измеренную при крене 0° , должна быть не менее 0,15 м.
- b) При нахождении судна в море применяются следующие критерии:
 - i) площадь под диаграммой статической остойчивости (кривой GZ), должна быть не менее 0,055 м.рад до угла крена $\theta = 30^\circ$ и не менее

0,09 м.рад до $\theta = 40^\circ$ или другого угла затопления θ_f^* , если этот угол менее 40° . Кроме того, площадь под диаграммой статической остойчивости (кривой GZ) между углами крена 30° и 40° или между углами 30° и θ_f , если этот угол менее 40° , должна быть не менее 0,03 м.рад:

- ii) плечо статической остойчивости GZ должно составлять по меньшей мере 0,20 м при угле крена, равном или более 30° ;
- iii) максимальная статическая остойчивость должна отмечаться при угле крена желательнее более 30° , но не менее 25° ; и
- iv) начальная метацентрическая высота GMO , скорректированная на свободную поверхность, измеренную при крене 0° , должна составлять не менее 0,15 м.

3. Требования пункта 2 удовлетворяются посредством мер проектирования. В отношении комбинированных судов могут допускаться простые дополнительные эксплуатационные процедуры.

4. Простые дополнительные эксплуатационные процедуры для операций по перекачке жидкости, упомянутые в пункте 3, означают письменные процедуры, предоставляемые капитану, которые:

- a) одобрены Администрацией;
- b) указывают те грузовые и балластные танки, которые в любых конкретных условиях перекачки жидкости и возможного диапазона плотности груза могут быть не полностью заполненными и все же обеспечивать удовлетворение критериям остойчивости. Во время операций по перекачке жидкости не полностью заполненные танки могут быть различными и составлять любую комбинацию, при условии что ни удовлетворяют критериям;
- c) легко понятны лицу командного состава, ответственного за операции по перекачке жидкости;
- d) предусматривают плановую последовательность операций по перекачке груза/балласта;
- e) позволяют сравнение достигаемой и требуемой остойчивости с использованием критериев показателей остойчивости в форме графика или таблицы;

* θ_f - угол крена, при котором погружаются отверстия в корпусе, надстройках или рубках судна, которые не могут быть герметично закрыты. При применении настоящего критерия малые отверстия, через которые не может произойти прогрессирующее затопление, можно рассматривать как открытые отверстия.

- f) не требуют выполнения ответственным лицом командного состава больших математических расчетов;
- g) предусматривают принятие ответственным лицом командного состава коррективных мер в случае отклонения от рекомендуемых величин и в случае аварийных ситуаций; и
- h) заметно представлены в одобренном буклете дифферента и остойчивости и на посту управления перекачкой груза/балласта, а также в любом программном обеспечении, с помощью которого выполняются расчеты остойчивости."
