

**ИЗМЕНЕНИЯ НА АНЕКСА КЪМ ПРОТОКОЛА ОТ 1978 Г.,
ОТНАСЯЩ СЕ ДО МЕЖДУНАРОДНАТА КОНВЕНЦИЯ ЗА ПРЕДОТВРАТЯВАНЕ
НА ЗАМЪРСЯВАНЕТО ОТ КОРАБИ, 1973 Г.**

(Ревизиран Анекс I към MARPOL 73/78)

**(Приети с Резолюция МЕРС.117(52) на Комитета по опазване на морската среда на
Международната морска организация на 15 октомври 2004 г. В сила за Република
България от 1 януари 2007 г.)**

КОМИТЕТЪТ ПО ОПАЗВАНЕ НА МОРСКАТА СРЕДА,

КАТО ПРИПОМНЯ член 38, буква а) от Конвенцията за Международната морска организация относно функциите на Комитета по опазване на морската среда (Комитета), предоставени му съгласно международните конвенции за предотвратяване и контрол на замърсяването на морската среда,

КАТО ОТБЕЛЯВА член 16 от Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби, 1973 г. (наричана по-нататък „Конвенцията от 1973 г.“), и член VI от Протокола от 1978 г., отнасящ се до Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби, 1973 г. (наричан по-нататък „Протоколът от 1978 г.“), които заедно определят процедурата за изменение на Протокола от 1978 г. и възлагат на съответния орган на Организацията функцията за разглеждане и приемане на изменения на Конвенцията от 1973 г., изменена с Протокола от 1978 г. (MARPOL 73/78),

КАТО ВЗЕ ПРЕДВИД текста на ревизирия Анекс I към MARPOL 73/78,

1. ПРИЕМА, в съответствие с член 16, параграф 2, букви б), в) и г) от Конвенцията от 1973 г., ревизирия Анекс I към MARPOL 73/78, чийто текст е изложен в Анекса (приложението) към настоящата резолюция, като всяко правило подлежи на отделно разглеждане от страните съгласно член 16, параграф 2, буква е), подточка ii) от Конвенцията от 1973 г.;
2. ОПРЕДЕЛЯ в съответствие с член 16, параграф 2, буква е), подточка iii) от Конвенцията от 1973 г., че ревизирия Анекс I към MARPOL 73/78 се счита за прието на 1 юли 2006 г., освен ако преди тази дата не по-малко от една трета от страните или страни, чиито комбиниран търговски флот съставлява не по-малко от 50% от брутния тонаж на световния търговски флот, са уведомили Организацията за своите възражения по измененията;
3. ПРИКАНВА Страните да отбележат, че в съответствие с член 16, параграф 2, буква ж), подточка ii) от Конвенцията от 1973 г., ревизирия Анекс I към MARPOL 73/78 влиза в сила на 1 януари 2007 г. след приемането му в съответствие с параграф 2 по-горе;
4. ОТПРАВЯ ИСКАНЕ към генералния секретар, в съответствие с член 16, параграф 2, буква д) от Конвенцията от 1973 г., да предаде заверени копия от настоящата резолюция и текста на ревизирия Анекс I към MARPOL 73/78, съдържащ се в приложението, на всички страни по MARPOL 73/78; и
5. ОСВЕН ТОВА ОТПРАВЯ ИСКАНЕ към генералния секретар да предаде копия от настоящата резолюция и Анекса към нея на членовете на Организацията, които не са страни по MARPOL 73/78.

Приложение

(Ревизиран Анекс I към MARPOL 73/78)

ГЛАВА 1 – ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Правило 1

Определения

За целите на настоящия Анекс:

1 „Нефт“ означава нефт под каквато и да е форма, включително суров нефт, гориво, утайка, нефтени отпадъци и рафинирани продукти (различни от нефтохимичните продукти, които са предмет на разпоредбите на Анекс II към настоящата Конвенция) и, без да се ограничава общата приложимост на гореизложеното, включва веществата, изброени в Приложение I към настоящия Анекс.

2 „Суров нефт“ означава всяка течна въглеводородна смес, която се среща естествено в земята, независимо дали е обработена или не с цел да стане подходяща за транспортиране, и включва:

.1 суров нефт, от който може да са отстранени някои дестилатни фракции; и

.2 суров нефт, към който може да са прибавени някои дестилатни фракции.

3 „Смес от нефтопродукти“ означава смес с каквото и да е съдържание на нефтопродукти.

4 „Нефтенно гориво“ означава всякакъв нефтопродукт, използван като гориво във връзка със задвижващите и спомагателните механизми на кораба, в който се превозва такъв нефтопродукт.

5 „Нефтен танкер“ означава кораб, построен или приспособен основно за превоз на нефт в наливно състояние в неговите товарни помещения, като това включва комбинирани товарни кораби, всеки „танкер за вредни течни вещества“, както е определен в Анекс II към настоящата Конвенция, и всеки газовоз, както е определен в правило 3.20 от глава II-1 на SOLAS 74 (с измененията), когато превозва нефт в наливно състояние като товар или част от товар.

6 „Танкер за суров нефт“ означава нефтен танкер, използван за превоз на суров нефт.

7 „Продуктовоз“ означава нефтен танкер, използван за превоз на нефт, различен от суров нефт.

8 „Комбиниран товарен кораб“ означава кораб, предназначен за превоз на нефт в наливно състояние като товар или на твърди товари в насипно състояние.

9 „Съществено преустройство“:

.1 означава преустройство на кораб:

.1 което съществено изменя размерите или товароподемността на кораба; или

- .2 което изменя типа на кораба; или
- .3 целта на което, по мнение на Администрацията, е да се удължи значително срокът на неговата експлоатация; или
- .4 което по друг начин променя кораба, но в такава степен, че ако беше нов кораб, той би попаднал под действието на съответните разпоредби на настоящата конвенция, неприлагани към него като съществуващ кораб.

.2 Независимо от разпоредбите на това определение:

- .1 преустройството на нефтен танкер с дедукция 20 000 тона и повече, извършено на или преди 1 юни 1982 г., както е определено в правило 1.28.3, с цел да отговори на изискванията на правило 18 от настоящия Анекс, не се счита за съществено преустройство за целите на настоящия Анекс; и
- .2 преустройството на нефтен танкер, извършено преди 6 юли 1996 г., както е определено в правило 1.28.5, с цел да отговори на изискванията на правило 19 или правило 20 от настоящия Анекс, не се счита за съществено преустройство за целите на настоящия Анекс.

10 „Най-близкия бряг“. Терминът „от най-близкия бряг“ означава от изходната линия, от която съгласно международното право са установени териториалните води на съответната територия, с изключение на това, че за целите на настоящата Конвенция „от най-близкия бряг“ за североизточното крайбрежие на Австралия следва да означава от линията, прекарана от точка на крайбрежието на Австралия с:

координати ширина 11°00' S, дължина 142°08' E
до точка на ширина 10°35' S, дължина 141°55' E,
оттам до точка на ширина 10°00' S, дължина 142°00' E,
оттам до точка на ширина 9°10' S, дължина 143°52' E,
оттам до точка на ширина 9°00' S, дължина 144°30' E,
оттам до точка на ширина 10°41' S, дължина 145°00' E,
оттам до точка на ширина 13°00' S, дължина 145°00' E,
оттам до точка на ширина 15°00' S, дължина 146°00' E,
оттам до точка на ширина 17°30' S, дължина 147°00' E,
оттам до точка на ширина 21°00' S, дължина 152°55' E,
оттам до точка на ширина 24°30' S, дължина 154°00' E,
оттам до точка от крайбрежието на Австралия
на ширина 24°42' S, дължина 153°15' E.

11 *Особен район* означава морски район, където поради признати технически причини във връзка с неговото океанографско и екологично състояние и с особения характер на трафика в него се изисква приемането на специални задължителни методи за предотвратяване на замърсяването на морето с нефт

За целите на настоящия Анекс особените райони са определени, както следва:

- .1 „районът на Средиземно море“ означава самото Средиземно море, включително заливите и моретата в него, с граница между Средиземно и Черно море, установена по паралел 41° N, и ограничено на запад от Гибралтарския пролив по меридиан 005°36' W;

- .2 „районът на Балтийско море“ означава самото Балтийско море с Ботническият залив, Финския залив и прохода към Балтийско море, ограничено от паралела на Skaw в Skagerrak при 57°44.8' N;
- .3 „районът на Черно море“ означава самото Черно море, с граница между Средиземно море и Черно море, установена по паралела 41° N;
- .4 „районът на Червено море“ означава самото Червено море, включително Суецкия залив в залива Акаба, ограничено на юг от локсодромата между Ras si Ane (12°28.5' N, 043°19.6' E) и Husn Murad (12°40.4' N, 043°30.2' E);
- .5 „районът на Заливите“ означава морският район, разположен северозападно от локсодромата между Ras al Hadd (22°30' N, 059°48' E) и Ras al Fasteh (25°04' N, 061° 25' E);
- .6 „районът на Аденския залив“ означава онази част от Аденския залив между Червено море и Арабско море, ограничена на запад от локсодромата между Ras si Ane (12°28.5'N, 043°19.6' E) и Husn Murad (12°40.4' N, 043°30.2' E) и на изток от локсодромата между Ras Asir (11°50' N, 051°16.9' E) и Ras Fartak (15°35' N, 052°13.8' E);
- .7 „районът на Антарктика“ означава морският район южно от ширина 60°S; и
- .8 „водите на Северозападна Европа“ включват Северно море и подходите към него, Ирландско море и подходите към него, Келтско море, Английският канал и подходите към него, както и част от Североизточния Атлантически океан непосредствено на запад от Ирландия. Районът е ограничен от линии, свързващи следните точки:
- 48° 27' N на френското крайбрежие
48° 27' N; 006° 25' W
49° 52' N; 007° 44' W
50° 30' N; 012° W
56° 30' N; 012° W
62° N; 003° W
62° N на норвежкото крайбрежие
57° 44.8' N на датското и шведското крайбрежие
- .9 „районът на Оман в Арабско море“ означава морският район, ограничен от следните координати:
- 22° 30.00' N; 059° 48.00' E
23° 47.27' N; 060° 35.73' E
22° 40.62' N; 062° 25.29' E
21° 47.40' N; 063° 22.22' E
20° 30.37' N; 062° 52.41' E
19° 45.90' N; 062° 25.97' E
18° 49.92' N; 062° 02.94' E
17° 44.36' N; 061° 05.53' E
16° 43.71' N; 060° 25.62' E
16° 03.90' N; 059° 32.24' E
15° 15.20' N; 058° 58.52' E
14° 36.93' N; 058° 10.23' E
14° 18.93' N; 057° 27.03' E

14° 11.53' N; 056° 53.75' E
13° 53.80' N; 056° 19.24' E
13° 45.86' N; 055° 54.53' E
14° 27.38' N; 054° 51.42' E
14° 40.10' N; 054° 27.35' E
14° 46.21' N; 054° 08.56' E

15° 20.74' N; 053° 38.33' E

15° 48.69' N; 053° 32.07' E
16° 23.02' N; 053° 14.82' E
16° 39.06' N; 053° 06.52' E

12 „Моментна интензивност на изхвърлянето на нефт” означава интензивността на изхвърляне на нефт в литри на час във всеки един момент, разделен на скоростта на кораба във възли за същия момент.

13 „Танк“ означава затворено пространство, което се формира от постоянната конструкция на кораба и което е проектирано за превоз на течност в наливно състояние.

14 „Бордови танк“ означава всеки танк, прилежащ към бордовата обшивка на кораба.

15 „Централен танк“ означава всеки танк разположен навътре от борда между надлъжните прегради.

16 „Утаителен (Слоп) танк“ означава танк, специално предназначен за събиране на остатъци от дренването и миенето на танковете и на други нефтосъдържащи смеси.

17 „Чист баласт“ означава баластът в танк, който след последното пренасяне на нефт в него, е бил почистен по такъв начин, че изходящия поток от него от неподвижен кораб в чиста спокойна вода в ясен ден, не би довел до видими следи от нефтопродукт по повърхността на водата или по прилежащите брегови ивици или не би предизвикал отлагане на утайка или емулсия под повърхността на водата или по прилежащите брегови ивици. Ако изхвърлянето на баласта се извършва чрез система за наблюдение и контрол на изхвърлянето на нефт, одобрена от Администрацията, показанията на такава система, че съдържанието на нефтопродукт в изходящия поток не превишава 15 части на милион се приемат като доказателство за това, че баластът е бил чист, независимо от наличието на видими следи.

18 „Изолиран баласт“ означава баластната вода, приета в танк, който е изцяло отделен от превозвания нефт и горивна система на кораба и който е постоянно предназначен за превоз на баласт или за превоз на баласт или товари, различни от нефтопродукти или вредни течни вещества по смисъла на различните определения, дадени в Приложенията към настоящата Конвенция.

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

20 „Носови и кърмови перпендикуляри“ се вземат носовия и кърмовия край на дължината (L). Носовият перпендикуляр трябва да съвпада с предния ръб на вълнореза върху водолинията, по която се измерва дължината.

21 „Мидел“ е средата на дължината (L).

22 „Ширина (B)“ означава максималната ширина на кораба, измерена на мидела до теоретичните криви на шпангоутите в кораб с метална външна обшивка, и до външната повърхност на корпуса в кораб с обшивка от всякакъв друг материал. Ширината (B) се измерва в метри.

23 „Дедуейт (DW)“ означава разликата в тонове между водоизместимостта на кораба във вода с относително тегло от 1,025 при товарната водолиния, съответстваща на определения летен надводен борд и теглото на празния кораб.

24 „Тегло на празен кораб“ означава водоизместимостта на кораба в метрични тонове без товар, гориво, смазочно масло, баластна вода, прясна и котелна вода в танковете, провизии, пътници и екипаж и техните вещи.

25 *Пропускливост* на дадено пространство означава отношението на обема в това пространство, за който се приема, че се заема от вода, към общия обем на това пространство.

26 „Обемите и площите“ на кораба се изчисляват във всички случаи по теоретичните линии.

27 „Ежегодна дата /Дата на годишнината“ означава денят и месецът от всяка година, които отговарят на датата на изтичане на валидността на Международния свидетелство за предотвратяване на замърсяването с нефт.

28.1 „Кораб, доставен на или преди 31 декември 1979 г.“, означава кораб:

- .1 договорът за построяване на който е сключен на или преди 31 декември 1975 г.;
- .2 при липса на договор за построяване - килът на който е заложен или който се намира на сходен етап на изграждане на или преди 30 юни 1976 г.; или
- .3 който е доставен на или преди 31 декември 1979 г.; или
- .4 който е претърпял съществено преустройство:
 - .1 за който договорът е сключен на или преди 31 декември 1975 г.; или
 - .2 при липса на договор – построяването на който е започнато на или преди 30 юни 1976 г.; или
 - .3 който е завършен на или преди 31 декември 1979 г.

28.2 *кораб, доставен след 31 декември 1979 г.*, означава кораб:

- .1 за който договорът за построяване е сключен след 31 декември 1975 г.; или
- .2 при липса на договор за построяване – килът на който е заложен или който се намира на сходен етап на изграждане след 30 юни 1976 г.; или

- .3 който е доставен след 31 декември 1979 г.; или
- .4 който е претърпял съществено преустройство:
 - .1 договорът за построяване на който е сключен след 31 декември 1975 г.; или
 - .2 при липса на договор – построяването на който е започнато след 30 юни 1976 г.; или
 - .3 който е завършен след 31 декември 1979 г.

28.3 „нефтен танкер, доставен на или преди 1 юни 1982 г.“, означава нефтен танкер:

- .1 договорът за построяване на които е сключен на или преди 01 юни 1979 г.;
- .2 при липса на договор за построяване - килът на който е заложен или който се намира на сходен етап на изграждане на или преди 01 януари 1980 г.; или
- .3 който е доставен на или преди 01 юни 1982 г.; или
- .4 който е претърпял съществено преустройство:
 - .1 за който договорът е сключен на или преди 01 юни 1979 г.; или
 - .2 при липса на договор –построяването на който е започнато на или преди 01 януари 1980 г.; или
 - .3 който е завършен на или преди 1 юни 1982 г.

28.4 „нефтен танкер, доставен след 1 юни 1982 г.“, означава нефтен танкер:

- .1 за който договорът за построяване е сключен след 01 юни 1979 г.; или
- .2 при липса на договор за построяване – килът на който е заложен или който се намира на сходен етап на изграждане след 01 януари 1980 г.; или
- .3 който е доставен след 01 юни 1982 г.; или
- .4 който е претърпял съществено преустройство:
 - .1 договорът за построяване на който е сключен след 01 юни 1979 г.; или
 - .2 при липса на договор – построяването на който е започнато след 01 януари 1980 г.; или
 - .3 който е завършен след 01 юни 1982 г.

28.5 „нефтен танкер, доставен преди 6 юли 1996 г.“, означава нефтен танкер:

- .1 за който договорът за построяване е сключен преди 06 юли 1993 г.; или
- .2 при липса на договор за построяване – килът на който е заложен или който се намира на сходен етап на изграждане преди 06 януари 1994 г.; или
- .3 който е доставен преди 06 юли 1996 г.; или

- .4 който е претърпял съществено преустройство:
 - .1 за който договорът е сключен преди 6 юли 1993 г.; или
 - .2 при липса на договор – строителството на който е започнато преди 06 януари 1994 г.; или
 - .3 който е завършен преди 6 юли 1996 г.

28.6 *„нефтен танкер, доставен на или след 6 юли 1996 г.“*, означава нефтен танкер:

- .1 за който договорът за построяване е сключен на или след 06 юли 1993 г.; или
- .2 при липса на договор за построяване - килът на който е заложен или който се намира на сходен етап на изграждане на или след 06 януари 1994 г.; или
- .3 който е доставен на или след 06 юли 1996 г.; или
- .4 който е претърпял съществено преустройство:
 - .1 за който договорът за построяване е сключен на или след 06 юли 1993 г.; или
 - .2 при липса на договор – построяването на който е започнато на или след 6 януари 1994 г.; или
 - .3 който е завършен на или след 6 юли 1996 г.

28.7 *„нефтен танкер, доставен на или след 01 февруари 2002 г.“*, означава нефтен танкер:

- .1 за който договорът за построяване е сключен на или след 01 февруари 1999 г.; или
- .2 при липса на договор за построяване - килът на който е заложен или който се намира на сходен етап на изграждане на или след 01 август 1999 г.; или
- .3 който е доставен на или след 01 февруари 2002 г.; или
- .4 който е претърпял съществено преустройство:
 - .1 за който договорът за построяване е сключен на или след 01 февруари 1999 г.; или
 - .2 при липса на договор – построяването на който е започнато на или след 01 август 1999 г.; или
 - .3 който е завършен на или след 01 февруари 2002 г.

28.8 *„нефтен танкер, доставен на или след 01 януари 2010 г.“*, означава нефтен танкер:

- .1 договорът за построяване на които е сключен на или след 01 януари 2007 г.;
- .2 при липса на договор за построяване – килът на който е заложен или който се намира на сходен етап на строителство на или след 1 юли 2007 г.; или
- .3 който е доставен на или след 01 януари 2010 г.; или

- .4 който е претърпял съществено преустройство:
- .1 за който договорът за построяване е сключен на или след 01 януари 2007 г.; или
 - .2 при липса на договор – построяването на който е започнато на или след 1 юли 2007 г.; или
 - .3 който е завършен на или след 01 януари 2010 г.

29 „Части на милион (ppm)“ означава части от нефтопродукт на милион обемни части вода.

30 „Изграден“ означава кораб, чийто кил е заложен или който се намира на сходен етап на изграждане.

Правило 2

Приложение

1 Освен ако изрично не е предвидено друго, разпоредбите на настоящия Анекс се прилагат за всички кораби.

2 За кораби, различни от нефтени танкери, оборудвани с товарни помещения, които са построени и използвани за превоз на нефт в наливно състояние с общ капацитет 200 кубични метра или повече, изискванията за нефтени танкери на правила 16, 26.4, 29, 30, 31, 32, 34 и 36 от настоящия Анекс се прилагат и за изграждането и експлоатацията на тези помещения, с изключение на това, че когато този общ капацитет е по-малък от 1000 кубически метра – изискванията на правило 34.6 от настоящия Анекс могат да се прилагат вместо изискванията на правила 29, 31 и 32.

3 Когато товар, предмет на разпоредбите на Анекс II към настоящата Конвенция, се превозва в товарно помещение на нефтен танкер се прилагат и съответните изисквания на Анекс II към настоящата Конвенция.

4 Изискванията на правила 29, 31 и 32 от настоящия Анекс не се прилагат за нефтени танкери, превозващи асфалт или други продукти, предмет на разпоредбите на настоящия Анекс, които поради физическите си свойства възпрепятстват ефективното отделяне и наблюдение на продукт/вода, за които контрола на изхвърлянето съгласно правило 34 от настоящия Анекс се осъществява чрез съхранение на остатъци на борда със сдаване в приемни съоръжения на всички замърсени миячни води.

5 При спазване на разпоредбите на параграф 6 от настоящото правило, правила 18.6-18.8 от настоящия Анекс не се прилагат за нефтен танкер, доставен на или преди 1 юни 1982 г., както е определено в правило 1.28.3, ангажиран единствено за специфична дейност между:

- .1 пристанища или терминали в държава, страна по настоящата Конвенция; или
- .2 пристанища или терминали на държави, страни по настоящата Конвенция, когато:
 - .1 рейсът е изцяло в рамките на ососбен район; или
 - .2 рейсът е изцяло в рамките на други граници, определени от Организацията.

6 Разпоредбите на параграф 5 от настоящото правило се прилагат само когато пристанищата или терминалите, в които товарът се товари по време на такива рейсове, са оборудвани с приемни съоръжения, подходящи за приемане и обработка на всичката баластна вода и миячната вода от танковете на нефтени танкери, които използват такива съоръжения, и когато са спазени всички изброени по-долу условия:

- .1 при спазване на изключенията, предвидени в правило 4 от настоящия Анекс, всички баластни води, включително чиста баластна вода и остатъци от миенето на танкове, се задържат на борда и се прехвърлят в приемните съоръжения, а съответното вписване в част II на Дневника за нефтените операции, упоменат в правило 36 от настоящия Анекс, се заверява от компетентния държавен пристанищен орган;
- .2 между Администрацията и правителствата на пристанищните държави, посочени в параграфи 5.1 или 5.2 от настоящото правило, е постигнато споразумение относно използването за специфична дейност на нефтен танкер, доставен на или преди 1 юни 1982 г., както е определено в правило 1.28.3;
- .3 адекватността на приемните съоръжения във връзка със съответните разпоредби на настоящия Анекс в пристанищата или терминалите, посочени по-горе, за целите на настоящото правило е одобрена от правителствата на държавите – страни по настоящата Конвенция, в които се намират тези пристанища или терминали; и
- .4 Международното свидетелство за предотвратяване на замърсяването с нефт е заверено за това, че нефтеният танкер извършва единствено такава специфична дейност.

Правило 3

Освобождаване и отказ

1 Всеки кораб, като например плавателен съд на подводни крила, плавателен съд на въздушна възглавница, надповърхностен плавателен съд, подводен плавателен съд и т.н., чиито конструктивни характеристики са такива, че правят неразумно или непрактично прилагането на която и да е от разпоредбите на глави 3 и 4 от настоящия Анекс относно конструкцията и оборудването, може да бъде освободен от Администрацията от спазването на тези разпоредби, при условие че конструкцията и оборудването на този кораб осигуряват еквивалентна защита срещу замърсяване с нефт, като се взема предвид експлоатацията, за която е предназначен.

2 Подробностите за всяко такова освобождаване, предоставено от Администрацията, се посочват в свидетелствоа, посочен в правило 7 от настоящия Анекс.

3 Администрацията, която разрешава такова освобождаване, съобщава на Организацията възможно най-скоро, но не повече от 90 дни след това, подробности за освобождаването и причините за него, които Организацията разпространява до страните по настоящата Конвенция за тяхна информация и подходящи действия, ако има такива.

4 Администрацията може да откаже прилагането на изискванията на правила 29, 31 и 32 от настоящия Анекс за всеки нефтен танкер, който извършва единствено и само рейсове с продължителност от 72 часа или по-малко и в рамките на 50 морски мили от най-близкия бряг, при условие че нефтеният танкер извършва превози единствено и само между пристанища или терминали в държава – страна по настоящата Конвенция. Всеки такъв отказ е подчинен на изискването нефтеният танкер да задържа на борда всички

нефтосъдържащи смеси за последващо сдаване в приемни съоръжения, както и на решението на Администрацията, че наличните съоръжения за приемане на такива нефтосъдържащи смеси са подходящи.

5 Администрацията може да откаже прилагането на изискванията на правила 31 и 32 от настоящия Анекс за нефтени танкери, различни от посочените в параграф 4 от настоящото правило, в случаите, когато:

- .1 танкерът е нефтен танкер, доставен на или преди 1 юни 1982 г., както е определено в правило 1.28.3, с дедукция 40 000 тона или повече, както е посочено в правило 2.5 от настоящия Анекс, извършващ единствено специфични превози, и са спазени условията, посочени в правило 2.6 от настоящия Анекс; или
- .2 танкерът е ангажиран изключително в една или повече от следните категории рейсове:
 - .1 рейсове в границите на особени райони; или
 - .2 рейсове в радиус от 50 морски мили от най-близкия бряг извън особени райони, когато танкерът е ангажиран в:
 - .1 превози между пристанища или терминали на държава страна по настоящата Конвенция; или
 - .2 ограничени рейсове, определени от Администрацията, с продължителност 72 часа или по-малко;при условие че са спазени всички от следните условия:
 - .3 всички нефтосъдържащи смеси се задържат на борда за последващо сдаване в приемни съоръжения;
 - .4 за рейсове, посочени в параграф 5.2.2 от настоящото правило, Администрацията е определила, че в пристанищата или терминалите за товарене на нефт, които танкерът посещава, са налице подходящи приемни съоръжения за приема на такива нефтосъдържащи смеси;
 - .5 Международното свидетелство за предотвратяване на замърсяването с нефт, когато се изисква, е заверено за това, че корабът извършва изключително една или повече от категориите рейсове, посочени в параграфи 5.2.1 и 5.2.2.2 от настоящото правило; и
 - .6 количеството, времето и пристанището на сдаване се записват в Дневника за нефтените операции.

Правило 4 *Изключения*

Правила 15 и 34 от настоящия Анекс не се прилагат при:

- .1 изхвърлянето в морето на нефт или нефтена смес, необходимо за осигуряване безопасността на кораба или за спасяване на човешки живот в морето; или

- .2 изхвърлянето в морето на нефт или нефтена смес в резултат на повреда на кораб или неговото оборудване:
 - .1 при условие, че са взети всички разумни предпазни мерки след настъпването на повредата или след откриването на изхвърлянето, с цел предотвратяване или намаляване до минимум на изхвърлянето; и
 - .2 освен ако собственикът или капитанът е действал или с умисъл да причини вреда, или по непредпазливост и със знанието, че може да причини вреда; или
- .3 изхвърлянето в морето на вещества, съдържащи нефт, одобрено от Администрацията, когато се използва за целите на борбата със специфични инциденти със замърсяване, с оглед намаляване до минимум повредата от замърсяването. Всяко такова изхвърляне е предмет на одобрение от всяко едно правителство, под чиято юрисдикция се очаква, че ще се извърши изхвърлянето.

Правило 5

Еквиваленти

1 Администрацията може да разреши всякакви устройства, материали, приспособления или прибори да бъдат монтирани на кораб като алтернатива на изискваните от настоящия Анекс, ако такива устройства, материали, приспособления или прибори са поне толкова ефективни, колкото се изисква от настоящия Анекс. Това правомощие на Администрацията не обхваща заместването на оперативни методи, които влияят на контрола върху изхвърлянето на нефт, еквивалентни на онези проектни и конструктивни характеристики, които са предписани от правилата в настоящия Анекс.

2 Администрацията, която разрешава монтирането на устройства материали, приспособления или прибори на кораб като алтернатива на изискваните от настоящия Анекс, съобщава подробностите за това на Организацията с цел разпространение до страните по Конвенцията за тяхна информация и подходящи действия, ако има такива.

