

**МЕМОРАНДУМ О ВЗАИМОПОНИМАНИИ О КОНТРОЛЕ СУДОВ
ГОСУДАРСТВОМ ПОРТА**

Морские Власти

Бельгии

Канады¹

Хорватии²

Дании

Финляндии

Франции

Германии (Федеративная Республика)

Греции

Исландии³

Ирландии

Италии

Нидерландов

Норвегии

Польши⁴

Португалии

Российской Федерации⁵

Испании

Швеции

¹ Морские власти Канады присоединились к Меморандуму 3 мая 1994 года; для морских Властей Канады Меморандум вступил в силу 3 мая 1994 года.

² Морские Власти Хорватии присоединились к Меморандуму 8 ноября 1996 года; для морских Властей Хорватии Меморандум вступил в силу 1 января 1997 года.

³ Морские Власти Исландии присоединились к Меморандуму 11 мая 2000 года; для морских Властей Исландии Меморандум вступил в силу 1 июля 2000 года.

⁴ Морские Власти Польши присоединились к Меморандуму 27 ноября 1991 года; для морских Властей Польши Меморандум вступил в силу 1 января 1992 года.

⁵ Морские Власти Российской Федерации присоединились к Меморандуму 10 ноября 1995 года; для морских Властей Российской Федерации Меморандум вступил в силу 1 января 1996 года.

Парижский Меморандум о взаимопонимании о контроле судов государством порта

Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии

именуемые в дальнейшем как «Власти»,

Со ссылкой на Заключительную Декларацию, принятую 2 декабря 1980 года Региональной Европейской Конференцией по безопасности на море, в которой была подчеркнута необходимость повышения безопасности на море и защиты морской среды, а также важность улучшения условий обитаемости и труда на борту судна;

Отмечая с высокой оценкой прогресс, достигнутый в этих областях Международной Морской Организацией и Международной Организацией Труда;

Отмечая также вклад Европейского Союза в достижение вышеупомянутых целей;

В осознании того, что главная ответственность за действенное внедрение стандартов, содержащихся в международных инструментах, лежит на властях государства, под чьим флагом судно имеет право плавания;

Признавая тем не менее, что в целях пресечения эксплуатации субстандартных судов требуются эффективные действия со стороны государств порта;

Признавая также необходимость предотвращения несправедливой конкуренции между портами;

Будучи убежденными в необходимости создания для этих целей более совершенной и согласованной системы контроля со стороны государства порта и упрочения сотрудничества и обмена информацией,

достигли следующего взаимопонимания:

Раздел 1 Обязательства

1.1 Каждая из Властей задействует положения настоящего Меморандума и его Приложений, являющихся неотъемлемой частью Меморандума.

1.2 Каждая из Властей будет поддерживать эффективную систему контроля судов государством порта для того, чтобы иностранные торговые суда, заходящие в порт ее государства или находящиеся на якорной стоянке у такого порта, без какой-либо дискриминации в отношении флага, под которым они плавают, удовлетворяли требованиям, содержащимся в применимых инструментах, перечисленных в разделе 2. Каждая из Властей может также осуществлять контроль судов, стоящих у установок, расположенных на прибрежном шельфе.

1.3 Каждая из Властей достигнет ежегодного общего количества инспекций, соответствующего 25% оценочного количества индивидуальных иностранных торговых судов, именуемых далее как 'суда', совершивших заходы в порты ее государства в течение трех последних календарных лет, по которым имеются статистические данные.

1.4 Каждая из Властей, во исполнение целей Меморандума, будет консультироваться, сотрудничать и обмениваться информацией с другими Властями.

1.5 Каждая из Властей, либо любой иной орган, где применимо, установит соответствующую процедуру для лоцманской службы и портовых властей, предусматривающую немедленное информирование компетентной Власти государства порта во всех случаях, когда они в ходе выполнения своих обычных обязанностей обнаруживают наличие недостатков, которые могут повлиять на безопасность судна, либо представлять угрозу нанесения вреда морской среде.

Раздел 2 Применимые инструменты

2.1 Для целей Меморандума следующие инструменты являются ‘применимыми инструментами’:

- .1 Международная Конвенция о грузовой марке 1966 г. (МКГМ 66);
- .2 Протокол 1988 года к Международной Конвенции о грузовой марке 1966 г.;
- .3 Международная Конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. (СОЛАС 74);
- .4 Протокол 1978 года к Международной Конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г.;
- .5 Протокол 1988 года к Международной Конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г.;
- .6 Международная Конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. с Протоколом 1978 г. к этой Конвенции (МАРПОЛ 73/78);
- .7 Международная Конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г. (ПДМНВ 78);
- .8 Конвенция о Международных Правилах по предотвращению столкновений судов в море 1972 г. (МППСС-72);
- .9 Международная Конвенция по обмеру судов 1969 г.;
- .10 Конвенция о торговом мореплавании (минимальные стандарты) 1976 г. (Конвенция МОТ № 147);
- .11 Протокол 1996 года к Конвенции о торговом мореплавании (минимальные стандарты) 1976 г. (Конвенция МОТ № 147)(МОТ147 ПРОТ96);
- .12 Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб, вызванный разливом нефти 1992 г.

2.2 В отношении Конвенции МОТ № 147, каждая из Властей будет применять процедуры, указанные в разделе 7 Приложения 1, для применения публикации МОТ «Инспекция условий труда на борту судна: Руководство по процедуре».

2.3 Каждая из Властей будет использовать только те применимые инструменты, которые вступили в силу, и стороной которых является ее государство. При внесении поправок в применимый инструмент каждая из Властей будет применять те поправки, которые вступили в силу и которые приняты ее государством. Инструмент, измененный таким образом, будет затем считаться для данной Власти ‘применимым инструментом’.

2.4 При использовании применимого инструмента Власти обеспечат, чтобы в отношении судов государств, не являющихся стороной такого инструмента или судов, имеющих размеры ниже конвенционных, не применялся бы далее льготный режим. В этом случае Власти применяют процедуры, указанные в разделе 3 Приложения 1.

Раздел 3 Процедуры инспекций, устранение недостатков и задержание судов

3.1 Во исполнение своих обязательств Власти будут осуществлять инспекции, заключающиеся в посещении судна для проверки свидетельств и документов, указанных в разделе 2 Приложения 1. Далее, Власти должны убедиться в том, что экипаж и общее состояние судна, включая машинное

Парижский Меморандум о взаимопонимании о контроле судов государством порта

отделение и жилые помещения, с учетом их санитарного состояния, отвечают общепринятым международным правилам и стандартам. При отсутствии действительных свидетельств или документов, либо при наличии явных оснований полагать, что состояние судна или его оборудования, или его экипажа, существенным образом не отвечают требованиям применимого инструмента, будет проведена более детальная инспекция, как указано в разделе 5 Приложения 1, или, где применимо, расширенная инспекция, как указано в разделе 8 Приложения 1. Примеры явных оснований даны в разделе 4 Приложения 1.

Власти включают в свои инспекции контроль выполнения эксплуатационных требований на борту судна.

3.2 Власти должны обеспечить осуществление инспекции, в соответствии с разделом 3.1, любого судна, не являющегося предметом расширенной инспекции, имеющего целевой фактор в информационной системе SIRENaC более 50, при условии, что после последней инспекции, осуществлённой в регионе Меморандума, прошло время по меньшей мере в один месяц.

3.3 Судно, подпадающее под какую-либо из категорий раздела 8.2 Приложения 1, подлежит расширенной инспекции по прошествии двенадцати месяцев после последней расширенной инспекции, проведённой в порту в регионе Меморандума.

Если такое судно выбрано для инспекции в соответствии с разделом 3.6, должна быть осуществлена расширенная инспекция. Однако в период между двумя расширенными инспекциями может быть проведена инспекция в соответствии с разделом 3.1.

Власти должны обеспечить осуществление расширенной инспекции судна, для которого в системе SIRENaC инспекция указана как обязательная, в первом же порту захода судна по истечении 12 месяцев с даты последней расширенной инспекции.

3.4 В случаях, когда по причинам эксплуатационного характера Власть не в состоянии осуществить инспекцию или расширенную инспекцию, как указано в разделах 3.2 и 3.3, соответственно, она должна незамедлительно проинформировать систему SIRENaC о том, что такая инспекция не была проведена.

3.5 Ничто в данных процедурах не будет рассматриваться как ограничение полномочий Властей в принятии ими мер, в пределах своей юрисдикции, по любому вопросу, который относится к применимым инструментам.

3.6 При выборе судов для инспекции, иных нежели указано в разделах 3.2 и 3.3, Власти будут определять очерёдность проверки судов, на основании критериев, указанных в разделе 1 Приложения 1.

3.7 Власти будут предпринимать меры для избежания инспектирования судов, которые были подвергнуты инспекции любой из других Властей в течение предшествовавших шести месяцев, если у них нет явных оснований для проведения инспекции. Периодичность проверок не распространяется на суда, указанные в пунктах 3.6 и 3.2, и в этом случае Власти будут действовать по своему усмотрению во всех случаях, когда они сочтут это необходимым.

3.8 Инспекции будут осуществляться лицами надлежащей квалификации, уполномоченными для этой цели данной Властью и действующими под ее ответственностью с учетом, в частности, Приложения 7.

Если Власть не может обеспечить надлежащий профессиональный уровень для проведения инспекции, инспектору этой Власти может быть оказано содействие любым иным лицом, обладающим необходимыми профессиональными знаниями. Инспекторы и лица, оказывающие им содей-

Парижский Меморандум о взаимопонимании о контроле судов государством порта

ствие, не должны иметь коммерческого интереса ни в порту инспектирования, ни в инспектируемых судах; также инспекторы не должны наниматься или выполнять работу от имени и по поручению неправительственных организаций, выдающих конвенционные и классификационные свидетельства или производящих освидетельствования, необходимые для выдачи таких свидетельств на суда.

Каждый инспектор должен иметь персональный документ в виде удостоверения личности, выданный его Властью в соответствии с национальным законодательством, указывающий, что данный инспектор имеет право на проведение инспекций.

3.9.1 Каждая из Властей будет предпринимать меры к устранению всех обнаруженных недостатков. При условии того, что для устранения недостатков иных, нежели указанные в п. **3.10.1**, было сделано все возможное, судну может быть разрешено проследовать в порт, где любые такие недостатки могут быть устранены.

3.9.2 В исключительных обстоятельствах, когда в результате первоначальной и более детальной инспекций, общее состояние судна, его оборудования, с учетом экипажа и условий его обитаемости и работы, будут признаны субстандартными, Власть может приостановить проведение инспекции.

Приостановление инспекции может продолжаться до тех пор, пока ответственные стороны не предпримут необходимых мер для обеспечения того, что судно соответствует требованиям применимых инструментов.

До приостановления инспекции Власть должна зарегистрировать недостатки, обуславливающие задержание, обнаруженные в областях, указанных в п.п. **9.3.3** и 9.3.4 Приложения 1, по принадлежности.

В тех случаях, когда судно задержано и проведение инспекции приостановлено, Власть в кратчайшие сроки уведомит об этом ответственные стороны. Уведомление должно включать в себя информацию о задержании. Далее, уведомление должно заявлять, что инспекция приостановлена до тех пор, пока Власть не будет поставлена в известность о том, что судно отвечает всем применимым требованиям.

3.10.1 При обнаружении недостатков, которые представляют очевидный риск для безопасности, здоровья людей или окружающей среды, Власть обеспечит, за исключением предусмотренного в пункте **3.11**, чтобы этот риск был устранен до того, как судну разрешено выйти в море. Для этой цели будут приняты соответствующие меры, которые могут включать задержание или официальный запрет на дальнейшую эксплуатацию судна по причине обнаруженных недостатков, которые, по отдельности или вместе, делают дальнейшую эксплуатацию судна небезопасной.

3.10.2 В случае задержания Власть без промедления известит Администрацию государства флага* в письменной форме; извещение включает в себя отчет об инспекции, указанный в Приложении 3. Таким же образом, где необходимо, извещаются признанные организация, выдавшая **классификационные свидетельства или** соответствующие свидетельства от имени Администрации государства флага. Вышеупомянутые стороны извещаются также в письменной форме об освобождении от задержания.

3.10.3 Там, где причиной задержания является результат аварийного повреждения, полученного судном на пути следования в порт или в ходе выполнения грузовых операций, распоряжение о за-

* См. MSC/Circ. 971 и MEPC 6/Circ.2 “Контактные сведения о государствах по обеспечению безопасности и предотвращению загрязнения” (Приложения 1 и 2)

держании не издается при условии того, что:

.1 должным образом были учтены требования, содержащиеся в Правиле I/11(c) Конвенции СОЛАС 74 в части оповещения Администрации государства флага, назначенного сюрвейера или признанной организации, ответственных за выдачу соответствующего свидетельства;

.2 до захода в порт либо немедленно после получения повреждения капитан или судовладелец представил Власть порта детали обстоятельств происшествия и полученных повреждений и сведения о требуемом уведомлении Администрации государства флага;

.3 судном предпринимаются, к удовлетворению Власть, соответствующие меры по устранению повреждения; и

.4 Власть, получив извещение о завершении мер по устранению повреждения, удостоверилась в том, что недостатки, представляющие собой очевидную угрозу безопасности, здоровью или окружающей среде, устранены.

3.10.4 В случае отсутствия свидетельств по МКУБ применимы следующие процедуры:

.1 Если инспекцией установлено, что копия Документа о соответствии или Свидетельство об управлении безопасностью, выданные в соответствии с Международным Кодексом по безопасной эксплуатации судов и предотвращению загрязнения (МКУБ), отсутствуют на борту судна, к которому требования МКУБ применимы на дату инспекции, Власть обеспечит задержание судна.

.2 Без противоречия отсутствию документации, упомянутому в **3.10.4.1**, если инспекцией не обнаружены иные недостатки, обуславливающие задержание, Власть может снять распоряжение о задержании с целью избежания скопления судов в порту. Во всех случаях, когда принимается такое решение, Власть немедленно известит об этом все другие Власть.

.3 Власть предпримут все необходимые меры для обеспечения того, что всем судам, которым было разрешено выйти из порта их государства при обстоятельствах, упомянутых в **3.10.4.2**, будет отказано в заходе в любой порт государств, Власть которых являются сторонами Меморандума, за исключением ситуаций, указанных в **3.12.3**, до тех пор, пока владелец или оператор судна не продемонстрируют, к удовлетворению Власть, в государстве которой было издано распоряжение о задержании, что судно имеет действительные свидетельства, выданные в соответствии с требованиями МКУБ.

3.10.5 Меры по запрету на вход в порты государств ПМ, касающиеся отдельных судов

1. Власть должны обеспечить запрет на вход в порты государств ПМ судну любой из категорий, указанных в разделе А Приложения 3, во все порты в регионе Меморандума, за исключением ситуаций, предусмотренных разделом 3.12.3, если судно:

- либо плавает под флагом государства, находящегося в «чёрном списке», публикуемом в ежегодном отчёте Меморандума, и которое было задержано более двух раз в течение предшествовавших 24 месяцев в портах региона Меморандума;

- либо плавает под флагом государства, находящегося в областях «весьма высокого риска» или «высокого риска» в «чёрном списке», публикуемом в ежегодном отчёте Меморандума, и которое было задержано более одного раза в течение предшествовавших 36 месяцев.

Запрет на вход должен вступить в действие немедленно после получения судном разрешения на выход из порта, в котором оно было подвергнуто третьему или второму задержанию, соответственно.

2. Для осуществления мер, указанных в параграфе 1, Власти должны обеспечить соответствие процедурам, изложенным в разделе В Приложения 3.

3.11 Если недостатки, обусловившие задержание, как указано в пункте **3.10.1**, не могут быть устранены в порту инспектирования, Власть может разрешить данному судну проследовать на ближайшую имеющуюся соответствующую судоремонтную верфь, по выбору капитана и Власти, при условии соблюдения условий, определенных компетентной властью государства флага и согласованных с Властью. Такие условия, которые могут включать разгрузку и/или производство временного ремонта, должны обеспечить, что судно может проследовать на верфь без риска для безопасности и здоровья пассажиров или экипажа, или без риска для других судов, или без неоправданной угрозы нанесения ущерба окружающей среде.

Если решение направить судно на судоремонтный завод вызвано несоответствием требованиям Резолюции ИМО А.744(18), либо в части судовой документации, либо в отношении дефектов и недостатков судовых конструкций, Власть может потребовать производство необходимых замеров толщин в порту задержания до того, как судно получит разрешение на выход.

Если судно задержано из-за отсутствия работоспособного прибора регистрации данных о рейсе, когда его использование является обязательным, и данный недостаток не может быть оперативно устранён в порту задержания, то компетентная Власть может разрешить судну выйти в ближайший порт, в котором этот недостаток должен быть оперативно устранён, или потребовать устранить его в течение максимального срока 30 дней.

В данных обстоятельствах Власть уведомит компетентные власти государства региона, в котором находится следующий порт захода судна, стороны, упомянутые в пункте **3.10.2**, и любые иные власти, если необходимо. Уведомление Властям должно включать окончательный отчёт об инспекции и ожидаемые место и время прибытия. Дополнительное уведомление должно быть произведено посредством системы SIRENaC. Власти, получившие такое уведомление, проинформируют уведомившую Власть о предпринятых мерах.

3.12.1 Власти предпримут меры по обеспечению того, что:

.1 судам, указанным в **3.10.1** или **3.11**, выходящим в море без удовлетворения условиям, установленным Властью порта инспектирования; или

.2 судам, указанным в **3.11**, которые отказываются выполнить требования применимых инструментов путем незахода на указанную судоремонтную верфь;

будет отказано в заходе в любой из портов государств, Власти которых являются сторонами Меморандума, до тех пор, пока владелец или оператор не представят доказательств того, что судно, к удовлетворению Власти, которая установила, что судно имело недостатки, полностью отвечает всем соответствующим требованиям применимых инструментов.

3.12.2 В обстоятельствах, указанных в п. **3.12.1.1**, Власть, установившая, что судно имело недостатки, немедленно известит об этом все другие Власти.

В обстоятельствах, указанных в п. **3.12.1.2**, Власть государства, где расположена судоремонтная верфь, немедленно известит об этом все другие Власти.

Перед отказом в доступе в порты Власть может обратиться за консультацией к Администрации государства флага данного судна.

3.12.3 Без противоречия положениям п. **3.12.1**, судно может быть разрешен заход в конкретный порт соответствующей властью этого государства порта при действии обстоятельств непреодолимой силы, или из преобладающих соображений безопасности, или для снижения или минимизации

Парижский Меморандум о взаимопонимании о контроле судов государством порта

опасности загрязнения, при условии того, что владельцем, оператором или капитаном судна были осуществлены адекватные меры по обеспечению безопасного захода судна в порт, к удовлетворению компетентной власти данного государства.

3.13 Положения 3.10.2 и 3.11. не наносят ущерба требованиям применимых инструментов или процедурам, установленным международными организациями в отношении уведомлений и процедур сообщений, связанных с контролем государством порта.

3.14 Власти обеспечат, что по окончании инспекции капитану судна будет передан отчёт об инспекции, представляющий результаты инспекции и детали всех предпринятых действий.

3.15 В том случае, если любая из инспекций, упомянутых в п. 3.1, подтвердит или обнаружит недостатки в связи с требованиями применимых инструментов, обуславливающие задержание судна, все затраты, связанные с проведением инспекций в течение любого обычного расчетного времени, будут покрыты судовладельцем или оператором, или его представителем в государстве порта.

Все затраты, связанные с инспекциями, проводимыми Властью в соответствии с положениями 3.12.1, будут предъявлены для оплаты владельцу или оператору судна.

Задержание не будет снято до тех пор, пока не будет произведена полная оплата расходов, или не будет предоставлена достаточная гарантия по их возмещению.

3.16 Владелец или оператор судна или его представитель в данном государстве имеют право обжаловать решение о задержании или запрете на вход в порты ПМ, принятое Властью этого государства. Подача апелляции не ведет к приостановлению задержания или о запрета на вход в порты ПМ. Власть должным образом должна уведомить капитана судна о праве на обжалование.

3.17 Каждая из Властей предпримет необходимые меры, чтобы информация указанная в Приложении 5, о судах инспектированных и о судах задержанных, публиковалась по меньшей мере ежемесячно.

3.18 При проведении контроля согласно Меморандуму, Власти предпримут все возможные усилия для избежания необоснованного задержания или отсрочки отхода судна. Ничто в Меморандуме не затрагивает прав, предоставляемых положениями применимых инструментов, относящихся к компенсации за необоснованное задержание или отсрочку выхода судна. Во всех случаях предполагаемых фактов необоснованного задержания или отсрочки отхода судна в море, необходимость доказательства таких фактов возложена на владельца или оператора судна.

Раздел 4 Предоставление информации

4.1 Каждая из Властей будет сообщать о проведенных ей в соответствии с Меморандумом инспекциях и их результатах в соответствии с процедурами, указанными в Приложении 4.

4.2 Информация, предоставляемая в соответствии с предыдущим пунктом, может предоставляться для публикации в печатном виде или в электронном формате с целью оказания Властям содействия в опубликовании сведений, указанных в разделе 3.17, а также для иных целей в соответствии с решениями Комитета, упомянутыми в разделе 6.

4.3 ДИС (DSI), упомянутый в Приложении 4, и Секретариат, упомянутый в разделе 6.4, могут содействовать в публикации данных путём предоставления неизмененных данных информационной системой, упомянутой в Приложении 4, в любой электронной или печатной форме.

4.4 Если данные об инспекции или о задержании содержат информацию, касающуюся частных лиц, то Власти должны гарантировать конфиденциальность информации об этих лицах, в соответствии с применимыми международными, национальными законами и правилами, а также закона-

ми и правилами Европейского Сообщества. Однако эта защита не должна препятствовать опубликованию данных о компаниях судов, прошедших инспекции, или названий соответствующих компаний-фрахтователей.