ГЛАВА 2 - ПРЕГЛЕД И ОСВИДЕТЕЛСТВАНЕ

Правило 6

Прегледи

1 Всеки нефтен танкер с брутен тонаж равен или надвишаващ 150 тона, и всеки друг кораб с брутен тонаж равен или надвишаващ 400 тона, подлежи на посочените по-долу прегледи:

- .1 първоначален преглед преди пускането на кораба в експлоатация или преди издаването за първи път на свидетелство, изисквано съгласно правило 7 от настоящия Анекс, който включва пълен преглед на неговата конструкция, оборудване, системи, устройства, приспособления и материали, доколкото корабът е обхванат от настоящия Анекс. Този преглед трябва да бъде такъв, че да гарантира, че конструкцията, оборудването, системите, устройствата, приспособленията и материалите напълно съответстват на приложимите изисквания на настоящия Анекс;
- .2 подновителен преглед през интервали, определени от Администрацията, но не по-дълги от пет години, освен в случаите, когато е приложимо правило

10.2.2, 10.5, 10.6 или 10.7 от настоящия Анекс. Подновителният преглед е такъв, че да гарантира, че конструкцията, оборудването, системите, устройствата, приспособленията и материалите напълно съответстват на приложимите изисквания на настоящия Анекс;

- .3 междинен преглед в рамките на 3 месеца преди или след втората ежегодна дата или в рамките на 3 месеца преди или след третата дата на свидетелството, който замества един от годишните прегледи, посочени в 1.4 от настоящото правило. Междинният преглед е такъв, че да гарантира, че оборудването и свързаните с него помпени и тръбопроводни системи, включително системи за наблюдение и управление на изхвърлянето на нефт, системи за миене със суров нефт, оборудване за филтриране на нефтоводната смес и системи за филтриране на нефтопродукти, отговарят напълно на приложимите изисквания на настоящия Анекс и са в добро работно състояние. Такива междинни прегледи се заверяват в свидетелството, издадено съгласно правило 7 или 8 от настоящия Анекс;
- .4 годишен преглед в рамките на 3 месеца преди или след всяка ежегодна дата на издаването на свидетелството, включително обща проверка на конструкцията, оборудването, системите, устройствата, приспособленията и материалите, посочени в параграф 1.1 от настоящото правило, за да се гарантира, че са били поддържани в съответствие с параграфи 4.1 и 4.2 от настоящото правило и че продължават да отговарят на изискванията за експлоатацията, за която е предназначен корабът. Такива годишни прегледи се заверяват в свидетелството, издадено съгласно правило 7 или 8 от настоящия Анекс; и
- .5 допълнителен преглед, общ или частичен в зависимост от обстоятелствата, се извършва след ремонт, направен в резултат на проучванията, предписани в параграф 4.3, или когато се извършват важни ремонти или обновявания. Прегледът трябва да бъде такъв, че да гарантира, че необходимите ремонти или обновявания са извършени ефективно, че материалът и изработката на такива ремонти или обновявания са във всички отношения задоволителни и че корабът отговаря във всяко отношение на изискванията на настоящия Анекс.

2 Администрацията установява подходящи мерки за корабите, които не са предмет на разпоредбите на параграф 1 от настоящото правило, за да гарантира спазването на приложимите разпоредби на настоящия Анекс.

3.1 Прегледи на корабите по отношение на прилагането на разпоредбите на настоящия Анекс се извършват от длъжностни лица (служители) на Администрацията. Администрацията обаче може да възложи прегледите или на определените за тази цел инспектори, или на организации, признати от нея. Такива организации трябва да спазват насоките, приети от Организацията с Резолюция А.739(18), с измененията от Организацията, и спецификациите, приети от Организацията с Резолюция А.789(19), с измененията от Организацията, при условие че тези изменения са приети, влезли в сила и пораждат действие в съответствие с разпоредбите на член 16 от настоящата Конвенция относно процедурите за изменение, приложими към настоящия Анекс.

3.2 Администрацията, определяща инспектори или признати организации, които да извършват прегледи, както е посочено в параграф 3.1 от настоящото правило, трябва най-малкото да оправомоти всеки определен инспектор или призната организация да:

- .1 изискват ремонт на кораб; и

.2 извършват прегледи, поискани от компетентните органи на пристанищна държава.

Администрацията уведомява Организацията за специфичните отговорности и условия на правомощията, делегирани на определените инспектори или признати организации, за разпространение до страните по настоящата Конвенция за информация на техните служители.

3.3 Когато назначен инспектор или призната организация определи, че състоянието на кораба или неговото оборудване не съответства в значителна степен на данните от свидетелството или е такова, че корабът не е годен за плаване без да представлява необоснована заплаха за увреждане на морската среда, инспекторът или организацията незабавно осигурява предприемането на коригиращи действия и своевременно уведомява Администрацията. Ако такива коригиращи действия не бъдат предприети, свидетелството се отнема и Администрацията се уведомява незабавно; и ако корабът се намира в пристанище на друга страна по Конвенцията, съответните органи на пристанищната държава също се уведомяват незабавно. Когато служител на Администрацията, назначен инспектор или призната организация е уведомил съответните органи на пристанищната държава, правителството на тази пристанищна държава оказва на този служител, инспектор или организация необходимото съдействие за изпълнение на задълженията им по настоящото правило. Когато е приложимо, правителството на съответната пристанищната държава предприема такива стъпки, които да гарантират, че корабът няма да отплава, докато не е мореходен, или да напусне пристанището с цел да се придвижи до най-близкия подходящ кораборемонтен завод, без това да представлява неразумна заплаха за увреждане на морската среда.

3.4 Във всички тези случаи съответната Администрация гарантира изцяло пълното извършване и ефикасността на прегледа и се ангажира да вземе необходимите мерки за изпълнение на това задължение.

4.1 Състоянието на кораба и неговото оборудване се поддържа така, че да съответства на разпоредбите на настоящата Конвенция, за да се гарантира, че корабът във всички отношения ще остане годен да плава в морето без да представлява неразумна заплаха за увреждане на морската среда.

4.2 След приключване на всеки преглед на кораба съгласно параграф 1 от настоящото правило, не се правят промени в конструкцията, оборудването, системите, устройствата, приспособленията и материалите, обхванати от прегледа, без разрешение от Администрацията, освен при пряка подмяна на такова оборудване и устройства.

4.3 При настъпване на авария на кораб или откриване на дефект, които засягат целостта на кораба, ефективността или пълнотата на оборудването му, обхванати от настоящия Анекс, капитанът или собственикът на кораба при първа възможност докладва на Администрацията, признатата организация или определения инспектор с отговорност за издаване на съответния свидетелство, който/която трябва да започне разследване, за да определи дали е необходим преглед, както се изисква в параграф 1 от настоящото правило. Ако корабът се намира в пристанище на друга страна по Конвенцията, капитанът или собственикът също така докладва незабавно на съответните органи на пристанищната държава, като определеният инспектор или призната организация се уверява, че такъв доклад е бил направен.

Правило 7

Издаване или потвърждаване на свидетелства

1 Международното свидетелство за предотвратяване на замърсяването с нефт се издава, след първоначален или подновителен преглед в съответствие с разпоредбите на

правило 6 от настоящия Анекс, на всеки нефтен танкер с брутен тонаж равен или надвишаващ 150 тона и на всеки друг кораб с брутен тонаж равен или надвишаващ 400 тона, които извършват рейсове до пристанища или офшорни терминали под юрисдикцията на други страни по настоящата Конвенция.

2 Такова свидетелство се издава или потвърждава по целесъобразност или от Администрацията, или от лица или организация, надлежно упълномощени от нея. Във всеки случай Администрацията поема пълна отговорност за свидетелството.

Правило 8

Издаване или потвърждаване на свидетелство от друго правителство

1 Правителството на страна по настоящата Конвенция може, по молба на Администрацията, да изиска преглед на кораб и, ако е убедено, че са спазени разпоредбите на настоящия Анекс, да издаде или да разреши издаването на Международно свидетелство за предотвратяване на замърсяването с нефт на кораба и, при необходимост, да потвърди или да разреши потвърждаването на това свидетелство на кораба в съответствие с настоящия Анекс.

2 Копие от свидетелството и копие от доклада за прегледа се предоставят в най-кратък срок на Администрацията, която е отправила искането.

3 Издадението по този начин свидетелство съдържа изявление, в което се посочва, че е издадено по искане на Администрацията, като това свидетелство има същата сила и се приема при същите условия като свидетелство, издадено съгласно правило 7 от настоящия Анекс.

4 На кораб, който има право да плава под флага на държава, която не е страна по Конвенцията, не се издава Международно свидетелство за предотвратяване на замърсяването с нефт.

Правило 9

Форма на свидетелствата

Международното свидетелство за предотвратяване на замърсяването с нефт се изготвя във форма, съответстваща на образеца, даден в Приложение II към настоящия Анекс, и трябва да е най-малко на английски, френски или испански език. Ако се използва и официален език на издаващата държава, това има предимство в случай на спор или несъответствие.

Правило 10

Продължителност и валидност на свидетелството

1 Международното свидетелство за предотвратяване на замърсяването с нефт се издава за период, указан от Администрацията, като този период не надвишава пет години.

2.1 Независимо от изискванията на параграф 1 от настоящото правило, когато подновителния преглед е приключил в рамките на 3 месеца преди датата на изтичането на валидността на съществуващото свидетелство, новото свидетелство важи от датата на приключването на подновителния преглед до дата, не по-късна от 5 години след датата на изтичането на наличното свидетелство.

2.2 Когато подновителният преглед е приключил след датата на изтичането на валидността на съществуващото свидетелство, новото свидетелство е валидно от датата на приключването на проверката за подновяването до дата, не по-късна от 5 години след датата на изтичане на валидността на наличното свидетелство.

2.3 Когато прегледът при подновяване е приключил след повече от 3 месеца преди датата на изтичането на валидността на издаденото свидетелство, новото свидетелство важи от датата на приключването на прегледа при подновяване до дата, не по-късно от 5 години след датата на приключване на прегледа при подновяване.

3 Ако свидетелство е издадено за срок, по-малък от 5 години, Администрацията може да удължи валидността му след датата на изтичането му до края на максималния период, посочен в параграф 1 от настоящото правило, при условие че са извършени според случая прегледите, посочени в правила 6.1.3 и 6.1.4 от настоящия Анекс, приложими при издаването на свидетелство за срок от 5 години.

4 Ако след приключването на прегледа при подновяване ново свидетелство не може да бъде издадено или да бъде предоставено на борда на кораба преди датата на изтичане на валидността на наличното свидетелство, лицето или организацията, упълномощени от Администрацията, може да завери наличното свидетелство, като то се счита за валидно за нов период, който не може да надвишава 5 месеца, считани от датата на изтичането на валидността му.

5 Ако на датата на изтичане на валидността на свидетелството, корабът не се намира в пристанище, в което може да се извърши преглед, Администрацията може да удължи валидността на това свидетелство, но това удължаване се разрешава единствено, за да се позволи на кораба да приключи своя рейс до пристанището, в което да бъде подложен на преглед, и то единствено в случай, че тази мярка изглежда подходяща и разумна. Валидността на свидетелството не може да бъде удължена за повече от 3 месеца и кораба, на който е разрешено удължаването, няма правото въз основа на това удължаване, след пристигането в пристанището, на което следва да се извърши прегледа, да отпътува оттам, без да е получил ново свидетелство. Когато приключи прегледът при подновяването, новото свидетелство е валидно до дата, не по-късна от 5 години след датата на изтичане на валидността на наличното свидетелство, преди да е било разрешено удължаването.

6 Свидетелство, издаден на кораб, извършващ кратки пътувания, чиято валидност не е била продължена въз основа на предишните разпоредби на това правило, може да се продължи от Администрацията за гратисен период, който не надхвърля един месец след изтичането на валидността, посочена в това свидетелство. Когато приключи подновителния преглед новото свидетелство е валидно до дата, не по-късна от 5 години след датата на изтичане на валидността на наличното свидетелство, преди да е било разрешено удължаването.

7 При специални обстоятелства, определени от Администрацията, не е необходимо да се датира новото свидетелство от датата на изтичане на валидността на съществуващото свидетелство, както се изисква в параграфи 2.2, 5 или 6 от настоящото правило. При такива обстоятелства новото свидетелство ще бъде валидно до дата, не по-късна от 5 години след датата на приключване на подновителния преглед.

8 Когато годишния или междинния преглед приключи в срок, по-кратък от указания в правило 6 от настоящия Анекс, то тогава:

- .1 датата на годишнината, посочена в свидетелството, се заменя посредством заверка с дата, която не е по-късна от 3 месеца след датата, на която е приключил прегледът;
- .2 последващият годишен или междинен преглед, изискван по правило 6.1 от настоящия Анекс, се извършва на интервалите, предписани в настоящото правило, като се използва новата дата на годишнината; и

- .3 датата на изтичането на валидността може да остане непроменена, при условие че един или повече годишни или междинни прегледи бъдат извършени така, че да не бъдат надвишени максималните срокове между прегледите, предписани от правило 6.1 от настоящия Анекс.
- 9 Свидетелство, издадено съгласно правило 7 или 8 от настоящия Анекс, престава да бъде валидно в който и да е от следните случаи:
- .1 ако съответните прегледи не са завършени в рамките на периодите, посочени в правило 6.1 от настоящия Анекс;
- .2 ако свидетелството не е потвърдено в съответствие с правило 6.1.3 или 6.1.4 от настоящия Анекс; или
- .3 при прехвърляне на кораба под флага на друга държава. Ново свидетелство се издава само когато правителството, издаващо новото свидетелство, е напълно убедено, че корабът отговаря на изискванията на правила 6.4.1 и 6.4.2 от настоящия Анекс. В случай на прехвърляне между страните по Конвенцията, при поискване в рамките на 3 месеца след извършването на преминаването, правителството на страната по Конвенцията, под чийто флаг корабът е имал право да плава преди това, във възможно най-кратък срок предава на Администрацията копия от свидетелството, намиращо се на кораба преди прехвърлянето, и, ако има такива, копия от съответните доклади от прегледи.

Правило 11

Държавен пристанищен контрол във връзка с експлоатационните изисквания

- 1 Кораб, намиращ се в пристанище или офшорен терминал на друга страна по Конвенцията, подлежи на проверка от надлежно упълномощени от тази страна длъжностни лица относно експлоатационните изисквания съгласно настоящия Анекс, когато има ясни основания да се смята, че капитанът или екипажът не са запознати със съществените процедури на борда на кораба, свързани с предотвратяване замърсяването с нефт.
- 2 При обстоятелствата, посочени в параграф 1 от настоящото правило, страната по Конвенцията предприема такива стъпки, че да гарантира, че корабът няма да отплава, докато ситуацията не бъде приведена в ред в съответствие с изискванията на настоящия Анекс.
- 3 Процедурите, свързани с държавния пристанищен контрол, предвиден в член 5 от настоящата Конвенция, се прилагат към настоящото правило.
- 4 Нищо в настоящото правило не се тълкува като ограничаващо правата и задълженията на страна по Конвенцията, осъществяваща контрол върху експлоатационните изисквания, специално предвидени в настоящата Конвенция.

ГЛАВА 3 - ИЗИСКВАНИЯ ЗА МАШИННИТЕ ОТДЕЛЕНИЯ НА ВСИЧКИ КОРАБИ

ЧАСТ А КОНСТРУКЦИЯ

Правило 12

Танкове за нефтени остатъци, утайки (слъдъж танкове)

- 1 Всеки кораб с брутен тонаж 400 тона и повече трябва да е оборудван с танк или танкове с подходяща вместимост, като се вземат предвид видът на машините и

механизмите, и продължителността на рейса, за да се приемат нефтените остатъци (утайки), които не могат да бъдат обработени по друг начин в съответствие с изискванията на настоящия Анекс, като например тези, които са резултат от пречистването на горивото и смазочните масла и течовете на нефтопродукт в машинните отделения.

2 Тръбопроводите към и от танковете за утайки не трябва да имат пряка връзка зад борд, различна от стандартното съединение за сдаване, посочено в правило 13.

3 В корабите, доставени след 31 декември 1979 г., както е определено в правило 1.28.2, танковете за нефтени остатъци се проектират и конструират така, че да се улесни тяхното почистване и сдаването на остатъци в приемните съоръжения. Корабите, доставени на или преди 31 декември 1979 г., както е определено в правило 1.28.1, трябва да са съобразени с това изискване, доколкото това е разумно и практично.

Правило 13

Стандартно съединение за сдаване

За да създаде възможност тръбопроводите на приемните съоръжения да се свързват с тръбопроводите на корабите за сдаване на остатъци от сантините в машинните отделения и от танковете за утайки, и двата тръбопровода трябва да са снабдени със стандартно съединение за сдаване, в съответствие със следната таблица:

Стандартни размери на фланците на съединенията за сдаване

Външен диаметър	215 мм
Вътрешен диаметър	Според външния диаметър на тръбата
Диаметър на окръжността за разполагане на болта	183 мм
Прорези във фланеца	6 отвора с диаметър 22 мм, разположени на равни разстояния по окръжността за разполагане на болтовете с прорези до периферията на фланеца. Ширина на прорезите – 22 мм.
Дебелина на фланеца	20 мм
Болтове и гайки: количество, диаметър	6, всеки с диаметър 20 mm и с необходимата дължина
Фланецът е предназначен за тръби с максимален вътрешен диаметър от 125 мм и трябва да е изработен от стомана или от друг еквивалентен материал, с гладка лицева повърхност. Фланецът, заедно с маслоустойчивата гарнитура, трябва да са подходящи за работно налягане от 600 kPa.	

ЧАСТ В ОБОРУДВАНЕ

Правило 14

Оборудване за филтриране на нефт

1 С изключение на случаите, посочени в параграф 3 от настоящото правило, всеки кораб с брутен тонаж 400 тона и повече, но по-малък от 10 000 тона се снабдява с оборудване за филтриране на нефт, което отговаря на изискванията на параграф 6 от настоящото правило. Всеки такъв кораб, който може да изхвърля баластна вода в морето, съхранявана в горивните танкове в съответствие с правило 16.2, трябва да отговаря на изискванията на параграф 2 от настоящото правило.

2 С изключение на случаите, посочени в параграф 3 от настоящото правило, всеки кораб с брутен тонаж равен 10 000 тона и повече се снабдява с оборудване за филтриране на нефт, отговарящо на изискванията на параграф 7 от настоящото правило.

3 Корабите, като хотелски кораби, плавателни съдове за складиране и др., които са неподвижни, с изключение на рейсове за смяна на местоположението без пренасяне на товари, не е необходимо да бъдат снабдени с оборудване за филтриране на нефт. Тези кораби се оборудват с танк за задържане, който има достатъчна вместимост и удовлетворява Администрацията, за пълното съхранение на борда на нефтосъдържащите сантинни води. Всички нефтосъдържащи сантинни води се задържат на борда за последващо сдаване в приемни съоръжения.

4 Администрацията гарантира, че корабите с брутен тонаж, по-малък от 400 тона, са оборудвани, доколкото е възможно, да задържат на борда нефт или нефтосъдържаща смес или да ги изхвърлят в съответствие с изискванията на правило 15.6 от настоящия Анекс.

5 Администрацията може да отмени изискванията на параграфи 1 и 2 от настоящото правило по отношение на:

- .1 всеки кораб, осъществяващ изключително рейсове в особени райони, или
- .2 всеки кораб, лицензиран съгласно Международния кодекс за безопасност на високоскоростните плавателни съдове (или по друг начин в обхвата на настоящия Кодекс по отношение на размера и конструкцията), извършващ редовна услуга с време за отиване и връщане не по-дълго от 24 часа, включително рейсове за смяна на местоположението без превоз на пътници/товари за тези кораби,
- .3 по отношение на разпоредбите на подточки .1 и .2 по-горе се спазват следните условия:
 - .1 корабът е оборудван с танк за съхранение с достатъчна вместимост, удовлетворяващ Администрацията, за пълното съхранение на борда на нефтосъдържащи сантинни води;
 - .2 всичките нефтосъдържащи сантинни води се задържат на борда за последващо сдаване в приемни съоръжения;
 - .3 Администрацията е определила наличието на подходящи приемни съоръжения за приемане на такива нефтосъдържащи сантинни води в достатъчен брой пристанища или терминали, които корабът посещава;
 - .4 Международното свидетелство за предотвратяване на замърсяването с нефт, когато се изисква, потвърждава, че корабът извършва изключително рейсове в особени райони или е приет за високоскоростен плавателен съд за целите на настоящото правило и услугата е редовна; и
 - .5 количеството, времето и пристанището на сдаване се записват в част I на Дневника за нефтените операции.

6 Оборудването за филтриране на нефт, посочено в параграф 1 от настоящото правило, е одобрено от Администрацията, и е такова, че да гарантира, че всяка нефтена смес, изхвърляна в морето след преминаване през системата, има нефтено съдържание,

което не надвишава 15 части на милион. При разглеждане устройството на това оборудване Администрацията взема предвид спецификацията, препоръчана от Организацията.

7 Оборудването за филтриране на нефт, посочено в параграф 2 от настоящото правило, трябва да съответства с параграф 6 от настоящото правило. Освен това се осигурява сигнализация, за алармиране, когато това ниво не може да се поддържа. Системата трябва също така да бъде снабдена с устройства, които да гарантират, че всяко изхвърляне на нефтосъдържаща смес се спира автоматично, когато съдържание на нефт в изходящия поток надвиши 15 части на милион. При разглеждане устройството и одобрението на това оборудване, Администрацията взема предвид спецификацията, препоръчана от Организацията.

ЧАСТ С КОНТРОЛ НА ИЗХВЪРЛЯНЕ НА НЕФТ В ПРОЦЕСА НА ЕКСПЛОАТАЦИЯ

Правило 15

Контрол на изхвърлянето на нефт

1 При спазване на разпоредбите на правило 4 от настоящия Анекс и параграфи 2, 3 и 6 от настоящото правило, се забранява всяко изхвърляне в морето на нефт или нефтосъдържаща смес от кораби.

А. Изхвърляне извън особените райони

2 Забранява се всякакво изхвърляне в морето на нефт или нефтосъдържаща смес от кораби с бруто тонаж 400 тона и повече, освен когато са изпълнени всички изброени по-долу условия:

- .1 корабът се движи по курса си;
- .2 нефтосъдържащата смес се обработва чрез оборудване за филтриране на нефт, отговарящо на изискванията на правило 14 от настоящия Анекс;
- .3 съдържанието на нефт в изходящия поток без разреждане не надвишава 15 части на милион;
- .4 нефтосъдържащата смес не произхожда от сантините на товарните помпени помещения на нефтени танкери; и
- .5 нефтосъдържащата смес, в случай на нефтени танкери, не се смесва с остатъци от нефтени товари.

В. Изхвърляне в особени райони

3 Забранява се всякакво изхвърляне в морето на нефт или нефтосъдържаща смес от кораби с брутен тонаж 400 тона и повече, освен когато са изпълнени всички изброени по-долу условия:

- .1 корабът се движи по курса си;
- .2 нефтосъдържащата смес се обработва чрез оборудване за филтриране на нефт, отговарящо на изискванията на правило 14.7 от настоящия Анекс;
- .3 съдържанието на нефт в изходящия поток без разреждане не надвишава 15 части на милион;

- .4 нефтосъдържащата смес не произхожда от санините на товарните помпени помещения на нефтени танкери; и
- .5 нефтосъдържащата смес, в случай на нефтени танкери, не се смесва с остатъци от нефтени товари.

4 По отношение на района на Антарктика се забранява всяко изхвърляне в морето на нефт или нефтосъдържаща смес от всякакви кораби.

5 Нищо в настоящото правило не забранява на кораб, който извършва рейс, само част от който се намира в особен район, да изхвърли извън особения район в съответствие с параграф 2 от настоящото правило.

С. Изисквания за кораби с брутен тонаж под 400 тона във всички райони, с изключение на района на Антарктика

6 В случай на кораб с брутен тонаж под 400 тона, нефтът и всички нефтосъдържащи смеси се задържат на борда за последващо сдаване в приемни съоръжения или се изхвърлят в морето в съответствие със следните разпоредби:

- .1 корабът се движи по курса си;
- .2 корабът работещо оборудване, одобрен от Администрацията тип, който гарантира, че нефтеното съдържание в изходящия поток без разреждане не надвишава 15 милионни части;
- .3 нефтената смес не произхожда от санините на товарни помпени помещения на нефтени танкери; и
- .4 нефтосъдържащата смес, в случай на нефтени танкери, не се смесва с остатъци от нефтени товари.

Д. Общи изисквания

7 Когато се наблюдават видими следи от нефт по или под повърхността на водата в непосредствена близост до кораб или неговата килватерна струя, правителствата на страните по настоящата Конвенция следва, в границите на своите правомощия, незабавно да разследват отнасящите се към дадения случай факти и дали е налице нарушение на изискванията на настоящото правило. Разследването следва да включва по-специално вятъра и състоянието на морето, маршрута и скоростта на кораба, други възможни източници на видими следи в близост, както и всички съответни записи за изхвърляне на нефт.

8 Никое изхвърляне в морето не трябва да съдържа химикали или други вещества в количества или концентрации, които са опасни за морската среда, или химикали или други вещества, въведени с цел заобикаляне на условията за изхвърляне, посочени в настоящото правило.

9 Нефтените остатъци, които не могат да бъдат изхвърляни в морето в съответствие с настоящото правило, се задържат на борда за последващо сдаване в приемни съоръжения.

Правило 16

Разделяне на нефтен и воден баласт и превоз на нефт във форпикови танкове

1 С изключение на предвиденото в параграф 2 от настоящото правило, баластна вода не трябва да се превозва в който и да е горивен танк на кораби, доставени след 31 декември

1979 г., както е определено в Правило 1.28.2, с брутен тонаж 4000 тона и повече, и различни от нефтени танкери, и на нефтени танкери, доставени след 31 декември 1979 г., както е определено в правило 1.28.2, с брутен тонаж 150 тона и повече.

2 Когато необходимостта от превоз на големи количества гориво налага превоза на баластна вода, която не е чист баласт в който и да е горивен танк, тази баластна вода трябва да се сдава на приемни съоръжения или се изхвърля в морето в съответствие с правило 15 от настоящия Анекс, като се използва оборудването, посочено в правило 14.2 на Анекса, като затова се прави запис в Дневника за нефтените операции.

3 На кораб с брутен тонаж 400 тона и повече, за който договорът за строеж е сключен след 1 януари 1982 г., или при липса на договор за строеж – килът на който е заложен или който се намира в сходен етап на изграждане след 1 юли 1982 г., нефтът не трябва да се превозва във форпиков танк или танк пред таранната преграда.

4 Всички кораби, различни от тези, които са предмет на параграфи 1 и 3 от настоящото правило, спазват разпоредбите на тези параграфи, доколкото това е разумно и приложимо.

Правило 17

Дневник за нефтените операции, Част I - Операции в машинно отделение

1 Всеки нефтен танкер с брутен тонаж 150 тона и повече и всеки кораб с брутен тонаж 400 тона и повече, който е различен от нефтен танкер, се снабдява с Дневник за нефтените операции – част I (Операции в машинно отделение). Дневникът за нефтените операции, независимо дали е част от официалния корабен дневник или не, съответства на формата, посочен в допълнение III към този Анекс.

2 Част I на Дневника за нефтените операции се попълва всеки път за всеки отделен танк, ако е целесъобразно, когато на кораба се извършва някоя от следните операции в машинното отделение:

- .1 приемане на баласт в или почистване на горивните танкове;
- .2 изхвърляне на мръсен баласт или водата от почистването на горивните танкове;
- .3 събиране и отстраняване на нефтени остатъци (утайка и други нефтени остатъци);
- .4 изхвърляне зад борда или отстраняване по друг начин на сапунни води, които са се събрали в машинните отделения; и
- .5 зареждане с гориво или смазочни масла в наливно състояние.

3 В случай на изхвърляне на нефт или нефтосъдържаща смес, както е посочено в правило 4 от настоящия Анекс, или в случай на инцидентно или друго извънредно изхвърляне на нефт, което не е изключено от това правило, в част I на Дневника за нефтените операции се посочват обстоятелствата и причините за изхвърлянето.

4 Всяка операция, описана в параграф 2 от настоящото правило, се записва подробно и незабавно в част I на Дневника за нефтените операции, така че да са попълнени всички записи в дневника, съответстващи на тази операция. Всеки запис на операция се подписва от служителя или служителите, отговарящи за съответните операции, а всяка попълнена страница се подписва от капитана на кораба. Записите в част I на Дневника за нефтените

операции за кораби, притежаващи Международно свидетелство за предотвратяване на замърсяването с нефт, са най-малко на английски, френски или испански език. Когато се използват и вписвания на официален национален език на държавата, под чийто флаг корабът има право да плава, те имат предимство в случай на спор или несъответствие.

5 Всяка повреда на оборудването за филтриране на нефт се записва в част I на Дневника за нефтените операции.

6 Част I на Дневника за нефтените операции се съхранява на такова място, че да бъде на разположение за проверка по всяко приемливо време и, с изключение на случаите на липса на екипаж при влачене на буксир, се съхранява на борда на кораба. Дневникът се пази в продължение на три години след последния запис.

7 Компетентният орган на правителството на страна по настоящата Конвенция може да провери част I на Дневника за нефтените операции на борда на всеки кораб, за който се прилага този Анекс, докато корабът се намира в пристанище или офшорни терминали на страната, както и да направи копие от всеки запис в този дневник и да изиска от капитана на кораба да удостовери, че копие е вярно с оригинала. Всяко така изготвено копие, което е заверено от капитана на кораба като вярно копие на запис от част I на корабния Дневник за нефтените операции, се допуска във всяко съдебно производство като доказателство за фактите, изложени в записа. Проверката на част I на Дневника за нефтените операции и вземането на заверено копие от компетентния орган, съгласно настоящия параграф се извършват възможно най-бързо, без да се предизвиква необосновано забавяне на кораба.

ГЛАВА 4 - ИЗИСКВАНИЯ ЗА ТОВАРНАТА ПЛОЩ НА НЕФТЕНИТЕ ТАНКЕРИ

ЧАСТ А КОНСТРУКЦИЯ

Правило 18

Танкове за изолиран баласт

Нефтени танкери с дедует 20 000 тона и повече, доставени след 1 юни 1982 г.

1 Всички танкери за суров нефт с дедует 20 000 тона и повече и всички продуктовози с дедует 30 000 тона и повече, доставени след 1 юни 1982 г., както е определено в правило 1.28.4, трябва да са снабдени с танкове за изолиран баласт и да удовлетворяват изискванията на параграфи 2, 3 и 4 или 5 от настоящото правило, според случая.

2 Вместимостта на танковете за изолиран баласт се определя по такъв начин, че корабът да може безопасно да извършва рейсове под баласт, без да се прибегва до използване на товарни танкове за прием на воден баласт, освен в случаите, предвидени в параграфи 3 или 4 от настоящото правило. Във всички случаи, обаче, вместимостта на танковете за изолиран баласт е най-малко такава, че при всяко състояние под баласт при всяка част от рейса, включително в условията състоящи се от тегло на празен кораб плюс изолиран баласт, газенето и диферента на кораба да отговарят на следните изисквания:

- .1 теоретичното газене на мидела (d_m) в метри (без да се взема предвид деформацията на кораба) да не бъде по-малко от:

$$d_m = 2,0 + 0,02L$$

- .2 газенето на носовия и кърмовия перпендикуляр да съответства на газенето на мидела (d_m), както е определено в параграф 2.1 на настоящото правило, при диферент на кърмата не по-голям от $0,015L$; и
- .3 при всички случаи газенето на кърмовия перпендикуляр да не бъде по-малко от това, което е необходимо за пълното потапяне на винта (винтовете).

3 В никакъв случай баластната вода не трябва да се превозва в товарни танкове, освен:

- .1 при онези редки рейсове, когато метеорологичните условия са толкова тежки, че по преценката на капитана е необходимо да се пренася допълнителна баластна вода в товарните танкове за осигуряване безопасността на кораба; и
- .2 в изключителни случаи, когато особенният характер на експлоатацията на нефтения танкер налага превозът на баластна вода да надвишава количеството, изисквано съгласно параграф 2 от настоящото правило, при условие че експлоатацията на нефтения танкер попада в категорията на изключителните случаи, установени от Организацията.

Тази допълнителна баластна вода се обработва и изхвърля в съответствие с правило 34 от настоящия Анекс и се прави запис в част II на Дневника за нефтените операции, посочен в правило 36 на Анекса.

4 В случай на танкери за превоз на суров нефт, допълнителният баласт, разрешен съгласно параграф 3 от настоящото правило, се превозва в товарни танкове само ако тези танкове са били измити със суров нефт в съответствие с правило 35 от настоящия Анекс преди напускане на пристанище или терминал на разтоварване на нефта.

5 Независимо от разпоредбите на параграф 2 на настоящото правило, за нефтени танкери с дължина под 150 м, условията за изолиран баласт трябва да удовлетворяват изискванията на Администрацията.

Танкери за суров нефт с дедует 40 000 тона и повече, доставени на или преди 1 юни 1982 г.

6 При спазване разпоредбите на параграф 7 от настоящото правило, всеки танкер за суров нефт с дедует 40 000 тона и повече, доставен на или преди 1 юни 1982 г., както е определено в Правило 1.28.3, трябва да е снабден с танкове за изолиран баласт и да удовлетворява изискванията на параграфи 2 и 3 от настоящото правило.

7 Танкерите за суров нефт, упоменати в параграф 6 от настоящото правило, вместо да бъдат снабдени с изолирани баластни танкове, могат да използват процедура за миене на товарните танкове със суров нефт в съответствие с правила 33 и 35 от настоящия Анекс, освен когато танкерът за суров нефт е предназначен за превоз на суров нефт, който не е подходящ за миене със суров нефт.

Продуктовози с дедует 40 000 тона и повече, доставени на или преди 1 юни 1982 г.

8 Всеки продуктовоз с дедует 40 000 тона и повече, доставен на или преди 1 юни 1982 г., както е определено в правило 1.28.3, трябва да е снабден с танкове за изолиран баласт и да удовлетворява изискванията на параграфи 2 и 3 от настоящото правило, или като алтернатива да използва специално предназначени танкове за чист баласт в

съответствие със следните разпоредби:

- .1 Продуктовозът трябва да разполага с достатъчна вместимост на танковете, предназначени единствено за превоз на чист баласт, както е определен в правило 1.17 на Анекса, която да отговаря на изискванията на параграфи 2 и 3 от настоящото правило.
- .2 Разположението и експлоатационните процедури за специално предназначени танкове за чист баласт трябва да отговарят на изискванията, установени от Администрацията. Тези изисквания трябва да съдържат най-малко всички разпоредби на преработените Технически изисквания за нефтени танкери с танкове, предназначени за чист баласт, приети от Организацията с Резолюция А.495(XII).
- .3 Продуктовозът трябва е снабден с прибор за измерване на нефтеното съдържание, одобрен от Администрацията въз основа на спецификациите, препоръчани от Организацията, за да се даде възможност за наблюдение на нефтеното съдържание в баластната вода, която се изхвърля.
- .4 Всеки продуктовоз, оборудван със специално предназначени танкове за чист баласт, трябва да бъде снабден с Ръководство за експлоатация на танковете, предназначени за чист баласт, в което подробно е описана системата и експлоатационните процедури са точно определени. Ръководството трябва да удовлетворява Администрацията и да съдържа цялата информация, изложена в Технически изисквания, упоменати в подточка 8.2 на това правило. Ако се извърши изменение, засягащо системата от танкове, предназначени за чист баласт, Ръководството за експлоатация съответно се преработва. .

Нефтен танкер, определен като танкер с изолиран баласт

9 Всеки нефтен танкер, за който не се изисква да бъде снабден с танкове за изолиран баласт в съответствие с параграфи 1, 6 или 8 на това правило, може, обаче, да бъде определен като танкер с изолиран баласт, при условие, че отговаря на изискванията на параграфи 2, 3 или 5 на това правило, според случая.

Нефтени танкери, доставени на или преди 1 юни 1982 г., имащи специална баластна система

10 Нефтени танкери, доставени на или преди 1 юни 1982 г., както са определени в правило 1.28.3, имащи специална баластна система.

- .1 Когато нефтен танкер, доставен на или преди 1 юни 1982 г., както е определено в правило 1.28.3, е конструиран или се експлоатира по такъв начин, че да отговаря по всяко време на изискванията за газенето и диферента, определени в параграф 2 на това правило, без да прибегва до използване на баластна вода, се счита, че той отговаря на изискванията за танкове за изолиран баласт, посочени в параграф 6 на това правило, при условие че са изпълнени всички от следните условия:
 - .1 експлоатационните процедури и баластната система са одобрени от Администрацията;
 - .2 постигнато е споразумение между Администрацията и правителствата на пристанищните държави страни по настоящата Конвенция, когато изискванията за газенето и диферента се постигат чрез

експлоатационна процедура; и

- .3 в Международното свидетелство за предотвратяване на замърсяването с нефт е потвърдено, че нефтеният танкер е снабден със специална баластна система.
- .2 В никакъв случай баластна вода не трябва да се превозва в товарните танкове, освен при онези редки рейсове, когато метеорологичните условия са толкова тежки, че по преценката на капитана е необходимо да се пренася допълнителна баластна вода в товарните танкове за осигуряване безопасността на кораба. Тази допълнителна баластна вода се обработва и изхвърля в съответствие с правило 34 на този Анекс и в съответствие с изискванията на правила 29, 31 и 32 от него, като се прави запис в Дневника за нефтените операции, посочен в правило 36 на този Анекс.
- .3 Администрация, която е потвърдила свидетелството в съответствие с подточка 10.1.3 от настоящото правило, съобщава подробностите за това на Организацията за разпространение до страните по настоящата Конвенция.

Нефтени танкери с дедуейт 70 000 тона и повече, доставени след 31 декември 1979 г.

11 Нефтените танкери с дедуейт 70 000 тона и повече, доставени след 31 декември 1979 г., както е определено в правило 1.28.2, трябва да са снабдени с танкове за изолиран баласт и да удовлетворяват изискванията на параграфи 2, 3 и 4 или параграф 5 на настоящото правило, според случая.

Защитно разположение на изолирания баласт

12 Защитно разположение на пространствата за изолиран баласт.

На всички танкери за суров нефт с дедуейт 20 000 тона и повече и на всички продуктовози с дедуейт 30 000 тона и повече, доставени след 1 юни 1982 г., както е определено в правило 1.28.4, с изключение на танкерите, които отговарят на изискванията на правило 19, необходимите танкове за изолиран баласт за осигуряване на вместимост в изпълнение изискванията на параграф 2 от настоящото правило, които са разположени по дължината на товарния танк, се подреждат в съответствие с изискванията на параграфи 13, 14 и 15 от настоящото правило като мярка за защита срещу изтичане на нефт в случай на засядане или сблъсък.

13 Танковете и пространствата за изолиран баласт, различни от нефтените танкове по дължината на товарните танкове (L_t), се подреждат така, че да отговарят на следното изискване:

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

където: PA_c = площта на бордовата външна обшивка в квадратни метри за всеки танк за изолиран баласт или пространство, различно от нефтосъдържащ танк, въз основа на проектните теоретични размери,

PA_s = площта на дънната външна обшивка в квадратни метри за всеки такъв танк или пространство въз основа на проектните теоретични размери,

L_t = дължина в метри между предния и задния край на товарните танкове,

B = максимална ширина на кораба в метри, както е определена в правило 1.22 от настоящия Анекс,

D = проектна височина на борда в метри, измерена вертикално по борда в мидела от горната част на кила до горната част на надводния палубен бимс по мидела. При кораби със закръглено съединение на борда с палубата теоретичната височина на борда се измерва до точката на пресичане на теоретичните линии на палубата и бордовата външна обшивка, линиите се изтеглят като че ли съединението е с ъглова конструкция

J = 0,45 за нефтени танкери с дедует 20 000 тона, 0,30 за нефтени танкери с дедует 200 000 тона и повече, при спазване на разпоредбите на параграф 14 от настоящото правило.

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

Когато символите дадени в този параграф се използват в това правило, те имат значението, определено в настоящия параграф.

За танкери с дедует 200 000 тона и повече стойността на J може да бъде намалена, както следва:

$$J_{reduced} = \left[J - \left(a - \frac{O_c + O_s}{4 O_A} \right) \right]$$

или 0,2, което от двете е по-голямо,

където: $a = 0,25$ за нефтени танкери с дедует 200 000 тона,

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

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

За междинните стойности на дедуета, стойността на a се определя чрез линейна интерполация.

O_c = както е определено в правило 25.1.1 на Анекса,

O_s = както е определено в правило 25.1.2 на Анекса,

O_A = допустимото изтичане на нефт, както се изисква от правило 26.2 на Анекса.

14 При определянето на RA_c и RA_s за танкове и пространства за изолиран баласт, различни от нефтени танкове, се прилага следното:

- .1 минималната ширина на всеки бордови танк или пространство, всяко от които се простира по цялата височина на борда на кораба или от палубата до най-горната част на двойното дъно, да не бъде по-малка от 2 метра. Ширината се измерва от борда навътре към кораба под прав ъгъл спрямо диаметралната плоскост. Когато ширината на бордовия танк или пространството е по-малка, те не се вземат предвид при изчисляването на защитената площ RA_c ; и

- .2 минималната вертикална височина на всеки танк или пространство в двойното дъно е $B/15$ или 2 метра, в зависимост от това коя от двете стойности е по-малка. Когато височината на танка или пространството в двойното дъно е по-малка, те не се вземат предвид при изчисляването на защитната площ PAs .

Минималната ширина и дълбочина на бордовите танкове и танковете в двойното дъно се измерват извън площта на санините, а в случай на минимална ширина – извън площта на всяко закръглено съединение на борда с палубата.

Правило 19

Изисквания за двоен корпус и двойно дъно за нефтени танкери, доставени на или след 6 юли 1996 г.

1 Това правило се прилага за нефтени танкери с дедукция 600 тона и повече, доставени на или след 6 юли 1996 г., определени в правило 1.28.6, както следва:

2 Всеки нефтен танкер с дедукция 5000 тона и повече трябва:

.1 вместо разпоредбите на параграфи 12–15 от правило 18, според случая, да отговаря на изискванията на параграф 3 от настоящото правило, освен ако не подлежи на разпоредбите на параграфи 4 и 5 от настоящото правило; и

.2 да отговаря, ако е приложимо, на изискванията на правило 28.6.

3 Цялата дължина на товарния танк е защитена с баластни танкове или пространства, различни от танкове за превоз на нефт, както следва:

.1 Бордови танкове или пространства

Бордовите танкове или пространства да се простират или по цялата височина на борда на кораба или от горната част на двойното дъно до най-горната палуба, без да се взема предвид закръглено съединение на борда с палубата, ако има такова. Те се разполагат така, че товарните танкове да са разположени навътре от теоретичната линия на бордовата външна обшивка, но никъде на разстояние по-малко от разстоянието w , което, както е показано на фиг. 1, се измерва при всяко напречно сечение под прав ъгъл спрямо бордовата обшивка, както е показано по-долу:

$$w = 0,5 + (m) \frac{DW}{20\,000} \quad \text{или}$$

$w = 2,0 \text{ m}$, в зависимост от това коя от двете стойности е по-малка.

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

.2 Танкове или пространства в двойното дъно

При всяко напречно сечение височината на танка или пространството в двойното дъно е такава, че разстоянието h между дъното на товарните танкове и теоретичната линия на дънната обшивка на корпуса, измерено под прав ъгъл спрямо дънната обшивка на корпуса, както е показано на фигура 1, да не е по-малко от указаното по-долу:

$h = B/15$ (m) или

$h = 2,0$ m, в зависимост от това коя от двете стойности е по-малка.

Минималната стойност на $h = 1,0$ m.

.3 Местото на скуловата кривина или в мястото без ясно определена скулова кривина

Когато разстоянията h и w са различни, разстоянието w има предимство при нива, надвишаващи $1,5 h$ над базовата линия, както е показано на фигура 1.

.4 Обща вместимост на баластните танкове

При танкери за суров нефт с дедукция 20 000 тона и повече и при продуктовози с дедукция 30 000 тона и повече, общата вместимост на бордовите танкове, танковете в двойното дъно, форпиковите и ахтерпиковите танкове не трябва да бъде по-малка от вместимостта на танковете за изолиран баласт, необходима за удовлетворяване на изискванията на правило 18 на Анекса. Бордовите танкове или пространства и танковете в двойното дъно, използвани за удовлетворяване на изискванията на правило 18, се разполагат възможно най-равномерно по дължината на товарните танкове. Допълнителна вместимост за изолиран баласт, предвидена за намаляване напрежението при надлъжно огъване на кухата корпусна гредка, на диферента и т.н., може да бъде разположена където и да е на друго място в кораба.

.5 Смукателни кладенци в товарни танкове

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

.6 Баластни и товарни тръбопроводи

Тръбопроводите за баласт и другите тръбопроводи, като тези за измерване и вентилация към танковете за баласт, не трябва да минават през товарните танкове. Товарните тръбопроводи и подобни тръбопроводи към товарните танкове не трябва да минават през баластните танкове. Изключения от това изискване могат да бъдат направени за къси участъци от тръбопроводите, при условие че те са напълно заварени или с еквивалентно свързване.

4 Следното се прилага за танкове или пространства в двойното дъно:

.1 Може да няма танкове или пространства в двойното дъно, изисквани съгласно параграф 3.2 от настоящото правило, при условие че конструкцията на танкера е такава, че налягането от товара и парите, упражнявано върху дънната обшивка на корпуса, образуваща единствена граница между товара и морето, не надвишава външното хидростатично налягане на водата, изразено чрез следната формула:

$$f_x h_c x p_c x g + p < d_n x p_s x g$$

където:

h_c = височина на товара в контакт с дънната обшивка на корпуса в метри

p_c = максимална плътност на товара в kg/m^3

d_n = минимално експлоатационно газене при всяко очаквано състояние на натоварен кораб в метри

p_s = плътност на морската вода в kg/m^3

p = максимално зададено налягане над атмосферното налягане (манометрично налягане) на налягане/вакуум клапана, предвидено за товарния танк в паскали

f = коефициент на безопасност = 1,1

g = стандартно земно ускорение ($9,81 \text{ m/s}^2$)

.2 Всяка хоризонтална преграда, необходима за изпълнение на горните изисквания, се разполага на височина не по-малка от $V/6$ или 6 метра, в зависимост от това коя от двете стойности е по-малка, но не повече от $0,6D$, над базовата линия, където D е теоретичната височина в мидела на кораба.

.3 Местоположението на бордовите танкове или пространства е такова, каквото е определено в параграф 3.1 от настоящото правило, с изключение на това, че под ниво $1,5 h$ над базовата линия, където h е определено в параграф 3.2 от настоящото правило, граничната линия на товарния танк може да бъде вертикална надолу до дънната обшивка, както е показано на фигура 2.

5 Други методи за проектиране и конструиране на нефтени танкери също могат да бъдат приети като алтернатива на изискванията, предписани в параграф 3 от настоящото правило, при условие че тези методи осигуряват най-малко същото ниво на предпазване от замърсяване с нефт в случай на сблъсък или засядане и са одобрени принципно от Комитета по опазване на морската среда въз основа на насоките, разработени от Организацията.

6 Всеки нефтен танкер с дедвейт под 5000 тона трябва да отговаря на изискванията на параграфи 3 и 4 от настоящото правило или трябва:

..1 поне да е снабден с танкове или пространства в двойното дъно с такава височина, че разстоянието h , определено в точка 3.2 от настоящото правило, да отговаря на следното:

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

с минимална стойност на $h = 0,76 \text{ m}$;

Мястото на скуловата кривина или в мястото без ясно определена скулова кривина граничната линия на товарния танк трябва да минава успоредно на линията на плоското дъно в средата на кораба, както е показано на фигура 3; и

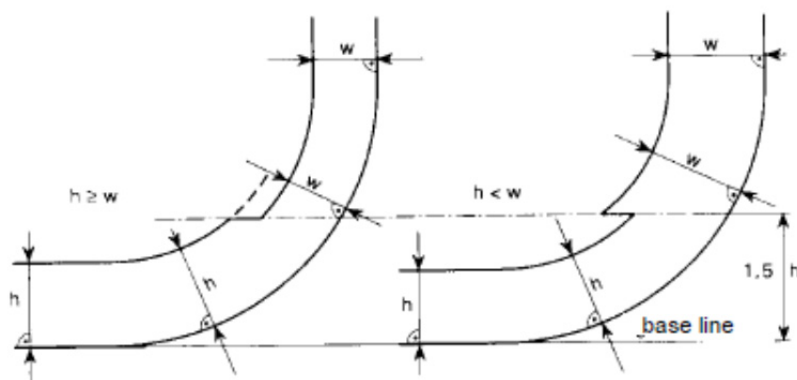
.2 да е снабден с товарни танкове така разположени, че вместимостта на всеки товарен танк да не надвишава 700 m^3 , освен ако бордовите танкове или пространства не са разположени в съответствие с параграф 3.1 от настоящото

$$0.4 + \frac{2.4DW}{20\,000} \text{ (m)} \quad \text{с минимална стойност на } w = 0,76 \text{ m.}$$

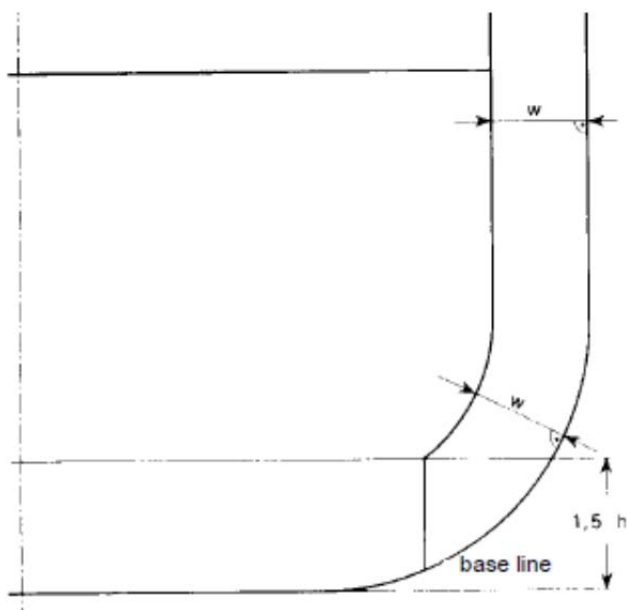
правило, отговаряйки на следното:

7 Нефт не трябва да се превозва в нито едно пространство, простиращо се пред носовата таранна преграда, разположена в съответствие с Правило II-1/11 на Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г., с измененията. Нефтен танкер, за който не се изисква да има носова таранна преграда в съответствие с това правило, не трябва да превозва нефт в никое пространство, простиращо се пред напречната равнина, перпендикулярна спрямо диаметралната плоскост и разположена на място, на което би била разположена таранната преграда в съответствие с това правило.

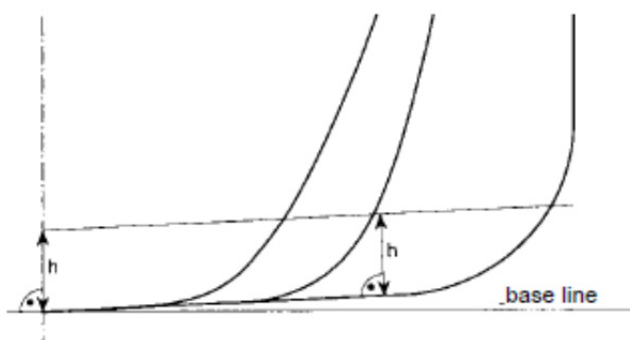
8 При одобряването проекта и конструкцията на нефтени танкери, които ще бъдат построени в съответствие с разпоредбите на това правило, Администрациите вземат под внимание общите аспекти за безопасност, включително необходимостта от техническо поддържане и проверки на бордовите танкове и танковете или пространствата в двойното дъно.



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



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



Фигура 3 - Гранични линии на товарните танкове за целите на параграф 6

Правило 20

Изисквания за двоен корпус и двойно дъно за нефтени танкери, доставени преди 6 юли 1996 г.

- 1 Освен ако изрично не е предвидено друго, правилото:
 - .1 се прилага за нефтени танкери с дедует 5 000 тона и повече, които са доставени преди 6 юли 1996 г., както е определено в правило 1.28.5 на Анекса; и
 - .2 не се прилага за нефтени танкери, отговарящи на правило 19 и правило 28 по отношение на параграф 28.6, които са доставени преди 6 юли 1996 г., както е определено в правило 1.28.5 от Анекса; и
 - .3 не се прилага за нефтени танкери, обхванати от подточка 1 по-горе, които отговарят на правило 19.3.1 и 19.3.2 или 19.4 или 19.5 на Анекса, с изключение на това, че не е необходимо изцяло да отговарят на изискването за минимални разстояния между границите на товарните танкове и бордовата

и дънна обшивка на кораба. В този случай бордовите защитни разстояния не трябва да бъдат по-малки от определените в Международен кодекс за превоз на химикали в наливно състояние за местоположението на товарни танкове от тип 2, а защитните разстояния на дъното по диаметралната плоскост трябва да съответстват на правило 18.15.2 от Анекса.

2 За целите на това правило:

- .1 „Тежко дизелово гориво“ означава дизелово гориво, различно от тези дестилати, от които повече от 50 обемни процента се дестилират при температура, която не надвишава 340°C, когато се изпитват по метод, приемлив за Организацията.
- .2 „Тежко гориво (мазут)“ означава тежки фракции или вторичните продукти от суров нефт, или смеси от тези продукти, предназначени за използване като гориво за производство на топлина или мощност с качество, еквивалентно на спецификацията, приемлива за Организацията.

3 За целите на настоящото правило нефтените танкери са разделени на следните категории:

- .1 „Нефтен танкер от категория 1“ означава нефтен танкер с дедует 20 000 тона и повече, превозващ суров нефт, тежко гориво (мазут), тежко дизелово гориво или смазочно масло като товар, и с дедует 30 000 тона и повече, превозващ нефт, различен от горепосочените, който не отговаря на изискванията за нефтени танкери, доставени след 1 юни 1982 г., определени в правило 1.28.4 на Анекса;
- .2 „Нефтен танкер от категория 2“ означава нефтен танкер с дедует 20 000 тона и повече, превозващ суров нефт, тежко гориво (мазут), тежко дизелово гориво или смазочно масло като товар, и с дедует 30 000 тона и повече, превозващ нефт, различен от горепосочените, който отговаря на изискванията за нефтени танкери, доставени след 1 юни 1982 г., определени в правило 1.28.4 на Анекса; и
- .3 „Нефтен танкер категория 3“ означава нефтен танкер с дедует 5000 тона и повече, но по-малко от посочените стойности в подточки 1 или 2 от настоящия параграф.

4 Нефтен танкер, за който се прилага това правило, трябва да удовлетворява изискванията на параграфи 2–5, 7 и 8 от правило 19 и на правило 28 по отношение на параграф 28.6 на Анекса не по-късно от 5 април 2005 г. или годишнината от датата на доставка на кораба на датата или в годината, определени в следната таблица:

Категория нефтен танкер	Дата или година
Категория 1	5 април 2005 г. за кораби, доставени на 5 април 1982 г. или по-рано 2005 г. за кораби, доставени след 5 април 1982 г.
Категория 2 и Категория 3	5 април 2005 г. за кораби, доставени на 5 април 1977 г. или по-рано 2005 за кораби, доставени след 5 април 1977 г., но преди 1 януари 1978 г. 2006 за кораби, доставени през 1978 г. и 1979 г., 2007 за кораби, доставени през 1980 г. и 1981 г., 2008 за кораби, доставени през 1982 г., 2009 за кораби, доставени през 1983 г., 2010 за кораби, доставени през 1984 г. или по-късно

5 Независимо от разпоредбите на параграф 4 от настоящото правило, в случай на нефтен танкер от категория 2 или 3, е оборудван само с двойни дъна или с двойни бордове, които не се използват за превоз на нефт и обхващат цялата дължина на товарните танкове, или двукорпусните пространства, които не се използват за превоз на нефт, и обхващат цялата дължина на товарните танкове, но които не отговарят на условията за освобождаване от разпоредбите на параграф 1.3 от настоящото правило, Администрацията може да разреши продължаване експлоатацията на такъв кораб след датата, посочена в параграф 4 от настоящото правило, при условие че:

- .1 корабът е бил в експлоатация на 1 юли 2001 г.;
- .2 Администрацията е удовлетворена от проверката на официалните документи, че корабът отговаря на условията, посочени по-горе;
- .3 посочените по-горе условия на кораба остават непроменени; и
- .4 тази удължена експлоатация не надхвърля датата, на която корабът навършва 25 години от датата на доставянето му.

6 Нефтен танкер от категория 2 или 3 на 15 години и повече от датата на доставката му трябва да отговаря на Схемата за оценка на състоянието, приета от Комитета по опазване на морската среда с Резолюция МЕРС.94(46), както е изменена, при условие че тези изменения са приети, влезли в сила и пораждат действие в съответствие с разпоредбите на член 16 от Конвенцията, свързани с процедурите за изменение, отнасящи се до Приложението към Анекса.

7 Администрацията може да разреши продължаване на експлоатацията на нефтен танкер от категория 2 или 3 след датата, посочена в параграф 4 от настоящото правило, ако задоволителните резултати от Схемата за оценка на състоянието гарантират, че по мнението на Администрацията, корабът е годен да продължи тази експлоатация, при условие че експлоатацията не надхвърля годишната дата на доставка на кораба през 2015 г. или датата, на която корабът навършва 25 години от датата на доставката му, в зависимост от това коя от двете дати е по-рано.

8. .1 Администрацията на страна по настоящата Конвенция, която позволява прилагането на параграф 5 от настоящото правило, или позволява,

спира, оттегля или отказва прилагането на параграф 7 от настоящото правило, за кораб, който има право да плава под нейния флаг, незабавно съобщава подробностите за това на Организацията с цел разпространение до страните по настоящата Конвенция за тяхна информация и подходящи действия, ако има такива.