Раздел 5 Эксплуатационные нарушения

Власти будут, по требованию другой Власти, предпринимать меры по регистрации свидетельств предполагаемых эксплуатационных нарушений Правила 10 МППСС-72 года и МАРПОЛ 73/78. В случае предполагаемых нарушений, затрагивающих сброс вредных веществ, Власть посетит в порту, по запросу другой Власти, судно, подозреваемое в такого рода нарушении, с целью получения информации и, где применимо, взятия образца любого предполагаемого загрязняющего вещества. Процедуры по расследованию нарушений положений по сбросу перечислены в Приложении 1А.

Раздел 6 Организация

6.1. Будет учрежден Комитет в составе по одному представителю от каждой из Властей и от Комиссии Европейских Сообществ. Для участия в работе Комитета будут приглашены в качестве наблюдателей представители Международной Морской Организации и Международной Организации Труда.

6.2 Комитет будет созываться раз в год, а также, если он решит, в другие сроки.

6.3 Комитет будет:

- .1 выполнять конкретные задачи, возложенные на него в соответствии с Меморандумом;
- .2 способствовать всеми необходимыми средствами, включая проведение семинаров для инспекторов, согласованию процедур и практики, относящихся к инспектированию, устранению недостатков, задержанию судов и применению положений п. 2.4;
- .3 разрабатывать и пересматривать с целью усовершенствования руководства и процедуры по проведению инспекций, предписываемых Меморандумом;
- .4 разрабатывать и пересматривать с целью усовершенствования процедуры обмена информацией;
- .5 держать под контролем все другие вопросы, относящиеся к функционированию и эффективности Меморандума.

6.4. С помощью Министерства Транспорта, Гражданских Работ и Распоряжения Водными Ресурсами Нидерландов, будет учрежден секретариат с рабочим офисом в Гааге.

6.5. Секретариат, действуя под руководством Комитета и в пределах отпущенных ему средств, будет:

- .1 осуществлять подготовку заседаний, рассылать документы, и предоставлять необходимую помощь Комитету в выполнении им его функций;
- .2 облегчать обмен информацией, исполнять процедуры, предписываемые Приложением 4 и подготавливать отчеты, которые могут быть необходимы для исполнения целей Меморандума;
- .3 выполнять любые другие работы, которые могут быть необходимы для обеспечения эффективного функционирования Меморандума.

Раздел 7 Поправки

7.1. Любая из Властей могут предложить поправки к Меморандуму.

7.2. При внесении поправок в разделы Меморандумы будет применяться следующая процедура:

.1 предлагаемая поправка представляется через секретариат для рассмотрения ее Комитетом;

.2 поправки принимаются большинством в две трети представителей Властей, присутствующих и голосующих в Комитете. Поправка, если она принимается таким образом, рассылается секретариатом всем Властям для принятия;

.3 поправка будет считаться принятой либо по истечении шести месяцев после даты ее принятия в Комитете представителями Властей, либо по истечении иного периода времени, установленного единогласно в Комитете представителями Властей во время ее принятия, если в течение соответствующего периода какая-либо из Властей не направит Секретариату свое возражение;

.4 поправка вступит в силу через 60 дней после даты ее принятия или по истечении иного периода времени, установленного единогласно представителями Властей в Комитете.

7.3. При внесении поправок в Приложения к Меморандуму применяется следующая процедура:

.1 предлагаемая поправка направляется через секретариат для рассмотрения ее Властями;

.2 поправка будет считаться принятой по истечении трех месяцев после даты ее рассылки секретариатом, за исключением случая, когда какая-либо из Властей не запросит в письменной форме, чтобы поправка была рассмотрена Комитетом. В последнем случае будет применяться процедура, указанная в 7.2;

.3 поправка вступит в силу через 60 дней после даты её принятия или по истечении иного периода времени, установленного Властями единогласно.

Раздел 8

8.1 Меморандум не наносит ущерба правам и обязанностям, вытекающим из любого международного соглашения.

8.2. Морская Власть Европейского прибрежного государства и прибрежного государства Северо-атлантического бассейна от Северной Америки до Европы, которая отвечает критериям, указанным в Приложении 5, может присоединиться к Меморандуму с согласия всех Властей, участвующих в Меморандуме.

8.3. По вступлении в силу Меморандум заменит собой «Меморандум о взаимопонимании между некоторыми морскими Властями по поддержанию стандартов на торговых судах», подписанный в Гааге 2 марта 1978 года.

8.4. Меморандум вступит в силу 01 июля 1982 года.

8.5. Тексты Меморандума на английском и французском языке являются равно аутентичными.

Подписано в Париже на английском и французском языках двадцать шестого января одна тысяча девятьсот восемьдесят второго года.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

ПРОЦЕДУРЫ КОНТРОЛЯ СУДОВ ГОСУДАРСТВОМ ПОРТА

Содержание

- Раздел 1** **Приоритетные инспекции**
- Раздел 2** **Рассмотрение свидетельств и документов**
- Раздел 3** **Непредоставление льготного режима**
- 3.1 Суда стран, не являющихся сторонами конвенций
- 3.2 Суда с размерами ниже конвенционных
- Раздел 4** **Примеры «явных оснований» для проведения более детальной или расширенной инспекции**
- Раздел 5** **Более детальная инспекция**
- 5.1 Общие сведения
- 5.2 Процедуры инспектирования выполнения требований к конструкциям и оборудованию судна
- 5.3 Мойка сырой нефтью
- 5.4 Операции разгрузки, зачистки и предварительной мойки в соответствии с Приложением II к МАРПОЛ 73/78
- 5.5 Процедуры контроля выполнения эксплуатационных требований
- Раздел 6** **Укомплектование личным составом**
- 6.1 Введение
- 6.2 Контроль укомплектования личным составом
- 6.3 Контроль в соответствии с положениями ПДМНВ-78
- Раздел 7** **Конвенция о торговом мореплавании (Минимальные стандарты), 1976 г. (МОТ 147) и **Протокол 1996 к МОТ147.****
- Раздел 8** **Расширенные инспекции отдельных судов**
- 8.1 Общие положения по расширенной инспекции
- 8.2 Пассажирские суда, совершающие регулярные рейсы
- 8.3 Категории судов, являющихся предметом расширенных инспекций
- 8.4 Необязательные процедуры расширенных инспекций некоторых категорий судов

- Раздел 9** **Устранение недостатков и задержание**
- 9.1** Принципы, определяющие устранение недостатков или задержание судна
- 9.2** Задержание, относящееся к минимальному безопасному укомплектованию судна личным составом и свидетельствам
- 9.3** Процедуры задержания судов всех размеров

Раздел 1 **Приоритетные инспекции**

1.1 Вне зависимости от величины целевого фактора, как указано в разделе 1.2, следующие суда должны рассматриваться в качестве первостепенного приоритета для инспектирования:

.1 Суда, о которых сделаны сообщения лоцманами или портовыми властями в соответствии с разделом 1.5 Меморандума;

.2 Суда, перевозящие опасные или загрязняющие грузы, которые не заявили компетентной власти порта и прибрежного государства всю соответствующую информацию о характеристиках судна, движении судна и перевозимых опасных или загрязняющих грузах;

.3 Суда, явившиеся предметом сообщения или уведомления со стороны другой Власти;

.4 Суда, явившиеся предметом сообщения или жалобы, исходивших от капитана, члена экипажа, либо другого лица или организации, имеющих законную заинтересованность в безопасной эксплуатации судна, условиях обитаемости и работы на борту, или предотвращении загрязнения, за исключением случая, когда данная Власть рассматривает сообщение или жалобу явно необоснованными; личность направившего сообщение или жалобу не должна раскрываться капитану или судовладельцу данного судна;

.5 Суда, которые:

- явились участниками столкновения, имели касание о грунт или посадку на мель на пути следования их в порт,
- были обвинены в предполагаемом нарушении правил по сбросу вредных веществ или сточных вод,
- совершали маневрирование беспорядочным или небезопасным способом, причем меры по управлению движением, принятые ИМО, либо правила безопасности плавания, не были соблюдены, либо
- иным образом управлялись способом, представляющим опасность людям, собственности или окружающей среде;

.6 Суда, чей класс был приостановлен или изъят по соображениям безопасности в ходе предшествовавших шести месяцев.

1.2 При установлении порядка приоритета судов для инспектирования, Власть должна принять во внимание порядок, указываемый целевым фактором, приводимым информационной системой SIRENAC. На величину целевого фактора оказывают влияние следующие элементы:

.1 Заход судов в порт государства, Власть которого является стороной Меморандума, впервые, или после отсутствия 12 месяцев или более. При отсутствии соответствующих данных по данному вопросу, Власти будут полагаться на данные, имеющиеся в SIRENAC, и инспектировать те суда, которые не были зарегистрированы в SIRENAC со времени ввода этой базы данных в эксплуатацию, 1 января 1993г.;

Парижский Меморандум о взаимопонимании о контроле судов государством порта

- .2 Суда не проходили инспектирование ни одной из Властей в ходе предшествовавших шести месяцев;
- .3 Суда, чьи обязательные свидетельства по конструкции и оборудованию, выданные в соответствии с конвенциями, а также классификационные свидетельства, были выданы организацией, не признанной Властью;
- .4 Суда под флагом государства, занесенного в «черный список», публикуемый в ежегодном отчете Парижского Меморандума;
- .5 Суда, которым Власть разрешила выйти из порта ее государства на определенных условиях:
 - a) недостаток должен быть устранен до выхода;
 - b) недостаток должен быть устранен в следующем порту захода;
 - c) недостаток должен быть устранен в срок 14 дней;
 - d) недостатки, для которых были установлены иные условия;
 - e) если действия, относящиеся к судну, были предприняты, и все недостатки были устранены;
- .6 Суда, для которых, в ходе предыдущей инспекции, были зафиксированы недостатки, в зависимости от количества недостатков;
- .7 Суда, которые были задержаны в предыдущем порту захода;
- .8 Суда, плавающие под флагом государства, не являющегося стороной применимого инструмента;
- Суда с показателем количества недостатков, относящихся к классу, выше среднего;
- .10 Суда, принадлежащие к категории судов, для которых было принято решение о расширенной инспекции в соответствии с разделом 8 настоящего Приложения;
- .11 Другие суда возрастом более 13 лет.

Раздел 2 Рассмотрение свидетельств и документов

При проведении первоначальной инспекции, инспектор должен проверить, как минимум и по принадлежности, следующие документы:

- .1 Международное мерительное свидетельство (1969);
- .2 Свидетельство о безопасности пассажирского судна;
- .3 Свидетельство о безопасности грузового судна по конструкции;
- .4 Свидетельство о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению;
- .5 Свидетельство о безопасности грузового судна по радиооборудованию;

- .6 Свидетельство об изъятии и любой перечень грузов (в соответствии с правилом СОЛАС II-2/53.1.3);
- .7 Свидетельство безопасности грузового судна;
- .8 Документ о соответствии (СОЛАС 74, Правило II-2/54)
- .9 Специальный перечень или манифест опасных грузов, либо детальный каргоплан;
- .10 Международное Свидетельство о годности судна к перевозке сжиженных газов наливом, или Свидетельство о годности судна к перевозке сжиженных газов наливом, что применимо;
- .11 Международное Свидетельство о годности судна к перевозке опасных химических грузов наливом, или Свидетельство о годности судна к перевозке опасных химических грузов наливом, что применимо;
- .12 Международное Свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью;
- .13 Международное Свидетельство о предотвращении загрязнения для судов, перевозящих вредные жидкие вещества наливом;
- .14 Международное Свидетельство о грузовой марке (1966);
- .15 Международное Свидетельство об изъятии по грузовой марке;
- .16 Журнал нефтяных операций, части I и II;
- .17 Судовой План по чрезвычайным мерам в случае загрязнения нефтью;
- .18 Журнал грузовых операций;
- .19 Документ о минимальном безопасном укомплектовании личным составом;
- .20 Свидетельства, выданные в соответствии с Конвенцией ПДМНВ;
- .21 Медицинские сертификаты (см. Конвенцию No. 73 МОТ);
- .22 График судовых работ (см. Конвенцию №180 МОТ и ПДМНВ95);
- .23 Записи о часах работы или отдыха моряков (см. Конвенцию №180 МОТ);
- .24 Информация об остойчивости;
- .25 Копия Документа о соответствии и Свидетельство об управлении безопасностью, выданные в соответствии с Международным Кодексом по безопасной эксплуатации судов и предотвращению загрязнения (Резолюции ИМО А.741(18) и А.788(19));
- .26 Свидетельства в части прочности корпуса судна, и судовых механических установок, выданные соответствующим классификационным обществом (требуются только в том случае, если судно имеет класс классификационного общества);
- .27 Комплект отчетов по освидетельствованиям (в случае навалочных судов или нефтеналивных танкеров);

- .28 Для пассажирских судов типа ро-ро, сведения об отношении A/A max;
- .29 Документ, разрешающий судну перевозку зерна;
- .30 Свидетельство о безопасности судна специального назначения;
- .31 Свидетельство о безопасности высокоскоростного судна и Разрешение на эксплуатацию высокоскоростного судна;
- .32 Свидетельство о безопасности плавучей буровой установки;
- .33 Для нефтеналивных танкеров, записи системы автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти для последнего рейса в балласте;
- .34 Расписание по тревогам, план по борьбе с пожаром, а для пассажирских судов, план действий в чрезвычайной ситуации и система оказания помощи в принятии решений для капитана судна (отпечатанный план действий в чрезвычайных ситуациях);
- .35 Судовой журнал в части проведения испытаний и отработок учебных тревог и журнал записей проверок и техобслуживания спасательного оборудования и устройств;
- .36 Отчеты о предыдущих инспекциях по контролю судна государством порта;
- .37 Наставление по креплению грузов;
- .38 Для пассажирских судов, перечень эксплуатационных ограничений;
- .39 Для пассажирских судов, план взаимодействия со службами SAR (поиска и спасения);
- .40 Буклет навалочного судна;
- .41 Для навалочных судов, план погрузки/разгрузки;
- .42 План операций с мусором;
- .43 Журнал регистрации операций с мусором;
- .44 Свидетельство о страховании или ином способе обеспечения финансовой состоятельности в части гражданской ответственности при загрязнении нефтью.

Раздел 3 Непредоставление льготного режима

3.1 Суда стран, не являющихся участницами конвенций

Суда, имеющие право плавания под флагом государства, не являющегося участником какого-либо применимого инструмента и, таким образом, не имеющие свидетельств, которые предоставляли бы первоочередное доказательство удовлетворительных условий на борту, либо суда, члены экипажей которых не имеют действительных свидетельств согласно ПДМНВ, подвергаются более детальной или, где применимо, расширенной инспекции. При осуществлении такой инспекции инспектор будет придерживаться тех же самых процедур, которые установлены для судов, подпадающих под действие применимых инструментов.

В том случае, если судно или экипаж имеют альтернативные формы свидетельств, инспектор, в ходе осуществления инспекции, может принять во внимание форму и содержание таких документов. Состояние судна и его оборудования, свидетельства экипажа и требования государства флага по минимальному безопасному укомплектованию судна личным составом, должны быть совместимы с целями положений применимых инструментов; в противном случае судно должно стать предметом таких ограничений, которые необходимы для обеспечения сравнимого уровня безопасности и защиты морской среды.

3.2 Суда с размерами ниже конвенционных

3.2.1 В пределах, в которых применимый инструмент не распространяется на судно, имеющее размеры ниже конвенционных, задачей инспектора является оценка того, отвечает ли судно в приемлемой степени требованиям к безопасности, охране здоровья или защите окружающей среды. Делая такого рода оценку, инспектор примет должным образом во внимание такие факторы, как продолжительность и характер предполагаемого рейса или вида эксплуатации, размер и тип судна, имеющееся оборудование и характер груза.

3.2.2 При выполнении своих функций инспектор будет руководствоваться любыми свидетельствами и иными документами, выданными Администрацией государства флага или от ее имени. Инспектор, по содержанию таких свидетельств и документов, и с учетом общего впечатления о судне, будет использовать свое профессиональное суждение в принятии решения, необходима ли дальнейшая инспекция судна и если да, то в каких направлениях. При осуществлении дальнейшего инспектирования, инспектор в необходимой степени уделяет внимание пунктам, перечисленным в 3.2.3 настоящего Приложения. Данный список не является исчерпывающим, но дает примерное представление о соответствующих объектах инспектирования.

3.2.3 Пункты общей важности

3.2.3.1 Пункты, относящиеся к условиям назначения грузовой марки:

- .1 брызгонепроницаемость (или водонепроницаемость, что применимо) открытых палуб;
- .2 люки и устройства их закрытия;
- .3 брызгонепроницаемые закрытия отверстий в надстройках;
- .4 устройства для удаления воды;
- .5 бортовые сливные отверстия;
- .6 вентиляторы и воздушные трубы;
- .7 информация об остойчивости.

3.2.3.2 Прочие факторы, имеющие отношение к охране человеческой жизни на море:

- .1 спасательные средства;
- .2 средства борьбы с пожаром;
- .3 общее состояние конструкций (т.е. корпус, палуба, крышки люков и т.п.)
- .4 главные механические и электрические установки;
- .5 навигационное оборудование, включая радиоустановки.

3.2.3.3 Пункты, имеющие отношение к предотвращению загрязнения с судов:

- .1 средства контроля за сбросом нефти и нефтесодержащих смесей, например, оборудование для сепарации или очистки нефтесодержащих вод, или иные эквивалентные средства (танк(и) для хранения нефти, нефтесодержащих смесей, остатков нефти);
- .2 средства для обработки нефти, нефтесодержащих смесей или остатков нефти;
- .3 наличие нефти и масла в льялах машинного отделения;
- .4 средства сбора, хранения и удаления мусора.

3.2.4 В случае выявления недостатков, представляющих угрозу безопасности, здоровью или окружающей среде, инспектор предпримет такие меры, которые могут включать, при необходимости, задержание, с учетом факторов, упомянутых в п. 3.2.1 настоящего Приложения, в целях обеспечения того, что недостаток устранен или, если судну разрешено проследовать в другой порт, для гарантирования того, что оно не представляет собой очевидной угрозы безопасности, здоровью или окружающей среде.

Раздел 4 Примеры «явных оснований» для проведения более детальной или расширенной инспекции

4.1 При применении п. 3.1 Меморандума, «явные основания», требующие проведения более детальной или расширенной инспекции, включают в себя следующее:

- .1 судно было определено как приоритетный случай для инспекции в соответствии с разделом 1.1 и пп. 1.2.3, 1.2.4, 1.2.5b, 1.2.5с, 1.2.8 и 1.2.11 настоящего Приложения;
- .2 в ходе рассмотрения свидетельств и документов, упомянутых в разделе 2 настоящего Приложения, были вскрыты неточности, либо документы не хранились и не актуализировались должным образом;
- .3 указания на то, что соответствующие члены экипажа неспособны общаться друг с другом должным образом либо с другими лицами на судне, или что судно неспособно общаться с властями на берегу либо на общем языке, либо на языке этих властей;
- .4 свидетельство того, что грузовые и другие операции производятся небезопасным способом, либо не в соответствии с руководствами ИМО;
- .5 капитан нефтеналивного танкера не может представить записи системы автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти для последнего балластного рейса;
- .6 актуализированное расписание по тревогам отсутствует, либо членам экипажа неизвестны их обязанности в случае пожара или приказа покинуть судно;
- .7 за подачей ложного сигнала бедствия не последовала соответствующая процедура его отмены;
- .8 отсутствуют основное оборудование или устройства, требуемые конвенциями;
- .9 свидетельство, на основе общего впечатления и наблюдений инспектора, того, что судно имеет серьезные разрушения или дефекты корпуса или конструкций, которые могут представлять угрозу целостности конструкций, водо- или брызгонепроницаемости судна;
- .10 чрезмерно антисанитарные условия на судне;
- .11 информация или свидетельство того, что капитан или экипаж незнакомы с основными

судовыми действиями по безопасности судов или предотвращению загрязнения, или того, что такие действия не выполняются;

.12 отсутствие графика судовых работ на судне или записей о часах работы или отдыха моряков (см. МОР №180).

Раздел 5 Более детальная инспекция

5.1 Общие сведения

5.1.1 При отсутствии действительных свидетельств или документов или при выявлении явных оснований, инспектор должен:

- .1 провести более детальную инспекцию в той области/областях, в которых были выявлены явные основания;
- .2 провести выборочно более детальную инспекцию в других областях; и
- .3 предусмотреть дальнейшую проверку соответствия судовым эксплуатационным требованиям.

5.1.2 При проведении более детальной инспекции инспектор примет во внимание:

- .1 положения данного раздела;
- .2 положения Международного Кодекса по перевозке морем опасных грузов;
- .3 если применимо, положения разделов 6 и 7 настоящего Приложения.

В том случае, если имеются очевидные основания для проведения более детальной инспекции судна, принадлежащего к категориям, перечисленным в разделе 8 настоящего Приложения, инспектор обеспечит проведение расширенной инспекции.