.2 Страна по настоящата Конвенция има право да откаже влизане в пристанищата или офшорните терминали под нейна юрисдикция на нефтени танкери, които се експлоатират в съответствие с разпоредбите на:

.1 параграф 5 от настоящото правило след годишната дата на доставка на кораба през 2015 г.; или

.2 параграф 7 от настоящото правило.

В такива случаи тази страна съобщава подробностите за това на Организацията с цел разпространение до страните по настоящата Конвенция за тяхна информация.

Правило 21

Предотвратяване на замърсяването с нефт от нефтени танкери, превозващи тежки нефтопродукти като товар

1 Правилото:

.1 се прилага за нефтени танкери с дедукция 600 тона и повече, превозващи тежки нефтопродукти като товар, независимо от датата на доставката; и

.2 не се прилага за нефтени танкери, попадащи в подточка 1 по-горе, които отговарят на правила 19.3.1 и 19.3.2 или 19.4 или 19.5 от Анекса, с изключение на това, че не е необходимо изцяло да отговарят на изискването за минимални разстояния между границите на товарните танкове и бордовата и дънна обшивка на кораба. В този случай бордовите защитни разстояния не трябва да бъдат по-малки от определените в Международен кодекс за превоз на химикали в наливно състояние за местоположението на товарни танкове от тип 2, а защитните разстояния на дъното по диаметралната плоскост трябва да съответстват на правило 18.15.2 от Анекса.

2 За целите на това правило „тежки нефтопродукти“ означава всяко от следните:

.1 продукти от суров нефт с плътност над 900 kg/m^3 при температура 15°C ;

.2 гориво с плътност при 15°C по-висока от 900 kg/m^3 или кинематичен вискозитет при 50°C по-висок от $180 \text{ mm}^2/\text{s}$; или

.3 битум, катран и техните емулсии.

3 Нефтен танкер, за който се прилага това правило, трябва да отговаря на изискванията на параграфи 4–8 на това правило в допълнение към съответствието с приложимите разпоредби на правило 20.

4 При спазване разпоредбите на параграфи 5, 6 и 7 от настоящото правило, нефтен

танкер, за който се прилага правилото, трябва:

- .1 ако е с дедуейт 5000 тона и повече, да удовлетворява изискванията на правило 19 на Анекса не по-късно от 5 април 2005 г.; или
- .2 ако е с дедуейт 600 тона и повече, но по-малко от дедуейт 5000 тона, да е снабден както с танкове или пространства в двойното дъно, отговарящи на изискванията на правило 19.6.1 на Анекса, така и с бордови танкове или пространства, разположени в съответствие с правило 19.3.1 и отговарящи на изискването за разстояние w , както е посочено в правило 19.6.2, не по-късно от годишнината дата на доставка на кораба през 2008 г.

5 В случай на нефтен танкер с дедуейт 5000 тона и повече, превозващ тежки нефтопродукти като товар, снабден само с двойни дъна или с двойни бордове, които не се използват за превоз на нефт и обхващат цялата дължина на товарните танкове, или с двукорпусни пространства, които не се използват за превоз на нефт, и обхващат цялата дължина на товарните танкове, но които не отговарят на условията за освобождаване от разпоредбите на параграф 1.2 от настоящото правило, Администрацията може да разреши продължаване на експлоатацията на такъв кораб след датата, посочена в параграф 4 от настоящото правило, при условие че:

- .1 корабът е бил в експлоатация на 4 декември 2003 г.;
- .2 Администрацията е удовлетворена от проверката на официалните записи удостоверяващи, че корабът отговаря на условията, посочени по-горе;
- .3 посочените по-горе условия на кораба остават непроменени; и
- .4 тази удължена експлоатация не надхвърля датата, на която корабът навършва 25 години от датата на доставянето му.

- 6 .1 Администрацията може да разреши продължаване на експлоатацията на нефтен танкер с дедуейт 5000 тона и повече, превозващ суров нефт с плътност при 15°C по-висока от 900 kg/m³, но по-ниска от 945 kg/m³, след датата, посочена в параграф 4.1 от настоящото правило, ако задоволителните резултати от Схемата за оценка на състоянието, посочена в правило 20.6, гарантират, че по мнението на Администрацията корабът е годен да продължи тази експлоатация, като се имат предвид размерът, възрастта, районът на експлоатация и конструктивното състояние на кораба и при условие че експлоатацията не надхвърля датата, на която корабът навършва 25 години от датата на доставката му.
- .2 Администрацията може да разреши продължаване експлоатацията на нефтен танкер с дедуейт 600 тона и повече, но по-малко от дедуейт 5000 тона, който превозва тежки нефтопродукти като товар, след датата, посочена в параграф 4.2 от настоящото правило, ако по преценката на Администрацията корабът е годен да продължи тази експлоатация, като се вземат предвид размерът, възрастта, районът на експлоатацията и конструктивното състояние на кораба, при условие че експлоатацията не надхвърля датата, на която корабът навършва 25 години от датата на доставката му.

7 Администрацията на страна по настоящата Конвенция може да освободи нефтен

танкер с дедует 600 тона и повече, превозващ тежки нефтопродукти като товар, от разпоредбите на това правило, ако нефтеният танкер:

- .1 извършва рейсове изключително в зона под нейна юрисдикция или се експлоатира като плаващо складово съоръжение за тежки нефтопродукти, намиращо се в зона под нейна юрисдикция; или
- .2 или извършва рейсове изключително в зона под юрисдикцията на друга страна, или се експлоатира като плаващо складово съоръжение за тежки нефтопродукти, намиращо се в зона под юрисдикцията на друга страна, при условие че страната, под чиято юрисдикция ще оперира нефтения танкер, е съгласна с експлоатацията на нефтения танкер в зона под нейна юрисдикция.

.1 Администрацията на страна по Конвенцията, която позволява, спира, оттегля или отказва прилагането на параграф 5, 6 или 7 от настоящото правило по отношение на кораб, който има право да плава под нейния флаг, незабавно съобщава подробности за това на Организацията с цел разпространение до страните по настоящата Конвенция за тяхна информация и подходящи действия, ако има такива.

- .2 При спазване на разпоредбите на международното право, страна по настоящата Конвенция има право да откаже влизане на нефтени танкери, които се експлоатират в съответствие с разпоредбите на параграф 5 или 6 от настоящото правило, в пристанища или офшорни терминали под нейна юрисдикция, или да откаже прехвърляне на тежки нефтопродукти от кораб на кораб в зони под нейна юрисдикция, освен когато това е необходимо с цел осигуряване безопасността на кораб или спасяване на човешки живот в морето. В такива случаи тази страна съобщава подробностите за това на Организацията с цел разпространение до страните по настоящата Конвенция за тяхна информация.

Правило 22

Защита на дъното на помпеното отделение

1 Правилото се прилага за нефтени танкери с дедует 5000 тона и повече, построени на или след 1 януари 2007 г.

2 Помпеното отделение се оборудва с двойно дъно, така че при всяко напречно сечение височината на всеки танк или пространство в двойното дъно да бъде такава, че разстоянието h между дъното на помпеното отделение и базовата линия на кораба, измерено под прав ъгъл спрямо базовата линия на кораба, да не е по-малко от посоченото по-долу:

$$h = B/15(m) \text{ или}$$

$h = 2 \text{ m}$, като се взема по-малката от двете стойности.

Минималната стойност на $h = 1 \text{ m}$.

3 В случай на помпени отделения, чиято дънна обшивка е разположена най-малко на минималната височина над базовата линия изисквана съгласно параграф 2 по-горе (напр. конструкция на кърмата тип гондола), няма да е необходима конструкция с двойно дъно по

отношение на помпеното отделение.

4 Баластните помпи трябва да бъдат снабдени с подходящи приспособления за осигуряване ефективно засмукване от танковете в двойното дъно.

5 Независимо от разпоредбите на точки параграфи 2 и 3 по-горе, когато наводняването на помпеното отделение не би довело до нефункциониране на баластната или товарната помпена система, не е необходимо да се монтира двойно дъно.

Правило 23

Показател на инцидентно изтичане на нефт

1 Правилото се прилага за нефтени танкери, доставени на или след 1 януари 2010 г., както са определени в правило 1.28.8.

2 За целите на настоящото правило се прилагат следните определения:

- .1 „Газене по товарна водолиния (d_s)“ е вертикалното разстояние, в метри, от теоретичната базова линия в средата на дължината до водолинията, съответстваща на летния надводен борд, определен за кораба. Изчисленията, отнасящи се до това правило, следва да се основават на газене d_s , независимо от определените газения, които могат да надвишават d_s , като например тропическата товарна водолиния.
- .2 „Водолиния (d_b)“ е вертикалното разстояние в метри от теоретичната базова линия в средата на дължината до водолинията, съответстващо на 30% от височина на борда D_s .
- .3 „Ширина (B_s)“ е най-голямата теоретична ширина на кораба в метри при или под най-дълбоката товарна водолиния d_s .
- .4 „Ширина “(B_b)“ е най-голямата теоретична ширина на кораба в метри при или под водолинията d_b .
- .5 „Височина на борда (D_s)“ е проектната височина на борда, в метри, измерена в средата на дължината до горната палуба при борда.
- .6 „Дължина (L)“ и „дедуйт (DW)“ са определени съответно в правила 1.19 и 1.23.

3 За да се осигури ефективна защита срещу замърсяване с нефт в случай на сблъсък или засядане, трябва да се спазва следното:

- .1 за нефтени танкери с дедуйт (DWT) 5000 тона и повече, параметъра на осреднения изходящ поток на нефт е както следва:

$$\begin{array}{ll} O_M \leq 0.015 & \text{за } C \leq 200,000 \text{ m}^3 \\ O_M \leq 0.012 + (0.003/200,000) (400,000 - C) & \text{за } 200,000 \text{ m}^3 < C < 400,000 \text{ m}^3 \end{array}$$

$$O_M \leq 0.012 \quad \text{за } C \geq 400,000 \text{ m}^3$$

за комбинирани товарни кораби с дедукция (DWT) между 5000 тона и 200 000 m³ капацитет може да се приложи параметър на осреднения изходящ поток на нефт, при условие че са представени изчисления, удовлетворяващи Администрацията, които показват, че след отчитане на повишената конструктивна якост на комбинирания товарен кораб има показатели на изходящия нефтен поток най-малко еквивалентни на стандартен двукорпусен танкер със същия размер с $O_M \leq 0,015$.

$$\begin{array}{ll} O_M \leq 0.021 & \text{за } C \leq 100,000 \text{ m}^3 \\ O_M \leq 0.015 + (0.006/100,000) (200,000 - C) & \text{за } 100,000 \text{ m}^3 < C \leq 200,000 \text{ m}^3 \end{array}$$

където:

O_M = параметър на осреднен изходящ поток на нефт.

C = общ обем на нефтен товар, в m³, при 98% запълнени танкове

.2 за нефтени танкери с дедукция (DWT) под 5000 тона:

Дължината на всеки товарен танк не трябва да надвишава 10 метра или една от следните стойности, като се взема по-голямата от двете стойности:

.1 когато в товарните танкове няма надлъжна преграда:

$$(0.5 \frac{b_i}{B} + 0.1)L$$

но не повече от 0,2L

.2 когато в товарните танкове има надлъжна преграда по диаметралната плоскост:

$$(0.25 \frac{b_i}{B} + 0.15)L$$

.3 когато в товарните танкове са разположени две или повече надлъжни прегради:

.1 за бордовите товарни танкове: 0,2L

.2 за централните танкове:

$$.1 \quad \text{if } \frac{b_i}{B} \geq 0.2L : 0.2L$$

$$.2 \quad \text{if } \frac{b_i}{B} \text{ is } < 0.2:$$

- когато няма надлъжна преграда по диаметралната плоскост:

$$(0.5 \frac{b_i}{B} + 0.1) L$$

- когато има надлъжна преграда по диаметралната плоскост:

$$(0.25 \frac{b_i}{B} + 0.15) L$$

- .4 b_j е минималното разстояние от борда на кораба до външната надлъжна преграда на въпросния танк, измерено от вътрешната страна под прав ъгъл спрямо диаметралната плоскост на нивото, съответстващо на определения летен надводен борд.

4 Следните общи допускания се прилагат при изчисляването на параметъра на осреднения изходящ поток на нефт:

- .1 Дължината на товарния блок се простира между предните и задните краища на всички танкове, предназначени за превоз на нефтен товар, включително слоп танковете.
- .2 Когато настоящото правило се отнася за товарни танкове, то включва всички товарни танкове, слоп танкове и горивни танкове, разположени в рамките на дължината на товарния блок.
- .3 Приема се, че корабът е натоварен до газене по товарната водолиния d_s без диферент или накреняване.
- .4 Приема се, че всички товарни танкове за нефт са натоварени до 98% от обемната им вместимост.
Номиналната плътност на нефтения товар (ρ_n) се изчислява, както следва:
$$\rho_n = 1000 (DWT) / C \text{ (kg/m}^3\text{)}$$
- .5 За целите на тези изчисления на изходящия поток пропускливостта на всяко пространство в рамките на товарния блок, включително на товарните танкове, баластните танкове и други пространства, които не съдържат нефт, се приема за 0,99, освен ако не е доказано друго.
- .6 Срукателните кладенци могат да бъдат пренебрегнати при определянето местоположението на танковете, при условие че тези кладенци са възможно най-малки и разстоянието между дъното на кладенеца и дънната външна обшивка е не по-малко от $0,5h$, където h е височината, определена в правило 19.3.2.

5 При комбинирането на параметрите на изходящия поток на нефт се използват следните допускания:

- .1 Осредненият изходящ поток на нефт се изчислява отделно при повреда на борда и при повреда на дъното, и след това се комбинира в безразмерен параметър за изходящ поток на нефт O_M , както следва:

$$O_M = (0,4 O_{MS} + 0,6 O_{MB}) / C$$

където:

O_{MS} = осреднен изходящ поток за повреда на борда, в m^3 ; и
 O_{MB} = осреднен изходящ поток за повреда на дъното, в m^3 .

- .2 За повреда на дъното се извършват независими изчисления за осреднения изходящ поток за 0 m и минус 2,5 m прилив и отлив, след което се комбинират, както следва:

$$O_{MB} = 0,7 O_{MB(0)} + 0,3 O_{MB(2,5)}$$

където:

$O_{MB(0)}$ = осреднен изходящ поток за условия на прилив от 0 m; и
 $O_{MB(2,5)}$ = осреднен изходящ поток за условия на прилив от минус 2,5 m, в m^3 .

- 6 Осредненият изходящ поток за повреда на борда O_{MS} се изчислява, както следва:

$$O_{MS} = C_3 \sum_i^n P_{s(i)} O_{s(i)} \quad (m^3)$$

където:

i = представлява всеки разглеждан товарен танк;

n = общ брой на товарните танкове;

$P_{s(i)}$ = вероятността от проникване в товарния танк i при повреда на борда,
изчислена в съответствие с параграф 8.1 на това правило;

$O_{s(i)}$ = изходящият поток, в m^3 , от бордова повреда на товарен танк i , който се приема равен на общия обем в товарен танк i при запълване на 98%, освен ако не се докаже чрез прилагането на насоките, посочени в правило 19.5, че всеки значителен обем товар ще бъде задържан; и

C_3 = 0,77 за кораби с две надлъжни прегради в товарни танкове, при условие че тези прегради са непрекъснати по товарния блок и $P_{s(i)}$ се извежда в съответствие с това правило. C_3 е равно на 1,0 за всички други кораби или когато $P_{s(i)}$ се извежда в съответствие с параграф 10 на това правило.

- 7 Осредненият изходящ поток при повреда на дъното се изчислява за всяко условие на прилив, както следва:

$$.1 \quad O_{MB(0)} = \sum_i^n P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} \quad (m^3)$$

където:

i = представлява всеки разглеждан товарен танк;

n = общия брой на товарните танкове;

$P_{B(i)}$ = вероятността от проникване в товарен танк i от повреда на дъното, изчислена в съответствие с параграф 9.1 на това правило;

$O_{B(i)}$ = изходящият поток от товарен танк i , в m^3 , изчислен в съответствие с точка 7.3 от настоящото правило; и

$C_{DB(i)}$ = коефициент, отчитащ улавянето на нефт, както е определено в точка 7.4 от настоящото правило

$$.2 \quad O_{MB(2.5)} = \sum_i^n P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} (m^3)$$

където:

$i, n, P_{B(i)}$ и $C_{DB(i)}$ = както са определени в подточка .1 по-горе;

$O_{B(i)}$ = изходящият поток от товарен танк i , в m^3 , след промяна на прилива

.3

Изходящият нефтен поток $O_{B(i)}$ за всеки товарен танк за нефт се изчислява въз основа на принципите на баланса на налягането в съответствие със следните допускания:

.1 Приема се, че корабът е заседнал при нулеви диферент и крен, като газенето при засядане преди промяната на прилива е равно на газенето по товарната водолиния d_s .

.2 Нивото на товара след повреда се изчислява, както следва:

$$h_c = \{(d_s + t_c - Z_l) (\rho_s) - (1000 p) / g\} / \rho_n$$

където:

h_c = нивото на нефтен товар над Z_l , в метри;

t_c = приливната промяна, в m. Намаляването на прилива се изразява като отрицателни стойности;

Z_l = височината на най-ниската точка в товарния танк над базовата линия, в m;

ρ_s = плътност на морската вода, която се приема за 1,025 kg/m^3 ;

p = ако е монтирана система за инертен газ, нормалното свръхналягане в kPa се приема за не по-малко от 5 kPa; ако не е монтирана система за инертен газ – свръхналягането може да се приеме за 0;

$g =$ земно ускорение, което се приема за $9,81 \text{ m/s}^2$; и

$\rho_n =$ номинална плътност на нефтения товар, изчислена в съответствие с точка 4.4 от настоящото правило.

.3 За товарни танкове, ограничени от дънната обшивка на корпуса, освен ако не е доказано друго, изходящият нефтен поток $Q_{v(i)}$ се взема не по-малко от 1% от общия обем на нефтения товар в товарния танк i , за да се отчетат първоначалните загуби от заместването и динамичните ефекти, дължащи се на течение и вълни.

.4 В случай на повреда на дъното част от изходящия поток от товарния танк може да бъде уловена от отделения, които не са свързани с нефт. Този ефект се изчислява приблизително чрез прилагане на коефициента $C_{DB(i)}$ за всеки танк, който се взема, както следва:

$C_{DB(i)} = 0,6$ за товарни танкове, ограничени отдолу от несвързани с нефт отделения;

$C_{DB(i)} = 1,0$ за товарни танкове, ограничени от дънната обшивка на корпуса.

8 Вероятността P_s да се компроментира даден отсек от повреда на борда се изчислява, както следва:

$$.1 P_s = P_{SL} P_{SV} P_{ST}$$

където:

$P_{SL} = 1 - P_{sf} - P_{sa} =$ вероятност повредата да се разпростре в надлъжната зона, ограничена от X_a и X_f ;

$P_{SV} = 1 - P_{su} - P_{sl} =$ вероятност повредата да се разпростре във вертикалната зона, ограничена от Z_l и Z_u ; и

$P_{ST} = 1 - P_{Sy} =$ вероятност повредата да се разпростре напречно извън границата, определена от y .

.2 P_{Sa} , P_{Sf} , P_{Sl} , P_{Su} и P_{Sy} се определят чрез линейна интерполация от таблицата на вероятностите за щета на борда, предвидени в точка 8.3 в това правило, когато:

$P_{Sa} =$ вероятността повредата да се намира изцяло зад местоположението X_a/L ;

$P_{Sf} =$ вероятността повредата да се намира изцяло пред местоположението X_f/L ;

$P_{Sl} =$ вероятността повредата да се намира изцяло под танка;

$P_{Su} =$ вероятността повредата да се намира изцяло над танка; и

$P_{Sy} =$ вероятността повредата да се намира изцяло извън танка.

Границите на отсеците X_a , X_f , Z_l , Z_u и y се извеждат, както следва:

X_a = надлъжното разстояние от крайната кърмова точка на L до най-крайната точка на разглеждания отсек, в метри;

X_f = надлъжното разстояние от крайната кърмова точка на L до най-предната точка на разглеждания отсек, в метри;

Z_l = вертикалното разстояние от теоретичната базова линия до най-ниската точка на разглеждания отсек в метри;

Z_u = вертикалното разстояние от теоретичната базова линия до най-високата точка на разглеждания отсек, в метри. Z_u не трябва да се приема за по-голямо от D_s ; и

y = минималното хоризонтално разстояние, измерено под прави ъгли спрямо диаметралната плоскост между разглеждания отсек и бордовата външна обшивка в метри;

3 Таблица на вероятностите за повреда на борда

X_a/L	P_{sa}	X_f/L	P_{sf}	Z_l/D_s	P_{sl}	Z_u/D_s	P_{su}
0,00	0,000	0,00	0,967	0,00	0,000	0,00	0,968
0,05	0,023	0,05	0,917	0,05	0,000	0,05	0,952
0,10	0,068	0,10	0,867	0,10	0,001	0,10	0,931
0,15	0,117	0,15	0,817	0,15	0,003	0,15	0,905
0,20	0,167	0,20	0,767	0,20	0,007	0,20	0,873
0,25	0,217	0,25	0,717	0,25	0,013	0,25	0,836
0,30	0,267	0,30	0,667	0,30	0,021	0,30	0,789
0,35	0,317	0,35	0,617	0,35	0,034	0,35	0,733
0,40	0,367	0,40	0,567	0,40	0,055	0,40	0,670
0,45	0,417	0,45	0,517	0,45	0,085	0,45	0,599
0,50	0,467	0,50	0,467	0,50	0,123	0,50	0,525
0,55	0,517	0,55	0,417	0,55	0,172	0,55	0,452
0,60	0,567	0,60	0,367	0,60	0,226	0,60	0,383
0,65	0,617	0,65	0,317	0,65	0,285	0,65	0,317
0,70	0,667	0,70	0,267	0,70	0,347	0,70	0,255
0,75	0,717	0,75	0,217	0,75	0,413	0,75	0,197
0,80	0,767	0,80	0,167	0,80	0,482	0,80	0,143
0,85	0,817	0,85	0,117	0,85	0,553	0,85	0,092
0,90	0,867	0,90	0,068	0,90	0,626	0,90	0,046
0,95	0,917	0,95	0,023	0,95	0,700	0,95	0,013
1,00	0,967	1,00	0,000	1,00	0,775	1,00	0,000

P_{sy} се изчислява, както следва:

$$P_{sy} = (24,96 - 199,6 y/B_s) (y/B_s) \quad \text{за } y/B_s \leq 0,05$$

$$P_{sy} = 0,749 + \{5 - 44,4 (y/B_s - 0,05)\} (y/B_s - 0,05) \quad \text{за } 0,05 < y/B_s < 0,1$$

$$P_{sy} = 0,888 + 0,56 (y/B_s - 0,1) \quad \text{за } y/B_s \geq 0,1$$

P_{sy} не трябва да се приема повече от 1.

9 Вероятността P_B да се компрометира даден отсек от повреда на дъното се изчислява, както следва:

$$.1 P_B = P_{BL} P_{BT} P_{BV}$$

където:

$P_{BL} = 1 - P_{Bf} - P_{Ba}$ = вероятност щетата да се разпростре в надлъжна зона, ограничена от X_a и X_f ;

$P_{BT} = 1 - P_{Bp} - P_{Bs}$ = вероятност повредата да се разпростре до напречна зона, ограничена от Y_p и Y_s ; и

$P_{BV} = 1 - P_{Bz}$ = вероятност повредата да се разпростре вертикално над границата, определена от z .

.2 P_{Ba} , P_{Bf} , P_{Bp} , P_{Bs} и P_{Bz} се определят чрез линейна интерполация оттаблица на вероятностите за повреда на дъното, предоставена в точка 9.3 от настоящото правило, където:

P_{Ba} = вероятността повредата да се намира изцяло зад местоположение X_a/L ;

P_{Bf} = вероятността повредата да се намира изцяло пред местоположението X_f/L ;

P_{Bp} = вероятността повредата да се намира изцяло вляво от танка;

P_{Bs} = вероятността повредата да се намира изцяло вдясно от танка; и

P_{Bz} = вероятността повредата да се намира изцяло под танка.

Границите на отсеците X_a , X_f , Y_p , Y_s и z се извеждат, както следва:

X_a и X_e са определени в точка 8.2 от настоящото правило;

Y_p = напречното разстояние от най-лявата точка на отсека, разположен на или под водолинията d_B , до вертикалната равнина, разположена на $B_B/2$ надясно от диаметралната плоскост на кораба, в метри;

Y_s = напречното разстояние от най-дясната точка на отсека, разположен на или под водолинията d_B , до вертикалната равнина, разположена на $B_B/2$ надясно от диаметралната плоскост на кораба, в метри; и

z = минималната стойност на z по дължината на отсека, където в което и да е надлъжно местоположение z е вертикалното разстояние от долната точка на дънната обшивка при това надлъжно местоположение до долната точка на отсека при това надлъжно местоположение, в метри.

3 Таблица на вероятностите за повреда на дъното

X_a/L	P_{Ba}	X_f/L	P_{Bf}	Y_p/B_B	P_{Bp}	Y_s/B_B	P_{Bs}
0.00	0.000	0.00	0.969	0.00	0.844	0.00	0.000
0.05	0.002	0.05	0.953	0.05	0.794	0.05	0.009
0.10	0.008	0.10	0.936	0.10	0.744	0.10	0.032
0.15	0.017	0.15	0.916	0.15	0.694	0.15	0.063
0.20	0.029	0.20	0.894	0.20	0.644	0.20	0.097
0.25	0.042	0.25	0.870	0.25	0.594	0.25	0.133
0.30	0.058	0.30	0.842	0.30	0.544	0.30	0.171
0.35	0.076	0.35	0.810	0.35	0.494	0.35	0.211
0.40	0.096	0.40	0.775	0.40	0.444	0.40	0.253
0.45	0.119	0.45	0.734	0.45	0.394	0.45	0.297
0.50	0.143	0.50	0.687	0.50	0.344	0.50	0.344
0.55	0.171	0.55	0.630	0.55	0.297	0.55	0.394
0.60	0.203	0.60	0.563	0.60	0.253	0.60	0.444
0.65	0.242	0.65	0.489	0.65	0.211	0.65	0.494
0.70	0.289	0.70	0.413	0.70	0.171	0.70	0.544
0.75	0.344	0.75	0.333	0.75	0.133	0.75	0.594
0.80	0.409	0.80	0.252	0.80	0.097	0.80	0.644
0.85	0.482	0.85	0.170	0.85	0.063	0.85	0.694
0.90	0.565	0.90	0.089	0.90	0.032	0.90	0.744
0.95	0.658	0.95	0.026	0.95	0.009	0.95	0.794
1.00	0.761	1.00	0.000	1.00	0.000	1.00	0.844

P_{Bz} се изчислява, както следва:

$$P_{Bz} = (14,5 - 67 z/D_s) (z/D_s) \quad \text{за } z/D_s \leq 0,1,$$

$$P_{Bz} = 0,78 + 1,1 (z/D_s - 0,1) \quad \text{за } z/D_s > 0,1.$$

P_{Bz} не се приема повече от 1.

- 10 Настоящото правило използва опростен вероятностен подход, при който се извършва събиране на приноса към осреднения изходящ поток от всеки товарен танк. За някои конструкции, като тези, характеризиращи се със прагове/вдлъбнатини във вертикалните прегради/палубите и за наклонени прегради и/или ясно изразена кривина на корпуса, може да са подходящи по-точни изчисления. В такива случаи може да се приложи една от следните изчислителни процедури:
- .1 Вероятностите, посочени в 8 и 9 по-горе, могат да бъдат изчислени с по-голяма точност чрез прилагане на хипотетични подотсеци.
 - .2 Вероятностите, посочени в 8 и 9 по-горе, могат да бъдат изчислени, чрез пряко прилагане на функциите за вероятностна плътност, съдържащи се в насоките, посочени в правило 19.5.
 - .3 Показателите на изходящия поток на нефт могат да бъдат оценени в съответствие с метода, описан в насоките, посочени в правило 19.5.
- 11 Прилагат се следните разпоредби по отношение на тръбопроводите:
- .1 Тръбопроводите, които преминават през товарните танкове на разстояние по-малко от $0,30V_s$ от борда на кораба или по-малко от $0,30D_s$ от дъното на кораба, се снабдяват с клапани или подобни затварящи устройства на мястото, където се съединяват с който и да е от товарните танкове. Тези клапани се държат постоянно затворени, когато кораба е в морето и товарните танкове са пълни с нефт, с изключение на случаите, в които могат да бъдат отворени само за прехвърляне на товари, необходимо за основни товарни операции.
 - .2 Намаляването на изтичането на нефта, чрез използване на аварийна система за бързо прехвърляне на товари или друга система, поставена за намаляване на това изтичане в случай на авария, може да бъде взето предвид само след като аспектите на ефективността и безопасността на системата бъдат одобрени от Организацията. Представянето за одобрение се извършва в съответствие с разпоредбите на Насоките, посочени в правило 19.5.

Правило 24

Предполагаеми повреди

1 За целите на изчисляването на хипотетичното изтичане на нефт от нефтени танкери в съответствие с правила 25 и 26, се приемат трите измерения на степента на повредата във формата на паралелепипед, прилежащ към борда или дъното на кораба, както е описано по-долу. В случай на повреда на дъното са определени две състояния, които трябва да се приложат индивидуално спрямо посочените части на нефтения танкер.

.1 Повреда по борда:

- 1 Надлъжен размер (l_c): $1/3 L^{2/3}$ или 14,5 метра,
което от двете е по-малко.

- 2 Напречен размер (t_c): $B/5$ или 11,5 метра, което от двете е по-малко
(навътре от борда на кораба под прави ъгли към диаметралната плоскост
на ниво, съответстващо на определения летен надводен борт)

- 3 Вертикален размер (v_c): От базовата линия
нагоре без ограничения

.2 Повреда по дъното: за $0,3L$ във всяка
от носовия перпендикуляр на кораба;
друга част на кораба;

- (i) Надлъжен размер (l_s): $\frac{L}{10}$ или 5 метра в
зависимост от това,
което е по-малко;

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

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

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

Правило 25

Предполагаемо изтичане на нефт

1 Предполагаемото изтичане на нефт при повреда на борда (O_c) и на дъното (O_s) се изчисляват по следните формули по отношение на отсеците, засегнати от повредата във всяко възможно място по дължината на кораба до размери определени в правило 24 от Анекса.

.1 За повреда на борда:

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

.2 За повреда на дъното:

$$O_s = 1/3 (\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i) \quad (II)$$

където: W_i = обемът на бордовия танк в кубични метри, за който се предполага, че

е повреден, както е определено в правило 24 на Анекса; W_i за танк за изолиран баласт може да се приеме равен на нула.

$C_i =$ обем на централния танк в кубични метри, за който се предполга, че е повреден, както е определено в правило 24 на Анекса; C_i за танк за изолиран баласт може да се приеме равен на нула.

$K_i = 1 - b_i/t_c$, когато b_i е равно на или по-голямо от t_c , K_i се приема равно на нула.

$Z_i = 1 - h_i/v_s$, когато h_i е равно на или по-голямо от v_s , Z_i се приема равно на нула.

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

$h_i =$ минималната височина на разглежданото двойно дъно в метри; когато няма двойно дъно, h_i се приема за равна на нула.

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

2 2..Ако празно пространство или танк за изолиран баласт с дължина, по-малка от l_c както е определено в правило 24 на Анекса, се намира между бордови танкове, O_c във формула (I) може да се изчисли въз основа на обема W_i , който е действителният обем на един такъв танк (когато те са с еднаква вместимост) или по-малкият от двата танка (ако се различават по вместимост) в съседство с това пространство, умножено по S_i , както е определено по-долу, а за всички други бордови танкове, засегнати от такъв сблъсък, се приема стойността на действителния пълен обем.

$$S_i = 1 - l_i/l_c$$

където l_i = дължина в метри на разглежданото празно пространство или танк за изолиран баласт.

3 .1 Вземат се предвид само за танкове в двойното дъно, които са празни или съдържат чиста вода, когато товарът се превозва в танковете над тях.

.2 Когато двойното дъно не се разпростира по цялата дължина и широчина на съответния танк, двойното дъно се счита за несъществуващо и обемът на танковете над участъка на повредата на дъното се включва във формула (II), дори ако танкът не се счита за повреден вследствие наличието на такова частично двойно дъно.

.3 Смукателните кладенци могат да бъдат пренебрегнати при определянето на стойността h_i , при условие че тези кладенци не са много големи по площ и се простират под танка на минимално разстояние, което в никакъв случай не превишава повече от половината от височината на двойното дъно. Ако дълбочината на такъв кладенец превишава половината от височината на двойното дъно, h_i се приема за равна на височината на двойното дъно без дълбочината на кладенеца

Тръбопроводите, обслужващи тези кладенци ако са монтирани в двойното дъно, се снабдяват с клапани или други приспособления за затваряне, разположени на мястото на свързване с танка, които да послужат за предотвратяване изтичането на нефт в случай на повреда на тръбопроводите. Тези тръбопроводи се инсталират възможно най-високо от дънната обшивка

на кораба. Тези клапани се държат постоянно затворени, когато кораба е в морето и товарния танк е пълен с нефт, с изключение на случаите, когато могат да бъдат отворени само за прехвърляне на товари, необходимо на диферентване на кораба.

4 В случай, че повредата на дъното обхваща едновременно четири централни танка, стойността на O_s може да се изчисли по формулата:

$$O_s J/4 (\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i) \quad (III)$$

1 5 Администрацията може да приеме инсталирана система за прехвърляне на товара като средство за намаляване на изтичането на нефт в случай на повреда на дъното, която има във всеки товарен нефтен танк високо разположена аварийна смукателна тръба и може да прехвърля от повредения танк или танкове към танкове за изолиран баласт или към наличен товарен танк, ако може да се гарантира, че тези танкове ще имат достатъчно свободен обем. Приемането на такава система се определя от способността за прехвърляне на количество нефт в рамките на два часа, което е равно на половината от обема на най-големия от разглежданите повредени танкове, както и от наличието на еквивалентна приемна вместимост в баластните или товарните танкове. Оценката за ефективността на системата се свежда до възможността за изчисляване на O_s по формула (III). Смукателните тръбопроводи трябва да бъдат монтирани на височина не по-малка от вертикалното измерение на повредата на дъното v_s . Администрацията предоставя информация относно одобрените от нея системи на Организацията за разпространение до другите страни по Конвенцията.

2 Настоящото правило не се прилага за нефтени танкери, доставени на или след 1 януари 2010 г., както е определено в правило 1.28.8.

Правило 26

Ограничения на размерите на товарните танкове и тяхното разположение

1 С изключение на предвиденото в параграф 7 по-долу:

1. всеки нефтен танкер с брутен тонаж 150 тона и повече, доставен след 31 декември 1979 г., както е определен в правило 1.28.2, и
2. всеки нефтен танкер с брутен тонаж 150 тона и повече, доставен на или преди 31 декември 1979 г., както е определен в правило 1.28.1, който попада в една от следните категории:
 - .1 който е доставен след 01 януари 1977 г.; или
 - .2 танкер, за който се прилагат едновременно следните две условия:
 - .1 доставката е не по-късно от 1 януари 1977 г.; и
 - .2 договърът за построяване е сключен след 1 януари 1974 г. или в случаите, когато преди това не е бил сключен договор за построяване, килът е заложен или танкерът се намира на сходен етап на изграждане след 30 юни 1974 г.

трябва да отговаря на разпоредбите на настоящото правило.

2 Товарните танкове на нефтени танкери са с такива размери и разположение, че предполагаемото изтичане на нефт O_c или O_s , изчислено в съответствие с разпоредбите на

правило 25 на Анекса, където и да е по дължината на кораба да не надвишава 30 000 кубически метра или $400 \sqrt[3]{DW}$, в зависимост от това коя от двете стойности е по-голяма, но да не надвишава 40 000 кубически метра.

3 Обемът на който и да е бордови товарен танк на нефтен танкер не трябва да надвишава 75% от границите на предполагаемото изтичане на нефт, посочено в параграф 2 от това правило. Обемът на всеки централен товарен танк за нефт не надвишава 50 000 кубически метра. Въпреки това, в танкери с изолиран баласт, както е определено в правило 18 на Анекса, разрешеният обем на бордови товарен танк за нефт, разположен между два танка за изолиран баласт, всеки с дължина над l_c , може да бъде увеличен до максималната граница на предполагаемото изтичане на нефт, при условие че широчината на бордовите танкове надвишава t_c .

4 Дължината на всеки товарен танк не трябва да надвишава 10 метра или една от следните стойности, като се взема по-голямата от двете стойности:

.1 когато в товарните танкове няма надлъжна преграда:

$$(0.5 \frac{b_i}{B} + 0.1)L \quad \text{но не повече от } 0.2L$$

.2 когато в товарните танкове има надлъжна преграда в диаметралната плоскост:

$$(0.25 \frac{b_i}{B} + 0.15)L$$

.3 когато в товарните танкове са разположени две или повече надлъжни прегради:

.1 за бордови товарни танкове: $0.2L$

.2 за централни товарни танкове:

.1 ако $\frac{b_i}{B}$ е равно на или по-голямо от една пета: $0.2L$

.2 ако $\frac{b_i}{B}$ е по-малко от една пета:

- когато няма надлъжна преграда в диаметралната плоскост:

$$(0.5 \frac{b_i}{B} + 0.1)L$$

- когато има надлъжна вертикална преграда в диаметралната плоскост:

$$(0.25 \frac{b_i}{B} + 0.15)L$$

.4 b_i е минималното разстояние от борда на кораба до външната надлъжна

преграда на разглеждания танк, измерено навътре от борда под прави ъгли спрямо диаметралната плоскост на нивото, съответстващо на определения летен надводен борд.

5 За да не се превишават граничните обеми, установени в параграфи 2, 3 и 4 от настоящото правило, и независимо от одобрения тип инсталирана система за прехвърляне на товари, когато тази система свързва два или повече товарни танка, клапани или други подобни затварящи устройства, се осигуряват за отделянето на танковете един от друг. Тези клапани или устройства трябва да се затворени, когато танкерът е в морето.

6 Тръбопроводите, които преминават през товарните танкове на разстояние, по-малко от t_c от борда на кораба или по-малко от v_c от дъното на кораба, се оборудват с клапани или подобни затварящи устройства на мястото, където се съединяват с който и да е от товарните танкове. Тези клапани се държат постоянно затворени, когато кораба е в морето и танковете съдържат нефтен товар, с изключение на случаите, когато могат да бъдат отворени само за прехвърляне на товари, необходимо за целите на диферентоване на кораба.

7 Настоящото правило не се прилага за нефтени танкери, доставени на или след 1 януари 2010 г., както е определено в правило 1.28.8.

Правило 27

Устойчивост на неповреден кораб

Всеки нефтен танкер с дедуейт 5000 тона и повече, доставен на или след 1 февруари 2002 г., както е определен в правило 1.28.7, трябва да отговаря на критериите за устойчивост в неповредено състояние, определени в параграфи 1.1 и 1.2 от настоящото правило, според случая, за всяко експлоатационно газене при възможно най-лоши условия на вземане товар и баласт, в съответствие с добрата експлоатационна практика, включително междинните етапи на операциите по прехвърляне на течности. При всички условия се приема, че танковете за баласт са частично запълнени.

- .1 В пристанище, първоначалната метацентрична височина GMO , коригирана за свободната повърхност, измерена при крен 0° не трябва да е под 0,15 m;
- .2 В морето се прилагат следните критерии:
 - .1 площта под кривата на възстановяващите рамена (крива GZ) е не по-малка от 0,055 m.rad до $\theta = 30^\circ$ ъгъл на крена и не по-малка от 0,09 m.rad до $\theta = 40^\circ$ или друг ъгъл на наводняване θ_f , ако този ъгъл е по-малък от 40° . Освен това площта под кривата на възстановяващите рамена (крива GZ) между ъглите на крена от 30° и 40° или между 30° и θ_f , ако този ъгъл е по-малък от 40° , трябва да бъде не по-малка от 0,03 m.rad;
 - .2 възстановяващото рамо GZ следва да е най-малко 0,20 m при ъгъл на крен, равен на или по-голям от 30° .
 - .3 Максималното възстановяващо рамо следва да е при ъгъл на крена, по възможност надвишаващ 30° , но не по-малък от 25° .
 - .4 първоначалната метацентрична височина GMO , след корекция за свободната повърхност, измерена при крен 0° не трябва да е под 0,15 m.

2 Изискванията на параграф 1 от това правило се осъществяват чрез конструктивни мерки. За комбинирани товарни кораби могат да се допускат прости допълнителни експлоатационни процедури.

3 Прости допълнителни експлоатационни процедури за операции по прехвърляне на течности, посочени в параграф 2 на правилото, означават писмени процедури, доведени до знанието на капитана, които:

- .1 са одобрени от Администрацията;
- .2 указват онези товарни и баластни танкове, които при всички конкретни случаи при прехвърляне на течност и при всеки възможен диапазон на относителните тегла на товара могат да са частично пълни и при това да позволяват изпълнението на критериите за устойчивост. Частично запълнените танкове могат да бъдат различни по време на операциите по прехвърлянето на течности и могат да се комбинират по всякакъв начин, при условие, че отговарят на критериите;
- .3 са лесно разбираеми за отговорния офицер по операциите по прехвърляне на течности;
- .4 предвиждат планирана последователност от операции по прехвърляне на товар/баласт;
- .5 позволяват сравнения между постигнатата и изискваната устойчивост, като използват критерии за устойчивост в графична или таблична форма;
- .6 не изискват подробни математически изчисления от отговорния за операциите офицер;
- .7 предвиждат коригиращи действия, които да бъдат предприети от отговорния офицер в случай на отклонение от препоръчителните стойности и в случай на аварийни ситуации; и
- .8 са поставени на видно място в одобрената Наръчника за директент и устойчивост и в пулта за управление на прехвърлянето на товар/баласт, както и във всеки компютърен софтуер, чрез който се извършват изчисленията за устойчивост.

Правило 28

Делене на отсеци и устойчивост

1 Всеки нефтен танкер, доставен след 31 декември 1979 г., както е определено в правило 1.28.2, с брутен тонаж 150 тона и повече, трябва да удовлетворява изискванията за делене на отсеци и устойчивост на повредения кораб, посочени в параграф 3 на това правило, след предполагаемо бордово или дънно повреждане, посочено в параграф 2 от настоящиято правило, за всяко експлоатационно газене, отразяващо действителните условия на частично или пълно натоварване със съответното отчитане на диферента, якостта на кораба, както и относителното тегло на товара. Такова повреждане се разглежда за всички възможни участъци по дължината на кораба, както следва:

- .1 за танкери с дължина, по-голяма от 225 метра, навсякъде по дължината на кораба;

- .2 за танкери с дължина, по-голяма от 150 метра, но не по-голяма от 225 метра, навсякъде по дължината на кораба, с изключение на кърмовата и носовата преграда, отделяща машинното отделение, разположено на кърмата. Машинното отделение се разглежда като един наводняван отсек; и
- .3 За танкери с дължина до 150 м, във всяко място по дължината на кораба между съседни напречни прагади с изключение на района на машинното отделение. Администрациите могат да допуснат отклонение от тези изисквания за танкери с дължина 100 м или по-малко, за които всички изисквания на параграф (3) на настоящото правило не могат да бъдат удовлетворени без съществено влошаване на техните експлоатационни качества.

Условията под баласт, при които танкерът не превозва нефт в товарни танкове, с изключение на остатъците от нефт, не се вземат предвид.

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

.1 Повреда борда:

1 Надлъжен размер:
това

$\frac{1}{3} \left(L^{\frac{2}{3}} \right)$ или 14,5 метра в зависимост от
кое е по-малко;

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

$\frac{B}{5}$ или 11,5 метра в
зависимост от това, кое е по- малко;

3 Вертикален размер:

Нагоре от теоретичната линия на
външната обшивка на дъното в диаметралната равнина, без ограничаване.

2 Повреда на дъното:

За 0,3L от носовия перпендикуляр на кораба		Всяка друга част на кораба
1 Надлъжен размер:	$\frac{1}{3} \left(L^{\frac{2}{3}} \right)$ или 14.5 м, което от двете е по-малко	$\frac{1}{3} \left(L^{\frac{2}{3}} \right)$ или 5 м, което от двете е по-малко
2 Напречен размер :	$\frac{B}{6}$ или 10 м, което от двете е по-малко,	$\frac{B}{6}$ или 5 м, което от двете е по-малко

3 Вертикален размер:	$\frac{B}{15}$ или 6 метра, което от двете е по-малко, измерено от теоретичната линия на външната обшивка на ж дъното в диаметралната плоскост	$\frac{B}{15}$ или 6 метра, което от двете е по-малко, измерено от теоретичната линия на външната обшивка на дъното в диаметралната плоскост
----------------------	--	--

. 3 .Всяко повреда с по-малък размер от максималния размер на повреда, определен в подпараграфи 2.1. и 2.2. на този параграф, която би довела до по-тежко състояние, трябва да се вземе предвид.

.4 В случаи на повреда, засягаща напречните прегради, както е посочено в подпараграф 1.1 и 1.2 от настоящото правило, разстоянията между напречните водонепроницаеми прегради трябва да бъдат не по-малки от надлъжния размер на предполагаемата повреда, посочена в , подточка 2.1 от настоящия параграф. В случаите, когато напречните прегради са разположени на по-малко разстояние една от друга, с цел определяне на наводняваните отсеци, една или повече от тези прегради в границите на повредата се разглеждат като несъществуващи.

.5 В случаите, когато се разглежда повреда между съседни напречни водонепроницаеми прегради, както е посочено в в параграф 1.3 от настоящото правило, главните напречни прегради, или напречните прегради, ограждащи бордови танкове или танкове в двойното дъно, не се разглеждат като повредени, с изключение на следните случаи:

- .1 разстоянието между съседните вертикални прегради е по-малко от надлъжния размер на предполагаемата повреда, посочена в подпараграф 2.1 от настоящия параграф; или
- .2 в напречна преграда има отстъп или рецес с дължина над 3,05 m, разположени в границите на размера на проникване на предполагаемата повреда. Отстъпа, образуван от ахтерпиковата преграда и настила на ахтерпика, не се счита за отстъп за целите на настоящото правило.

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

3 Счита се, че нефтените танкери отговарят на критериите за устойчивост на повреда, ако са изпълнени следните изисквания:

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

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

- .2 В последния етап на наводняването ъгълът на крена, дължащ се на несиметрично наводняване, не трябва да надвишава 25° , при условие че този ъгъл може да бъде увеличен до 30° , ако не настъпи потапяне на ръба на палубата.
- .3 Устойчивостта в последния етап от наводняването се проверява и се приема за достатъчна, ако кривата на възстановяващото рамо има минимален обхват от 20° отвъд положението на равновесие в съчетание с максимален остатъчно възстановяващо рамо от най-малко 0,1 м в рамките на диапазона от 20° ; площта под кривата в този диапазон да не е по-малка от 0,0175 метър радиана. Незащитените отвори не се потапят в този диапазон, освен ако се приеме, че съответното помещение е наводнено. В този диапазон може да се разреши потапянето на всеки от отворите, изброени в подточка 3.1 от настоящия параграф, както и на други отвори, които могат да бъдат непроницаемо затворени.
- .4 Администрацията трябва да е уверена, че устойчивостта е достатъчна по време на междинните етапи на наводняването.
- .5 Уредбата за уравновесяване, изискваща механични помощни средства, като клапани или тръби за напречно изравняване, ако има такива, не се взема предвид с цел намаляване ъгъла на крена или постигане на минималния диапазон на остатъчна устойчивост, за да се изпълнят изискванията на подточки 3.1, 3.2 и 3.3 от настоящия параграф, като се поддържа достатъчна остатъчна устойчивост по време на всички етапи, в които се използва изравняване. Пространствата, които са свързани с тръби с голяма площ на напречното сечение, могат да се считат за общи.

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

- . 1 Взема се предвид всеки празен или частично запълнен танк, относителното тегло на превозваните товари, както и всеки изходящ поток течности от повредените отсеци.
- .2 За наводнените отсеци в резултат на повреда се приемат следните стойности на пропускливост:

Отсеци	Пропускливост
Предназначени за провизии	0,60
Заети от жилищни помещения	0,95
Заети от механизми	0,85
Празни пространства	0,95
Предназначени за течности, които се разходват	от 0 до 0,95

- .3 Плавучестта на всяка надстройка, непосредствено над повредата на борда не се взема предвид. Може да се вземат под внимание обаче ненаводнените части на надстройките извън границите на повредата, ако те са отделени от повреденото пространство с водонепроницаеми прегради и по отношение на тези неповредени пространства са спазени изискванията на подточка 1 на настоящото правило. Във водонепроницаемите прегради на надстройката се допуска наличието на водонепроницаеми врати на панти.
- .4 Влиянието на свободната повърхност на водата се пресмята за всеки отделен отсек при ъгъл на крена 5°. За частично запълнени танкове Администрацията може да изиска или да разреши пресмятане на поправката на влиянието на свободната повърхност при ъгъл на крена, превишаващ 5°.
- .5 При изчисляването ефекта от свободните повърхности за течностите, които се разходват се приема, че за всеки вид течност поне една напречна двойка танкове или един централен танк имат свободна повърхност, а танкът или комбинацията от танкове, които трябва да се вземат предвид, са тези, при които ефектът от свободната повърхност е най-голям.
- 4 Капитанът на всеки нефтен танкер, за който се прилага настоящото правило, и лицето, което отговаря за несамоходен нефтен танкер, за който се прилага настоящото правило, се снабдяват по одобрена форма със:
- .1 информация относно натоварването и разпределението на товара, необходима за осигуряване на съответствие с разпоредбите на настоящото правило; и
- .2 данни за способността на кораба да спазва критериите за устойчивост на повреди, определени в настоящото правило, включително ефекта от отклоненията, които може да са били разрешени съгласно подточка 1.3 от настоящото правило.
- 5 За нефтени танкери с дедуейт 20 000 тона и повече, доставени на или след 6 юли 1996 г., определени в правило 1.28.6, допусканията за повреди, предписани в параграф 2.2 от настоящото правило, се допълват от следните предполагаеми повреди на дъното при наклон:
- .1 надлъжен размер:
- .1 кораби с дедуейт 75 000 тона и повече:
0,6L, измерено от носовия перпендикуляр;
- .2 кораби с дедуейт, по-малък от 75 000 тона:
0,4L, измерено от носовия перпендикуляр;
- .2 напречен размер: В/3 където и да е на дъното;
- .3 Вертикален размер: пробив във външната обшивка.

Правило 29*Утаителни (слон) танкове*

1 При спазване изискванията на параграф 4 от правило 3 на Анекса, нефтените танкери с брутен тонаж 150 тона и повече се оборудват с (със) утаителни (слоп) танкове в съответствие с изискванията на точки 2.1-2.3 от настоящото правило. В нефтени танкери, доставени на или преди 31 декември 1979 г., както са определени в правило 1.28.1, всеки товарен танк може да бъде определен като утаителен (слоп) танк.

2.1 Осигуряват се подходящи средства за почистване на товарните танкове и трансфер на мръсните баластни остатъци и остатъците от миенето на товарните танкове в утаителен (слоп) танк, одобрен от Администрацията.

2.2 В тази система се предвиждат устройства за прехвърляне на нефтените отпадъци в утаителен (слоп) танк или комбинация от утаителни (слоп) танкове по такъв начин, че всяко изхвърляне в морето отпадъчни води да съответства на изискванията на правило 34 от Анекса.

2.3 Утаителният(слоп) танка или комбинацията от утаителни (слоп) танкове трябва да бъде с вместимост, необходима за съхранение на отпадъци, генерирани от миенето на танка, нефтени остатъци и остатъци от мръсен балас. Общата вместимост на утаителния (слоп) танка или танковете не трябва да бъде по-малка от 3% от товаровместимостта на кораба при превозване на нефт с изключение на случаите, когато Администрацията приема

- .1 2 процента за такива нефтени танкери, при които устройствата за миене на танка са такива, че след като веднъж утаителния(слоп) танка или танковете са били напълнени с миячна вода, тази вода е достатъчна за измиване на танка и, където е приложимо, за осигуряване на работната течност за ежекторите, без да се въвежда допълнителна вода в системата;
- .2 2 процента, когато са осигурени танкове за изолиран баласт или специални танкове, предназначени за чист баласт в съответствие с правило 18 на Анекса, или когато система за почистване на товарни танкове, използваща миене със суров нефт, е инсталирана в съответствие с правило 3 от Анекса. Тази вместимост може да бъде допълнително намалена до 1,5% за такива нефтени танкери, при които устройствата за миене на танка са такива, че след зареждане на утаителния (слоп) танка или танковете с миячна вода, тази вода е достатъчна за измиване на танковете и, където е приложимо, за осигуряване на работна течност за ежекторите, без да се въвежда допълнителна вода в системата; и
- .3 1 процент за комбинирани товарни кораби, при които нефтеният товар се превозва само в танкове с гладки стени. Тази вместимост може да бъде допълнително намалена до 0,8 %, когато устройствата за измиване на танка са такива, че след зареждането на утаителния (слоп) танка или танковете с миячна вода, тази вода е достатъчна за измиване на танка и, където е приложимо, за осигуряване на работната течност за ежекторите, без да се въвежда допълнителна вода в системата;

2.4 Утаителните (слоп) танковете се проектират така, че да се избягват прекомерни завихряния и засмукване на нефт или емулсия във водата, особено по отношение на разположението на входните и изходните отвори, направляващите прегради или отворите за изтичане на водата, където има такива.

3 Нефтени танкери с дедвейт 70 000 тона и повече, доставени след 31 декември 1979 г., както са определени в правило 1.28.2, се оборудват с най-малко два слопа танка.

Правило 30

Помпи, тръбопроводи и устройства за изхвърляне

1 На откритата палуба на двата борда на всеки нефтен танкер се разполага колектор за свързване с приемни съоръжения за сдаване на мръсен баласт или замърсена с нефт вода.

2 Във всеки нефтен танкер с брутен тонаж 150 тона и повече тръбопроводите за изхвърляне в морето на баластна вода или на замърсена с нефт вода от пространствата на товарните танкове, които могат да бъдат разрешени съгласно правило 34 на Анекса, се отвеждат на откритата палуба или на борда на кораба над водолинията в условията на максимален баласт. Допускат се различни тръбопроводни системи, позволяващи работа по начина, разрешен в точки 6.1–6.5 от настоящото правило.

3 На нефтени танкери с брутен тонаж 150 тона и повече, доставени след 31 декември 1979 г., както са определени в правило 1.28.2, се осигуряват средства за спиране на изхвърлянето в морето на баластна вода или замърсена с нефт вода от пространствата на товарни танкове, различни от изхвърлянето под водолинията, разрешено съгласно параграф 6 на това правило, от място на горната палуба или по-горе, така че използваният колектор, посочен в параграф 1 от настоящото правило, и изхвърлянето в морето от тръбопроводите, посочено в параграф 2 от настоящото правило, да могат да бъдат визуално наблюдавани. Не е необходимо да се осигуряват средства за спиране на изхвърлянето в местоположението за наблюдение, ако между него и мястото за управление на изхвърлянето е осигурена ефективна комуникационна система, като телефон или радиосистема.

4 Всеки нефтен танкер, доставен след 1 юни 1982 г., както е определен в правило 1.28.4, за който се изисква да бъде снабден с танкове за изолиран баласт или оборудван със система за миене със суров нефт, трябва да отговаря на следните изисквания:

- .1 да е оборудван с тръбопроводи за нефт, проектирани и инсталирани така, че да се сведе до минимум задържането на нефт в тръбопроводите; и
- .2 да са осигурени средства за дрениране на всички товарни помпи и всички нефтопроводи при завършване на разтоварването, когато е необходимо чрез свързване към устройство за почистване. Дренажът на тръбопроводите и помпите трябва да може да се отвежда както към брега, така и към товарен танк или утайтелен (слоп) танк. За изхвърляне на брега се осигурява специална линия с малък диаметър и се свързва след клапаните на корабния манифолд.

5 Всеки танкер за суров нефт, доставен на или преди 1 юни 1982 г., както е определен в правило 1.28.3, за който се изисква да бъде снабден с танкове за изолиран баласт или да бъде оборудван със система за миене със суров нефт, трябва да отговаря на изисква на параграф 4.2 от настоящото правило.