5.2 Процедуры инспектирования выполнения требований к конструкциям и оборудованию судна

Конструкции судна

5.2.1 Мнение инспектора о техобслуживании корпуса и общем состоянии палубы, состоянии таких объектов, как трапы, леера, покрытия трубопроводов и районы обычной или язвенной коррозии, должно оказать влияние на принятие им решения относительно необходимости максимально полного обследования судна на плаву. Значительные области повреждения или коррозии или язвенная коррозия обшивки и набора палуб и корпуса, ухудшающие мореходность судна или прочность при действии местных нагрузок, могут обусловить задержание судна. Может оказаться необходимой проверка подводной части корпуса судна. Принимая решение, инспектор примет во внимание мореходность судна, а не его возраст, делая соответствующий допуск на нормальный износ, если при этом соблюдены требования к минимально допустимым толщинам. Повреждение, не влияющее на мореходность судна, не будет представлять собой основание для вывода о задержании судна, равно как и повреждение, временно, но эффективно отремонтированное для следования в порт для осуществления окончательного ремонта. Однако, при оценке возможных последствий повреждения, инспектор примет во внимание расположение повреждения по отношению к расположению жилых помещений экипажа и то, влияет ли данное повреждение на обитаемость существенным образом.

5.2.2 Инспектор должен обратить особое внимание на конструктивную целостность конструкций и мореходное состояние навалочных судов и нефтеналивных танкеров (Резолюция ИМО А.744(18) с поправками).

5.2.3 Оценка инспектором безопасности конструкций этих судов основывается на комплекте отчете-

Парижский Меморандум о взаимопонимании о контроле судов государством порта

тов по освидетельствованиям, находящемуся на борту судна. Данный комплект должен включать в себя отчеты по освидетельствованиям конструкций, отчеты по оценке состояния (переведенные на английский язык и заверенные Администрацией государства флага), отчеты по замерам толщин и документ по планированию освидетельствований.

5.2.4 Если, на основании комплекта отчетов по освидетельствованиям, выявляется необходимость в более детальной инспекции конструкций корпуса судна, или если такой комплект отсутствует, инспектор должен уделить особое внимание, как это требуется, конструкциям корпуса, системам трубопроводов в районе грузовых танков или трюмов, насосным помещениям, коффердамам, туннелям для трубопроводов, пустым помещениям в грузовой зоне и балластными танками.

5.2.5 В отношении навалочных судов, инспекторы должны произвести инспектирование основных конструкций трюмов для выявления явным образом не санкционированных ремонтных работ. Где применимо, инспектор должен проверить на навалочных судах, что буклет навалочного судна был одобрен, что любые ограничения в отношении твердых навалочных грузов были зафиксированы в буклете, что на судне постоянно нанесен знак в виде треугольника для навалочных судов, и что в грузовых трюмах имеются устройства подачи сигналов тревоги по высокому уровню воды.

Помещения для механизмов

5.2.6 Инспектор должен оценить состояние механизмов и электрических установок с целью установления их способности обеспечивать бесперебойную подачу энергии для обеспечения движения и вспомогательных нужд.

5.2.7 В ходе инспектирования помещений для механизмов, инспектор должен составить мнение о качестве технического обслуживания. Изношенные или отсоединенные тросики приводов быстроиспользуемых клапанов, отсоединенные или недействующие удлинительные тяги управления или механизмы разобщения механических установок, отсутствие ручных маховиков клапанов, свидетельства постоянных утечек пара, воды, топлива, масла, загрязненные поверхности танков и загрязненные льяла, либо обширная коррозия фундаментов механизмов, указывают на неудовлетворительную организацию техобслуживания систем. Большое количество временных ремонтных работ, включая временные муфты труб и цементные ящики, указывают на нежелание провести надлежащий постоянный ремонт.

5.2.8 Хотя оценить состояние механизмов без их испытания в работе невозможно, такие общие недостатки, как течь в сальниках насосов, грязные смотровые стекла уровня жидкости, неработающие манометры, заржавевшие предохранительные клапаны, неработающие или отключенные устройства безопасности или управления, свидетельства многократного использования ремня продувки дизельного двигателя или предохранительных клапанов кривошипной камеры, некачественная работа или нерабочее состояние автоматического оборудования и систем аварийной сигнализации, а также протекающие корпуса котлов или выходящих паропроводов, обуславливают необходимость проверки журнала машинного отделения и рассмотрения записей, касающихся отказов и неполадок механического оборудования, и выдвижение требования об испытаниях оборудования в работе.

5.2.9 Если один из электрогенераторов не эксплуатируется, то инспектор должен проверить, имеется ли достаточная мощность для обеспечения нужд основных и аварийных потребителей, и провести испытания оборудования.

5.2.10 Если факт пренебрежения обязанностями становится очевидным, инспектор должен расширить объем проверки путем предусмотрения, к примеру, испытаний основного и вспомогательного рулевых устройств, устройств ограничения скорости, размыкателей цепей и т.д.

5.2.11 Необходимо подчеркнуть, что, хотя выявление одного или более из вышеупомянутых недостатков может указывать на неудовлетворительное состояние оборудования, реальная их ком-

бинация является предметом профессиональной оценки в каждом отдельном случае.

Условия назначения грузовой марки

5.2.12 Может произойти так, что инспектор сочтет инспектирование корпуса судна ненужным, но в случае неудовлетворительных результатов осмотра палубы, например, при дефектных устройствах закрытия люков, прокорродировавших воздушных трубах и комингсах отверстий для вентиляции, он должно тщательно проверить условия назначения грузовой марки, обращая особое внимание на устройства закрытия отверстий, средства удаления воды с палубы и устройства защиты экипажа.

Спасательные средства

5.2.13 Эффективность спасательных средств зависит в значительной степени от надлежащего технического обслуживания их экипажем и их использования при проведении регулярных учений по тревогам. Период времени с момента проведения последнего освидетельствования для выдачи/возобновления Свидетельства о безопасности судна по оборудованию и снабжению, может служить значительным фактором степени прихода в непригодность оборудования в том случае, если оно не подвергалось периодическим проверкам со стороны экипажа. Помимо отсутствия тех видов оборудования, которые предусмотрены конвенцией, или наличия таких очевидных дефектов, как пробоины в корпусах спасательных шлюпок, инспектор должен также проверить наличие признаков использования средств спуска спасательного оборудования на воду не по назначению, или препятствий к использованию средств спуска, доказательством чего может служить скопление краски, заедание осей, отсутствие смазки, состояние блоков и талей, а также неадекватное крепление или укладка на палубе палубного груза.

5.2.14 В том случае, если упомянутые выше признаки будут очевидны, инспектор будет вправе провести детальную инспекцию всего спасательного оборудования. Такое обследование может включать в себя спуск спасательных средств, проверку обслуживания спасательных плотов или любой иной предусмотренной системы морской эвакуации, проверку устройств подъема людей с поверхности воды, количества и состояния спасательных жилетов и спасательных кругов и подтверждение того, что у пиротехнических средств не истек срок годности. Объем инспекции будет при этом обычно соответствовать объему освидетельствования для возобновления Свидетельства о безопасности судна по оборудованию и снабжению, и проверка концентрируется на основном оборудовании для безопасного оставления судна; однако в крайнем случае ее объем может быть расширен до полной инспекции в размере, необходимом для выдачи Свидетельства о безопасности судна по оборудованию и снабжению. Важное значение при инспектировании придается наличию и работоспособности средств забортного освещения, средствам оповещения экипажа и пассажиров и наличию освещенных путей эвакуации к местам сбора и посадки.

Пожаробезопасность

5.2.15 Неудовлетворительное состояние палубных пожарных и мочных магистралей и рожков, и возможное отсутствие пожарных шлангов и огнетушителей в жилых помещениях, могут указывать на необходимость тщательной инспекции всего противопожарного оборудования. В дополнение к проверке соответствия требованиям конвенции, инспектор должен выявлять свидетельства повышенной пожарной опасности, каковыми могут быть загрязненное машинное отделение, что, вместе с наличием значительных недостатков стационарного или переносного противопожарного оборудования, может обусловить вывод о том, что судно является субстандартным.

5.2.16 Инспектор должен рассмотреть судовой план действий по борьбе с пожаром с целью формирования общего мнения о мерах пожарной безопасности, предусмотренных на борту судна, и проверить соответствие этих мер конвенционным требованиям, соотнесенных с годом постройки. Запросы по методам обеспечения конструктивной противопожарной защиты должны обращаться

к Администрации государства флага, и инспектор в целом должен ограничить инспекцию проверкой эффективности имеющихся в наличии средств и устройств.

5.2.17 В том случае, если пожарные двери находятся в нерабочем состоянии, скорость распространения огня может возрасти. Инспектор должен проверить работоспособность этих дверей и средства их закрытия в переборках, ограничивающих основные противопожарные зоны, лестничных шахтах и переборках, ограничивающих помещения повышенной пожароопасности, такие, как основные машинные помещения и камбузы, уделяя особое внимание дверям, обычно остающимся открытыми. Также следует уделять внимание основным вертикальным зонам, роль которых может не выполняться в случае судов новой конструкции. Дополнительной опасностью в случае пожара является распространение дыма по вентиляционным системам. С целью выявления степени работоспособности могут быть сделаны выборочные проверки противопожарных захлопок и дымовых заслонок. Инспектор должен также убедиться в том, что вентиляторы могут быть остановлены из главных постов управления и в том, что в наличии имеются средства по закрытию основных впускных и выпускных отверстий вентиляционных систем.

5.2.18 Следует уделять внимание эффективности путей эвакуации и убедиться в том, что основные двери не держатся закрытыми, а коридоры и лестницы не загромождены.

Правила по предотвращению столкновений судов в море

5.2.19 Ключевым аспектом обеспечения безопасности жизни на море является полное соответствие правилам по предупреждению столкновений судов в море. Основываясь на своих наблюдениях, сделанных на палубе, инспектор должен принять решение о необходимости тщательной проверки навигационных огней и средств их экранирования, а также средств подачи звуковых сигналов и сигналов бедствия.

Свидетельство о безопасности грузового судна по конструкции

5.2.20 Общее состояние судна может привести инспектора к решению рассмотреть аспекты, не связанные с оборудованием безопасности и условиями назначения грузовой марки, но тем не менее имеющие отношение к безопасности судна, например, такие, как эффективность оборудования, относящегося к Свидетельству о безопасности грузового судна по конструкции, которое может включать в себя насосное оборудование, средства прекращения, в случае пожара, подачи воздуха, масла, топлива, системы аварийно-предупредительной сигнализации и аварийные источники питания.

Свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию

5.2.21 Действительность Свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию и соответствующего перечня оборудования (Формы R) может быть принята в качестве доказательства наличия и эффективности относящегося к ним оборудования, однако инспектор должен убедиться в том, что на судне имеется должным образом сертифицированный персонал для работы на данном оборудовании и для несения слуховой вахты. Требования по обслуживанию радиооборудования содержатся в Правиле IV/15 СОЛАС 74. Следует просмотреть журнал радиосвязи или регистрацию записей радиосвязи. При необходимости можно провести проверки оборудования в действии.

Оборудование сверх требуемого конвенциями или сверх требований государства флага

5.2.22 Оборудование на борту, которое планируется использовать в ситуациях, влияющих на безопасность или предотвращение загрязнения, должно быть в рабочем состоянии. Если такое оборудование не работает и установлено сверх предусматриваемого соответствующей конвенцией и/или государством флага, его следует отремонтировать, удалить или, если удаление нецелесообразно, четко обозначить как находящееся в нерабочем состоянии и гарантировать его неиспользование.

5.3 Мойка сырой нефтью (МСН)

5.3.1 Инспектирование операций по мойке сырой нефтью

Инспектор должен убедиться в том, что мойка сырой нефтью производится на всех судах, перевозящих сырую нефть, которые либо должны быть оборудованы системой мойки сырой нефтью, или на судах, где владелец или оператор установили такую систему с целью удовлетворения требованиям Правила 13 Приложения I к МАРПОЛ 73/78. В дополнение к этому, должно быть обеспечено удовлетворение эксплуатационным требованиям, изложенным в пересмотренных Технических требованиях к конструкции, эксплуатации и управлению системами мойки сырой нефтью (Резолюция ИМО А.446(XI) с поправками, внесенными Резолюцией ИМО А.497(XII)). Наилучшим образом это можно осуществить в портах, где происходит разгрузка.

5.3.2 Порядок инспектирования в порту процедур по мойке сырой нефтью

Инспекции

5.3.2.1 Инспектор предпринимает соответствующие меры по обеспечению соответствия требованиям для нефтеналивных танкеров по мойке сырой нефтью. Это, однако, не должно рассматриваться как освобождение операторов терминала и судовладельцев от их обязанностей по обеспечению того, что работа производится в соответствии с правилами.

5.3.2.2 Инспекция может охватить операцию по МСН целиком или только отдельные ее аспекты. Таким образом имеется в виду, что в интересах всех участников, чтобы на борту постоянно велись записи операций по мойке с тем, чтобы инспектор мог бы до проверки убедиться в факте проведения таких операций.

Судовой персонал

5.3.2.3 Должны быть определены ответственное лицо и другие уполномоченные лица, отвечающие за операции по МСН. Указанные лица должны, если потребуется, быть способны доказать то, что их квалификация соответствует требованиям п.п. 5.2 и 5.3 пересмотренных Технических требований к конструкции, эксплуатации и управлению системами мойки сырой нефтью (Резолюция ИМО А.446(XI) с поправками, внесенными резолюцией ИМО А.497(XII)).

5.3.2.4 Проверка может быть завершена предъявлением документов, подтверждающих соответствующую подготовку лиц, подтверждение со стороны оператора судна, либо на свидетельства, выданные учебным центром, одобренным Администрацией. Количество таких специалистов должно быть как минимум таким, какое предусмотрено в Руководстве по эксплуатации и оборудованию МСН.

Документация

5.3.2.5 Для инспекции требуется наличие следующих документов:

.1 Свидетельство ИОРП (Международное Свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью) и Перечень конструкций и оборудования, позволяющие определить следующее:

.1 оборудовано ли судно системой мойки сырой нефтью, как это требуется Правил 13(6) или (8) Приложения I к МАРПОЛ 73/78;

.2 соответствует ли система мойки сырой нефтью и отвечает ли требованиям Правила 13(В) Приложения I к МАРПОЛ 73/78;

.3 действительность и дату Руководства по эксплуатации и оборудованию МСН; и

.4 действительность Свидетельства.

.2 Одобренное Руководство по эксплуатации и оборудованию МСН;

.3 Журнал нефтяных операций; и

.4 Свидетельство о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению, подтверждающее, что система инертных газов отвечает правилам, содержащимся в главе II-2 СОЛАС 74 (с поправками).

Система инертных газов

5.3.2.6 Правила по системам инертных газов требуют наличия приборов и аппаратуры для непрерывной индикации и надежной регистрации, в течение всего времени подачи инертных газов, давления и содержания кислорода в основной магистрали подачи инертных газов. Ссылки на устройство постоянной записи должны указывать, что система работала до разгрузки и в ходе разгрузки судна удовлетворительным образом.

5.3.2.7 Если условия, указанные в Руководстве по эксплуатации и оборудованию МСН, не выполняются, мойка приостанавливается до восстановления удовлетворительных условий.

5.3.2.8 В качестве дальнейшей меры предосторожности, в каждом танке, предназначенном для мойки, необходимо определить уровень кислорода. Используемые приборы должны быть откалиброваны и проверены с целью гарантирования их нормального работоспособного состояния. Результаты измерений по танкам, вымытым в порту до инспекции, должны быть в наличии для проверки. Могут быть произведены выборочные проверки результатов измерений.

Образование статического электричества

5.3.2.9 Необходимо убедиться, либо по записям в журнале грузовых операций, либо путем опроса ответственного лица, в том, что присутствие воды в сырой нефти сведено к минимуму, как это требуется п. 6.7 пересмотренных Технических требований (резолюция ИМО А.446(XI) с поправками, внесенными резолюцией ИМО А.497(XII)).

Связь

5.3.2.10 Необходимо проверить наличие эффективных средств связи между ответственным лицом и другими лицами, занятыми в МСН.

Протечки на палубе

5.3.2.11 Инспекторы должны удостовериться в том, что система трубопроводов МСН была испытана в действии для обнаружения возможной течи перед разгрузкой, и что указанное испытание зарегистрировано в судовом журнале нефтяных операций.

Исключение нефти из машинного отделения

5.3.2.12 Необходимо удостовериться в том, что соблюдается принцип исключения нефти, являющейся грузом, из машинного помещения, путем проверки устройств изоляции подогревателя мочной нефти (если установлен), либо любой другой части системы мойки танков, которая входит в машинное помещение.

Пригодность сырой нефти

5.3.2.13 При определении пригодности нефти для мойки следует принимать во внимание указания и критерии, содержащиеся в разделе 9 Руководства по эксплуатации и оборудованию МСН.

Чек-лист

5.3.2.14 По судовым регистрационным записям необходимо установить, что перед мойкой сырой нефтью была выполнена проверка в соответствии с эксплуатационным чек-листом, и что все устройства работали нормально. Можно осуществить выборочную проверку определенных позиций.

Программы мойки

5.3.2.15 В том случае, если танкер разгружается в нескольких портах, записи в журнале нефтяных операций должны подтверждать, что танки были подвергнуты мойке сырой нефтью в предыдущих портах разгрузки или в море. Следует убедиться в том, что все танки, которые будут или могут в предстоящем рейсе использоваться для балласта, были промыты сырой нефтью до выхода судна из порта. Мойка танков иных, нежели балластные, в порту разгрузки не является обязательной, однако каждый из этих танков должен быть промыт по меньшей мере в соответствии с 6.1 пересмотренных Технических требований (резолюция ИМО А.446(XI) с поправками, внесенными резолюцией ИМО А.497(XII)). Для проверки этих требований просматривается журнал нефтяных операций.

5.3.2.16 Все операции по МСН должны быть завершены до выхода судна из порта окончательной разгрузки.

5.3.2.17 Если танки не подвергаются мойке в соответствии с одной из предпочтительных последовательностей, изложенных в Руководстве по эксплуатации и оборудованию МСН, инспектор должен установить приемлемость причин этого и предложенной последовательности мойки танков.

5.3.2.18 Для каждого подвергаемого мойке танка необходимо убедиться в том, что операция осуществляется в соответствии с Руководством по эксплуатации и оборудованию МСН, а именно:

- .1 палубные и погружные моечные машинки эксплуатируются по показаниям индикаторов, по характеру звука или при помощи других одобренных методов;
- .2 палубные машинки, где применимо, запрограммированы в соответствии с заявленными программами;
- .3 выдерживается необходимая продолжительность мойки; и
- .4 количество одновременно используемых машинок для мойки танков не превышает установленное.

Зачистка танков

5.3.2.19 Минимальные условия по качеству и параметрам зачистных операций должны быть изложены в Руководстве по эксплуатации и оборудованию МСН.

5.3.2.20 Все танки, подвергнутые МСН, должны быть зачищены. Адекватность зачистки каждого танка проверяется вручную, по меньшей мере в кормовых отверстиях для ручного доступа в каждом из танков, или иными способами, содержащимися в Руководстве по эксплуатации и оборудованию МСН. Необходимо убедиться в том, что до выхода судна из порта его окончательной разгрузки, качество зачистки было, или будет, проверено.

Балластировка

5.3.2.21 Записи о танках, подвергнутых мойке сырой нефтью в море, должны быть занесены в

журнал нефтяных операций. Такие танки должны оставаться пустыми между портами разгрузки, для их осмотра в следующем порту разгрузки. В том случае, если эти танки специально предназначены для балласта в начальной стадии рейса, их балластировка может потребоваться на весьма ранних стадиях разгрузки. Это делается по эксплуатационным причинам, а также потому, что эти танки должны балластироваться в процессе разгрузки, если выделение углеводородов должно происходить в пределах самого судна. Если такие танки проверяются пустыми, то это должно быть сделано сразу после ошвартовки танкера. Если инспектор прибывает на борт судна после того, как танки начали принимать балласт, то возможности для обследования днища танка не будет. Однако тогда окажется возможным обследование поверхности балластной воды. Толщина нефтяной пленки не должна превышать величины, предусмотренной 4.2.10(b) пересмотренных Технических требований (резолюция ИМО А.446(XI) с поправками, внесенными резолюцией ИМО А.497(XII)).

5.3.2.22 Танки, предназначенные для балласта, должны быть указаны в Руководстве по эксплуатации и оборудованию МСН. Однако капитану или ответственному лицу из числа комсостава дана возможность решать по собственному усмотрению, какие танки могут быть использованы для балласта в предстоящем рейсе. По записям в журнале нефтяных операций необходимо установить, что все эти танки были подвергнуты мойке до выхода судна из последнего порта разгрузки. Необходимо отметить, что если в танкер грузится сырая нефть в промежуточном порту в танки, предназначенные для балласта, подвергать их мойке в данном порту не требуется, однако это необходимо выполнить в следующем порту.

5.3.2.23 По журналу нефтяных операций необходимо установить, что в танки, не промытые сырой нефтью в ходе предыдущих рейсов, дополнительный водяной балласт не принимался.

5.3.2.24 Необходимо проверить, что балластные танки для начала рейса зачищены настолько полно, насколько возможно. Если балласт для начала рейса принимался при помощи грузовых систем и насосов, эти танки должны быть зачищены в другой грузовой танк или на берег, путем использования специального трубопровода малого диаметра, предназначенного для этой цели.

5.3.2.25 Методы по избежанию выделения паров, где это требуется по местным условиям, должны содержаться в Руководстве по эксплуатации и оборудованию МСН, и эти методы должны быть соблюдены на практике. Инспектор должен убедиться в том, что это требование выполняется.

5.3.2.26 Должны соблюдаться типовые процедуры балластировки, изложенные в Руководстве по эксплуатации и оборудованию МСН. Инспектор должен убедиться в том, что это требование выполняется.

5.3.2.27 Когда балласт для начала рейса необходимо сбросить, сброс его в море должен соответствовать требованиям Правила 9 Приложения I к МАРПОЛ 73/78. По записям в журнале нефтяных операций необходимо удостовериться в том, что на судне придерживаются указанных требований.