6 На всеки нефтен танкер изхвърлянето на баластна вода или замърсена с нефт вода от пространствата на товарните танкове се извършва над водолинията, с изключение на следните случаи:

- .1 Изолираният баласт и чистият баласт могат да се изхвърлят под водолинията:
 - .1 в пристанища или офшорни терминали, или
 - .2 в морето на гравитационен принцип, или
 - .3 в морето чрез помпи, ако е извършен обмен на баласта съгласно разпоредбите на правило D-1.1 от Международната конвенция за контрол и управление на корабните баластните води и и седименти,при условие, че повърхността на баластната вода е проверена визуално или по друг начин непосредствено преди изхвърлянето, за да се гарантира, че няма замърсяване с нефт.
- .2 Нефтени танкери, доставени на или преди 31 декември 1979 г., както са определени в правило 1.28.1, които без преоборудване не могат да изхвърлят изолиран баласт над водолинията, могат да изхвърлят изолиран баласт под водолинията, при условие че повърхността на баластната вода е била проверена непосредствено преди изхвърлянето, за да се гарантира, че няма замърсяване с нефт.
- .3 Нефтените танкери, доставени на или преди 1 юни 1982 г., както са определени в правило 1.28.3, оборудвани с танкове, предназначени за чист баласт, които без преоборудване не могат да изхвърлят баластна вода над водолинията от танковете, предназначени за чист баласт, могат да изхвърлят този баласт под водолинията, при условие че изхвърлянето се наблюдава в съответствие с правило 18.8.3 от Анекса.
- .4 На всеки нефтен танкер в морето, мръсният баласт или замърсената с нефт вода от танковете в товарното пространство, с изключение на утайтелните (слоп) танкове, могат да бъдат изхвърляни на гравитационен принцип под водолинията, при условие че е изтекло достатъчно време, за да се даде възможност нефта да се отдели от водата и непосредствено преди изхвърлянето с индикатор за определяне положението на разделителната повърхност нефт/вода, посочен в правило 32 от Анекса, с цел да се гарантира че височината на разделителната повърхност е такава, при която изхвърлянето не представлява повишен риск от увреждане на морската среда
- .5 На нефтени танкери, доставени на или преди 31 декември 1979 г., както са определени в правило 1.28.1, в открито море мръсният баласт или замърсена с нефт вода от пространствата на товарните танкове могат да бъдат изхвърлени под водолинията, след или вместо изхвърляне по метода, посочен в подточка 6.4 от настоящия параграф, при условие че:
 - .1 част от потока на тази вода се отвежда през постоянни тръбопроводи до леснодостъпно място на горната палуба или над нея, където е възможно визуално наблюдение по време на операцията по изхвърляне; и
 - .2 тези мерки за част от потока съответстват на изискванията, установени от Администрацията, които съдържат най-малко всички разпоредби на Техническите изисквания относно конструкцията, инсталирането и експлоатацията на системата за частичен поток за контролиране изхвърлянията от борда на кораба, приети от

Организацията.

7 Всеки нефтен танкер с брутен тонаж 150 тона и повече, доставен на или след 1 януари 2010 г., както е определен в правило 1.28.8, който е снабден с пространство в корпуса под водолинията, което е постоянно свързано със системата на товарните тръбопроводи, се оборудва както с клапан за пропускане на морска вода, така и с вътрешен спирателен клапан. В допълнение към тези клапани, пространството трябва да може да изолира товарната тръбопроводна система, докато танкерът се товари, превозва или разтоварва чрез сигурно средство, което да удовлетворява Администрацията. Това сигурно средство е съоръжение, което е инсталирано в тръбопроводната система, за да се предотврати, при всички обстоятелства, пълненето с товар на участъка от тръбопровода между клапана в пространството в корпуса под водолинията за приемане и изпускане на вода, и спирателния клапан.

ЧАСТ В ОБОРУДВАНЕ

Правило 31

Система за наблюдение и контрол на изхвърлянето на нефт

1 При спазване на разпоредбите на параграфи 4 и 5 от правило 3 от Анекса нефтените танкери с брутен тонаж 150 тона и повече се оборудват със система за наблюдение и контрол на изхвърлянето на нефт, одобрена от Администрацията.

2 При разглеждане на устройството на прибора за измерване на нефтеното съдържание, който трябва да бъде включен в системата, Администрацията взема предвид спецификацията, препоръчана от Организацията. Системата е снабдена със записващо устройство, което осигурява непрекъснат запис на изхвърлянето в литри на морска миля и общото изхвърлено количество или нефтеното съдържание и интензивността на изхвърляне. Записът трябва да може да се идентифицира по час и дата и да се съхранява в продължение на най-малко три години. Системата за наблюдение и управление на изхвърлянето на нефт влиза в действие, когато има изхвърляне в морето и е такава, че да гарантира, че всяко изхвърляне на нефтена смес автоматично се спира, когато моментната интензивност на изхвърляне на нефт надвиши позволената съгласно правило 34 от Анекса. Всяка неизправност на системата за наблюдение и контрол трябва да води до спиране на изхвърлянето. В случай на неизправност на системата за наблюдение и контрол на изхвърлянето на нефт трябва да може да се използва алтернативен метод с ръчно управление, а неизправната част трябва да се приведе в работно състояние възможно най-скоро. При условие, че държавата на пристанището разреши, танкер с неисправна система за наблюдение и контрол на изхвърлянето на нефт може да предприеме един баластен рейс, преди да продължи към пристанище за ремонт.

3 Системата за наблюдение и контрол на изхвърлянето на нефт се проектира и инсталира в съответствие с Ръководството и спецификациите за системата за наблюдение и контрол на изхвърлянето на нефт за нефтени танкери, разработени от Организацията. Администрациите могат да приемат такива специфични устройства, каквито са описани подробно в Ръководството и Спецификациите.

4 Инструкциите за експлоатация на системата трябва да бъдат в съответствие с ръководството за експлоатация, одобрено от Администрацията. Те обхващат както ръчните, така и автоматичните операции и са предназначени да гарантират, че в нито един момент нефтът не се изхвърля, освен в съответствие с условията, определени в правило 34 на Анекса.

Правило 32

Индикатор за определяне положението на разделителната повърхност нефт/вода,

При спазване на разпоредбите на параграфи 4 и 5 от правило 3 от Анекса, нефтените танкери с брутен тонаж равен или надвишаващ 150 тона се оборудват с ефективни детектори за граничната повърхност между нефт и вода, одобрени от Администрацията за бързо и точно определяне на граничната повърхност между нефт и вода в слоп танковете, които са на разположение за използване в други танкове, където се извършва отделянето на нефт и вода и от които е предназначено да изхвърля отпадъчния флуид директно в морето.

Правило 33

Изисквания за измиване със суров нефт

1 Всеки танкер за суров нефт с дедуейт над 20 000 тона, доставен след 1 юни 1982 г., както е определено в Правило 1.28.4, се оборудва със система за почистване на товарните танкове чрез миене със суров нефт. Администрацията гарантира, че системата е напълно съобразена с изискванията на настоящото правило в срок от една година от започването на танкера да превозва суров нефт или до завършването на третия рейс, превозващ суров нефт, подходящ за миене със суров нефт, което се явява по-късно..

2 Системата за миене със суров нефт и свързаното с нея оборудване и устройства трябва да отговарят на изискванията, установени от Администрацията. Тези изисквания съдържат най-малко всички изисквания на Спецификациите относно конструкцията, експлоатация и контрол на системите за миене със суров нефт, приети от Организацията. Когато не се изисква даден кораб, в съответствие с параграф 1 от настоящото правило, да бъде оборудван, но е оборудван със система за миене със суров нефт, той трябва да отговаря на аспектите за безопасност от горепосочените Спецификации.

1 Всяка система за миене със суров нефт, която се изисква да бъде осигурена в съответствие с правило 18.7 от Анекса, трябва да отговаря на изискванията на настоящото правило.

ЧАСТ С КОНТРОЛ НА ИЗХВЪРЛЯНИЕТО НА НЕФТ В ПРОЦЕСА НА ЕКСПЛОАТАЦИЯ

Правило 34

Контрол на изхвърлянето на нефт

А. Изхвърляне извън особените райони

1 При спазване на изискванията на правило 4 от настоящия Анекс и параграф 2 от настоящото правило, всяко изхвърляне в морето на нефт или нефтосъдържаща смес от товарните помещения на нефтен танкер се забранява, освен когато са изпълнени всички условия по-долу :

- .1 танкерът се намира извън границите на особен район;
- .2 танкерът се намира на разстояние повече от 50 морски мили от най-близкия бряг;
- .3 танкерът се движи по курса си;
- .4 моментната интензивност на изхвърляне на нефт не надвишава 30 литра на морска миля;
- .5 общото количество нефт, изхвърлено в морето, не превишава за танкери,

доставени на или преди 31 декември 1979 г., както са определени в правило 1.28.1, 1/15,000 от общото количество на конкретния товар, от който се образува остатъкът, както и за танкери, доставени след 31 декември 1979 г., както са определени в правило 1.28.2 – 1/30 000 от общото количество на конкретния товар, от който се образува остатъкът

- .6 танкерът разполага с работеща система за наблюдение и контрол върху изхвърлянето на нефт и със утаителен (слоп) танк, както се изисква от правила 29 и 31 на Анекса.

2 Изискванията на параграф 1 от настоящото правило не се прилагат за изхвърлянето на чист или изолиран баласт.

В. Изхвърляне в особени райони

3 При спазване на изискванията на параграф 4 от настоящото правило, всяко изхвърляне в морето на нефт или нефтосъдържаща смес от товарните помещения на нефтен танкер се забранява, докато се намира в особен район.

4 Изискванията на параграф 3 от настоящото правило не се прилагат за изхвърлянето на чист или изолиран баласт.

5 Нищо в настоящото правило не забранява на кораб, който извършва рейс, само част от който се намира в особен район, да извърши изхвърляне извън особения район, в съответствие с параграф 1 от настоящото правило.

С. Изисквания за нефтени танкери с брутен тонаж по-малък от 150 тона

6 Изискванията на правила 29, 31 и 32 от настоящия Анекс не се прилагат за нефтени танкери с брутен тонаж по-малък от 150 тона, за които контролът на изхвърлянето на нефт съгласно настоящото правило се осъществява чрез съхранение на нефт на борда с последващо сдаване на всички замърсени миячни води в приемни съоръжения. Общото количество нефт и вода, използвани за миене и върнати в танк за съхранение, се сдава в приемните съоръжения, освен ако не са поставени съответните устройства, за да се гарантира, че всички изходящия поток, който може да бъде изхвърлен в морето, се наблюдават ефективно, за да се гарантира спазването изискванията на настоящото правило.

Д. Общи изисквания

7 Когато се наблюдават видими следи от нефт по или под повърхността на водата в непосредствена близост до кораб или неговата килватерна струя, правителствата на страните по настоящата Конвенция следва, в границите на своите правомощия, незабавно да разследват отнасящите се към дадения случай факти и дали е налице нарушение на изискванията на настоящото правило. Разследването взема предвид по-специално вятъра и състоянието на морето, маршрута и скоростта на кораба, други възможни източници на видими следи в близост, както и всички съответни записи за изхвърляне на нефт.

8 Никое изхвърляне в морето не трябва да съдържа химикали или други вещества в количества или концентрации, които са опасни за морската среда, или химикали или други вещества, въведени с цел заобикаляне на условията за изхвърляне, посочени в настоящото правило.

9 Нефтените остатъци, които не могат да бъдат изхвърляни в морето в съответствие с параграфи 1 и 3 от настоящото правило, се задържат на борда за последващо сдаване в

приемни съоръжения.

Правило 35

Операции по миене със суров нефт

1 Всеки нефтен танкер, с работеща системи за миене със суров нефт, се оборудва с Ръководство за оборудването за миене със суров нефт и неговата експлоатация, в което се описват подробно системата и оборудването и се определят експлоатационните процедури. Ръководството трябва да удовлетворява Администрацията и да съдържа цялата информация, изложена в спецификациите, упоменати в параграф 2 от правило 33 на Анекса. Ако бъде направено изменение засягащо оборудването за миене със суров нефт, Ръководството за експлоатация и оборудване се преработва съответно.

2 Във връзка с баластирането на товарни танкове, достатъчно товарни танкове се мият със суров нефт преди всеки баластен преход, за да може, като се вземат предвид превозната схема на танкера и очакваните метеорологични условия, баластната вода да се поставя само в товарни танкове, които са били измити със суров нефт.

3 Освен когато нефтен танкер превозва суров нефт, който не е подходящ за миене със суров нефт, нефтеният танкер използва системата за миене със суров нефт в съответствие с Ръководството за оборудване и неговата експлоатация.

Правило 36

Дневник за нефтените операции, Част II - Операции с товар/баласт

1 Всеки нефтен танкер с брутен тонаж равен 150 тона и повече трябва да бъде снабден с Дневник за нефтените операции част II (Операции с товар/баласт). Част II на Дневника за нефтените операции, независимо дали е част от официалния дневник на кораба или не, съответства на формуляра, посочен в Приложение III към Анекса.

2 Част II на Дневника за нефтените операции се попълва всеки път, по целесъобразност за всеки отделен танк, когато на кораба се извършва някоя от следните операции с товар/баласт:

- .1 товарене на нефтен товар;
- .2 вътрешно прехвърляне на нефтен товар по време на рейс;
- .3 разтоварване на нефтен товар;
- .4 баластиране на товарни танкове и танкове определени за чист баласт;
- .5 почистване на товарните танкове, включително миене със суров нефт;
- .6 изхвърляне на баласт, освен от танкове за изолиран баласт;
- .7 изхвърляне на вода от утаителните (слоп) танковете;
- .8 затваряне на всички приложими клапани или подобни устройства след операциите по изхвърляне на слоп танкове;
- .9 затваряне на клапаните, необходими за изолиране на танковете определени за чист баласт от товарните имиячните тръбопроводи след операциите по изхвърляне на утаителните (слоп) танкове; и

.10 изхвърляне на остатъците.

3 За нефтените танкери, посочени в правило 34.6 на Анекса, общото количество нефт и вода, използвани за миене и върнати в танк за съхранение, се записва в част II на Дневника за нефтените операции.

4 В случай на изхвърляне на нефт или нефтосъдържаща смес, както е посочено в правило 4 от Анекса, или в случай на инцидентно или друго извънредно изхвърляне на нефт, което не е изключено от това правило, в част II на Дневника за нефтените операции се посочват обстоятелствата и причините за изхвърлянето.

5 Всяка операция, описана в параграф 2 от настоящото правило, се записва подробно и незабавно в част II на Дневника за нефтените операции, така че да са попълнени всички записи в дневника, съответстващи на операцията, която е приключила. Всеки запис на операция се подписва от офицера или офицерите, отговорен/отговорни за съответните операции, а всяка попълнена страница се подписва от капитана на кораба. Записите в част II на Дневника за нефтените операции са поне на английски, френски или испански език. Когато се използват и вписвания на официален език на държавата, под чийто флаг корабът има право да плава, те имат предимство в случай на спор или несъответствие.

6 Всяка неизправност на системата за наблюдение и контрол на изхвърлянето на нефт се отбелязва в част II на Дневника за нефтените операции.

7 Дневникът за нефтените операции се съхранява на такова място, че да бъде на разположение за проверка по всяко приемливо време и, с изключение на случаите на липса на екипаж при влачене на буксир, се съхранява на борда на кораба. Дневникът се пази в продължение на три години след направения последен запис.

8 Компетентният орган на правителството на страна по Конвенцията може да провери част II на Дневника за нефтените операции на борда на всеки кораб, за който се прилага този Анекс, докато корабът се намира в пристанище или офшорни терминали на страната, както и да направи копие от всеки запис в този дневник и да изиска от капитана на кораба да удостовери, че копие е вярно с оригинала. Всяко така изготвено копие, което е заверено от капитана на кораба като вярно копие на запис от част II на корабния Дневник за нефтените операции, се допуска във всяко съдебно производство като доказателство за фактите, изложени в записа. Проверката на част II на Дневника за нефтените операции и вземането на заверено копие от компетентния орган съгласно настоящия параграф се извършват възможно най-бързо, без да се предизвиква необосновано забавяне на кораба.

9 За нефтени танкери с брутен тонаж по-малък 150 тона, които се експлоатират в съответствие с правило 34.6 от настоящия Анекс, Администрацията следва да разработи съответен Дневник за нефтените операции.

ГЛАВА 5 - ПРЕДОТВРАТЯВАН НА ЗАМЪРСЯВАНЕ, ПРИЧИНЕНО ОТ ИНЦИДЕНТ, СВЪРЗАН СЪС ЗАМЪРСЯВАНЕ С НЕФТ

Правило 37

Корабен аварийен план при замърсяване с нефт

1 Всеки нефтен танкер с брутен тонаж 150 тона и повече, и всеки кораб, различен от нефтен танкер с брутен тонаж 400 тона и повече, трябва да има на борда си аварийен план при замърсяване с нефт, одобрен от Администрацията.

2 Този план се изготвя въз основа на насоките, разработени от Организацията и написани на работния език на капитана и офицерите. Планът съдържа най-малкото:

- .1 процедурата, която трябва да се следва от капитана или други лица, които отговарят за кораба, за докладване на инцидент, свързан със замърсяване с нефт, както се изисква в член 8 и Протокол I към настоящата Конвенция, въз основа на Ръководството, разработено от Организацията;
- .2 списък на органите или лицата, с които да се осъществи контакт в случай на инцидент свързан със замърсяване с нефт;
- .3 подробно описание на действията, които се предприемат незабавно от лицата на борда за намаляване или управление на изхвърлянето на нефт след инцидента; и
- .4 процедурите и точките на контакт на кораба за координиране действията на борда на кораба в борбата със замърсяването с националните и местните органи.

3 В случай на кораби, за които се прилага и правило 17 от Анекс II към настоящата Конвенция, този план може да бъде комбиниран с корабния план за действие при аварийни ситуации, свързани със замърсяване на морската среда с вредни течни вещества, който се изисква съгласно правило 17 от Анекс II към Конвенцията. В този случай заглавието на такъв план е „Корабен аварийен план в случай на замърсяване на морето“.

4 Всички нефтени танкери с дедукция 5 000 тона или повече трябва да имат бърз достъп до компютризирани, брегово базирани програми за устойчивост при повреда и изчисляване на остатъчната структурна якост.

ГЛАВА 6 - ПРИЕМНИ СЪОРЪЖЕНИЯ

Правило 38

Приемни съоръжения

A. Приемни съоръжения извън особените райони

1 Правителството на всяка страна по Конвенцията се задължава да осигури на терминалите за товарене на нефт, ремонтните пристанища и в други пристанища, в които корабите имат нефтени остатъци за сдаване, съоръжения за приемане на такива остатъци и нефтосъдържаща смес, които остават от нефтени танкери и други кораби, и които са подходящи за нуждите на корабите, които ги използват, без да причиняват необосновано забавяне на корабите.

2 Приемните съоръжения в съответствие с параграф 1 от настоящото правило се осигуряват във:

- .1 всички пристанища и терминали, в които суровият нефт се товари на нефтени танкери, когато тези танкери непосредствено преди пристигането си са осъществили баластен рейс не по-дълъг 72 часа или не повече от 1200 морски мили;
- .2 всички пристанища и терминали, в които нефт, различен от суров нефт в наливно състояние, се товари със средно количество над 1000 тона дневно;

- .3 всички пристанища, които имат кораборемонтни заводи или съоръжения за почистване на танкове;
 - .4 всички пристанища и терминали, които обслужват кораби, снабдени с танка(танкове) за омаслени остатъци(утайки), изисквани по правило 12 от настоящия Анекс;
 - .5 всички пристанища във връзка с нефтосъдържащи сапунни води и други остатъци, които не могат да бъдат изхвърлени в съответствие с правило 15 на този Анекс; и
 - .6 всички товарни пристанища за насипни товари по отношение на нефтените остатъци от комбинирани товарни кораби, които не могат да бъдат изхвърлени в съответствие с правило 34 от настоящия Анекс.
- 3 Капацитетът на приемните съоръжения трябва да бъде, както следва:
- .1 Терминалите за товарене на суров нефт разполагат с подходящи приемни съоръжения за приемане на нефт и нефтосъдържаща смес, които не могат да бъдат изхвърлени в съответствие с изискванията на правило 34.1 на Анекса от всички нефтени танкери по време на рейсовете, описани в параграф 2.1 от настоящото правило.
 - .2 Товарните пристанища и терминали, посочени в параграф 2.2 от настоящото правило, разполагат с достатъчни приемни съоръжения за приемане на нефт и нефтосъдържаща смес, които не могат да бъдат изхвърлени в съответствие с изискванията на правило 34.1 от Анекса от нефтени танкери, които товарят нефт, различен от суров нефт в наливно състояние.
 - .3 Всички пристанища, които имат кораборемонтни заводи или съоръжения за почистване на танкове, разполагат с достатъчни приемни съоръжения, за да приемат всички остатъци и нефтосъдържаща смес, които остават на борда за отстраняване от корабите преди влизането им в тези кораборемонтни заводи или съоръжения.
 - .4 Всички съоръжения, предвидени в пристанищата и терминалите съгласно параграф 2.4 от настоящото правило, са достатъчни, за да приемат всички остатъци, съхранявани съгласно правило 12 от Анекса, от всички кораби, за които основателно може да се очаква да акостират в такива пристанища и терминали.
 - .5 Всички съоръжения, предвидени в пристанищата и терминалите съгласно настоящото правило, са достатъчни за приемане на нефтосъдържащи сапунни води и други остатъци, които не могат да бъдат изхвърлени в съответствие с правило 15 от Анекса.
 - .6 Съоръженията, предвидени в пристанищата за товарене на насипни товари, отчитат специфичните проблеми на комбинираните товарни кораби, когато е целесъобразно.

В. Приемни съоръжения в особените райони

- 4 Правителството на всяка страна по настоящата Конвенция, чиято брегова линия граничи с даден ообен район, гарантира, че всички терминали за товарене на нефт и

ремонтни пристанища в рамките на особения район са снабдени със съоръжения, подходящи за приемане и третиране на целия замърсен баласт и водата от миене на танкове от нефтени танкери. Освен това на всички пристанища в рамките на особения район се осигуряват подходящи приемни съоръжения за други остатъци и нефтосъдържаща смес от всички кораби. Тези съоръжения трябва да имат подходяща вместимост, за да отговарят на нуждите на корабите, които ги използват, без да се причиняват необосновано забавяне.

5 Правителството на всяка страна по Конвенцията, което има под своя юрисдикция входи към морски маршрути с неголеми дълбочини, които биха могли да изискват намаляване газенето чрез изхвърляне на баласт, гарантира осигуряването на съоръженията, посочени в параграф 4 от настоящото правило, но с условие че корабите, които са задължени да изхвърлят остатъци или мръсен баласт, могат да бъдат обект на известно забавяне.

6 По отношение на района на Червено море, района на Заливите, района на Аденския залив и района на Оман в Арабско море:

- .1 Всяка заинтересована страна уведомява Организацията за мерките, предприети, съгласно изискванията на параграфи 4 и 5 от настоящото правило. След получаване на уведомлението, Организацията определя дата, от която изискванията за изхвърляне съгласно правила 15 и 34 от Анекса по отношение на въпросния район влизат в сила. Организацията уведомява всички страни за така определената дата в срок не по-малък от дванадесет месеца преди тази дата.
- .2 По време на периода между влизането в сила на настоящата Конвенция и така определената дата корабите, плаващи в особения район, изпълняват изискванията на правила 15 и 34 от Анекса по отношение на изхвърлянеята извън особените райони.
- .3 След тази дата нефтените танкери, товарещи в пристанища в тези особени райони, където такива съоръжения все още не са на разположение, също напълно спазват изискванията на правила 15 и 34 от Анекса по отношение на изхвърлянията в особени райони. Въпреки това нефтените танкери, които влизат в тези особени райони с цел товарване, полагат всички усилия да навлязат в района само с чист баласт на борда.
- .4 След датата, на която изискванията за въпросния особен район влизат в сила, всяка страна уведомява Организацията за всички случаи, в които се твърди, че съоръженията са несъответстващи, с цел предаване на информацията до заинтересованите страни.
- .5 Приемните съоръжения, предвидени в параграфи 1, 2 и 3 от настоящото правило, се осигуряват най-малко една година след датата на влизане в сила на настоящата Конвенция.

7 Независимо от параграфи 4, 5 и 6 от настоящото правило, за района на Антарктика се прилагат следните правила:

- .1 Правителството на всяка от страните по настоящата Конвенция, от чиито пристанища корабите отплават *по курса* си към или пристигат от района на Антарктика, се задължава да осигури във възможно най-кратки срокове подходящи съоръжения за приемане на всички омаслени остатъци (утайки), мръсен баласт, миячни води от танкове, както и други нефтени остатъци и

смеси от всички кораби, без това да води до необосновано забавяне, и в съответствие с нуждите на корабите, които ги използват.

- .2 Правителството на всяка страна по настоящата Конвенция гарантира, че всички кораби, които имат право да плават под нейния флаг, преди да влязат в района на Антарктика, са оборудвани с танк или танкове с достатъчна вместимост за съхранение на всички омаслени остатъци (утайки), мръсен баласт, вода от миенето на танкове, както и други нефтени остатъци и смеси, докато се експлоатират в района и са сключили договорености за сдаване на такива нефтени остатъци в приемно съоръжение след напускане на района.

С. Общи изисквания

8 Всяка страна уведомява Организацията за предаване до заинтересованите страни относно всички случаи, в които се твърди, че съоръженията, изисквани съгласно настоящото правило, се твърди че са несъответстващи.

ГЛАВА 7 - СПЕЦИФИЧНИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА СТАЦИОНАРНИТЕ ИЛИ ПЛАВАЩИ ПЛАТФОРМИ

Правило 39

Специфични изисквания за стационарните или плаващи платформи

1 Правилото се прилага за стационарни или плаващи платформи, включително сондажни платформи, плаващи съоръжения за добив, съхранение и разтоварване (FPSO), използвани за офшорно добиване и съхранение на нефт, и плаващи складови единици (FSU), използвани за офшорно съхранение на добит нефт.

2 Стационарните или плаващи платформи, когато се използват с проучване, разработка и свързаната с тях обработка на минерални ресурси на морското дъно, както и други платформи, трябва да отговарят на изискванията на настоящия Анекс, приложими за кораби с брутен тонаж 400 тона и повече, различни от нефтени танкери, с изключение на това, че:

- .1 те са оборудвани, доколкото е възможно, с инсталациите, изисквани съгласно правила 12 и 14 на Анекса;
- .2 водят запис на всички операции, включващи изхвърляния на нефт или нефтосъдържаща смес, във форма, одобрена от Администрацията; и
- .3 при спазване на разпоредбите на правило 4 от Анекса, изхвърлянето в морето на нефт или нефтосъдържаща смес се забранява, освен когато съдържанието на нефт в изхвърлянето без разреждане не надвишава 15 милионни части.

3 При проверката за съответствието с този Анекс по отношение на платформите, конфигурирани като FPSO или FSU, в допълнение към изискванията на параграф 2, Администрациите следва да вземе предвид Ръководството, разработено от Организацията.

П Р И Л О Ж Е Н И Е I

Списък на видовете нефт*

Асфалтово - битумни смеси

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

Нефт и нефтопродукти

Пречистени
Суров петрол
Смеси, съдържащи суров нефт
Масло за дизелови двигатели
Гориво № 4
Гориво № 5
Гориво № 6
Мазут
Пътен битум

Трансформаторно масло
Ароматно масло (без растително масло)
Смазочни масла и компоненти
Минерални масла
Моторно масло
Проникващо масло
Вретенно масло
Турбинно масло

Дестилация

Продукт от първична дестилация
Леки дестилати

Газьол

Крекинг

* Този списък на видове нефт не се счита непременно за изчерпателен.

Компоненти на бензина

Алкилати горивни
Продукти от реформинг
Полимери горивни

Бензини

Кондензат (природен)
Автомобилни
Авиация
Продукт от първична дестилация
Гориво № 1 (керосин)
Гориво № 1-D
Гориво № 2
Гориво № 2-D

Гориво за реактивни двигатели

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

Бензино-лигроинови фракции

Солвент -лек
Солвент-тежък
Основна дестилатна фракция

ПРИЛОЖЕНИЕ П

ФОРМА НА МЕЖДУНАРОДНОТО СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ПРЕДОТВРАТЯВАНЕ ЗАМЪРСЯВАНЕ С НЕФТ И ДОПЪЛНЕНИИЯТА КЪМ НЕГО*

(Забележка: Това свидетелство трябва да бъде придружено от Документ за конструкцията и оборудването)

Издадено в съответствие с изискванията на Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби от 1973 г., изменена с Протокола от 1978 г., с измененията към нея (наричана по-долу „Конвенцията“), с пълномощието на правителството на:

(пълно наименование на държавата)

от

(пълно наименование на компетентното лице или организация, упълномощени
съгласно разпоредбите на Конвенцията)

Данни за кораба*

Име на кораба

Цифрово/буквено обозначение

Пристанище на регистрация

.....

БРТ

Дедвейт на кораба (тонове)†.....

ММО номер‡

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

† За нефтени танкери

‡ В съответствие с резолюция А.600(15), Корабна идентификационна схема на ИМО, тази информация не е задължителна за вписване.

Тип на кораба*:

Нефтен танкер

Кораб, различен от нефтен танкер с товарни танкове, попадащ под изискванията на правило 2.2 от Анекс I към Конвенцията

Кораб, различен от горепосочените

С НАСТОЯЩОТО СЕ УДОСТОВЕРЯВА:

1. Че корабът е преминал преглед в съответствие с правило 6 от Анекс I на Конвенцията; и
2. Прегледът показва, че конструкцията, оборудването, системите приспособленията и материалите на кораба и неговото състояние във всяко едно отношение е удовлетворително, и че корабът отговаря на приложимите изисквания от Анекс I на Конвенцията.