5.4 Операции разгрузки, зачистки и предварительной мойки в соответствии с Приложением II к МАРПОЛ 73/78

5.4.1 Процедуры инспектирования разгрузки, зачистки и предварительной мойки (в основном в портах разгрузки)

Введение

5.4.1.1 Инспектор или сюрвейер, уполномоченный Администрацией государства порта, осуществляющий контроль в соответствии с Правилем 8 Приложения II к МАРПОЛ 73/78, должны быть подробно знакомы с Приложением II и практикой порта в части грузообработки, мойки танков, очистки терминалов, запрета на ошвартовку барж борт-о-борт и т.д.

Документация

5.4.1.2 Документация, необходимая для инспектирования, указанного в данном Приложении, включает в себя следующее:

- .1 Свидетельство о годности судна к перевозке наливом вредных жидких грузов (CoF) или Свидетельство NLS (вредные жидкие грузы наливом);
- .2 каргоплан и документы на груз;
- .3 Руководство по методам и устройствам (M&Y); и
- .4 журнал грузовых операций.

Информация от судового персонала

5.4.1.3 Следующее является относящимся к компетенции инспектора или сюрвейера, уполномоченного Администрацией государства порта:

- .1 намеченная программа погрузки и разгрузки судна;
- .2 могут ли операции по разгрузке и зачистке проводиться в соответствии с Руководством M&Y и если нет, то причина невозможности этого;
- .3 ограничения на работу эффективной системы зачистки, если они есть (т.е., противодавление, температура окружающего воздуха, неисправности и т.д.);
- .4 направляется ли судно в, остается в пределах, или выходит из особого района; и
- .5 требуется ли судну изъятие из правил по предварительной мойке и сбросу остатков в порту разгрузки.

5.4.1.4 Там, где процедура мойки исключает применение воды, инспектор или сюрвейер, уполномоченный Администрацией государства порта, должен быть извещен о процедурах мойки танков и удаления остатков.

5.4.1.5 В том случае, если журнал операций с грузом не актуализирован, должны быть сообщены все недостающие сведения об операциях по предварительной мойке и удалению остатков.

Информация от сотрудников терминала

5.4.1.6 Сотрудники терминала должны предоставить информацию относительно ограничений, применяемых к судну в отношении противодавления и/или приемных средств.

Контроль

5.4.1.7 При посещении судна, после представления себя капитану или ответственному лицу из комсостава судна, инспектор или сюрвейер, уполномоченный Администрацией государства порта, должен рассмотреть необходимую документацию.

5.4.1.8 Документация может быть рассмотрена с целью установления следующего:

- .1 разгружаемые вредные жидкие вещества, их категории и размещение (каргоплан, Руководство M&Y);
- .2 детали (возможности и ограничения) эффективной системы зачистки, если таковая имеется (Руководство M&Y);

.3 танки, требующие предварительной мойки, с передачей смыва в приемные средства (сопроводительные документы на груз и температура груза);

.4 танки, требующие предварительной мойки, с передачей смыва либо в приемные средства, либо в море (Руководство М&У, сопроводительные документы на груз и температура груза);

.5 остающиеся операции по предварительной мойке и/или сбросу остатков (журнал грузовых операций); и

.6 танки, которые можно не мыть водой в силу характера перевозимых веществ (Руководство М&У).

5.4.1.9 К операциям по предварительной мойке, упомянутым в 5.4.1.8 настоящего Приложения, имеет отношение следующая информация (Руководство М&У):

.1 давление, требуемое для моечных машинок танков;

.2 длительность одного цикла работы моечной машинки танков и количество используемой воды;

.3 программы мойки по конкретным веществам;

.4 требуемая температура моечной воды; и

.5 специальные процедуры.

5.4.1.10 Инспектор или сюрвейер, уполномоченный Администрацией государства порта, в соответствии с Правилom 8 Приложения II к МАРПОЛ 73/78, должны удостовериться в том, что разгрузка, зачистка и/или предварительная мойка осуществляются в соответствии с информацией, полученной согласно 5.4.1.2 настоящего Приложения (Документация). Если это невозможно, следует использовать альтернативные меры по достижению того, чтобы судно не вышло бы в море, имея на борту остатки в количестве большем, нежели предусмотрено Правилom 5А Приложения II к МАРПОЛ 73/78, по принадлежности. В том случае, если количество остатков не может быть сокращено посредством принятия альтернативных мер, инспектор или сюрвейер, уполномоченный Администрацией государства порта, должен известить об этом свою Администрацию.

5.4.1.11 Необходимо соблюдать осторожность с тем, чтобы грузовые шланги и трубопроводы терминала не были бы осушены на судно.

5.4.1.12 Если судну предоставлены изъятия из некоторых требований по эффективности насосного оборудования в соответствии с Правилom 5А Приложения II к МАРПОЛ 73/78, или судно запрашивает изъятие по некоторым процедурам зачистки или предварительной мойки в соответствии с Правилom 8 Приложения II к МАРПОЛ 73/78, условия таких изъятий, изложенные в упомянутых правилах, должны быть соблюдены. Это касается:

.1 Правила 5А(6). Судно построено до 1 июля 1986 года и освобождено от требований по сокращению количества остатков до установленных пределов (т.е. веществ категории В 0.3 м³ или 1 м³, и веществ категории С 0.9 м³ или 3 м³). Если грузовой танк должен быть промыт или принять балласт, необходимо проведение предварительной мойки с передачей смыва на береговые средства приемки. Свидетельство о годности судна (SoF) или Свидетельство NLS (вредные жидкие грузы наливом) должны быть подтверждены для указания того, что судно используется исключительно в ограниченных рейсах;

.2 Правила 5А(7). Судну никогда не требуется балластировать грузовые танки, и мойка

танков необходима только при ремонте или доковании в сухом доке. Свидетельство о годности судна (CoF) или Свидетельство NLS должны указывать детали изъятия. Каждый из грузовых танков должен быть сертифицирован для перевозки только одного заявленного вещества;

.3 Правил 8(2)(b)(i), 8(5)(b)(i), 8(6)(c)(i) и 8(7)(c)(i). Грузовые танки не будут промыты или не примут балласт до следующей загрузки;

.4 Правил 8(2)(b)(ii), 8(5)(b)(ii), 8(6)(c)(ii) и 8(7)(c)(ii). Грузовые танки будут промыты и смыв будет передан на приемные средства в другом порту. Необходимо подтверждение в письменном виде того, что в данном порту имеются в наличии соответствующие средства приемки для таких целей; и

.5 Правил 8(2)(b)(iii), 8(5)(b)(iii), 8(6)(c)(iii) и 8(7)(c)(iii). Остатки груза могут быть удалены путем вентилирования.

5.4.1.13 Инспектор или сюрвейер, уполномоченный Администрацией государства порта, должны заверить раздел J журнала операций с грузом во всех случаях, когда предоставлены изъятия в соответствии с 5.4.1.12.3, 5.4.1.12.4 и 5.4.1.12.5 настоящего Приложения, или когда танк, из которого разгружены вещества категории А, был подвергнут предварительной мойке в соответствии с Руководством М&У.

5.4.1.14 В качестве альтернативы, в отношении веществ категории А (Правило 8(3) Приложения II к МАРПОЛ 73/78), остаточная концентрация должна быть измерена путем тех процедур, которые установило для себя каждое государство порта. В этом случае инспектор или сюрвейер, уполномоченный Администрацией государства порта, должны заверить раздел К журнала операций с грузом во всех случаях, когда была достигнута требуемая остаточная концентрация.

5.4.1.15 В дополнение к п. 5.4.1.13 настоящего Приложения, инспектор или сюрвейер, уполномоченный Администрацией государства порта, должны заверить журнал операций с грузом во всех случаях, когда они лично свидетельствовали процесс разгрузки, зачистки и предварительной мойки веществ категорий В, С и D, в соответствии с Руководством М&У.

5.4.1.16 Инспектор или сюрвейер, уполномоченный Администрацией государства порта, должны быть осведомлены о том, что на продуктововах могут перевозиться некоторые «нефтеподобные» вредные жидкие вещества. Такие вещества должны быть указаны в Свидетельстве ЮОП. При контроле судов, перевозящих такие вещества, применяются процедуры, предусматриваемые Приложением I к МАРПОЛ 73/78. Инспектор или сюрвейер, уполномоченный Администрацией государства порта, осуществляющие контроль в соответствии с Правилем 8 Приложения II к МАРПОЛ 73/78, должны быть подробно ознакомлены с содержанием Приложения I к МАРПОЛ 73/78.

5.5 Процедуры контроля выполнения эксплуатационных требований

5.5.1 При проведении более детальной инспекции инспектор не будет включать в нее никаких испытаний в действии или выдвигать требований, выполнение которых, по мнению капитана, может поставить под угрозу безопасность судна, экипажа, пассажиров, проверяющих лиц или груза.

5.5.2 При проверке эксплуатационных требований инспектор должен обеспечить, насколько это возможно, отсутствие вмешательства в обычные судовые операции, такие как погрузка и разгрузка груза и балластировка, проводимые под ответственностью капитана; кроме того, инспектор не будет требовать демонстрации эксплуатационных характеристик, которая может задержать выход судна в море без надлежащей необходимости.

5.5.3 Оценив степень соответствия эксплуатационным требованиям, инспектор должен профес-

сионально определить, достаточно ли профессиональная подготовка экипажа в целом для гарантирования того, что судно может выйти в море без риска для него самого или для лиц, находящихся на борту, или без неоправданной угрозы морской среде.

Расписание по тревогам

5.5.4 Инспектор может проверить, знакомы ли члены экипажа со своими обязанностями, указанными в расписании по тревогам.

5.5.5 Инспектор может проверить, что копии расписания по тревогам вывешены в обозримых местах по всему судну, включая ходовой мостик, машинное отделение и жилые помещения. Для определения того, соответствует ли расписание по тревогам существующим правилам, инспектор может проверить следующее:

- .1 указаны ли в расписании по тревогам обязанности, закрепленные за различными членами экипажа;
- .2 указано ли в расписании по тревогам, какие члены экипажа из числа комсостава отвечают за надлежащее состояние спасательных средств и противопожарного имущества и готовность к их немедленному использованию;
- .3 предусматривает ли расписание по тревогам дублирование основных лиц, которые могут стать недееспособными, с учетом того, что различные аварийные ситуации могут требовать совершения различных действий;
- .4 указаны ли в расписании по тревогам обязанности, закрепленные за членами экипажа в отношении пассажиров в случаях аварийных ситуаций;
- .5 одобрено ли расписание по тревогам на пассажирском судне, и содержит ли оно перевод на рабочий язык, если он не является официальным языком.

5.5.6 Для того, чтобы убедиться в том, что расписание по тревогам актуализировано, инспектор может потребовать предъявления действующей судовой роли, если таковая имеется, с целью проверки. Другие способы проверки, например, документ о безопасном укомплектовании личным составом, также могут быть использованы для этой цели.

5.5.7 Инспектор может определить, соответствуют ли обязанности, закрепленные за членами экипажа по действиям со спасательными средствами (спасательными шлюпками или плотами), правилам, и проверить, что за использование каждого из используемых спасательных средств отвечает лицо из числа комсостава палубной команды или сертифицированное лицо. Вместе с тем, Администрация государства флага, с учетом характера рейса, количества людей на борту и характеристик судна, может разрешить, чтобы за обращение и операции со спасательными плотами отвечали бы обученные в этом отношении лица вместо упомянутых выше. В случае спасательных шлюпок необходимо назначать второе ответственное лицо.

5.5.8 Инспектор может определить, знакомы ли члены экипажа со своими обязанностями, указанными в расписании по тревогам, и знают ли они расположение мест выполнения этих обязанностей.

Общение

5.5.9 Инспектор может определить, способны ли основные члены судового экипажа общаться между собой и с пассажирами должным образом с тем, чтобы не подвергать риску безопасность эксплуатации судна, особенно в аварийных ситуациях.

5.5.10 Инспектор может запросить капитана о том, какие языки используются в качестве рабочих

и может проверить, указан ли рабочий язык в судовом журнале.

5.5.11 Инспектор может проверить, что основные члены экипажа способны понимать друг друга в ходе инспекции или учений. Члены экипажа, в чьи обязанности входит оказание содействия пассажирам, должны быть способны донести до пассажиров необходимую информацию в случае аварийной ситуации.

План поиска и спасания

5.5.11bis Для пассажирских судов, занятых на постоянных линиях, инспектор может проверить наличие на борту одобренного плана взаимодействия с соответствующими службами поиска и спасания при аварии.

Аварийные учения и отработки

5.5.12 Инспектор должен проверить состояние с проведением учений на судне и рассмотреть даты и детали учений по тревогам, указанные в соответствующем судовом журнале, как это может быть предписано Администрацией. Инспектор, присутствующий при учениях по борьбе с пожаром и по оставлению судна, должен убедиться в том, что члены экипажа знакомы со своими обязанностями и надлежащим использованием судовых установок и оборудования.

Учения по борьбе с пожаром

5.5.13 Инспектор может присутствовать при учениях по борьбе с пожаром, которые проводятся назначенными в соответствии с расписанием по тревогам лицами. После согласования с капитаном судна, на борту могут быть выбраны одно или несколько мест для имитации пожара. Один из членов экипажа может быть направлен к месту(ам) для приведения в действие пожарной сигнализации или использования иных средств подачи сигналов тревоги.

5.5.14 На месте имитации пожара инспектор может дать члену экипажа информацию по условиям пожара и проследить, каким образом передается сообщение о возникновении пожара на мостик или в центр по контролю аварийных ситуаций. В таких обстоятельствах большинство экипажей объявляют пожарную тревогу для экипажа с тем, чтобы направить аварийные партии по борьбе с пожаром, на их посты. Инспектор наблюдает за прибытием таких аварийных партий на места, приведением в готовность оборудования и борьбой с имитируемым пожаром. Старшие пожарных нарядов должны быть способны отдавать необходимые приказы своим группам соответственным образом и передавать информацию по обстоятельствам операции на мостик или в центр по контролю аварийных ситуаций. Следует проследить, чтобы члены пожарных партий правильно надевали и использовали свое оборудование. Инспектор проверяет, что все оборудование имеется в наличии полностью. Простой сбор групп с их оборудованием неприемлем. Действия членов экипажа по обращению с ранеными могут быть проверены посредством выбора члена экипажа, имитирующего раненого. Инспектор проверяет, каким образом передаются приказы и обеспечиваются наряд с носилками и медицинская помощь. Надлежащий пронос носилок по узким коридорам, через двери и по лестницам, является трудной задачей и требует навыка.

5.5.15 Учения должны, насколько это возможно, проводиться так, как если бы это была реальная аварийная ситуация.

5.5.16 Члены экипажа, за которыми закреплены другие обязанности, имеющие отношение к пожарным тревогам, такие, как обслуживание аварийных генераторов, помещения CO₂, спринклерных и аварийных пожарных насосов, также должны принимать участие в учениях. Инспектор может попросить вышеуказанных членов экипажа объяснить суть своих обязанностей и, по возможности, продемонстрировать свои навыки.

5.5.17 На пассажирских судах особое внимание уделяется обязанностям членов экипажа, ответственных за закрытие управляемых вручную дверей и пожарных заслонок. В ходе пожарной тревоги данные устройства закрытия в районе имитируемого пожара должны использоваться ответствен-

ными лицами. Члены экипажа, не являющиеся участниками пожарных партий, обычно отвечают за помещения для пассажиров для помощи в их эвакуации. Данные члены экипажа должны быть опрошены о своих обязанностях и значении различных аварийных сигналов, а также должны указать два возможных пути эвакуации из данной зоны и места сбора пассажиров. Члены экипажа, отвечающие за помощь пассажирам, должны быть способны общаться, как минимум, таким образом, чтобы передать достаточное для эвакуации пассажиров к местам сбора и посадки количество информации.

Учения по оставлению судна (шлюпочная тревога)

5.5.18 После согласования с капитаном, инспектор может потребовать проведения учения по оставлению судна с использованием одного или более спасательных средств. Суть данного учения состоит в том, что спасательные средства укомплектованы и управляются теми членами экипажа, на которых возложена эта обязанность в соответствии с расписанием по тревогам. По возможности, инспектор включает в данную отработку использование дежурной(ых) шлюпки(ок). Глава III СОЛАС 74 дает конкретные требования по отработкам учебных тревог по оставлению судна, с учетом, в особенности, следующих принципов.

5.5.19 Учение, насколько это возможно, должно проводиться так, как если бы это была реальная аварийная ситуация.

5.5.20 Учение по оставлению судна должно включать:

- .1 сбор (пассажиров и) экипажа в место(а) сбора по требуемому сигналу тревоги и обеспечение их ознакомленности с порядком покидания судна, предписываемым расписанием по тревогам;
- .2 прибытие на места и подготовка к выполнению обязанностей, предписываемых расписанием по тревогам;
- .3 проверку того, что (пассажиры и) экипаж должны образом одеты;
- .4 проверку правильности надевания спасательных жилетов;
- .5 спуск на воду как минимум одной спасательной шлюпки после выполнения всех необходимых приготовлений для спуска;
- .6 пуск и работу двигателя спасательной шлюпки;
- .7 работу плотбалок, используемых для спуска спасательных плотов;
- .8 имитацию поиска и спасения пассажиров, заблокированных в общественных судовых помещениях;
- .9 инструктирование по использованию оборудования радиосвязи спасательных средств;
- .10 испытания аварийного освещения для сбора и оставления судна; и
- .11 если судно оборудовано морскими системами эвакуации, исполнение процедур, требуемых для развертывания таких систем до стадии, непосредственно предшествующей их действительное развертывание.

5.5.21 Если шлюпка, спускаемая на воду в ходе учения, не является дежурной шлюпкой, то дежурная шлюпка также должна быть спущена на воду, с учетом того, что в нее необходимо сесть и спустить ее на воду в максимально короткое время. Инспектор должен убедиться в том, что члены экипажа знакомы со своими обязанностями, закрепленными за ними в ходе проведения учений по

оставлению судна, а лицо, отвечающее за спасательное средство, обладает полноценными знаниями по его эксплуатации и оборудованию.

5.5.22 Каждое спасательное средство должно содержаться в таком состоянии постоянной готовности, чтобы два члена экипажа могли подготовить его к посадке и спуску на воду в течение менее чем 5 минут.

5.5.23 На пассажирских судах требуется, чтобы спасательные шлюпки и спускаемые спасательные плоты могли быть спущены на воду в течение 30 минут.

5.5.24 На грузовых судах требуется, чтобы спасательные шлюпки и спускаемые спасательные плоты могли быть спущены на воду в течение 10 минут.

План действий в чрезвычайной ситуации (при получении судном повреждения) и судовой План по чрезвычайным мерам при авариях, сопровождающихся загрязнением нефтью (SOPEP)

5.5.25 Инспектор может проверить, имеется ли на борту пассажирского судна план по действиям в чрезвычайной ситуации (при получении судном повреждений), и ознакомлены ли соответствующие члены экипажа со своими обязанностями и надлежащим использованием судовых установок и оборудования для контроля ситуации при получении повреждений и аварийных ситуаций, связанных с загрязнением.

5.5.26 Инспектор может проверить, ознакомлен ли командный состав судна с содержанием буклета по действиям в чрезвычайной ситуации (при получении судном повреждения), который должен находиться у них в наличии, или планом действий в чрезвычайной ситуации (при получении судном повреждения).

5.5.27 Можно опросить командный состав описать действия, которые надлежит осуществить в различных условиях получения повреждений.

5.5.28 Члены командного состава судна могут быть также опрошены описать границы водонепроницаемых отсеков, отверстий в них со средствами их закрытия и расположения средств управления ими, а также средства спрямления крена судна, вызванного затоплением.

5.5.29 Члены командного состава судна должны обладать достаточными знаниями о посадке и остойчивости судна в случае повреждения и последующего затопления отсека, а также о предпринимаемых в такой ситуации контрмерах.

5.5.30 Положения 5.5.25–5.5.29 настоящего Приложения применяются, соответственно, к плану действий в чрезвычайных ситуациях (при получении судном повреждения) для грузовых судов, и к SOPEP для всех судов. Где применимо, для навалочных судов инспектор может проверить ознакомленность командного состава со сценариями затопления грузовых трюмов и наставлениями по обеспечению готовности к оставлению судна.

План по борьбе с пожарами

5.5.31 Инспектор может проверить наличие на борту плана или буклета по борьбе с пожарами, а также ознакомленность членов экипажа с указанной в плане или буклете информацией.

5.5.32 Инспектор может проверить, что планы по борьбе с пожарами постоянно вывешены в качестве наставления для командного состава судна. В качестве альтернативы, каждому члену командного состава могут быть выданы буклеты, содержащие информацию о плане по борьбе с пожарами, а одна копия такого плана всегда должна находиться на борту в доступном месте. Планы и буклеты должны своевременно актуализироваться, и любые изменения должны вноситься максимально быстро.

5.5.33 Инспектор может проверить, что ответственные члены командного состава судна, в особенности те, чьи обязанности обозначены в расписании по тревогам, ознакомлены с информацией, содержащейся в плане по борьбе с пожарами или буклете, и знают, как нужно действовать в случае пожара.

5.5.34 Инспектор может убедиться в том, что ответственные члены командного состава судна знакомы с основными конструкциями, разделяющими судно на противопожарные зоны, и средствами доступа в различные отсеки.

Система оказания помощи в принятии решений для капитанов пассажирских судов

5.5.34bis Для пассажирских судов инспектор может проверить наличие системы принятия решений в аварийных ситуациях на ходовом мостике, состоящей как минимум из отпечатанного(ых) плана или планов.

Операции на мостике

5.5.35 Инспектор может установить, что ответственные за навигационную вахту члены командного состава судна знакомы с оборудованием управления и навигационным оборудованием, находящимся на мостике, переключением режима работы рулевого управления с автоматического режима на ручной и наоборот, и характеристиками маневренности судна.

5.5.36 Ответственное за навигационную вахту лицо из числа комсостава должно обладать знаниями о местоположении и использовании всего оборудования безопасности и навигационного оборудования. Далее, это лицо должно знать процедуры, применяемые при плавании судна в любых обстоятельствах, и должно быть в курсе всей имеющейся в распоряжении информации.

5.5.37 Инспектор может также проверить ознакомленность членов командного состава судна со всей имеющейся в их распоряжении информацией, такой как характеристики маневренности судна, спасательные сигналы, актуализированные морские публикации, чек-листы по процедурам, применяемым на мостике, наставления, руководства и т.д.

5.5.38 Инспектор может проверить ознакомленность членов командного состава судна с такими процедурами, как периодические испытания и проверки оборудования, подготовка к выходу из порта и прибытию в порт, переключение режимов работы рулевого управления, подача сигналов, связь, маневрирование, аварийные ситуации и ведение записей в судовых журналах.

5.5.38.1 Разрешение на эксплуатацию высокоскоростного судна (POHSC) включает ограничения на максимальную величину значительной высоты волны (и на силу ветра для судов на воздушной подушке), в пределах которых разрешается эксплуатация судна. При инспектировании высокоскоростных судов, инспекторы могут проверить судовую журнал и записи о погоде с тем, чтобы установить, соблюдались ли эти ограничения. Инспекторы могут обнаружить, что рейс мог закончиться при худших погодных условиях, нежели разрешенные, однако новый рейс не должен начинаться при таких условиях.

5.5.38.2 Должны быть также проверены процедуры получения актуализированных прогнозов перед каждым рейсом. Прогнозы значительных высот волн должны быть сделаны на соответствующий период. Когда погодные условия приближаются к предельным, капитан должен получить актуализированные данные от бюро погоды государства порта либо от судов, находящихся поблизости. Если обнаруживается, что процедуры являются недостаточными, следует потребовать от владельцев подтверждения совершения ими корректирующих воздействий. Инспекторы должны подвергать проверке записи в журнале, указывающие условия, которые значительно ниже тех, которые предсказаны прогнозом условий, выходящих за пределы эксплуатационных. Если необходимы дальнейшие свидетельства, от бюро погоды порта могут быть запрошены сообщения о погоде, зафиксированные за определенный прошедший период времени, однако обычно такие сведения

должны запрашиваться в случае серьезных сомнений. Если обнаруживается, что высокоскоростное судно нарушило установленные погодные ограничения, действия могут включать направление письма-предупреждения владельцам с копией в адрес государства флага.

Грузовые операции

5.5.39 Инспектор может установить, ознакомлен ли персонал, на который возложены конкретные обязанности в отношении груза и грузового оборудования, со своими обязанностями, а также с видами опасности, связанными с грузом и мерами, которые необходимо предпринимать в случае возникновения такой опасности.

5.5.39bis Инспектор может проверить, что капитану была предоставлена соответствующая информация в письменном виде о предосторожностях, связанных с надлежащей укладкой и безопасной перевозкой груза.

5.5.40 В отношении перевозки сухих навалочных грузов, инспектор должен соответствующим образом проверить, что погрузка производится в соответствии с судовым планом погрузки, а разгрузка в соответствии с планом разгрузки, согласованным между судном и терминалом, принимая во внимание информацию, предоставляемую инструментом контроля загрузки, где таковой имеется.

5.5.41 Инспектор может, где применимо, удостовериться в том, что ответственные члены экипажа ознакомлены с соответствующими положениями Кодекса по безопасной практике перевозки сухих навалочных грузов, в частности, с положениями, касающимися пределов влажности и штивки груза, Кодекса по безопасной практике перевозки палубных лесных грузов и Кодекса по безопасной практике укладки и крепления грузов.

5.5.42 Некоторые сухие грузы, перевозимые насыпью, представляют собой опасность в ходе транспортировки в силу присущих им химических или физических свойств. Правило VI/2 СОЛАС и Раздел 2 Кодекса по безопасной практике перевозки сухих навалочных грузов содержат общие меры предосторожности в этом плане. Раздел 4 Кодекса по безопасной практике перевозки сухих навалочных грузов предусматривает обязанность грузоотправителя предоставить всю необходимую информацию для обеспечения безопасной транспортировки груза. Инспектор может установить, были ли переданы грузоотправителем все соответствующие детали, включая все соответствующие сертификаты результатов испытаний, капитану.

5.5.43 Для некоторых грузов, таких, например, как грузы, склонные к разжижению, особые меры предосторожности указаны в Разделе 7 Кодекса по безопасной практике перевозки сухих навалочных грузов. Инспектор может проверить, соблюдаются ли все меры предосторожности, обращая особое внимание на остойчивость судов, перевозящих грузы, склонные к разжижению, а также вредные сухие отходы навалом.

5.5.44 Члены командного состава, ответственные за обработку груза и проведение грузовых операций, а также основные члены экипажей нефтеналивных танкеров, химовозов и газовозов, должны иметь навыки в отношении груза и грузового оборудования, а также мер безопасности, предусмотренных в соответствующих разделах Международного Кодекса по конструкции и оборудованию судов, перевозящих наливом опасные жидкие грузы (Кодекс ИВС) и Международного Кодекса по конструкции и оборудованию судов, перевозящих наливом сжиженные газы (Кодекс IGC).

5.5.45 В отношении перевозки зерна насыпью, см. часть С главы VI СОЛАС 74 и Международный Кодекс по безопасной перевозке зерна насыпью (Резолюция ИМО MSC.23(59)).

5.5.46 Инспектор может проверить, включают ли руководства по эксплуатации и погрузке всю соответствующую информацию, касающуюся безопасности погрузочных и разгрузочных операций в порту, равно как и при переходе морем.

Эксплуатация механизмов

5.5.47 Инспектор может установить, ознакомлен ли ответственный судовой персонал со своими обязанностями в отношении работы основных механизмов и оборудования, таких как:

- .1 аварийные и резервные источники электропитания;
- .2 вспомогательное рулевое устройство;
- .3 осушительные и пожарные насосы; и
- .4 другое оборудование, играющее существенную роль в аварийных ситуациях.

5.5.48 Инспектор может проверить, имеет ли ответственный судовой персонал, в числе прочего, навыки работы с:

.1 аварийным генератором:

- .1.1 необходимыми действиями перед запуском двигателя;
- .1.2 различными возможностями запуска двигателя в комбинации с источником подачи энергии для пуска; и
- .1.3 процедурами, используемыми тогда, когда первые попытки запуска не закончились успехом.

.2 приводом резервного генератора:

- .2.1 возможностями запуска двигателя, автоматически или вручную;
- .2.2 процедурами при обесточивании; и
- .2.3 системой распределения нагрузки.

5.5.49 Инспектор может проверить, ознакомлен ли ответственный судовой персонал, в числе прочего, со следующим:

- .1 какой тип вспомогательного рулевого управления применен на данном судне;
- .2 каким образом указывается, какое рулевое устройство находится в действии; и
- .3 какие действия необходимы для приведения вспомогательного рулевого устройства в действие.

5.5.50 Инспектор может проверить, ознакомлен ли ответственный судовой персонал, в числе прочего, со следующим:

.1 Осушительные насосы:

- .1.1 количеством и местом размещения осушительных насосов, установленных на борту судна (включая аварийные осушительные насосы);
- .1.2 процедурами запуска всех этих осушительных насосов;
- .1.3 соответствующими клапанами управления; и
- .1.4 наиболее общими причинами отказов осушительных насосов и возможными мерами по устранению таких причин.

.2 Пожарные насосы:

.2.1 количеством и местом размещения пожарных насосов, установленных на борту судна (включая аварийный пожарный насос);

.2.2 процедурами запуска всех этих насосов; и

.2.3 соответствующими клапанами управления.

5.5.51 Инспектор может проверить, ознакомлен ли ответственный судовой персонал, в числе прочего, со следующим:

.1 пуском и обслуживанием двигателей спасательной и/или дежурной шлюпки;

.2 местными процедурами управления тех систем, которые обычно управляются с ходового мостика;

.3 использованием аварийных и полностью независимых источников подачи электропитания радиостановок;

.4 процедурами техобслуживания аккумуляторных батарей;

.5 устройствами аварийного останова, системой обнаружения пожара и системой аварийной сигнализации работы водонепроницаемых и противопожарных дверей (системами с накопленной энергией); и

.6 изменением режима управления с автоматического на ручной в системах охлаждающей воды и масляной системе смазки главного и вспомогательного двигателей.

Руководства, наставления и т.д.

5.5.52 Инспектор может проверить, способны ли соответствующие члены экипажа понимать информацию, содержащуюся в руководствах, наставлениях и т.д., имеющую отношение к безопасным состоянию и эксплуатации судна и его оборудования, а также может проверить, ознакомлены ли соответствующие члены экипажа с требованиями по техобслуживанию, периодическим испытаниям, тренировкам, тревогам и ведению судовых журналов.

5.5.53 На борту судна должно быть обеспечено, в числе прочего, наличие следующей информации, и инспектор может проверить, составлена ли она на языке или языках, которые понятны экипажу, ознакомлены ли члены экипажа с содержанием упомянутой документации, и способны ли они действовать в соответствии с этим:

.1 инструкции по техобслуживанию и эксплуатации всего судового оборудования и установок по борьбе с пожарами и ограничению распространения огня должны быть подшиты в одну папку и находиться в доступном месте;

.2 для каждого лица на борту должны быть предусмотрены четкие инструкции по действиям в аварийных ситуациях;

.3 палубы должны быть пронумерованы в порядке их последовательности. В пассажирских каютах должны быть вывешены упрощенные планы, указывающие их положение на судне и расположение путей эвакуации, а также иллюстрации и инструкции на соответствующих языках; они должны быть также вывешены на видных местах в пунктах сбора и других пассажирских помещениях с целью информирования пассажиров о местах сбора, основных действиях, которые они должны предпринять в аварийных ситуациях, а также о способах надевания спасательных жилетов;

.4 на спасательных плавсредствах и средствах спуска их на воду, или поблизости от них,

должны быть предусмотрены вывески и пиктограммы, которые должны указывать назначение средств управления спуском и процедуры работы со спасательным средством, и давать соответствующие инструкции или предупреждения;

.5 инструкции по техобслуживанию спасательных средств;

.6 в каждой кают-компании, комнате отдыха или каюте экипажа, должны быть предусмотрены руководства по проведению учений. Такие руководства, которые могут состоять из нескольких частей, должны содержать в себе инструкции и информацию, изложенные в доступной форме и сопровождающиеся иллюстрациями везде, где это возможно, по имеющимся на судне спасательным средствам и оптимальным способам спасения;

.7 судовой План по чрезвычайным мерам в случаях аварий, сопровождающихся загрязнением нефтью (SOPEP) в соответствии с Правилем 26 Приложения I к МАРПОЛ 73/78; и

.8 буклет по устойчивости, связанные с ним планы обеспечения устойчивости и информация об устойчивости.

Нефть и нефтесодержащие смеси в машинных помещениях

5.5.54 Инспектор может установить, соблюдаются ли все эксплуатационные требования Приложения I к МАРПОЛ 73/78, принимая во внимание следующее:

.1 количество образовавшихся остатков нефти;

.2 емкость танка для шлама и льяльных вод; и

.3 производительность сепаратора нефтесодержащих вод.

5.5.55 Должна быть проведена проверка журнала нефтяных операций. Инспектор может установить, использовались ли средства приемки, и отметить любую предполагаемую неадекватность таких средств.

5.5.56 Инспектор может проверить, ознакомлен ли ответственный член командного состава судна с обработкой шлама и льяльных вод. В качестве руководства могут быть использованы соответствующие пункты руководств по эксплуатации систем обработки нефтеостатков в машинных помещениях. С учетом вышеуказанного, инспектор может установить, достаточен ли свободный объем танка для шлама, для приема шлама, который может образоваться в ходе следующего планируемого рейса. Инспектор может проверить, что в отношении судов, для которых Администрация государства флага отменила выполнение требований Правил 16(1) и (2) Приложения I к МАРПОЛ 73/78, все нефтесодержащие льяльные воды остаются на борту для последующей передачи их в приемные средства на берегу.

5.5.57 В том случае, если средства приемки в других портах не использовались в силу их неадекватности, инспектор может порекомендовать капитану сообщить об упомянутой неадекватности государству флага судна в соответствии с циркулярным письмом МЕРС/Circ.215 от 25 апреля 1989 г.

Процедуры погрузки, разгрузки и очистки грузовых помещений танкеров

5.5.58 Инспектор может установить, соблюдаются ли все эксплуатационные требования Приложений I или II к МАРПОЛ 73/78, с учетом типа танкера и вида перевозимого груза, включая также проверку журнала нефтяных операций и/или журнала грузовых операций. Инспектор может установить, использовались ли приемные средства, и отметить любую предполагаемую неадекватность таких приемных средств.

5.5.59 В отношении контроля процедур погрузки, разгрузки и очистки грузовых помещений тан-

керов, перевозящих нефть, см. 5.3.1 и п. 5.3.2 настоящего Приложения, где изложены процедуры проверки операций по мойке сырой нефтью.

5.5.60 В отношении контроля процедур погрузки, разгрузки и очистки грузовых помещений танкеров, перевозящих вредные жидкие вещества, см. 5.4.1 настоящего Приложения, где изложены процедуры проверки разгрузки, зачистки и предварительной мойки.

5.5.61 В том случае, если средства приемки в других портах не использовались в силу их неадекватности, инспектор может порекомендовать капитану сообщить об упомянутой неадекватности государству флага судна в соответствии с циркулярным письмом МЕРС/Circ.215 от 25 апреля 1989 г.

5.5.62 В том случае, если судну разрешено проследовать в следующий порт с остатками на борту вредных жидких веществ в количестве, превышающем разрешенное для сброса в море в течение перехода, следует убедиться в том, что такие остатки могут быть приняты в этом следующем порту. Одновременно следует известить об этом данный порт, если это практически осуществимо.

Опасные грузы и вредные вещества в упакованном виде

5.5.63 Инспектор может проверить наличие на борту требуемых сопроводительных документов на перевозку опасных грузов и вредных веществ в упакованном виде, а также надлежащее размещение таких грузов и их отделение друг от друга, и ознакомленность членов экипажа с основными действиями в аварийных ситуациях, связанных с такими упакованными грузами.

5.5.64 Типы судов и грузовые помещения судов, построенных после 1 сентября 1984 года, предназначенных для перевозки опасных грузов, должны соответствовать требованиям Правила II-2/54 СОЛАС 74, в дополнение к требованиям Правила II-2/53 (для грузовых судов) и требованиям Правил II-2/3 и II-2/39 (для пассажирских судов) за исключением случая, если такие требования уже были удовлетворены путем обеспечения соответствия другим положениям Конвенции. Единственным допустимым изъятием из требований является случай, когда опасные грузы перевозятся в ограниченных количествах.

5.5.65 Приложение III к МАРПОЛ 73/78 содержит требования по перевозке вредных веществ в упаковке, установленных Международным Кодексом по перевозке морем опасных грузов (Кодекс IMDG) как загрязнители морской среды. Грузы, классифицированные как загрязнители морской среды, должны маркироваться и укладываться в соответствии с Приложением III к МАРПОЛ 73/78.

5.5.66 Инспектор может установить наличие на борту Документа о соответствии и убедиться в том, что судовой персонал ознакомлен с данным документом, предусмотренным Администрацией государства флага в качестве доказательства соответствия требованиям по конструкции и оборудованию. Дополнительная проверка может включать в себя следующее:

.1 раскреплены ли опасные грузы на борту в соответствии с Документом о соответствии, с использованием грузового манифеста или плана размещения грузов, как это предусматривается главой VII СОЛАС 74. Эти манифест или план размещения могут быть объединены в один документ, требуемый Приложением III к МАРПОЛ 73/78;

.2 является ли невозможным непреднамеренное откачивание имеющих утечку воспламеняющихся или токсичных жидкостей в случаях перевозки этих веществ в подпалубных грузовых помещениях; или

.3 ознакомлен ли судовой персонал с соответствующими положениями Руководства по оказанию первичной медицинской помощи и процедурами, применяемыми в аварийных ситуациях, связанных с перевозкой на судах опасных грузов.

Мусор

5.5.67 Инспектор может установить, соблюдаются ли эксплуатационные требования Приложения V к МАРПОЛ 73/78. Инспектор может установить, использовались ли приемные средства, и отметить любую предполагаемую их неадекватность.

5.5.68 «Руководство по применению Приложения V к МАРПОЛ 73/78»^{*} было одобрено Комитетом по предотвращению загрязнения морской среды (КЗМС) на его двадцать девятой сессии и опубликовано. Одной из целей данного руководства является оказание содействия операторам судов в обеспечении соответствия требованиям, изложенным в Приложении V и предусмотренным национальным законодательством.

5.5.69 Инспектор может установить:

.1 ознакомлен ли судовой персонал с этим Руководством и, в частности, с разделом 3 «Сведение к минимуму количества потенциального мусора», и разделом 4 «Процедуры по обработке и хранению мусора на судне»;

.2 ознакомлен ли судовой персонал с требованиями по обработке и сбросу отходов Приложения V к МАРПОЛ 73/78 в пределах и за пределами специальных районов, и ознакомлен ли он с районами, классифицированными как специальные согласно Приложению V к МАРПОЛ 73/78; и

.3 ознакомлен ли судовой персонал с процедурами плана по обращению с мусором в плане сбора, хранения и удаления мусора, и с ведением журнала операций с мусором.

5.5.70 В том случае, если приемные средства в других портах не использовались в силу их неадекватности, инспектор должен дать рекомендацию капитану направить сообщение об упомянутой неадекватности государству флага судна в соответствии с циркулярным письмом МЕРС/Circ.215 от 25 апреля 1989 года.

Раздел 6 Укомплектование личным составом

6.1 Введение

Руководящими принципами для контроля государством порта безопасного укомплектования личным составом должно быть установление соответствия следующему:

.1 требованиям по безопасному укомплектованию личным составом государства флага. Если это ставится под сомнение, должны быть проведены консультации с государством флага; и

.2 международным положениям, изложенным в СОЛАС 74, ПДМНВ 78 и Резолюции ИМО A.890 (21),

.3 положениям МОРТ 147, которые, среди прочего, имеют ссылки на Конвенцию МОРТ N 53, Статьи 3 и 4.

6.2 Контроль укомплектования личным составом

6.2.1 Если судно укомплектовано личным составом в соответствии с документом о безопасном укомплектовании личным составом или эквивалентным документом, выданным государством

^{*} См. публикацию ИМО-656, «Руководство по применению Приложения V к МАРПОЛ 73/78».

флага, инспектор примет, что судно укомплектовано экипажем безопасным образом, за исключением случая, когда документ составлен явно без учета принципов, содержащихся в применимых инструментах. В таком случае инспектор будет действовать в соответствии с процедурами, изложенными в 6.2.3 настоящего Приложения.

6.2.2 Если действительное количество членов экипажа или его состав не соответствуют документу об укомплектовании личным составом, инспектор должен запросить государство флага о том, следует ли разрешить судну плавание с существующим количеством членов экипажа и его составом. Такой запрос и ответ следует осуществлять разумным способом, и любая из сторон может потребовать оформления такого сообщения в письменной форме. Если действительное количество или состав экипажа не приведены в соответствии с документом о безопасном составе, либо государство флага не извещает о том, что судно может выполнять плавание, оно может рассматриваться как предмет задержания с должным учетом критериев, изложенных в 9.2 настоящего Приложения.

6.2.3 Если на борту судна отсутствует документ о безопасном укомплектовании или эквивалентный ему документ, инспектор должен запросить государство флага указать требуемое количество и состав экипажа, и в кратчайшие сроки выдать такой документ на судно.

В том случае, если действительные количество и состав экипажа не соответствуют указаниям, полученным от государства флага, применяется процедура, изложенная в 6.2.2 настоящего Приложения.

Если государство флага не отвечает на запрос, это будет расцениваться как явное основание для проведения более детальной инспекции с целью гарантирования того, что количество и состав экипажа соответствуют принципам, изложенным в 6.1 настоящего Приложения. Судно будет разрешен выход в море только в том случае, если это будет безопасным, с учетом критериев для задержания, изложенных в 9.2 настоящего Приложения. В любом таком случае, минимальные стандарты, которые следует применить, будут не более строгими, чем те, которые применяются к судам под флагом государства порта.

6.3 Контроль в соответствии с положениями ПДМНВ 78

6.3.1 Без ущерба для других прав и обязанностей по контролю, осуществляемому инспекторами в отношении общения и информации на борту судна, объем проверки, осуществляемой инспектором, будет ограничен следующим:

.1 подтверждением того, что все моряки, которые должны иметь свидетельства, имеют соответствующее свидетельство либо действительное льготное разрешение, или представляют документальное доказательство того, что Администрации государства флага было подано заявление на подтверждение;

.2 подтверждением того, что количество членов экипажа и их свидетельства находятся в соответствии с применимыми для государства флага требованиями по безопасному укомплектованию личным составом; и

.3 оценкой способности моряков соблюдать стандарты несения вахты, как это требуется Конвенцией, в том случае, если существуют явные основания полагать, что такие стандарты не соблюдаются в силу любой из нижеследующих причин:

.1 судно явилось участником столкновения, село на мель или имело касание о грунт; или

.2 с борта судна был осуществлен сброс каких-либо веществ в рейсе, при стоянке на якоре или у причала, что является незаконным по любой из международных

конвенций; или

.3 судно совершало беспорядочное или опасное маневрирование, причем меры по выбору пути следования судов, принятые ИМО, или практика и процедуры безопасного судоходства не соблюдались; или

.4 судно иным образом управлялось так, что создало угрозу безопасности людей, имуществу или окружающей среде.