Настоящото свидетелство е валиден до[†]

при условие извършване на прегледи в съответствие с правило 6 от Анекс I на Конвенцията.

Дата на завършване на прегледа, на основание на който се издава това свидетелство (ДД/ММ/ГГГГ)

Издаден в
(Място на издаване на свидетелството)

(дата на издаване) (Подпис на упълномощеното длъжностно лице, издаващо свидетелствоа)

(Печат или щемпел на органа, според случая)

* Ненужното се зачерква.

** Посочва се датата на изтичане на срока на валидност, както е определена от Администрацията в съответствие с правило 10.1 от Анекс I на Конвенцията. Денят и месецът на този ден съответстват на ежегодната, дата както е определена в правило 1.27 от Анекс I на Конвенцията, освен ако не са изменени в съответствие с правило 10.8 от Анекс I на Конвенцията.

ПОТВЪРЖДЕНИЕ ЗА ГОДИШНИ И МЕЖДИННИ ПРЕГЛЕДИ

С НАСТОЯЩОТО СЕ УДОСТОВЕРЯВА, че при освидетелстване изисквано съгласно правило 6 от Анекс I на Конвенцията, е установено, че корабът отговаря на съответните изисквания на Конвенцията:

Годишен преглед:

Подпис:
(подпис на надлежно упълномощеното
длъжностно лице)

Място:

Дата (дд/мм/гггг):

(Печат или щемпел на
органа, според случая)

Годишен*/междинен
преглед*:

Подпис:
(подпис на надлежно упълномощеното
длъжностно лице)

Място:

Дата (дд/мм/гггг):

(Печат или щемпел на
органа, според случая)

Годишен^{*}/междинен^{*}
преглед^{*}:

Подпис:
(подпис на надлежно упълномощеното
длъжностно лице)

Място:

Дата (дд/мм/гггг):

(Печат или щемпел на
органа, според случая)

Годишен преглед:

Подпис:
(подпис на надлежно упълномощеното
длъжностно лице)

Място:

Дата (дд/мм/гггг):

(Печат или щемпел на
органа, според случая)

* Ненужното се зачерква.

**ГОДИШЕН/МЕЖДИНЕН ПРЕГЛЕД В СЪОТВЕТСТВИЕ
С ПРАВИЛО 10.8.3**

С НАСТОЯЩОТО СЕ УДОСТОВЕРЯВА, че при годишен/междинен* преглед в съответствие с правило от Анекс I на Конвенцията е установено, че корабът отговаря на съответните изисквания на Конвенцията:

Подпис:
(подпис на надлежно упълномощеното
длъжностно лице)

Място:

Дата (дд/мм/гггг):

(Печат или щемпел на органа, според случая)

**ПОТВЪРЖДЕНИЕ ЗА УДЪЛЖАВАНЕ НА СВИДЕТЕЛСТВОТО, АКО ТО Е
ВАЛИДНО ПО-МАЛКО ОТ 5 ГОДИНИ, КОГАТО СЕ ПРИЛАГА ПРАВИЛО 10.3**

Корабът отговаря на приложимите изисквания на Конвенцията и това свидетелство, в съответствие с правило 10.3 от Конвенцията, се приема за валиден до (дд/мм/гггг):

Подпис:
(подпис на надлежно упълномощеното
длъжностно лице)

Място:

Дата (дд/мм/гггг):

(Печат или щемпел на органа, според случая)

**ПОТВЪРЖДЕНИЕ ЗА ИЗВЪРШЕН ПРЕГЛЕД ЗА ПОДНОВЯВАНЕ И ПРИЛАГАНЕ
НА ПРАВИЛО 10.4**

Корабът отговаря на приложимите изисквания на Конвенцията и този свидетелство, в съответствие с правило 10.4 от Конвенцията, се приема за валиден до (дд/мм/гггг):

Подпис:
(подпис на надлежно упълномощеното
длъжностно лице)

Място:

Дата (дд/мм/гггг):

(Печат или щемпел на органа, според случая)

**ПОПТВЪРЖДЕНИЕ ЗА УДЪЛЖАВАНЕ ВАЛИДНОСТТА НА СВИДЕТЕЛСТВОТО
ДО ДОСТИГАНЕ ПРИСТАНИЩЕТО ЗА ИЗВЪРШВАНЕ НА ПРЕГЛЕД ИЛИ ЗА
ГРАТИСЕН ПЕРИОД, КОГАТО СЕ ПРИЛАГА ПРАВИЛО 10.5 ИЛИ 10.6**

Настоящото свидетелство, в съответствие с правило 10.5 или 10.6* от Анекс I на Конвенцията, се приема за валидно до (дд/мм/гггггг):

Подпис:
(подпис на надлежно упълномощеното
длъжностно лице)

Място:

Дата (дд/мм/гггг):

(Печат или щемпел на органа, според случая)

**ПОТВЪРЖДЕНИЕ ЗА ПРЕМЕСТВАНЕ НАПРЕД НА ЕЖЕГОДНАТА ДАТА,
КОГАТО СЕ ПРИЛАГА ПРАВИЛО 10.8**

В съответствие с правило 10.8 от Анекс I на Конвенцията, новата ежегодна дата е (дд/мм/гггггг):

Подпис:
(подпис на надлежно упълномощеното
длъжностно лице)

Място:

Дата (дд/мм/гггг):

(Печат или щемпел на органа, според случая)

В съответствие с правило 10.8 от Анекс I на Конвенцията, новата ежегодна дата е (дд/мм/гггггг):

Подпис:
(подпис на надлежно упълномощеното
длъжностно лице)

Място:

Дата (дд/мм/гггг):

(Печат или щемпел на органа, според случая)

**Допълнение към Международното свидетелство за предотвратяване на
замърсяването с нефт
(IOPP-свидетелство)**

**ОПИСАНИЕ НА КОНСТРУКЦИЯТА И ОБОРУДВАНЕТО ЗА КОРАБИ,
РАЗЛИЧНИ ОТ НЕФТЕНИ ТАНКЕРИ**

във връзка с изискванията на Анекс I към Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби от 1973 г., както изменена с Протокола от 1978 г., към нея (наричана по-долу „Конвенцията“).

Бележки:

1 Тази форма се използва за третият тип кораби, както са категоризирани в Свидетелството IOPP, т.е. за "кораби, различни от горепосочените". За нефтени танкери и за кораби, които не са нефтени танкери, но са с товарни танкове, попадащи под разпоредбите на правило 2.2 от Анекс I към Конвенцията се използва форма В.

2 Това Описание се прикрепя за постоянно към Свидетелството .
Свидетелството трябва да е на разположение на борда на кораба по всяко време.

3 Ако в оригиналното Описание езикът не е английски, нито френски, нито испански, текстът трябва да включва превод на един от тези езици.

4 Попълването на кутийките да се извършва чрез поставяне на кръстче (x) за отговорите "да" и "приложимо" или чертичка (-) за отговорите "не" и "не е приложимо", в зависимост от случая.

5 Правилата, упоменати в това Описание се отнасят до правилата на АНЕКС I към Конвенцията, а резолюциите се отнасят до тези, приети от Международната морска организация.

1. Данни за кораба

1.1 Име на кораба

1.2 Отличителен номер или позивни

1.3 Пристанище на регистрация

1.4 БРТ

1.5 Дата на построяване:

1.5.1 Дата на договор за построяване

1.5.2. Дата, на която е бил заложен кила или на която корабът е бил на подобен етап на построяване _____

1.5.3 Дата на доставяне _____

1.6 Съществено преустройство (ако е приложимо):

1.6.1 Дата на договор за преустройство

1.6.2 Дата, на която е започнато преустройството

1.6.3 Дата на завършване на преустройството

1.7 Корабът е приет от Администрацията като „кораб, доставен на или преди 31 декември 1979 г.“

съгласно правило 1.28.1 поради непредвидено забавяне на доставката ☐

2. Оборудване за контрол на изхвърлянето на нефт от сантините на машинните отделения и от горивните танкове (правила 16 и 14)

2.1 Превоз на баластна вода в горивните танкове:

2.1.1 Корабът може при нормални условия да превозва баластна вода в горивните танковете ☐

2.2 Тип на инсталираното оборудване за филтриране на нефт:

2.2.1 Оборудване за филтриране на нефт (15 ppm) ☐
(правило 14,6)

Оборудване за филтриране на нефт (15 ppm) със сигнализация и устройство за
автоматично спиране (правило 14.7) ☐

2.3 Одобрени стандарти:

2.3.1 Оборудването за сепариране/филтриране: ☐

.1 е одобрено в съответствие с
резолюция A.393(X); ☐

.2 е одобрено в съответствие с
резолюция МЕРС.60(33); ☐

.3 е одобрено в съответствие с
резолюция МЕРС.107(49); ☐

.4 е одобрено в съответствие с
резолюция A.233(VII) ☐

.5 е одобрено в съответствие с
национални стандарти, които не са базирани на
резолюция A.393(X) или A.233(VII); ☐

.6 не е одобрено. ☐

2.3.2 Устройството за обработка е одобрено в съответствие с
резолюция A.444(XI) ☐

2.3.3 Приборът за измерване на нефтеното съдържание:

.1 е одобрено в съответствие с резолюция А.393(X); ☐

.2 е одобрено в съответствие с резолюция МЕРС.60(33); ☐

.3 е одобрено в съответствие с резолюция МЕРС.107(49). ☐

2.4 Максималната пропускателна способност на системата е m^3/h

2.5 Освобождаване от правило 14:

2.5.1 Изискванията на правило 14.1 или 14.2 не се прилагат по отношение на кораба в съответствие с правило 14.5.

2.5.1.1 Корабът извършва рейсове изключително в границите на особени райони: _____ ☐

2.5.1.2 Корабът е освидетелстван съгласно Международния кодекс за безопасност на високоскоростните плавателни съдове извършва редовна услуга с време за отиванеи връщане не по-дълго от 24 часа ☐

2.5.2 Корабът е снабден със събирателен танк(танкове) за общо съхранение на борда на всички нефтосъдържащи саптинни води, както следва: ☐

Идентификация на танка	Разположение на танка		Обем (m^3)
	Ребра (от) - (до)	Странична позиция	
Общ обем:..... m^3			

3. Средства за съхранение и отстраняване на нефтени остатъци (утайки) (правило 12) и танк(танкове) за съхранение на саптинни води

3.1 Корабът е снабден с танкове за нефтени остатъци (утайки), както следва:

Идентификация на танка	Разположение на танка		Обем (m^3)
	Ребра (от) - (до)	Странична позиция	
Общ обем: m^3			

* Конвенцията не изисква танк(танкове) за съхранение на саптинни води; записитев таблицата по параграф 3.3 не са задължителни.

3.2 Средства за отстраняване на остатъците в допълнение към предвидените танковете за нефтени остатъци (утайки):

3.2.1 Инсинератор за нефтени остатъци, капацитет I/h ☐

3.2.2 Спомагателен котел, подходящ за изгаряне на нефтени остатъци ☐

3.2.3 Танк за смесване на нефтените остатъци с гориво, вместимостm³ ☐

3.2.4 Други приемливи средства: _____ ☐

3.3 Корабът е снабден с танк(танкове) за	Разположение на танка		Обем (m ³)
	Ребра (от) - (до)	Странична позиция	
Общ обем:m ³			

4. Стандартно съединение за сдаване (правило 13)

4.1 Корабът е оборудван с тръбопровод за сдаване на санините от машинните отделения и нефтените остатъци (утайки) на приемни съоръжения, снабден със стандартно съединение за сдаване в съответствие с правило 13 ☐

5. Корабен аварийен план при замърсяване с нефт/замърсяване на морската среда (правило 37)

5.1 Корабът е снабден с аварийен план при замърсяване с нефт в съответствие с правило 37 ☐

5.2 Корабът е снабден с аварийен план при замърсяване на морската среда в съответствие с правило 37.3 ☐

6. Освобождаване

6.1 Администрацията е разрешила освобождаване от изискванията на глава 3 от Анекс I на Конвенцията в съответствие с правило 3.1 относно точките, изброени в параграф(и)
 от това Описание ☐

7. Еквиваленти (правило 5)

- 7.1 Администрацията е одобрила използването на еквивалентни за определени изисквания на Анекс I относно точките, изброени в параграф(и)
от това Описание _____ ☐

С НАСТОЯЩОТО СЕ УДОСТОВЕРЯВА, че това Описание е вярно във всяко едно отношение

Издаден в
(Място на издаване на Описанието)

(дата на издаване) (Подпис на надлежно упълномощеното длъжностно лице,
издаващо Описанието)

(печат или щемпел на издаващия орган, според случая)

**Допълнение към Международното свидетелство за предотвратяване на замърсяването с
нефт
(IOPP-свидетелство)**

СПИСЪК НА КОНСТРУКЦИЯТА И ОБОРУДВАНЕТО ЗА НЕФТЕНИТЕ ТАНКЕРИ

във връзка с изискваната на Анекс I към Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби от 1973 г., изменена с Протокола от 1978 г., към нея (наричана по-долу „Конвенцията“).

Бележки:

1. Тази форма се използва за първите два типа кораби, както са категоризирани в Свидетелството IOPP, т.е. за "нефтени танкери" и "кораби различни от нефтени танкери с товарни танкове, попадащи под разпоредбите на правило 2.2 от Анекс I на Конвенцията". За третия тип кораби, както са категоризирани в Свидетелство IOPP, се попълва форма А.
2. Това Описание се прикрепя за постоянно към свидетелството. Свидетелството трябва да е на разположение на борда на кораба по всяко време.
3. Ако в оригиналното Описание езикът не е английски, нито френски, нито испански, текстът трябва да включва превод на един от тези езици.
4. Попълването на кутийките да се извършва чрез поставяне на кръстче (х) за отговорите "да" и "приложимо" или чертичка (-) за отговорите "не" и "не е приложимо", в зависимост от случая.
5. Правилата, упоменати в това Описание се отнасят до правилата на АНЕКС I към Конвенцията, а резолюциите се отнасят до тези, приети от Международната морска организация.

1. Данни за кораба

1.1 Име на кораба _____

1.2.Отличителен номер или позивни _____

1.3.Пристанище на регистрация _____

1.4.Бруто тонаж _____

1.5. Товаровместаост на кораба _____ (m³)

1.6. Дедуейт на кораба _____ (тонове) (правило 1.23)

1.7. Дължина на кораба _____ (m) (правило 1.19)

1.8 Дата на построяване:

1.8.1 Дата на договор за строителство

1.8.2 Дата, на която е бил заложен килът или на която кораба е бил в подобен етап на изграждане _____

1.8.3 Дата на доставяне _____

1.9 Съществено преустройство (ако е приложимо):

1.9.1 Дата на договор за преустройство _____

1.9.2 Дата, на която е започнато преустройството _____

1.9.3 Дата на завършване на преустройството. _____

1.10 Непредвидено забавяне на доставката:

1.10.1 Корабът е приет от Администрацията като „кораб, доставен на или преди 31 декември 1979 г.“

съгласно правило 1.28.1 поради непредвидено забавяне на доставката ☐

1.10.2 Корабът е приет от администрацията като „нефтен танкер, доставен на или преди 1 юни 1982 г.“
съгласно правило 3.28.1 поради непредвидено забавяне на доставката ☐

1.10.3 От кораба не се изисква да съответства на
правило 26 поради непредвидено забавяне на доставката ☐

1.11 Тип на кораба:

1.11.1 Танкер за суров нефт ☐

1.11.2 Продуктовоз ☐

1.11.3 Продуктовоз, който не превозва мазут или тежко дизелово гориво, както е посочено в
Правило 20.2 или смазочно масло ☐

1.11.4 Танкер за суров нефт/Продуктовоз ☐

1.11.5 Комбиниран товарен кораб ☐

1.11.6 Кораб, различен от нефтен танкер с товарни танкове, попадащ
под разпоредбите на правило 2.2 от Анекс I към Конвенцията

1.11.7 Нефтен танкер, предназначен за превоз на продуктите, посочени в правило 2.4

1.11.8 Корабът, определен като „танкер за суров нефт“, оборудван със система за миене със суров нефт, е определен и като „продуктовоз“, оборудван с танкове за чист баласт, за което му е издадено и отделно IOPP-свидетелство

☐

1.11.9 Корабът, определен като „продуктовоз“, оборудван с танкове за чист баласт, е определен и като „танкер за суров нефт“, оборудван със система за миене със суров нефт, за което му е издаден и отделно IOPP -свидетелство

☐

2. Оборудване за контрол върху изхвърлянето на нефт от сагините на машинните отделения и от горивните танкове (правила 16 и 14)

2.1 Превоз на баластна вода в горивните танкове:

2.1.1 Корабът може при нормални условия да превозва баластна вода в горивните танкове

☐

2.2 Тип на инсталираното оборудване за филтриране на нефт:

2.2.1 Оборудване за филтриране на нефт (15 ppm) (правило 14.6)

☐

2.2.2 Оборудване за филтриране на нефт (15 ppm) със сигнализация и устройство за автоматично спиране (правило 14.7)

☐

2.3 Одобрени стандарти:

2.3.1 Оборудването за сепариране/филтриране:

.1 е одобрено в съответствие с Резолюция A.393(X);

☐

.2 е одобрено в съответствие с Резолюция МЕРС.60(33)

☐

.3 е одобрено в съответствие с Резолюция МЕРС.107(49)

☐

.4 е одобрено в съответствие с Резолюция A.233(VII)

☐

.5 е одобрено в съответствие с национални стандарти, които не са базирани на Резолюция A.393 (X) или Резолюция A.233(VII);

☐

.6 не е одобрено.

☐

2.3.2 Устройството за обработка е одобрено в съответствие с Резолюция A.444(XI)

☐

2.3.3 Приборът за измерване на нефтеното съдържание:

- .1 е одобрено в съответствие с резолюция А.393(X); ☐
- .2 е одобрено в съответствие с резолюция МЕРС.60(33); ☐
- .3 е одобрено в съответствие с Резолюция МЕРС.107(49). ☐

2.4 Максималната пропускателна способност на системата е _____ m³/h

2.5 Освобождаване от правило 14:

2.5.1 Изискванията на правило 14.1 или 14.2 не се прилагат по отношение на кораба в съответствие с правило 14.5.

Корабът извършва рейсове изключително в рамките на специални райони: _____ ☐

6.1.1 Корабът е снабден със събирателен танк(танкове) за общо съхранение на борда на всички нефтосъдържащи санинни води, както следва: ☐

Идентификация на танка	Разположение на танка		Обем (m ³)
	Ребра (от) - (до)	Странична позиция	
Общ обем:m ³			

2.5.2 Вместо събирателен танк(танкове) за съхранение, корабът е снабден с устройства за прехвърляне на санинни води в утайелния (слоп) танка. ☐

3. Средства за съхранение и отстраняване на нефтените остатъци (утайка) (правило 12) и танк(танкове) за съхранение на санинни води

3.1 Корабът е снабден с танкове за нефтени остатъци (утайка), както следва:

Идентификация на танка	Разположение на танка		Обем (m ³)
	Ребра (от) - (до)	Странична позиция	
Общ обем:.....m			

* Конвенцията не изисква танк(танкове) за съхранение на санинни води; вписванията в таблицата по параграф 3.3 не са задължителни.

3.2 Средства за отстраняване на остатъците в допълнение към предвидените танковете за утайки:

3.2.1 Инсинератор за нефтени остатъци, капацитетl/h ☐

3.2.2 Спомагателен котел, подходящ за изгаряне на нефтени остатъци ☐

3.2.3 Танк за смесване на нефтените остатъци с гориво,m³ ☐
вместимост

3.2.4 Други приемливи средства: ☐

3.3 Корабът е снабден със събирателен танк(танкове) за съхранение на нефтосъдържащите сапунни вода, на борда, както следва:

Идентификация на танка	Разположение на танка		Обем (m ³)
	Ребра (от) - (до)	Странична позиция	
Общ обем:m ³			

4. Стандартно съединение за сдаване (правило 13)

4.1. Корабът е оборудван с тръбопровод за сдаване на сапуните от машинните отделения и нефтените остатъци (утайки) на приемни съоръжения, снабден със стандартно съединение за сдаване в съответствие с правило 13 ☐

5. Конструкция (правила 18, 19, 20, 23, 26, 27 и 28)

5.1 В съответствие с изискванията на правило 18:

5.1.1 Изисква се корабът да бъде снабден с танкове за изолиран баласт, защитни разположения и система за миене със суров нефт ☐

5.1.2 Изисква се корабът да бъде снабден с танкове за изолиран баласт и защитни разположения ☐

5.1.3 Изисква се корабът да бъде снабден с танкове за изолиран баласт ☐

5.1.4 Изисква се корабът да бъде снабден с танкове за изолиран баласт или система за миене със суров нефт ☐

5.1.5 Изисква се корабът да бъде снабден с танкове за изолиран баласт или танкове за чист баласт ☐

5.1.6 Не се изисква да отговаря на изискванията на правило 18 ☐

5.2 Танкове за изолиран баласт:

5.2.1 Корабът е снабден с танкове за изолиран баласт в съответствие с правило 18 ☐

5.2.2 Корабът е снабден с танкове за изолиран баласт в съответствие с правило 18, които са

снабдени със защитни разположения
в съответствие с правила 18.12 до 18.15

☐

5.2.3 Танкове за изолиран баласт се разпределени по следния начин:

Танк	Обем (m ³)	Танк	Обем (m ³)
		Общ обем:m ³	

5.3 Танкове предназначени за чист баласт (СВТ):

5.3.1 Корабът е снабден с танкове, предназначени за чист баласт в
съответствие с правило 18.8 и може да се експлоатира като
продуктовоз

☐

5.3.2 Танковете, предназначени за чист баласт са разпределени по

Танк	Обем (m ³)	Танк	Обем (m ³)
		Общ обем:m ³	

5.3.3 Корабът е снабден с валидно ръководство за работа с
Танкове, предназначени за чист баласт _____

☐

5.3.4 Корабът има общи тръбопроводи и помпени съоръжения
за баластиране на танковете, предназначени за чист баласт и обработка на нефтени
товари

☐

5.3.5 Корабът има отделни независими тръбопроводи и помпи
за баластиране на танковете, предназначени за чист баласт

☐

5.4 Миене със суров нефт:

5.4.1 Корабът е оборудван със система за миене със суров нефт в съответствие
с правило 33

☐

5.4.2 Корабът е оборудван със система за миене със суров нефт в съответствие с правило
33, с изключение на това, освен ако ефективността на системата не е потвърдена в
съответствие с правило 33.1 и параграф 4.2.10 от ревизираните Спецификации за
системата за миене със суров нефт (Резолюция А.446(XI), изменена с Резолюция
А.497(XII) и Резолюция А.897(21))

☐

5.4.3 Корабът е снабден с валидно ръководство за експлоатация на системата за миене със
суров нефт, което
е от дата _____

☐

- 5.4.4 Не се изисква корабът да бъде снабден, но е снабден със система за миене със суров нефт в съответствие с аспектите на безопасността на ревизираните Спецификации за системата за миене със суров нефт (Резолюция А.446(XI), изменена с Резолюция А.497(XII) и Резолюция А.897(21)) ☐
- 5,5 Освобождаване от правило 18:
- 5.5.1 Корабът е ангажиран единствено с превози между _____
в съответствие с правило 2.5 и следователно е освободен от изискванията на правило 18 ☐
- 5.5.2 Корабът се използва специална система за баластиране в съответствие с правило 18.10 и следователно е освободен от изискванията на правило 18. ☐
- 5.6 Ограничаване на размерите и разположението на товарните танкове (правило 26):
- 5.6.1 Изисква се корабът да е построен съгласно и да отговаря на изискванията на правило 26 ☐
- 5.6.2 Изисква се корабът да е построен съгласно и да отговаря на изискванията на правило 26.4 (вж. правило 2.2). ☐
- 5.7 Делене на отсеци и устойчивост (правило 28):
- 5.7.1 Корабът трябва да бъде конструиран в съответствие с изискванията на правило 28 и да отговаря на тях ☐
- 5.7.2 Информацията и данните, изисквани съгласно правило 28.5, са предоставени на кораба в одобрена форма ☐
- 5.7.3 Изисква се корабът да е построен съгласно и да отговаря на изискванията на правило 27 ☐
- 5.7.4 Информация и данни, изисквани съгласно правило 27
За комбинирани товарни кораби са предоставени на кораба във вид на писмена процедура, одобрена от Администрацията ☐
- 5,8 Двукорпусна конструкция:
- 5.8.1 Корабът трябва да бъде конструиран в съответствие с правило 19 и отговаря на изискванията на:
- .1 параграф 3 (конструкция с двоен корпус) ☐
- .2 параграф 4 (танкери с палуба по средата на височината с двойни бордове ☐
- .3 параграф 5 (алтернативен метод, одобрен от Комитета по опазване на морската среда) ☐

- 5.8.2 Корабът трябва да бъде построен съгласно и да отговаря на изискванията на правило 19.6 (изисквания за двойно дъно) ☐
- 5.8.3 Не се изисква корабът да отговаря на изискванията на правило 19 ☐
- 5.8.4 Корабът отговаря на изискванията на правило 20 и:
- .1 се изисква да спазва параграфи 2 -5, 7 и 8 от правило 19 и правило 28 по отношение на параграф 28.6 не по-късно от ☐
 - .2 се допуска да продължи да работи в съответствие с правило 20.5 до ☐
 - .3 се допуска да продължи да работи в съответствие с правило 20.7 до . ☐
- 5.8.5 Корабът не е предмет на правило 20 ☐
- 5.8.6 Корабът отговаря на изискванията на правило 21 и:
- .1 се изисква да спазва правило 21.4 не по-късно от..... ☐
 - .2 се допуска да продължи експлоатация в съответствие с правило 21.5 до ☐
 - .3 се допуска да продължи експлоатация в съответствие с правило 21.6.1 до ☐
 - .4 се допуска да продължи да работи в съответствие с правило 21.6.2 до ☐
 - .5 е освободен от разпоредбите на правило 21 в съответствие с правило 21.7.2 ☐
- 5.8.7 Корабът не е предмет на правило 21 ☐
- 5.8.8 Корабът е предмет на правило 22 и:
- .1 отговаря на изискванията на правило 22.2 ☐
 - .2 отговаря на изискванията на правило 22.3 ☐
 - .3 отговаря на изискванията на правило 22.5 ☐
- 5.8.9 Корабът не е предмет на правило 22..... ☐
- 5.9 Ефективност при инцидентно изтичане на нефт
- 5.9.1 Кораба да отговаря на изискванията на правило 23 ☐

6. Съхранение на нефт на борда (правила 29, 31 и 32)

- 6.1 Система за наблюдение и контрол на изхвърлянето на нефт:
- 6.1.1 Корабът попада в категория..... нефтен танкер както е определено в резолюция А.496(ХІІ) или А.586(14) (*ненужното се зачерква*) ☐
- 6.1.2 Системата за наблюдение и контрол на изхвърлянето на нефт е одобрена

- В съответствие с резолюция МЕРС.108(49) ☐
- 6.1.3 Системата се състои от:
- .1 контролен блок ☐
 - .2 измервателен блок ☐
 - .3 изчислителен блок ☐
- 6.1.4 Системата е:
- .1 снабдена с блокиращо пусково устройство ☐
 - .2 снабдена с автоматичен спиращ механизъм ☐
- 6.1.5 Измервателният прибор за нефтеното съдържание е одобрен, в съответствие с резолюция А.393(X) или А.586(14) или МЕРС.108(49) (*ненужното се зачерква*), подходящ за:
- .1 суров петрол ☐
 - .2 черни продукти ☐
 - .3 бели продукти ☐
 - .4 нефтоподобни вредни течни вещества, както са изброени в приложението към свидетелството ☐
- 6.1.6 Корабът е снабден с ръководство за експлоатация на системата за наблюдение и контрол върху изхвърлянето на нефт ☐
- 6.2 Утаителни (Слоп) танкове:
- Корабът е снабден със специален(-ни) утаителни (слоп) танк(танкове)
с обща вместимост _____ m^3 , което е _____ % от товароподемността за нефт в съответствие с:
- .1 правило 29.2.3 ☐
 - .2 правило 29.2.3.1 ☐
 - .3 правило 29.2.3.2 ☐
 - .4 правило 29.2.3.3 ☐
- 6.2.2 Товарните танкове са определени като слоп танкове ☐
- 6.3 Детектори за граничната повърхност нефт/вода:
- 6.3.1 Корабът е снабден с детектори за граничната повърхност нефт/вода, одобрени съгласно условията на резолюция МЕРС.5(XIII) ☐
- 6.4 Изключения от правила 29, 31 и 32:
- 6.4.1 Корабът е освободен от изискванията на правило 29,

- 31 и 32 в съответствие с правило 2.4 ☐
- 6.4.2 Корабът е освободен от изискванията на правило 29,
31 и 32 в съответствие с правило 2.2 ☐
- 6.5 Освобождаване от правило:
- 6.5.1 Изискванията на правила 31 и 32 не се прилагат по отношение на
кораба в съответствие с правило 3.5 Корабът
е ангажиран изключително със:
- .1 специфични превози съгласно правило 2.5: _____ ☐
- .2 рейсове в границите на особен (и) район(и): _____ ☐
- .3 рейсове в границите на 50 морски мили от най-близкия бряг извън особен(и)
район(и) с продължителност 72 часа или по-малко, ограничени до: ☐
- 7. Помпи, тръбопроводи и устройства за изхвърляне**
(правило 30)
- 7.1 Задбордните водоотливни отвори за изхвърляне на изолиран баласт са разположени:
- 7.1.1. Над водолинията ☐
- 7.1.2 Под водолинията ☐
- 7.2 Задбордните водоотливни отвори, различни от разтоварния манифолд,, за чист баласт
са разположени^:
- 7.2.1 Над водолинията ☐
- 7.2.2 Под водолинията ☐

* Посочват се само тези изпускателни отвори, които могат да бъдат наблюдавани.