- 6.3.2** При оценке качества несения вахты инспектор может проверить, предусматривает ли вахтенное расписание время для отдыха, вывешены ли копии расписания и легко ли они доступны, и что все лица, несущие вахту, из числа комсостава, или из числа рядового состава, входящие в вахтенную команду, имеют минимум 10 часов отдыха в течение любого периода длительностью в 24 часа, из которых по меньшей мере 6 часов являются непрерывными, и имеют ли они длительность времени отдыха 70 часов в течение любого периода в семь дней. Указанные периоды могут не соблюдаться в аварийных случаях или при выполнении учений по тревогам, либо в других эксплуатационных условиях, исключая обычный режим, о которых в любом случае должны быть сделаны записи. **График несения вахты может также отвечать требованиям Конвенции №180 МОТ (см. Раздел 7).**

Раздел 7 Конвенция о торговом мореплавании (Минимальные стандарты), 1976г. (МОТ 147) и **Протокол 1996 г. к МОТ 147.**

7.1 Проверки, проводимые на судах согласно МОТ 147, будут относиться к:

.1 Конвенции по минимально допустимому возрасту, 1973 (No. 138); либо

Конвенции (морской) по минимально допустимому возрасту (пересмотренной), 1936 (No. 58); или

Конвенции (морской) по минимально допустимому возрасту, 1920 (No. 7);

.2 Конвенции по Медицинскому освидетельствованию (моряков), 1946 (No. 73);

.3 Конвенции о предотвращении несчастных случаев (с моряками), 1970 (No. 134) (Статьи 4 и 7);

.4 Конвенции о жилых помещениях для судовых экипажей (пересмотренной), 1949 (No. 92);

.5 Конвенции о снабжении и питании (судовых экипажей), 1946 (No. 68) (Статья 5);

7. Конвенция о жилых помещениях и экипаже (дополнительные положения), 1970 (№133);

8. Конвенция о рабочем времени моряков и укомплектовании судов экипажами, 1996 (№180);

.6 Конвенции о квалификационных документах командного состава, 1936 (No. 53) (Статьи 3 и 4).

Проверка квалификационных документов рассмотрена в разделе 6 настоящего Приложения. При осуществлении контроля выполнения конвенций, изложенных в .1-.5 выше, инспектор должен принять решение, с учетом явных оснований, перечисленных в разделе 4 настоящего Приложения, и своего профессионального суждения, о необходимости проведения более детальной инспекции. Все жалобы в отношении условий на борту судна, должны тщательным образом рассматриваться,

Парижский Меморандум о взаимопонимании о контроле судов государством порта

с принятием последующих необходимых действий. Инспектор также должен вынести свое профессиональное суждение о том, представляют ли условия на судне угрозу безопасности или здоровью экипажа, что потребует изменения условий, и может, при необходимости, задержать судно до тех пор, пока не будет принято соответствующее корректирующее воздействие. Процедуры отчетности по задержаниям даны в Приложении 4.

7.2 Инспектор при проведении инспекции, указанной в п. 7.1 настоящего Приложения, далее примет во внимание содержание публикации МОТ «Инспектирование условий труда на борту судна: Руководство по процедуре» и руководство ИМО/МОТ по разработке графика судовых работ и форм записи о рабочем времени и времени отдыха моряков.

7.3 Конвенциями, подпадающими под положения 7.4 настоящего Приложения являются:

- .1 Конвенция по статьям соглашения моряков, 1926г. (No. 22);
- .2 Конвенция по репатриации моряков, 1926г. (No. 23);
- .3 Конвенция об ответственности судовладельцев (заболевания и несчастные случаи с моряками), 1936г. (No. 55); или
Конвенция (морская) по страхованию от болезни, 1936г. (No. 56); или
Конвенция по медицинскому обслуживанию и выплатам по болезни, 1969г. (No. 130);
- .4 Конвенция о свободе объединения и защите права на заключение договоров, 1948г. (No. 87);
- .5 Конвенция о праве на организацию и коллективных сделках, 1949г. (No. 98);
- .6 Конвенция об удостоверении личности моряков, 1958 (№108);
- .7 Конвенция о представителях работников, 1971 (№135);
- .8 Конвенция по охране здоровья и медицинскому обслуживанию (моряков), 1987 (№164);
- .9 Конвенция о репатриации моряков (пересмотренная), 1987 (№166).

7.4 В случае, если инспектор получает заявление, извещение или жалобу в отношении несоблюдения стандартов конвенций, перечисленных в 7.3 настоящего Приложения, Власть сообщит об этом, по возможности со свидетельствами, Администрации государства флага для принятия дальнейших мер, с копией в МОТ.

7.5 Части публикации МОТ «Инспектирование условий труда на борту судна: Руководство по процедуре», которые связаны с:

- .1 процедурами контроля судов национального флага;
- .2 профессиональным обучением;
- .3 квалификационными документами командного состава (регламентируется ПДМНВ95);
- .4 продолжительностью рабочего времени и укомплектованием личным составом (регламентируется МОТ 180/ПДМНВ95).

не рассматриваются как применимые положения для инспектирования судов, а только как информация для инспекторов.

Раздел 8 Расширенные инспекции некоторых судов

8.1 Общие положения по расширенной инспекции

Суда, упомянутые в 8.2 настоящего Приложения, будут являться предметом расширенной инспекции, осуществляемой любой из Властей только единожды в течение периода в 12 месяцев. Однако данные суда могут являться предметом инспекции, предусмотренной 3.1 Меморандума. Расширенные инспекции должны проводиться в соответствии с процедурой, описанной в разделе 8.3.

8.2 Категории судов, являющихся предметом расширенных инспекций

8.2.1 Нефтеналивные танкеры валовой вместимостью более 3000 и возрастом более 15 лет, определяемым на основании даты их постройки, указанной в судовых свидетельствах о безопасности.

8.2.2 Навалочные суда возрастом более 12 лет, определяемым на основании даты их постройки, указанной в судовых свидетельствах о безопасности;

8.2.3 Пассажирские суда возрастом более 15 лет, иные нежели паромы ро-ро и высокоскоростные пассажирские суда, занятые в регулярных перевозках в соответствии с Директивой Совета 1999/35/ЕС;

8.3.4 Газовозы и химовозы возрастом более 10 лет, определяемым на основании даты их постройки, указанной в судовых свидетельствах о безопасности.

8.3 Необязательные процедуры расширенных инспекций некоторых категорий судов

8.3.1 В зависимости от практической возможности или любых ограничений, накладываемых безопасностью людей, судна или портовых сооружений, по меньшей мере нижеследующие пункты можно рассматривать как часть расширенной инспекции. Инспекторы должны знать, что безопасное проведение некоторых судовых операций, например, грузовых операций, может быть подвергнуто риску в том случае, если испытания, непосредственно влияющие на эти операции, требуется провести в ходе исполнения таких операций.

8.3.2 Суда в целом (категорий, изложенных в 8.2 настоящего Приложения):

- .1 обесточивание и пуск аварийного генератора;
- .2 инспектирование аварийного освещения;
- .3 работа аварийного пожарного насоса с двумя пожарными шлангами, подсоединенными к главной пожарной магистрали;
- .4 работа осушительных насосов;
- .5 закрытие водонепроницаемых дверей;
- .6 спуск на воду одной бортовой спасательной шлюпки;
- .7 проверка дистанционного аварийного останова для, например, котлов, вентиляции и топливных насосов;
- .8 испытание рулевого устройства, включая вспомогательное рулевое устройство;
- .9 инспектирование аварийного источника питания радиоустановок;
- .10 инспектирование и, по возможности, испытание сепаратора машинного отделения.

8.3.3 Нефтеналивные танкеры:

В дополнение к позициям, перечисленным в 8.3.2 настоящего Приложения, нижеперечисленные позиции можно рассматривать как часть расширенной инспекции нефтеналивных танкеров:

- .1 стационарные палубные установки пенотушения;
- .2 противопожарное оборудование в целом;
- .3 проверка пожарных захлопок машинного отделения, насосного отделения и жилых помещений;
- .4 контроль давления инертного газа и содержания в нем кислорода;

.5 балластные танки: должен быть осмотрен по меньшей мере один балластный танк в грузовом районе, вначале через лаз/отверстие для доступа на палубе, а также должен быть осмотрен изнутри, если инспектор установит наличие явных оснований для проведения дальнейшей инспекции;

.6 проверка наличия на судне нижеперечисленных документов, их просмотр и проверка подтверждения их государством флага или классификационным обществом:

(1) отчёт об освидетельствовании конструкций,

(2) отчеты по оценке состояния,

(3) отчёт по замерам толщин,

(4) документ описательного характера, указанный в Резолюции ИМО А.744(18).

8.3.4 Суда для навалочных грузов:

В дополнение к пунктам, изложенным в 8.4.2 настоящего Приложения, нижеперечисленные позиции можно рассматривать как часть расширенной инспекции судов для навалочных грузов:

- .1 возможная коррозия фундаментов палубных механизмов;
- .2 возможная деформация и/или коррозия крышек люков;
- .3 возможные трещины или местная коррозия поперечных переборок;
- .4 доступ в грузовые трюмы;

.5 проверка наличия на судне нижеперечисленных документов, их просмотр и проверка подтверждения их государством флага или классификационным обществом:

(1) отчёт об освидетельствовании конструкций,

(2) отчеты по оценке состояния,

(3) отчёт по замерам толщин,

(4) документ описательного характера, указанный в Резолюции ИМО А.744(18).

8.3.5 Газовозы и химовозы:

В дополнение к позициям, перечисленным в 8.4.2 настоящего Приложения, нижеперечисленные

позиции можно рассматривать как часть расширенной инспекции газовозов и химовозов:

- .1 устройства слежения за состоянием грузовых танков и устройства безопасности по температуре, давлению и незаполненному объему;
- .2 устройства анализа содержания кислорода и взрывоопасности, включая их калибровку. Наличие оборудования химического обнаружения (мембран) с соответствующим количеством газоопределяющих трубок для конкретного перевозимого груза;
- .3 спасательные комплекты в каютах, предусматривающие надлежащую защиту органов дыхания и глаз, для каждого члена экипажа на борту (если это требуется свойствами продуктов, указанных в Международном Свидетельстве о годности или Свидетельстве о годности судна для перевозки наливом опасных химических грузов или сжиженных газов, что применимо);
- .4 проверка того, что перевозимые продукты содержатся в Международном Свидетельстве о годности или Свидетельстве о годности судна для перевозки наливом опасных химических грузов или сжиженных газов, что применимо;
- .5 стационарные противопожарные установки на палубе, пенотушения, химические сухого типа или иные, в зависимости от свойств перевозимых продуктов.

8.3.6 Пассажирские суда:

В дополнение к позициям, перечисленным в 8.3.2 настоящего Приложения, нижеперечисленные позиции можно рассматривать как часть расширенной инспекции пассажирских судов:

- .1 испытания систем обнаружения пожара и систем аварийной сигнализации;
- .2 испытания надлежащего закрытия противопожарных дверей;
- .3 испытания громкоговорящей связи;
- .4 проведение пожарной тревоги с демонстрацией, как минимум, всех комплектов пожарного снаряжения и участием в отработке части обслуживающего персонала;
- .5 проверка того, что основные члены экипажа ознакомлены с планом действий в чрезвычайной ситуации (при получении судном повреждения).

Если необходимо, инспекция может быть продолжена, с согласия капитана или оператора, в течение перехода судна из порта или в порт государств, являющихся сторонами Меморандума. Инспекторы не должны создавать препятствий эксплуатации судна и не должны затруднять эксплуатацию судна, а также не должны создавать ситуаций, которые, по мнению капитана, могут представлять собой угрозу безопасности пассажиров, экипажа и судна.

Раздел 9 Устранение недостатков и задержание

9.1 Принципы, определяющие устранение недостатков или задержание судна

Принимая решение об устранении недостатков или задержании судна, инспектор должен принять во внимание результаты детальной инспекции, проведенной в соответствии с разделом 3 Меморандума, и процедурами, упомянутыми в разделах 6 и 9.3 настоящего Приложения.

Инспектор должен вынести свое профессиональное суждение о том, следует ли задержать судно до устранения недостатков, или позволить судну выйти в море с наличием на борту отдельных

недостатков, которые не представляют собой неоправданной угрозы безопасности, здоровью людей или окружающей среде, с учетом особенностей предстоящего рейса. В отношении минимальных стандартов по укомплектованию личным составом и положений Конвенции МОР 147 и Протокол 1996 к МОР 147, следует придерживаться специальных процедур, изложенных в разделах 6 и 7 настоящего Приложения.

9.2 Задержание, относящееся к минимальному безопасному укомплектованию судна личным составом и свидетельствам

Прежде чем применить к судну меру задержания, связанную с минимальными стандартами по укомплектованию личным составом и свидетельствами, необходимо (с должным учетом содержания 9.3.4.9 настоящего Приложения) рассмотреть следующее:

- .1 длительность и характер предстоящего рейса или вида эксплуатации судна;
- .2 представляют ли собой недостатки угрозу безопасности судна, находящимся на борту людям или окружающей среде;
- .3 могут ли соблюдаться требования по предоставлению периодического отдыха членам экипажа;
- .4 размеры и тип судна и имеющегося оборудования; и
- .5 характер груза.

9.3 Процедуры задержания судов всех размеров

9.3.1 Введение

Данные процедуры применяются в том случае, если в ходе проведения инспекции обнаруживаются недостатки. Данные процедуры можно рассматривать как руководство для инспекторов, но не должны рассматриваться в качестве чек-листа.

9.3.2 Основные критерии

Принимая профессиональное решение относительно необходимости задержания судна, инспектор должен придерживаться следующих критериев:

- .1 Длительность:** суда, выход которых в море небезопасен, должны подвергаться задержанию после первоначальной инспекции независимо от периода времени, которое судно должно будет провести в порту;
- .2 Критерий оценки:** судно должно подвергнуться задержанию в том случае, если недостатки, обнаруженные на нем, являются достаточно серьезными для того, чтобы побудить инспектора принять решение о последующем посещении судна, чтобы убедиться в их устранении до выхода судна.

Необходимость вторичного посещения судна инспектором рассматривается как свидетельство серьезности обнаруженных недостатков. Однако это не накладывает подобных обязательств в каждом случае. Подразумевается, что Власть должна убедиться, тем или иным образом, предпочтительно посредством последующего посещения, что недостатки устранены до выхода судна в море.

9.3.3 Применение основных критериев

Принимая решение относительно серьезности недостатков для задержания, инспектор должен оценить следующее:

- .1 имеет ли судно соответствующие действительные документы;
 - .2 укомплектовано ли судно экипажем в соответствии с Документом по минимальному безопасному укомплектованию личным составом.
- В ходе инспекции инспектор должен далее определить, способны ли судно и/или экипаж:
- .3 обеспечить безопасность плавания в ходе предстоящего рейса;
 - .4 безопасным образом провести обработку и перевозку груза и осуществлять слежение за состоянием груза в ходе предстоящего рейса;
 - .5 обеспечить безопасную эксплуатацию машинного отделения в ходе предстоящего рейса;
 - .6 обеспечить надлежащую эксплуатацию главной пропульсивной установки и рулевого устройства в ходе предстоящего рейса;
 - .7 осуществить, при необходимости, эффективное пожаротушение в любой части судна в ходе предстоящего рейса;
 - .8 быстро и эффективно оставить судно и провести спасательные операции, при необходимости, в ходе предстоящего рейса;
 - .9 предотвратить загрязнение окружающей среды в ходе предстоящего рейса;
 - .10 поддерживать адекватную остойчивость в ходе предстоящего рейса;
 - .11 поддерживать адекватный уровень водонепроницаемости в ходе предстоящего рейса;
 - .12 при необходимости, в аварийных ситуациях обеспечить связь в ходе предстоящего рейса;
 - .13 обеспечить безопасные и нормальные условия на борту судна в ходе предстоящего рейса;
 - .14 предоставить максимум информации в случае аварии (предоставляемой прибором регистрации данных о рейсе)

Если оценка какого-либо из указанных пунктов оказывается негативной, то, с учетом всех обнаруженных недостатков, судно будет с большой вероятностью рассматриваться как объект задержания. Комбинация недостатков менее серьезного характера также может обусловить задержание судна.

9.3.4 Недостатки, обуславливающие задержание

С целью оказания содействия инспектору в применении данных процедур, ниже приводится перечень недостатков, сгруппированных по соответствующим Конвенциям и/или Кодексам, рассматриваемых в качестве таких серьезных недостатков, которые могут обусловить задержание судна. Этот перечень не рассматривается как исчерпывающий, но имеет целью дать примеры соответствующих случаев. Вместе с тем, недостатки, обуславливающие задержание в соответствии с ПДМНВ 78, перечисленные в 9.3.4.9 настоящего Приложения, являются единственными основаниями для задержания по этой Конвенции.

9.3.4.1 Общие сведения

.1 Отсутствие действительных свидетельств, требуемых применимыми инструментами. Однако судам под флагом государства, не являющегося стороной Конвенции (применимого инструмента), или не внедрившего иной применимый инструмент, не разрешается иметь свидетельства, предусматриваемые такой Конвенцией или другим применимым инструментом. По данной причине, отсутствие необходимых свидетельств само по себе не представляет собой повода для задержания этих судов, однако, используя принцип 'непредоставления льготного режима' такому судну, следует потребовать обеспечения существенного соответствия требованиям до выхода судна в море.

9.3.4.2 Области, касающиеся СОЛАС 74 (ссылки даны в скобках)

- .1 неспособность обеспечить надлежащую эксплуатацию главной пропульсивной установок и другого основного механического оборудования, а также электроустановок;
- .2 недостаточная чистота в машинном отделении, избыточное количество нефтесодержащих вод в льялах, изоляция трубопроводов, включая выхлопные трубы машинного отделения, пропитанная маслом, эксплуатация осушительных насосов ненадлежащим образом;
- .3 неспособность обеспечить надлежащую эксплуатацию аварийного генератора, освещения, аккумуляторов и переключателей;
- .4 неспособность обеспечить надлежащую работу основного и вспомогательного рулевых устройств;
- .5 отсутствие, недостаточное количество или значительный износ спасательных средств индивидуального пользования, спасательных шлюпок и плотов и средств их спуска на воду;
- .6 отсутствие, несоответствие или значительный износ до пределов, не позволяющих использовать по назначению, систем обнаружения пожара, пожарной сигнализации, противопожарного инвентаря, стационарных установок борьбы с пожаром, вентиляционных клапанов, пожарных захлопок, быстросрабатывающих устройств закрытия;
- .7 отсутствие, значительный износ или неспособность обеспечить нормальную работу системы противопожарной защиты грузовой зоны палуб танкеров;
- .8 отсутствие, несоответствие или значительный износ ходовых огней, сигнальных фигур или звуковых сигналов;
- .9 отсутствие или неспособность обеспечить нормальную работу радиооборудования для подачи сигналов бедствия или поддержания связи в целях обеспечения безопасности;
- .10 отсутствие или неспособность обеспечить нормальную работу навигационного оборудования, с учетом положений Правила V/12 (о) СОЛАС 74;
- .11 отсутствие откорректированных навигационных карт и/или иных соответствующих морских публикаций, необходимых для предстоящего рейса, с учетом того, что имеющие типовое одобрение системы электронных карт и информации (ECDIS), основывающиеся на официальных данных, могут использоваться в качестве замены обычных карт;
- .12 отсутствие искробезопасной вытяжной вентиляции в грузовых насосных помещениях (Правило II-2/59.3.1 СОЛАС 74);
- .13 серьезные недостатки в области эксплуатационных требований, перечисленных в 5.5 настоящего Приложения;
- .14 количество, состав или свидетельства экипажа не соответствуют документу по безо-

пасному укомплектованию личным составом;

.15 невыполнение программы расширенных освидетельствований в соответствии с СОЛАС 74, глава IX, правило 2;

.16 Отсутствие или неработоспособное состояние прибора регистрации данных о рейсе, в случаях, когда его использование является обязательным.

9.3.4.3 Области, касающиеся Кодекса ИВС (ссылки даны в скобках)

.1 перевозка вещества, не упомянутого в Свидетельстве о годности или отсутствие информации о грузе (16.2);

.2 отсутствие или неисправность устройств безопасности по высокому давлению (8.2.3);

.3 электроустановки, не являющиеся безопасными по своей конструкции или не отвечающие требованиям Кодекса (10.2.3);

.4 источники возгорания в опасных районах, указанных в 10.2 (11.3.15);

.5 нарушения специальных требований (15);

.6 превышение максимально допустимой загрузки отдельного танка (16.1);

.7 недостаточная тепловая защита термочувствительных продуктов (16.6).

9.3.4.4 Области, касающиеся Кодекса ИГС (ссылки даны в скобках)

.1 перевозка вещества, не упомянутого в Свидетельстве о годности, или отсутствие информации о грузе (18.1);

.2 отсутствие устройств закрытия в жилых или служебных помещениях (3.2.6);

.3 переборки не газонепроницаемы (3.3.2);

.4 дефекты воздушных затворов (3.6);

.5 отсутствие или дефекты быстрозакрывающихся клапанов (5.6);

.6 отсутствие или дефекты клапанов безопасности (8.2);

.7 электроустановки, не являющиеся безопасными по своей конструкции или не отвечающие требованиям Кодекса (10.2.4);

.8 вентиляторы в грузовой зоне не работоспособны (12.1);

.9 сигнализация давления грузовых танков не работает (13.4.1);

.10 дефекты устройств обнаружения газа и/или токсичного газа (13.6);

.11 перевозка веществ, которые должны быть нейтрализованы, без действительного свидетельства на нейтрализатор (17/19).

9.3.4.5 Области, касающиеся Конвенции 1966г. о грузовой марке

.1 значительные области повреждений или коррозии, или язвенное поражение обшивки и набора палуб и корпуса, влияющие на мореходное состояние судна и прочность для вос-

приятия местных нагрузок, за исключением случаев, когда был осуществлен необходимый временный ремонт с целью перехода в порт для выполнения окончательного ремонта;

.2 очевидный случай недостаточной остойчивости;

.3 отсутствие достаточной и надежной информации, в одобренном виде, которая быстро и легко дает капитану возможность организовать погрузку и балластировку судна таким образом, чтобы обеспечить безопасный запас остойчивости на всех этапах рейса и при изменяющихся условиях рейса, а также позволит избежать развития недопустимых напряжений в конструкциях судна;

.4 отсутствие, значительный износ или дефекты устройств закрытия, устройств закрытия люков и водонепроницаемых дверей;

.5 перегруз;

.6 отсутствие марок углубления или невозможность их считывания.

9.3.4.6 Области, касающиеся Приложения I к МАРПОЛ 73/78 (ссылки даны в скобках)

.1 отсутствие, серьезный износ или неспособность обеспечить надлежащую работу оборудования для фильтрования нефтесодержащих вод, системы автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти, или устройств сигнализации о концентрации 15 ppm;

.2 свободный объем отстойных танков и/или танков для шлама является недостаточным для осуществления намеченного рейса;

.3 отсутствует журнал нефтяных операций (20(5));

.4 установлено неразрешенное обходное устройство для сброса;

.5 комплект документов по освидетельствованиям отсутствует или не отвечает правилу 13G(3)(b) Конвенции.

9.3.4.7 Области, касающиеся Приложения II к МАРПОЛ 73/78 (ссылки даны в скобках)

.1 отсутствие Руководства по M&U;

.2 грузу не присвоены категории (3(4));

.3 отсутствует журнал грузовых операций (9(6));

.4 транспортировка нефтеподобных веществ без соблюдения соответствующих требований (14);

.5 установлено неразрешенное обходное устройство для сброса.

9.3.4.8 Области, касающиеся Приложения V к МАРПОЛ 73/78

.1 отсутствие плана обращения с мусором;

.2 отсутствие журнала учёта операций с мусором;

.3 неосведомлённость персонала о требованиях плана обращения с мусором по обработке/удалению мусора.

9.3.4.9 Области, касающиеся ПДМНВ-78

- .1 отсутствие у личного состава свидетельств, соответствующих документов, действительных льготных разрешений или неспособность предъявить документальное доказательство того, что Администрации государства флага была подана заявка на подтверждение;
- .2 несоответствие требованиям Администрации государства флага по безопасному укомплектованию личным составом;
- .3 несоответствие навигационных или технических вахтенных мероприятий требованиям, предусмотренным Администрацией государства флага для данного судна;
- .4 отсутствие на вахте лица, обученного управлению основным оборудованием для обеспечения безопасности судоходства, поддержания радиосвязи, связанной с обеспечением безопасности, или оборудованием для предотвращения загрязнения морской среды;
- .5 неспособность представить доказательство профессиональной пригодности по исполнению обязанностей моряков в части обеспечения безопасности судна и предотвращения загрязнения;
- .6 неспособность обеспечить наличие на первой вахте в начале рейса, а также для последующих сменных вахт лиц, достаточно отдохнувших и пригодных с других точек зрения к выполнению своих обязанностей.

9.3.4.10 Области, касающиеся Конвенций МОТ

- .1 недостаточность для перехода в следующий порт запасов продуктов питания;
- .2 недостаточность для перехода в следующий порт запасов питьевой воды;
- .3 исключительно антисанитарные условия на борту судна;
- .4 отсутствие обогрева в жилых помещениях судна, эксплуатирующегося в зонах, где температуры могут быть чрезмерно низкими;
- .5 излишняя захламленность, загромождение оборудованием или грузами или иные небезопасные условия в проходах/жилых помещениях.

.6 явные признаки того, что назначенный на первую или одну из последующих сменяющих вахт, несущий вахту и иной дежурный персонал утомлён.

9.3.4.11 Области, которые могут не обуславливать задержания, но где необходима, например, приостановка проведения грузовых операций

- .1 неспособность обеспечить надлежащую работу (или техническое обслуживание) системы инертного газа, механизмов и приспособлений, имеющих отношение к грузу, будет расцениваться как достаточное основание для остановки проведения грузовых операций.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Процедуры по расследованиям в соответствии с МАРПОЛ 73/78

Содержание

- Раздел 1** **Процедуры по требованиям к сбросу в соответствии с Приложениями I и II к МАРПОЛ 73/78**
- Раздел 2** **Нарушение положений по сбросу в соответствии с Приложением I к МАРПОЛ 73/78**
- Раздел 3** **Постатейный перечень возможных свидетельств предполагаемых нарушений положений по сбросу Приложения I к МАРПОЛ 73/78**
- 3.1** Действия при обнаружении загрязнения нефтью
- 3.2** Расследование на борту
- 3.3** Расследование на берегу
- 3.4** Информация, не вошедшая в указанное выше
- 3.5** Заключение
- Раздел 4** **Нарушение положений по сбросу в соответствии с Приложением II к МАРПОЛ 73/78**
- Раздел 5** **Постатейный перечень возможных свидетельств предполагаемых нарушений положений по сбросу Приложения II к МАРПОЛ 73/78**
- 5.1** Действия при обнаружении загрязнения
- 5.2** Расследование на борту
- 5.3** Расследование на берегу
- 5.4** Информация, не вошедшая в указанное выше
- 5.5** Заключение

Раздел 1 Процедуры по требованиям к сбросу в соответствии с Приложениями I и II к МАРПОЛ 73/78

1.1 Осуществляя действия при получении сообщения или уведомления о предполагаемом нарушении требований по сбросу в соответствии с Приложениями I и II к МАРПОЛ 73/78, инспектор должен руководствоваться процедурами, изложенными в разделах 2 и 3 настоящего Приложения в отношении расследования предполагаемых нарушений положений по сбросу в соответствии с Приложением I к МАРПОЛ 73/78, и процедурами, изложенными в разделах 4 и 5 настоящего Приложения, в отношении расследования предполагаемых нарушений положений по сбросу в соответствии с Приложением II к МАРПОЛ 73/78.

1.2 При осуществлении контроля за предполагаемыми нарушениями требований по сбросу в соответствии с Приложениями I и II к МАРПОЛ 73/78, инспектор должен учесть надлежащим образом положения 3.4.1 – 3.4.13 Резолюции ИМО А.787(19), а также указания Администрации государства порта, основанные на этих положениях.

1.3 В случае, если в ходе расследования выявятся недостатки, представляющие собой очевидную угрозу безопасности, здоровью или окружающей среде, инспектор должен применить положения 3.7.1 Меморандума.

Раздел 2 Нарушение положений по сбросу в соответствии с Приложением I к МАРПОЛ 73/78

2.1 Положения разделов 2 и 3 настоящего Приложения предназначены для идентификации информации, в которой часто нуждается Администрация государства флага при ведении расследований возможных нарушений.

2.2 Рекомендуются, чтобы при подготовке отчета государства порта о недостатках, сопровождаемых нарушением требований по сбросу, власти прибрежного государства или государства порта руководствовались бы постатейным перечнем возможных доказательств, приведенным в разделе 3 настоящего Приложения. В этой связи следует иметь в виду, что:

.1 целью отчета является оптимальный сбор доступных сведений; однако даже если вся информация не может быть предоставлена, необходимо предоставить как можно большее ее количество;

.2 важно, чтобы вся информация, включенная в отчет, подкреплялась фактами, которые рассмотренные в целом привели бы прибрежное государство или государство порта к уверенности в том, что нарушение действительно имело место.

2.3 В дополнение к отчету государства порта о недостатках необходимо, чтобы был составлен отчет порта или прибрежного государства, основывающийся на постатейном перечне возможных свидетельств. Важно, чтобы эти отчеты сопровождались такими документами, как:

.1 заявление очевидца загрязнения. В дополнение к информации, требуемой 3.1 настоящего Приложения, заявление должно включать соображения, которые привели наблюдателя

к выводу, что все другие источники загрязнения в данном случае исключены;

.2 заявления в части процедур по взятию проб, как самого пятна, так и с борта судна. Заявления должны включать сведения о месте и времени взятия проб, сведения о лице(ах), взявших пробы, и расписки, дающие сведения о лицах, получивших образцы для хранения и доставки;

.3 отчеты по анализу проб, взятых с поверхности пятна и с судна; отчеты должны включать результаты анализа, описание используемого метода, ссылки на документацию или копии научно-технических документов, подтверждающие точность и применимость использованного метода, и сведения о лицах, осуществивших проведение анализа, и их квалификации;

.4 заявление инспектора на борту, с указанием его должности и наименования организации;

.5 заявления опрошенных лиц;

.6 заявления свидетелей;

.7 фотографии нефтяного пятна;

.8 копии соответствующих страниц журнала нефтяных операций, судовых журналов, записи о сбросе и т.д.

Все наблюдения, фотографии и документация должны быть заверены на предмет их подлинности. Все свидетельства, подтверждения и заверения должны быть выполнены в соответствии с законами государства, подготовившего их. Все заявления должны быть подписаны лицами, сделавшими их, с указанием дат и, по возможности, заверены свидетелем подписания. Имена лиц, подписавших заявления, должны быть разборчиво указаны над или под подписью.

2.4 Отчет, упомянутый в 2.2 и 2.3 настоящего Приложения, должен быть направлен Администрации государства флага. В том случае, если прибрежное государство, наблюдавшее загрязнение, и государство порта, проводящее расследование на борту, не являются одним и тем же государством, то государство, проводящее расследование на борту, также должно направить копию отчета, содержащего свои выводы, государству, наблюдавшему загрязнение и потребовавшему проведения расследования.

Раздел 3 Постатейный перечень возможных свидетельств предполагаемых нарушений положений по сбросу Приложения I к МАРПОЛ 73/78

3.1 Действия после обнаружения загрязнения нефтью

3.1.1 Сведения о судне или судах, подозреваемых в нарушении:

.1 Название судна

.2 Причины подозревать судно

.3 Дата и время (универсальное координированное, UTC) наблюдения или установ-

ления

.4 Координаты судна

.5 Флаг и порт регистрации

.6 Тип (например, танкер, грузовое судно, пассажирское судно, рыболовное судно), размер (оцениваемая вместимость) и прочие описательные сведения (например, цвет надстройки и логотип компании на дымовой трубе)

.7 Осадка (в грузу или балласте)

.8 Приблизительные курс и скорость

.9 Положение пятна по отношению к судну (например, с кормы, по левому борту, по правому борту)

.10 Часть судна, с которой наблюдался сброс

.11 Был ли прекращен сброс в тот момент, когда наблюдалось судно, или во время установления радиосвязи.

3.1.2 Сведения о пятне

.1 Дата и время (универсальное координированное, UTC) наблюдения, если отличается от времени, указанного в 3.1.1.3 настоящего Приложения

.2 Положение нефтяного пятна по широте и долготе, если отличается от положения, указанного в 3.1.1.4 настоящего Приложения

.3 Приблизительное расстояние в морских милях от ближайшего берегового ориентира

.4 Приблизительные общие размеры пятна (длина, ширина и часть, в процентах, занятая нефтью)

.5 Физическое описание нефтяного пятна (направление и форма, например, непрерывное, участками или с промежутками)

.6 Вид пятна (указать категории)

.1 Категория А: с трудом видимое при наиболее благоприятном освещении

.2 Категория В: видимое как серебристый отблеск на поверхности воды

.3 Категория С: наблюдаются первые следы цветности

.4 Категория D: яркая цветная полоса

.5 Категория E: цвета начинают тускнеть

.6 Категория F: цвета значительно более темные.

.7 Состояние неба (яркий солнечный свет, облачность и т.д.), падение света и ви-

димось (в километрах) на момент наблюдения

.8 Состояние моря

.9 Направление и скорость ветра на поверхности

.10 Направление и скорость течения

3.1.3 Сведения о наблюдателе(ях)

.1 Имя наблюдателя

.2 Организация, которую представляет наблюдатель (если таковая имеется)

.3 Статус наблюдателя в рамках организации

.4 Наблюдение производилось с борта воздушного судна/судна/берега/с иной точки

.5 Название или идентификационные данные судна или воздушного судна, с которого производилось наблюдение

.6 Конкретное положение судна, воздушного судна, места на берегу, или иного места, с которого производилось наблюдение

.7 Деятельность, проводимая наблюдателем при проведении наблюдения, например: патрулирование, рейс, полет (маршрут от... до...) и т.д.

3.1.4 Метод наблюдения и документирование

.1 Визуальное

.2 Обычные фотографии

.3 Дистанционная чувствительная запись и/или дистанционное чувствительное фотографирование

.4 Образцы, взятые с поверхности пятна

.5 Иные формы наблюдения (указать).

Примечание: Фотография сброса предпочтительно должна быть цветной. Фотографии могут предоставлять следующую информацию: что вещество на поверхности воды является нефтью; что количество сброшенного вещества представляет собой нарушение Конвенции; что нефть сбрасывается или была сброшена с данного судна; а также идентификационные сведения о судне.

Опыт показывает, что вышеупомянутое может быть достигнуто посредством следующих трех фотографий:

.1 детали пятна сняты почти вертикально с менее чем 300 метровой высоты с солнцем, расположенным за снимающим;

.2 общий вид судна и пятна, показывающие сброс, производимый с данного судна;

и

.3 детали судна с целью его идентификации.

3.1.5 Прочая информация, если есть возможность установить радиосвязь

.1 Капитан извещен о загрязнении

.2 Объяснения капитана

.3 Последний порт захода судна

.4 Следующий порт захода судна

.5 Имя капитана и судовладельца судна

.6 Позывной судна.

3.2 Расследование на борту

3.2.1 Проверка Свидетельства IOPP

.1 Название судна

.2 Отличительный номер или литеры

.3 Порт регистрации

.4 Тип судна

.5 Дата и место выдачи

.6 Дата и место подтверждения.

Примечание: Если судно не имеет Свидетельства IOPP, следует получить как можно больше требуемой информации.

3.2.2 Проверка дополнения к Свидетельству IOPP

.1 Применимые пункты разделов 2, 3, 4, 5 и 6 дополнения к Свидетельству IOPP (танкеры, не являющиеся нефтеналивными танкерами)

.2 Применимые пункты разделов 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 и 10 дополнения к Свидетельству IOPP (нефтеналивные танкеры)

Примечание: Если судно не имеет Свидетельства IOPP, следует дать описание оборудования и устройств, имеющихся на судне, предназначенных для предотвращения загрязнения морской окружающей среды.

3.2.3 Проверка журнала нефтяных операций

.1 Должно быть скопировано достаточное количество страниц журнала нефтяных операций – Часть I, которое должно охватывать период в 30 дней, предшествовавших заявленному инциденту

.2 Должно быть скопировано достаточное количество страниц журнала нефтяных операций – Часть II (если имеется на борту), которое должно охватывать весь цикл по загрузке/разгрузке/балластировке и очистке танков. Также необходимо взять копию диаграммы танков.

3.2.4 Проверка судового журнала

- .1 Последний порт, дата выхода, осадки носом и кормой
- .2 Данный порт, дата прибытия, осадки носом и кормой
- .3 Координаты судна во время заявления об инциденте или близко к этому времени
- .4 Выборочная проверка того, согласуются ли записи о координатах судна в судовом журнале с записями о координатах в журнале нефтяных операций.

3.2.5 Проверка другой документации на борту судна

Другая документация, имеющая отношение к доказательствам (при необходимости сделать копии), такая, как:

- .1 недавние записи по измерению емкостей
- .2 записи показаний оборудования слежения и контроля.

3.2.6 Инспекция судна

- .1 Судовое оборудование на соответствие дополнению к Свидетельству ЮОПР
- .2 Взятие проб. Указать место забора проб
- .3 Следы нефти вблизи забортных сливных отверстий
- .4 Состояние машинного отделения и содержимое льял
- .5 Состояние сепаратора нефтесодержащих вод, фильтрующего оборудования и устройств сигнализации, останова и слежения
- .6 Содержимое танков для шлама и/или отстойных
- .7 Источники значительных протечек.

В отношении нефтеналивного танкера могут быть уместными следующие дополнительные доказательства:

- .8 Нефть на поверхности изолированного или чистого балласта
- .9 Состояние льял насосного отделения
- .10 Состояние системы мойки сырой нефтью
- .11 Состояние системы инертных газов
- .12 Состояние системы слежения и контроля

.13 Содержимое отстойных танков (оценить количество воды и нефти).

3.2.7 Заявления лиц, имеющих отношение к инциденту

В случае, если часть I журнала нефтяных операций не заполнялась должным образом, могут быть уместны следующие вопросы:

.1 Имел ли место сброс (случайный или преднамеренный) во время, указанное в отчете об инциденте?

.2 Сброс из льял управляется автоматически?

.3 Если да, то когда эта система была запущена в последний раз, и когда эта система была переведена в режим ручного управления?

.4 Если нет, каковы дата и время последнего сброса из льял?

.5 Дата последнего сброса остатков и каким образом они были сброшены?

.6 Является ли обычной практика слива льяльных вод непосредственно в море, или их сначала передают в сборный танк? Определите сборный танк

.7 Использовались ли недавно топливные танки как балластные?

В том случае, если часть II журнала нефтяных операций не заполнялась должным образом, могут быть уместны следующие вопросы:

.8 Каким было на судне распределение груза/балласта при выходе из последнего порта?

.9 Каким было на судне распределение груза/балласта при заходе в данный порт?

.10 Когда и где была произведена последняя загрузка?

.11 Когда и где была произведена последняя разгрузка?

.12 Когда и где был произведен последний сброс грязного балласта?

.13 Когда и где была произведена последняя очистка грузовых танков?

.14 Когда и где были произведены последние операции по мойке сырой нефтью и какие танки были подвергнуты мойке?

.15 Когда и где было произведено последнее осушение отстойных танков?

.16 Каким является незанятый объем в отстойных танках и какова соответствующая высота границы раздела?

.17 В каких танках содержался грязный балласт в ходе балластного рейса (если судно пришло в балласте)?

.18 В каких танках содержался чистый балласт в ходе балластного рейса (если судно пришло в балласте)?

В дополнение к указанному, может быть уместно получение следующей информации:

- .19 Детали о настоящем рейсе судна (предыдущие порты захода, следующие порты захода, вид деятельности)
- .20 Содержимое топливных и балластных танков
- .21 Предыдущая и следующая бункеровка, тип топлива
- .22 Наличие или отсутствие средств приемки нефтесодержащих остатков в ходе настоящего рейса
- .23 Внутренняя передача нефти в ходе настоящего рейса

В случае нефтеналивных танкеров может быть уместным получение следующей информации:

- .24 Вид деятельности, в которой участвует судно, например, короткий/продолжительный рейсы, перевозимые грузы: сырая нефть или нефтепродукты или чередование нефть – нефтепродукты, работа в режиме заправщика, нефть/сухие навалочные грузы
- .25 Какие из танков чистые, какие грязные
- .26 Ремонтные работы в грузовых танках проведены или запланированы

Прочая информация:

- .27 Комментарии по состоянию судового оборудования
- .28 Комментарии по отчету о загрязнении
- .29 Другие комментарии.

3.3 Расследование на берегу

3.3.1 Анализ проб нефти

Укажите метод и результаты анализа проб.

3.3.2 Дополнительная информация

Дополнительная информация о судне, полученная от сотрудников нефтяного терминала, подрядчиков по очистке танков и сотрудников береговых приемных устройств, может оказаться применимой к случаю.

Примечание: Любая упомянутая в данном разделе информация должна по возможности подтверждаться такими документами, как подписанные заявления, счета, квитанции и т.д.

3.4 Информация, не вошедшая в указанное выше

3.5 Заключение

3.5.1 Обобщение технических выводов лица, проводшего расследование

3.5.2 Перечень применимых положений Приложения I к МАРПОЛ 73/78, в нарушении ко-

торых подозревается судно.

3.5.3 Обусловили ли результаты расследования необходимость составления отчета о недостатках?

Раздел 4 Нарушение положений по сбросу в соответствии с Приложением II к МАРПОЛ 73/78

4.1 Положения разделов 4 и 5 настоящего Приложения предназначены для идентификации информации, необходимой Администрации государства флага при ведении расследований нарушений правил по сбросу, в соответствии с Приложением II к МАРПОЛ 73/78.

4.2 Рекомендуются, чтобы при подготовке отчета о недостатках государства порта, где имеет место нарушение требований по сбросу, Власти прибрежного государства или государства порта руководствовались бы постатейным перечнем возможных свидетельств, как указано в разделе 5 настоящего Приложения. В этой связи следует иметь в виду, что:

.1 отчет имеет целью предоставить оптимальный сбор доступных данных; вместе с тем, если вся информация не может быть представлена, следует представить настолько полную информацию, насколько это является возможным; и

.2 важным является, чтобы вся информация, содержащаяся в отчете, подкреплялась бы фактами, которые, будучи рассмотрены в их совокупности, приводили государство порта или прибрежное государство к уверенности в том, что нарушение имело место; и

.3 сброшенное вещество могло быть нефтью, и в этом случае применяется приложение 2 Дополнения II Приложения I к МАРПОЛ 73/78.