7.3 Задбордните водоотливни отвори за изхвърляне, различни от разтоварния манифолд, за мръсен баласт или замърсена с нефт вода от пространствата на товарните танкове са разположени:

7.3.1 Над водолинията ☐

7.3.2 Под водолинията заедно с устройството за частичен поток

в съответствие с правило 30.6.5 ☐

7.3.3 Под водолинията ☐

7.4 Изхвърляне на нефт от товарни помпи и нефтени тръбопроводи (правила 30.4 и 30.5):

7.4.1 Средства за дрениране на всички товарни помпи и нефтени тръбопроводи при завършване разтоварването на товара:

.1 дренажи, които могат да бъдат изхвърлени в товарен или утайтелен (слоп танк) ☐

.2 за сваждане на брега е предвидена специална линия с малък диаметър ☐

8. Корабен аварийен план при замърсяване с нефт/замърсяване на морската среда (правило 37)

8.1. Корабът е снабден с аварийен план при замърсяване с нефт

в съответствие с правило 37 ☐

8.2. Корабът е снабден с аварийен план при замърсяване на морската среда

в съответствие с правило 37.3

☐

9. Освобождаване

9.1 Администрацията е разрешила освобождаване от изискванията на глава 3 от Анекс I на Конвенцията в съответствие с правило 3.1 относно точките, изброени в параграф(и)

_____ от това Описание ☐

10. Еквиваленти (правило 5)

10.1 Администрацията е одобрила използването на еквивалентни за определени изисквания на Анекс I относно точките, изброени в параграф(и) _____ от това Описание ☐

С НАСТОЯЩОТО СЕ УДОСТОВЕРЯВА, че това Описание е точно във всяко едно отношение

Издаден в

(Място на издаване на Описанието)

(дата на издаване) (Подпис на надлежно упълномощеното длъжностно лице, издаващо Описанието)

(печат или щемпел на издаващия орган, според случая)

ПРИЛОЖЕНИЕ III

ФОРМА НА ДНЕВНИКА ЗА НЕФТЕНИТЕ ОПЕРАЦИИ

ДНЕВНИК ЗА НЕФТЕНИТЕ ОПЕРАЦИИ

ЧАСТ I - Операции в машинно отделение

(Всички кораби)

Име на кораба:

Цифрово/буквено обозначение:

БРТ:

Период от: до:

Бележка: С Част I на Дневника за нефтените операции се снабдява всеки нефтен танкер с брутен тонаж 150 тона и повече, и всеки кораб с брутен тонаж 400 тона и повече, с изключение на нефтените танкери, за записване на съответните операции в машинното отделение. За нефтени танкери също се осигурява и част II на Дневника за нефтените операции за записване на съответните товарни/баластни операции.
--

Въведение

Следващите страници от настоящия раздел показват подробен списък на позиции с операциите в машинните отделения, които, когато е целесъобразно, трябва да бъдат записани в част I на Дневника за нефтените операции в съответствие с правило 17 от Анекс I към Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби от 1973 г., изменена с Протокола от 1978 г., отнасящ се към нея (MARPOL 73/78). Позициите са групирани в раздели с операции, всеки от които е обозначен с буквен код.

Когато се правят вписвания в част I на Дневника за нефтените операции, датата, кода на операцията и номерът на позицията се вписват в съответните колони, а изискваните данни се записват хронологично в празните места.

Всяка приключена операция се подписва и от отговорния служител или служители и се поставя дата. Капитанът на кораба подписва всяка попълнена страница.

Част I на Дневника за нефтените операции съдържа много справки за количеството на нефта. Ограничената точност на измервателните прибори на танка, температурните колебания и полепваемостта ще повлияят на точността на тези показания. Вписванията в част I на Дневника за нефтените операции следва да бъдат разгледани съответно това.

В случай на аварийно или друго извънредно изхвърляне на нефт, в част I на Дневника за нефтените операции се посочват обстоятелствата и причините за изхвърлянето.

Всяка неизправност на оборудването за филтриране на нефт се отбелязва в част I на Дневника за нефтените операции.

Вписванията в част I на Дневника за нефтените операции, за кораби, притежаващи IOPP-свидетелство, са поне на английски, френски или испански език. Когато се използват и вписвания на официалния език на държавата, под чийто флаг корабът има право да плава, те имат предимство в случай на спор или несъответствие.

Част I на Дневника за нефтените операции се съхранява на такова място, че да бъде на разположение за проверка по всяко приемливо време и, с изключение на случаите на липса на екипаж при влачене на буксир, се съхранява на борда на кораба. Дневникът се пази в продължение на три години след последния запис.

Компетентният орган на правителството на страна по Конвенцията може да провери част I на Дневника за нефтените операции на борда на всеки кораб, за който се прилага настоящия Анекс, докато корабът се намира в пристанище или офшорни терминали на страната, както и може да направи копие от всеки запис в този дневник и да изиска от капитана на кораба да удостовери, че копие е вярно с оригинала. Всяко така изготвено копие, което е заверено от капитана на кораба като вярно копие на запис в част I на Дневника за нефтените операции, се допуска във всяко съдебно производство като доказателство за фактите, изложени в записа. Проверката на част I на Дневника за нефтените операции и вземането на заверено копие от компетентния орган съгласно настоящия параграф се извършват възможно най-бързо, без да се предизвиква необосновано забавяне на кораба.

СПИСЪК НА ПОЗИЦИИТЕ С ОПЕРАЦИИ, КОИТО ТРЯБВА ДА СЕ ЗАПИСВАТ

(А) Баластиране или почистване на горивните танкове

1. Обозначение на танка(танковете) запълнени с баласт.
2. Извършено ли е почистване след последното съдържание на нефт и, ако не, се посочва вида на нефта, превозван преди това.
3. Процес на почистване:
 - .1 местонахождение на кораба и време на началото и края на почистването;
 - .2 посочване на танка(танковете), в който(които) е използван един или друг метод
(изплакване, почистване с пара, почистване с химикали; вид и количество на използваните химикали, в m^3);
 - .3 обозначение на танка(танковете), в който(които) е била прехвърлена миячната вода.
4. Баластиране:
 - .1 местонахождение на кораба и време на началото и края на баластирането;
 - .2 количество баласт, ако танковете не са почистени, в m^3 .

(В) Изхвърляне на мръсен баласт или миячна вода от горивните танков посочени в раздел А)

5. Обозначение на танка(танковете).
6. Местонахождение на кораба при започване на изхвърлянето.
7. Местонахождение на кораба при завършване на изхвърлянето.
8. Скорост(и) на кораба по време на изхвърлянето.
9. Метод на изхвърляне:
 - .1 чрез оборудване за 15 ppm
 - .2 в приемни съоръжения.
10. Изхвърлено количество, в m^3 .

(С) Събиране и отстраняване на нефтени остатъци (утайки и други нефтени остатъци)

11. Събиране на нефтени остатъци

Количествата нефтени остатъци (утайки и други нефтени остатъци), задържани на борда. Количеството следва да се записва всяка седмица¹: (Това означава, че количеството трябва да се записва веднъж седмично, дори ако

рейсът продължава повече от една седмица)

- .1 - обозначение на танка(танковете).....
- .2 - вместимост на танка(танковете)м³
- .3 - общо задържано количеством³

12. Методи за отстраняване на остатъци.

Посочва се количеството на отстранени нефтени остатъци, изпразнения танк(-ове) и количеството на съдържанието, останало на борда, в м³:

- .1 в приемни съоръжения (посочва се пристанището)²;
- .2 прехвърлени в друг(и) танк(-ове) (посочва се танкът(танковете) и общото съдържание на танка(танковете))
- .3 изгаряни (посочва се общото време на операцията);
- .4 друг метод (посочва се какъв).

(D) Неавтоматично изхвърляне зад борда или отстраняване по друг начин на сантинни води, събрали се в машинните отделения

13. Изхвърлено или отстранено количество в кубични метри.¹

14. Час на разтоварване или отстраняване (начало и край).

15. Начин на изхвърляне или отстраняване:

- .1 чрез оборудване за 15 ppm (посочва се местонахождението в началото и в края);
- .2 в приемни съоръжения (посочва се пристанището)²;
- .3 прехвърляне в слоп танк или танк за съхранение (посочва се танка(танковете); посочва се общото количество, задържано в танка(танковете), в м³).

¹ Танковете, изброени в позиция 3.1 от форма А и Б на допълнението към IOPP-свидетелството, които са използвани за утайки.

² Капитаните на кораби следва да получат от оператора на приемните съоръжения, които включват баржи и камиони-цистерни, разписка или свидетелство, където е описано количеството на прехвърлените промивни води от танкове, мръсен баласт, остатъци или нефтосъдържаща смес, заедно с часа и датата на прехвърлянето. Тази разписка или свидетелство, ако са приложени към част I на Дневника за нефтените операции, може да помогне на капитана на кораба да докаже, че неговият кораб не е участвал в предполагаем инцидент със замърсяване. Разписката или свидетелството трябва да се съхранява заедно с част I на Дневника за нефтените операции.

³ В случай на изхвърляне или отстраняване на сантинни вода от танка(танковете) за съхранение се посочват обозначението и капацитетът на танка(танковете) и количеството, задържано в танка.

(Е) Автоматично изхвърляне зад борда или отстраняване по друг начин на санинни води, събрали се в машинните отделения

16. Време и местоположение на кораба, при което системата е пусната в автоматичен режим на работа за изхвърляне зад борда чрез оборудване за 15 rpm.
17. Време, когато системата е поставена в автоматичен режим на работа за прехвърляне на санинна вода в танка за съхранение посочва се танка).
18. Време, когато системата е пусната в ръчен режим на работа.

(F) Състояние на оборудването за филтриране на нефт

19. Време, когато системата е била извън строя.²
20. Време, когато е възстановена работата на системата.
21. Причини за неизправността.

(G) Случайни или други извънредни изхвърляния на нефт

22. Час на събитието.
23. Място или местонахождение на кораба в момента на настъпване на събитието.
24. Приблизително количество и вид нефт.
25. Обстоятелства на изхвърлянето или изтичането, причините за това и общи бележки.

(H) Бункероване с гориво или смазочно масло в наливно състояние

26. Бункероване:
 - .1 Място на бункероване.
 - .2 Време на бункероване.
 - .3 Тип и количество на горивото и обозначение на танка(танковете) (посочва се добавеното количество, в тонове и общото съдържание на танка(танковете)).
 - .4 Вид и количество смазочно масло и обозначение на танка(танковете) (посочва се добавеното количество в тонове и общото съдържание на танка (танковете)).

(I) Допълнителни експлоатационни процедури и общи бележки

Наименование на кораба _____

Цифрово/буквено обозначение _____

² Състоянието на оборудването за филтриране на нефт обхваща също сигналното устройство и автоматичния стоп механизъм, ако е приложимо.

ОПЕРАЦИИ В МАШИННОТО ОТДЕЛЕНИЕ

[illegible]

Подпис на капитан

ДНЕВНИК ЗА НЕФТЕНИТЕ ОПЕРАЦИИ

ЧАСТ II - Операции с товар/баласт

(Нефтени танкери)

Име на кораба:

Цифрово/буквено обозначение:

БРТ:

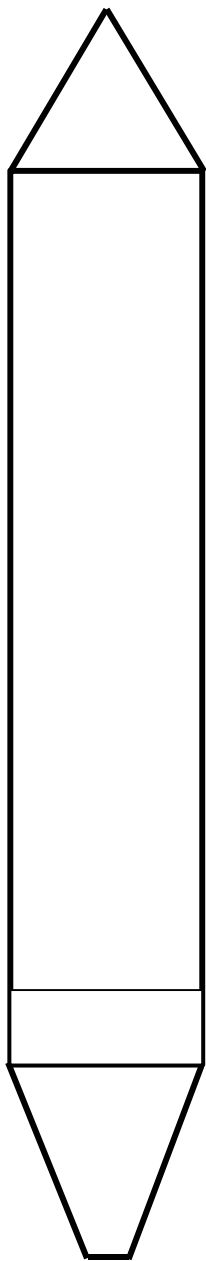
Период от: до:

<p><i>Бележка:</i> Всеки нефтен танкер с брутен тонаж равен или надвишаващ 150 тона трябва да бъде снабден с част II на Дневника за нефтените операции, за да записва съответните товарни/баластни операции. На такъв танкер се предоставя също така и част I на Дневника за нефтените операции за записване на съответните операции в машинното отделение.</p>

Име на кораба

Цифрово/буквено обозначение

РАЗПОЛОЖЕНИЕ НА ТОВАРНИТЕ И УТАИТЕЛНИТЕ (СЛОП) ТАНКОВЕ
(попълва се на борда)



Обозначение на танковете	Капацитет
Дълбочина на танка (танковете):	

(Посочва се вместимостта на всеки танк и дълбочината на утаителния(те) (слоп) танк (танковете))

Въведение

Следващите страници от настоящия раздел показват подробен списък на товарните и баластните операции, които, когато е целесъобразно, трябва да бъдат вписани в част II на Дневника за нефтените операции в съответствие с правило 36 от Анекс I към Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби от 1973 г., изменена с Протокола от 1978 г., отнасящ се до нея (MARPOL 73/78). Позициите са групирани в раздели с операции, всеки от които е обозначен с кодова буква.

Когато се правят вписвания в част II на Дневника за нефтените операции, датата, кода на операцията и номерът на позицията се вписват в съответните колони, а изискваните данни се записват хронологично в празните места.

Всяка приключена операция се подписва и от отговорния служител или служители и се поставя дата. Всяка попълнена страница се подписва от капитана на кораба.

По отношение на нефтените танкери, извършващи специфични превози в съответствие с правило 2.5 от Анекс I към MARPOL 73/78, съответното вписване в част II на Дневника за нефтените операции се заверява от компетентния държавен пристанищен орган.†

Част II на Дневника за нефтените операции съдържа много справки за количеството на нефта. Ограничената точност на измервателните прибори на танка, температурните колебания и полепваемостта ще повлияят на точността на тези показания. Вписванията в част II на Дневника за нефтените операции следва да бъдат разгледани съответно това.

В случай на аварийно или друго извънредно изхвърляне на нефт, в част II на Дневника за нефтените операции се посочват обстоятелствата и причините за изхвърлянето.

Всяка повреда на системата за наблюдение и контрол на изхвърлянето на нефт се отбелязва в част II на Дневника за нефтените операции.

Вписванията в част II на Дневника за нефтените операции, за кораби, притежаващи свидетелство ИОРР, са поне на английски, френски или испански език. Когато се използват и вписвания на официален език на държавата, под чийто флаг корабът има право да плава, те имат предимство в случай на спор или несъответствие.

Част II на Дневника за нефтените операции се съхранява на такова място, че да бъде на разположение за проверка по всяко приемливо време и, с изключение на случаите на липса на екипаж при влачене на буксир, се съхранява на борда на кораба. Дневникът се пази в продължение на три години след последния запис.

Компетентният орган на правителството на страна по Конвенцията може да провери част II на Дневника за нефтените операции на борда на всеки кораб, за който се прилага настоящия Анекс, докато корабът се намира в пристанище или офшорни терминали на страната, както и може да направи копие от всеки запис в този дневник и да изиска от капитана на кораба да удостовери, че копие е вярно с оригинала. Всяко така изготвено копие, което е заверено от капитана на кораба като вярно копие на запис в част II на Дневника за нефтените операции, се допуска във всяко съдебно производство като доказателство за фактите, изложени в записа. Проверката на част II на Дневника за нефтените операции и вземане на заверено копие от компетентния орган съгласно настоящия параграф се извършват възможно най-бързо, без да се предизвиква необосновано забавяне на кораба.

* Това изречение следва да се вписва само в Дневника за нефтените операции на танкер, извършващ специфични превози.

СПИСЪК НА ПОЗИЦИИТЕ С ОПЕРАЦИИ, КОИТО ТРЯБВА ДА СЕ ЗАПИСВАТ

(А) Товарене на нефтен товар

1. Място на товарене.
2. Вид на натоварения нефт и обозначение на танка(танковете).
3. Общо количество на натоварения нефт (посочва се добавеното количество в м^3 при 15°C и общото съдържание на танка(танковете), в м^3).

(В) Вътрешно прехвърляне на нефтен товар по време на рейс

4. Обозначение на танка(танковете):
.1 от:
.2 до: (посочва се прехвърленото количество и общото количество на танка(танковете), в м^3).
5. Танкът(танковете) от 4.1 бил(и) ли е(са) изпразнен(-ни)? (Ако не, посочва се задържаното количество, в м^3 .)

(С) Разтоварване на нефтен товар

6. Място на разтоварването.
7. Обозначение на разтоварения(-те) танк(-ове).
8. Танкът(танковете) бил(и) ли е(са) изпразнен(-ни)? (Ако не, посочва се задържаното количество, в м^3 .)

(D) Миене със суров нефт (само за танкери, оборудвани за миене със суров нефт)

(Попълва се за всеки танк, който е промит със суров нефт)

9. Пристанище, в което е извършено промиване със суров нефт, или местонахождение на кораба, ако е извършено между две разтоварни пристанища.
10. Обозначение на измития(-те) танк(-ове).⁴
11. Брой машини в употреба.
12. Време на започване на миенето.
13. Използван метод на миене.⁵
14. Налягане в миещия тръбопровод.
15. Време на завършване или преустановяване на миенето.
16. Посочва се метода за установяване, че танкът(овете) е(са) сух(и).
17. Бележки.³

(Е) Приемане на баласт в товарните танкове

18. Местонахождение на кораба в началото и в края на приемане на баласта.

¹ Когато отделен танк има повече машини, отколкото могат да се използват едновременно, както е описано в ръководството за експлоатация и оборудване, тогава участъка, който е промит със суров нефт, следва да бъде определена, *напр.* № 2 централен, носов участък.

В съответствие с ръководството за експлоатация и оборудване се въвежда дали се използва еднотапен или многотапен метод на измиване. Ако се използва многотапен метод, се посочва вертикалната дъга, покрита от машините, и броят на случаите, в които тази дъга е обхваната за конкретния етап от програмата.

19. Процес на баластиране:

- .1 обозначение на танка(-ове), където е приет баласт;
- .2 час на началото и края; и
- .3 количество на приетия баласт. Посочва се общото количество баласт за всеки танк, включен в операцията, в м³.

(F) Приемане на баласт в танковете, предназначени за чист баласт (само танкери с танкове за чист баласт)

20. Обозначение на танка(танковете) запълнени с баласт.
21. Местонахождение на кораба, когато в танк(танковете), предназначен(и) за чист баласт е била приета вода за миене или е приет баласт, необходим на кораба в пристанището.
22. Местонахождение на кораба, когато помпата(-ите) и тръбопроводите са промити с отвеждане на водата към утайтелния (слоп) танк.
23. Количеството на замърсената с нефт вода, която след промиване на тръбопровода се прехвърля в утайтелния -те) (слоп) танк(-ове) или в товарния(-те) танк(-ове), където преди това е имало утайки (посочва се обозначението(-ята) на танка(танковете). Посочва се общото количество в м³.
24. Местонахождение на кораба, при приемане на допълнителна баластна вода в танка(-ове), предназначени за чист баласт.
25. Време и местонахождение на кораба, когато клапаните, отделящи танковете, предназначени за чист баласт от товарните и почистващите тръбопроводи са затворени.
26. Количество чист баласт, приет на борда, в м³.

(G) Почистване на товарните танкове

27. Обозначение на почистения(-те) танк(-ове).
28. Пристанище или местонахождение на кораба.
29. Продължителност на почистването.
30. Метод на почистване⁴.

³ Ако програмите, посочени в ръководството за експлоатация и оборудване, не се спазват, причините трябва да бъдат посочени в Бележки.

⁴ Миене с шланг ръчно, миене с помощта на миячна машина и/или химическо почистване. При химическо почистване се посочва вида и количеството на химическия препарат.

31. миячните води от танковете са прехвърлени в:

- .1 приемни съоръжения (посочва се пристанище и количество, в м^3)⁶; и
- .2 Утаителен (-ни) (слоп) танк(-ове) или товарен(-ни) танк(-ове), предназначени(и) за утаителен (-ни)(слоп) танк(-ове) (посочва се обозначението на танка(танковете); посочва се прехвърленото количество и общото количество, в м^3).

(З) Изхвърляне на мръсен баласт

32. Обозначение на танка(танковете).
33. Време и местонахождение на кораба в началото на изхвърлянето в морето.
34. Време и местонахождение на кораба при завършване на изхвърлянето в морето.
35. Количество, изхвърлено в морето, в м^3 .
36. Скорост(и) на кораба по време на изхвърлянето.
37. Работила ли е системата за наблюдение и контрол над изхвърлянето по време на операцията?
38. Провеждана ли е редовна проверка на изходящия поток и повърхността на водата в района на изхвърляне?
39. Количеството на замърсената с нефт вода, прехвърлена в слоп танка(танковете) (посочва се обозначението на слоп танка(танковете)). Посочва се общото количество в м^3 .
40. Сдадени в брегови приемни съоръжения (посочва се съответното пристанище и количество, в м^3).⁵

(И) Изхвърляне на вода от утаителни (слоп) танкове в морето

41. Обозначение на утаителните (слоп) танкове.
42. Време на утаяване от последното постъпване на остатъци, или
43. Време на утаяване от последното изхвърляне.
44. Време и местонахождение на кораба в началото на изхвърлянето.
45. Ниво на общото количество на съдържанието в танковете преди изхвърлянето.
46. Ниво на положението на разделителната повърхност нефт/вода преди изхвърлянето.
47. Обемно изхвърлено количество в м^3 и интензивност на изхвърляне в $\text{м}^3/\text{час}$.

⁵ Капитаните на кораби следва да получат от оператора на приемните съоръжения, които включват баржи и камиони-цистерни, разписка или свидетелство, където е описано количеството на прехвърлените промивни води от танкове, мръсен баласт, остатъци или нефтосъдържаща смес, заедно с часа и датата на прехвърлянето. Тази разписка или свидетелство, ако са приложени към част II на Дневника за нефтените операции, може да помогне на капитана на кораба да докаже, че неговият кораб не е участвал в предполагаем инцидент със замърсяване. Разписката или свидетелството трябва да се съхранява заедно с част II на Дневника за нефтените операции.

48. Окончателно изхвърлено количество в м^3 и интензивност на изхвърляне в $\text{м}^3/\text{час}$.
49. Време и местонахождение на кораба при завършване на изхвърлянето.
50. Работила ли е системата за наблюдение и контрол над изхвърлянето по време на операцията?
51. Ниво на положението на разделителната повърхност между нефта и водата след завършване на изхвърлянето, в метри.
52. Скорост(и) на кораба по време на изхвърлянето.
53. Провеждана ли е редовна проверка на отпадъчния флуид и повърхността на водата в района на изхвърляне?
54. Потвърждава се, че всички приложими клапани в тръбопроводната система на кораба са били затворени след приключване на изхвърлянето от слоп танковете.

(Й) Отстраняване на остатъци и нефтосъдържаща смес, които не са обработени по друг начин

55. Обозначение на танковете.
56. Количество, отстранено от всеки танк. (Посочва се задържаното количество, в м^3 .)
57. Метод на отстраняване:
- .1 в приемни съоръжения (посочва се съответното пристанище и количество)⁵;
 - .2 смесване с товар (посочва се количеството);
 - .3 прехвърлене в друг(и) танк(ове) (посочва се обозначението на танка(танковете); посочва се прехвърленото количество и общото количество в танка(танковете), в м^3); и
 - .4 друг метод (посочва се какъв); посочва се отстраненото количество в м^3 .

(К) Изхвърляне на чист баласт от товарните танкове

58. Местонахождение на кораба в началото на изхвърляне на чист баласт.
59. Обозначение на танка(танковете), от където се изхвърля чист баласт.
60. Танкът(танковете) бил(и) ли е(са) празен(-ни) при приключване?
61. Местонахождение на кораба при приключване, ако е различно от 58.
62. Провеждана ли е редовна проверка на отпадъчния флуид и повърхността на водата в района на изхвърляне?

⁵ Капитаните на кораби следва да получат от оператора на приемните съоръжения, които включват баржи и камиони-цистерни, разписка или свидетелство, където е описано количеството на прехвърлените промивни води от танкове, мръсен баласт, остатъци или нефтосъдържаща смес, заедно с часа и датата на прехвърлянето. Тази разписка или свидетелство, ако са приложени към част II на Дневника за нефтените операции, може да помогне на капитана на кораба да докаже, че неговият кораб не е участвал в предполагаем инцидент със замърсяване. Разписката или свидетелството трябва да се съхранява заедно с част II на Дневника за нефтените операции.

(L) Изхвърляне на баласт от танковете, предназначени за чист баласт (само танкери с танкове за чист баласт)

- 63. Обозначение на танка(танковете), от където се изхвърля чист баласт.
- 64. Време и местонахождение на кораба в началото на изхвърлянето на чист баласт в морето.
- 65. Време и местонахождение на кораба при завършване на изхвърлянето в морето.
- 66. Изхвърлено количество, в m^3 :
 - .1 в морето; или
 - .2 в приемно съоръжение (посочва се пристанището).⁵
- 67. Имало ли е някакви признаци за замърсяване на баластната вода с нефт, преди или по време на изхвърлянето в морето?
- 68. Контролирано ли е изхвърлянето с прибор за измерване на нефтеното съдържание?
- 69. Време и местонахождение на кораба, когато клапаните, отделящи специалните танкове за чист баласт от товарните и зачистващите тръбопроводи са били затворени при завършване на дебаластирането.

(M) Състояние на системата за наблюдение и контрол над изхвърлянето на нефт

- 70. Време когато системата е била извън строя.
- 71. Време когато е възстановена работата на системата.
- 72. Причини за неизправността.

(H) Случайни или други извънредни изхвърляния на нефт

- 73. Час на настъпване.
- 74. Пристанище или местоположение на кораба по време на събитието.
- 75. Приблизително количество, в m^3 , и вид нефт.
- 76. Обстоятелства на изхвърлянето или изтичането, причините за това и общи бележки.

⁵Капитаните на кораби следва да получат от оператора на приемните съоръжения, които включват баржи и камиони-цистерни, разписка или свидетелство, където е описано количеството на прехвърлените промивни води от танкове, мръсен баласт, остатъци или нефтосъдържаща смес, заедно с часа и датата на прехвърлянето. Тази разписка или свидетелство, ако са приложени към част II на Дневника за нефтените операции, може да помогне на капитана на кораба да докаже, че неговият кораб не е участвал в предполагаем инцидент със замърсяване. Разписката или свидетелството трябва да се съхранява заедно с част II на Дневника за нефтените операции.

(О) Допълнителни експлоатационни процедури и общи бележки

ТАНКЕРИ, ЗАЕТИ В СПЕЦИФИЧНИ ПРЕВОЗИ

(П) Приемане на баластна вода

- 77. Обозначение на танка(танковете) запълнени с баласт.
- 78. Местонахождение на кораба по време на баластирането.
- 79. Общо количество на баластната вода, приета на кораба в куб. метра.
- 80. Бележки.

(Р) Преразпределение на баластната вода вътре в кораба

- 81. Причина за преразпределението.

(С) Сдаване на баластна вода в приемно съоръжение

- 82. Пристанище(а), където е била сдана баластна вода.
- 83. Име и обозначение на приемното устройство.
- 84. Общото количество на сдадената баластна вода в куб. м.
- 85. Дата, подпис и печат на длъжностното лице, представляващо пристанищните органи.

Наименование на кораба

Отличителен номер или букви

ОПЕРАЦИИ С ТОВАР/БАЛАСТ (НЕФТЕНИ ТАНКЕРИ)

Дата	Код (буква)	Елемент (номер)	Запис на операциите/подпис на отговорния служител

Подпис на капитан