4.3 В дополнение к отчету государства порта о недостатках, должен быть составлен отчет государством порта или прибрежным государством, основывающийся на постатейном перечне возможных свидетельств. Важно, чтобы эти отчеты сопровождалась такими документами, как:

.1 заявление очевидца загрязнения. В дополнение к информации, требуемой 5.1 настоящего Приложения, заявление должно включать соображения, которые привели наблюдателя к выводу, что все другие источники загрязнения в данном случае исключены;

.2 заявления относительно процедур взятия проб, как самого пятна, так и с борта судна. Эти заявления должны включать сведения о месте и времени взятия проб, сведения о лицах, взявших пробы и расписки, дающие сведения о лице(ах), получивших пробы для хранения и доставки;

.3 отчеты по анализу проб, взятых с поверхности пятна и с судна; отчеты должны включать в себя результаты анализов, описание используемого метода, ссылки на документацию или копии научно-технических документов, подтверждающие точность и применимость использованного метода и сведения о лицах, осуществивших проведение анализа, и их квалификации;

.4 заявление инспектора на борту, с указанием его должности и наименования организации;

- .5 заявления опрошенных лиц;
- .6 заявления свидетелей;
- .7 фотографии пятна; и
- .8 копии соответствующих страниц журнала грузовых операций, судовых журналов, записи о сбросе и т.д.

Все наблюдения, фотографии и документация должны быть заверены на предмет их подлинности. Все свидетельства, подтверждения и заверения должны быть выполнены в соответствии с законами государства, подготовившего их. Все заявления должны быть подписаны лицами, сделавшими их, с указанием дат и, по возможности, заверены свидетелем подписания. Имена лиц, подписавших заявления, должны быть разборчиво указаны над или под подписью.

4.4 Отчет, упомянутый в 4.2 и 4.3 настоящего Приложения, должен быть направлен Администрации государства флага. В том случае, если прибрежное государство, наблюдавшее загрязнение и государство порта, проводящее расследование на борту, не являются одним и тем же государством, то государство, проводящее расследование на борту, также должно направить копию отчета, содержащего свои выводы, государству, наблюдавшему загрязнение и потребовавшему проведения расследования.

Раздел 5 Постатейный перечень свидетельств предполагаемых нарушений положений по сбросу Приложения II к МАРПОЛ 73/78

5.1 Действия после обнаружения загрязнения

5.1.1 Сведения о судне или судах, подозреваемых в нарушении

- .1 Название судна
- .2 Причины подозревать судно
- .3 Дата и время (универсальное координированное, UTC) наблюдения или установления
- .4 Координаты судна
- .5 Флаг и порт регистрации
- .6 Тип, размер (оцениваемая вместимость) и прочие описательные сведения (например, надстройка, цвет и логотип компании на дымовой трубе)
- .7 Осадка (в грузу или балласте)
- .8 Приблизительные курс и скорость
- .9 Положение пятна по отношению к судну (т.е., с кормы, по левому борту, по правому борту)
- .10 Часть судна, с которой наблюдался сброс

.11 Был ли прекращен сброс в тот момент, когда судно было замечено, или во время установления радиосвязи.

5.1.2 Сведения о пятне

.1 Дата и время (универсальное координированное, UTC) наблюдения, если отличается от времени, указанного в 5.1.1.3 настоящего Приложения

.2 Положение нефтяного пятна по широте и долготе, если отличается от положения, указанного в 5.1.1.4 настоящего Приложения)

.3 Приблизительное расстояние в морских милях от ближайшего берега

.4 Глубина воды по лощи

.5 Приблизительные общие размеры пятна (длина, ширина и часть, в процентах, покрытая загрязняющим веществом)

.6 Физическое описание пятна (направление и форма, например, непрерывное, участками, или с промежутками)

.7 Цвет пятна

.8 Состояние неба (яркий солнечный свет, облачность и т.д.), падение света и видимость (в км) на момент наблюдения

.9 Состояние моря

.10 Направление и скорость ветра на поверхности

.11 Направление и скорость течения

5.1.3 Сведения о наблюдателе(ях)

.1 Имя наблюдателя

.2 Организация, членом которой является наблюдатель (если таковая имеется)

.3 Статус наблюдателя в рамках организации

.4 Наблюдение производилось с борта воздушного судна(судна)(берега) или иного места

.5 Название судна или воздушного судна, с которого производилось наблюдение

.6 Конкретное положение судна, воздушного судна, места на берегу, или иного места, с которого производилось наблюдение

.7 Деятельность, производившаяся в связи с проведением наблюдения, например: патрулирование, рейс, полет (маршрут от... до...) и т.д.

5.1.4 Метод наблюдения и документирования

.1 Визуально

- .2 Обычные фотографии
- .3 Дистанционная чувствительная запись и/или дистанционное чувствительное фотографирование
- .4 Пробы, взятые с поверхности пятна
- .5 Иные формы наблюдения (указать)

Примечание: Фотография сброса предпочтительно должна быть цветной. Наилучших результатов можно достичь посредством следующих трех фотографий:

- .1 детали пятна сняты почти вертикально с менее чем 300 метровой высоты с солнцем, расположенным за снимающим;
- .2 общий вид судна и пятна, показывающие сброс, производимый с данного судна; и
- .3 детали судна с целью его идентификации.

5.1.5 Прочая информация, если можно установить радиосвязь

- .1 Капитан извещен о загрязнении
- .2 Объяснения капитана
- .3 Последний порт захода судна
- .4 Следующий порт захода судна
- .5 Имя капитана и судовладельца
- .6 Позывной судна

5.2 Расследование на борту

5.2.1 Проверка Свидетельства (о годности судна (CoF) или Свидетельства NLS)

- .1 Название судна
- .2 Отличительный номер или литеры
- .3 Порт регистрации
- .4 Тип судна
- .5 Дата и место выдачи
- .6 Дата и место подтверждения

5.2.2 Проверка Руководства по методам и устройствам (M&U)

- .1 Перечень веществ согласно Приложению II, которые судно может перевозить

- .2 Ограничения для танков, в которых могут перевозиться данные вещества
- .3 Судно оборудовано эффективной системой зачистки
- .4 Количество остатков, обнаруженное при освидетельствовании

5.2.3 Проверка журнала грузовых операций

- .1 Должно быть скопировано достаточное количество страниц журнала грузовых операций, чтобы охватить полный цикл судна по загрузке/разгрузке/балластировке и очистке танков. Также необходимо взять копию диаграммы танков.

5.2.4 Проверка судового журнала

- .1 Последний порт, дата выхода, осадки носом и кормой
- .2 Настоящий порт, дата прибытия, осадки носом и кормой
- .3 Положение судна во время или близко ко времени заявления об инциденте
- .4 Выборочная проверка того, согласуются ли записи о времени сброса, упомянутые в журнале грузовых операций, с достаточным удалением судна от ближайшей береговой линии, требуемой скоростью судна и необходимой глубиной воды.

5.2.5 Проверка другой документации на борту судна

Иная документация, имеющая отношение к свидетельствам (при необходимости сделать копии), такая, как:

- .1 грузовые документы на перевозимый или недавно перевезенный груз, совместно с соответствующей информацией по требуемой температуре разгрузки, вязкости и/или точке плавления
- .2 записи о температуре веществ в ходе разгрузки
- .3 записи показаний следящего оборудования, если установлено

5.2.6 Инспекция судна

- .1 Судовое оборудование на соответствие Руководству М&У
- .2 Взятие проб; укажите место их забора
- .3 Источники значительных протечек
- .4 Остатки груза на поверхности изолированного или чистого балласта
- .5 Состояние льял насосного отделения
- .6 Состояние системы слежения
- .7 Содержимое отстойного танка (оцените количество воды и остатков).

5.2.7 Заявления лиц, имеющих отношение к инциденту

В том случае, если журнал грузовых операций не был заполнен должным образом, могут быть уместны следующие вопросы:

- .1 Имел ли место сброс (случайный или преднамеренный) во время, указанное в отчете об инциденте?
 - .2 Какие танки должны быть загружены в порту?
 - .3 Какие танки нуждались в очистке в море? Была ли осуществлена предварительная мойка танков?
 - .4 Когда и где танки были очищены?
 - .5 Остатки каких грузов там находились?
 - .6 Что было сделано со смывом (моечными водами)?
 - .7 Сбрасывалось ли в море содержимое отстойного танка или грузового танка, используемого как отстойный?
 - .8 Когда и где был произведен сброс?
 - .9 Каково содержимое отстойного танка или грузового танка, используемого как отстойный?
 - .10 В каких танках содержался грязный балласт в ходе балластного перехода (если судно пришло в балласте)?
 - .11 В каких танках содержался чистый балласт в ходе балластного перехода (если судно пришло в балласте)?
 - .12 Детали о данном рейсе судна (предыдущие порты захода, следующие порты захода, вид деятельности)
 - .13 Трудности, имевшие место с передачей на береговые приемные устройства
 - .14 Трудности, имевшие место при выполнении эффективных зачистных операциями
 - .15 Какие из танков чистые, какие грязные на момент прибытия?
 - .16 Ремонт грузовых танков проведен или предусмотрен
- Прочая информация
- .17 Комментарии в отношении состояния судового оборудования
 - .18 Комментарии в отношении отчета о загрязнении
 - .19 Другие комментарии.

5.3 Расследование на берегу

5.3.1 Анализ проб

Укажите метод и результаты анализа проб

5.3.2 Дальнейшая информация

Дополнительная информация о судне, полученная от сотрудников нефтяного терминала, подрядчиков по очистке танков и сотрудников береговых приемных устройств, может оказаться применимой к случаю.

Примечание: Любая упомянутая в соответствии с данным разделом должна, если практически возможно, подтверждаться такой документацией, как подписанные заявления, счета, квитанции и т.д.

5.3.3 Информация от предыдущего терминала порта разгрузки

- .1 Подтверждение того, что судно прошло разгрузку, зачистку или предварительную мойку в соответствии с Руководством М&У
- .2 Характер трудностей (если таковые имели место)
- .3 Ограничения, установленные властями, разрешившими судну выйти в рейс
- .4 Ограничения в части береговых приемных устройств

5.4 Информация, не охваченная вышеуказанным

5.5 Заключение

- .1 Подведение итогов лицом, осуществившим расследование
- .2 Перечень применимых положений Приложения II к МАРПОЛ 73/78, в нарушении которых подозревается судно
- .3 Обусловили ли результаты расследования необходимость составления отчета о недостатках?

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

МЕРЫ ЗАПРЕТА НА ВХОД В ПОРТЫ ПМ ОТДЕЛЬНЫХ СУДОВ

А. КАТЕГОРИИ СУДОВ, ПОДЛЕЖАЩИХ ЗАПРЕТУ НА ВХОД В ПОРТЫ ПМ (как указано в разделе 3.10.5.1 Меморандума)

1. Газовозы и химовозы;
2. Навалочные суда;
3. Нефтеналивные танкеры;
4. Пассажирские суда.

В. ПРОЦЕДУРЫ ОТНОСЯЩИЕСЯ К ОБЪЯВЛЕНИЮ ЗАПРЕТА НА ВХОД В ПОРТЫ ПМ (как указано в разделе 3.10.5.2 Меморандума)

1. В случае выполнения условий, описанных в разделе 3.10.5.2 Меморандума, Власть порта, в котором судно задерживается во второй или в третий раз, соответственно, должна письменно уведомить капитана и владельца или оператора судна о выдаче распоряжения о запрете этому судну.

Компетентная Власть должна также уведомить Администрацию государства флага, соответствующее классификационное общество, Департамент информационных систем (ДИС) и Секретариат.

Распоряжение о запрете на вход в порты ПМ вступает в силу немедленно после выдачи разрешения судну на выход из порта после устранения недостатков, приведших к задержанию.

2. Для отмены запрета на вход в порты ПМ владелец или оператор должны направить официальный запрос Власти государства, выдавшего распоряжение о запрете. К запросу должно прилагаться свидетельство Администрации государства флага, удостоверяющее, что судно полностью соответствует применимым требованиям международных конвенций. Где применимо, к запросу должно прилагаться свидетельство классификационного общества, класс которого имеет судно, подтверждающее, что судно соответствует нормам класса, установленным данным обществом.

3. Запрет на вход в порты ПМ может быть снят только после проведения повторной инспекции судна в порту, выбранном по согласованию с инспекторами Власти, объявившей запрет на вход в порт, и в случае предоставления, к удовлетворению данной Власти, доказательств полного соответствия данного судна применимым требованиям международных конвенций.

Если согласованный порт расположен в регионе Меморандума, то компетентная Власть государства порта назначения может, по согласованию с Властью, издавшей распоряжение о запрете на вход в порт, разрешить судну проследовать в данный порт с единственной целью проверки выполнения судном условий, указанных в пункте 2.

Повторная инспекция должна состоять из расширенной инспекции, которая как минимум включает в себя пункты раздела 8.3 Приложения 1 к Меморандуму.

Все расходы, связанные с проведением расширенной инспекции должны быть оплачены владельцем или оператором.

4. Если результаты расширенной инспекции удовлетворяют Власть, наложившую данную меру, то запрет на вход в порт должен быть снят. Владелец или оператор судна должны быть проинформированы об этом в письменном виде.

Власть также должна письменно уведомить о своём решении Администрацию государства флага, соответствующее классификационное общество, ДИС и Секретариат.

5. Информация о судах, которым был запрещен вход в порты региона Парижского Меморандума, будет доступна в системе SIRENaC, и будет публиковаться в соответствии с требованиями раздела 3.17 Меморандума.

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

ИНФОРМАЦИОННАЯ СИСТЕМА ПО ИНСПЕКЦИЯМ

- 1 Для оказания помощи Властям в выборе ими судов иностранного флага для инспектирования в их портах, необходима актуализированная информация об инспекциях конкретного судна иностранного флага в одном из других портов региона в течение предшествовавших шести месяцев.
- 2 Департамент Информационных Систем (ДИС) Генерального Директората Морских Дел и Моряков (Departement des Systemes d'Information (DSI), Direction Generale des Affaires Maritimes et des Gens de Mer (DAMGM)) Министерства транспорта Франции отвечает за хостинг и администрирование системы информации по инспекциям.
- 3 Для этой цели Власти представляют в ДИС в Сен-Мало информацию, предпочтительно посредством компьютеризированной передачи данных, по судам, прошедшим инспекции в национальных портах, на основе информации, содержащейся в Приложении 3 к Меморандуму. Помещение информации в файлы инспекций предпочтительно осуществлять путем прямого компьютеризированного ввода на ежедневной основе.
- 4 В целях обмена срочной информацией, информационная система должна включать в себя средства связи, которые позволяют осуществлять прямой компьютеризированный обмен сообщениями между отдельными Властями, включая уведомления, как указано в Разделе 3.11 Меморандума, а также обмен информацией об эксплуатационных нарушениях, как указано в Разделе 5 Меморандума.
- 5 Информация согласно 3 и 4 выше должна обрабатываться в стандартизированной форме и в соответствии со стандартизированными процедурами, указанными в руководстве для пользователей информационной системы, представленном ДИС.
- 6 В ходе обработки информации ДИС не должен изменять каких-либо данных, предоставляемых Властями, за исключением информации в соответствии со стандартными процедурами, обеспечивающими соблюдение правил использования некоторых кодов предпринятых действий. В остальных случаях ДИС будет вносить изменения в информацию только по отдельному запросу Власти, которая ее предоставила.
- 7 ДИС организует обработку информации как указано выше в пункте 2 с тем, чтобы обеспечить незатрудненный доступ к результатам инспектирования как в целях получения сведений справочного характера, так и в целях их актуализации в соответствии с процедурами, установленным в руководстве для пользователей информационной системой, представленном ДИС.
- 8 Если, в исключительных обстоятельствах, информация в соответствии с пп. 3 и 4 выше, не может быть передана посредством компьютера, информация, содержащаяся в отчете об инспекции, упомянутом в Приложении 3, должна быть представлена телефаксом как альтернативным средством обмена информацией.
- 9 Информация, используемая в административных целях, как, например, статистические данные, будет предоставляться Секретариатом в соответствии с указаниями Комитета. Она будет основываться на данных, представленных ДИС.
- 10 Информационная система, указанная в предыдущих пунктах, будет действовать в течение всего периода действия Меморандума.

Парижский Меморандум о взаимопонимании о контроле судов государством порта

Анализ, имеющий целью слежение за функционированием системы и, где необходимо, улучшение ее качества, будет осуществляться на непрерывной основе.

- 11 По согласованию с Властью, **DIS** будет, от имени этой Власти, направлять отчеты о задержании судов Международной Морской Организации в соответствии с правилом I/19 СОЛАС 74, Статьей 11 МАРПОЛ 73/78, Статьей 21 Конвенции о Грузовой Марке 1966г. и Статьей X ПДМНВ 78.
- 12 По согласованию с Властью, **DIS** будет, от имени этой Власти, направлять отчеты о задержании судов Международной Организации Труда в соответствии со Статьей 4 МОТ 147.

Приложение 5

ПУБЛИКАЦИЯ ИНФОРМАЦИИ, ОТНОСЯЩЕЙСЯ К ЗАДЕРЖАНИЯМ И ИНСПЕКЦИЯМ

(как указано в разделе 3.17 Меморандума)

I. Информация о задержанных судах должна включать следующее:

- название судна;
- номер ИМО;
- тип судна;
- валовую вместимость;
- год постройки, определяемый на основании данных, указанных в судовых свидетельствах о безопасности;
- название и адрес компании судна;
- в случае перевозки судном жидких грузов наливом или сухих грузов навалом, название и адрес фрахтователя, ответственного за выбор судна и тип фрахта;
- государство флага;
- классификационное общество или классификационные общества, где применимо, выдавшее/выдавшие данному судну классификационные свидетельства, если таковые имеются;
- классификационное общество или классификационные общества и/или любая иная сторона, выдавшая от имени государства флага данному судну свидетельства в соответствии с применимыми конвенциями, с указанием выданных свидетельств;
- порт и дата последней расширенной инспекции с указанием, где применимо, производилось ли задержание;
- порт и дата последнего специального освидетельствования и название организации, выполнившей освидетельствование;
- количество задержаний за последние 24 месяца;
- страна и порт задержания;
- дата снятия задержания;
- продолжительность задержания в днях;
- количество обнаруженных недостатков и причины задержания, чётким и ясным языком;

- описание мер, принятых вследствие задержания, компетентными властями, и где применимо, классификационным обществом;
- если судну был объявлен запрет на вход в порты региона Парижского Меморандума, то причины принятия таких мер, чётким и ясным языком;
- указание о том, где применимо, несёт ли классификационное общество или иная организация, выполнившая освидетельствование, ответственность за недостатки, которые - по отдельности или вместе - привели к задержанию;
- описание мер, предпринятых в случае судна, которому было разрешено проследовать на соответствующий ближайший судоремонтный завод, или которому был объявлен запрет на вход в порты в регионе Меморандума.

II. Информация, касающаяся проинспектированных судов должна содержать:

- название судна;
- номер ИМО;
- тип судна;
- валовую вместимость;
- год постройки;
- название и адрес компании судна;
- в случае перевозки судном жидких грузов наливом или сухих грузов навалом, название и адрес фрахтователя, ответственного за выбор судна, и тип фрахта;
- государство флага;
- классификационное общество или классификационные общества, где применимо, выдавшее/выдавшие данному судну классификационные свидетельства, если таковые имеются;
- классификационное общество или классификационные общества и/или любая иная сторона, выдавшая от имени государства флага данному судну свидетельства в соответствии с применимыми конвенциями, с указанием выданных свидетельств;
- страна, порт и дата инспекции;
- количество и характер замечаний.

ПРИЛОЖЕНИЕ 6

КАЧЕСТВЕННЫЕ КРИТЕРИИ ДЛЯ ПРИСОЕДИНЕНИЯ К МЕМОРАНДУМУ В СООТВЕТСТВИИ С 8.2 МЕМОРАНДУМА

Качественные критерии

Морская Власть Государства, отвечающего географическим критериям, указанным в 8.2 Меморандума, может присоединиться в качестве полноправного члена, при условии соответствия всем следующим качественным критериям:

1. такая морская Власть явным образом заявит о своей готовности соблюсти обязательства, предусмотряемые Меморандумом, с целью осуществления вклада в общие усилия по исключению эксплуатации субстандартных судов;
2. такая морская Власть должна ратифицировать все действующие применимые инструменты до того, как состоится присоединение к Меморандуму;
3. такая морская Власть должна иметь достаточные возможности, как в организационной части, так и по существу, для гарантирования должного соответствия международным морским стандартам в области безопасности на море, предотвращения загрязнения и обеспечения условий обитаемости и работы на судах, имеющих право плавания под ее флагом, что должно включать прием на работу соответствующим образом подготовленных инспекторов, действующих в области ответственности Администрации, которые должны быть продемонстрированы к удовлетворению Комитета, упомянутого в 6.1. Меморандума;
4. такая морская Власть должна иметь достаточные возможности, как в организационной части, так и по существу, для полного соответствия всем положениям и видам деятельности, указанным в Меморандуме, с целью реализации его обязательств, что должно включать прием на работу соответствующим образом подготовленных инспекторов, действующих в области ответственности Администрации, которые должны быть продемонстрированы к удовлетворению Комитета, упомянутого в 6.1. Меморандума;
5. морская Власть, чей флаг появился в списке задержаний судов, процент которых превысил средний процент задержаний, как это публикуется в ежегодном отчете за любой год из трех лет, непосредственно предшествующих подаче заявления на полноправное членство, не может быть принята в качестве полноправного члена Меморандума;
6. такая морская Власть установит, с даты наступления членства, постоянную связь с информационной системой, указанной в Приложении 4;
7. такая морская Власть должна подписать финансовое соглашение об уплате своих взносов в текущие расходы Меморандума и, начиная с даты наступления членства, выплачивать свои взносы в бюджет, утвержденный Комитетом, упомянутым в 6.1. Меморандума.

Оценка соответствия указанным условиям действительна только для каждого индивидуального случая и не должна создавать прецедента для любых возможных случаев в будущем ни для Властей, присутствующих в Меморандуме, ни для потенциальных новых участников.