

Предисловие

Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. (СОЛАС) с поправками рассматривает различные аспекты безопасности на море и содержит в главе VII обязательные положения, регулирующие перевозку опасных грузов в упакованном виде или в твердом виде навалом. Перевозка опасных грузов запрещена, за исключением случаев, когда такая перевозка осуществляется в соответствии с положениями главы VII, подробно изложенными в Международном кодексе морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ/IMDG Code).

Правило II-2/19 Конвенции СОЛАС-74 с поправками определяет специальные требования к судну, предназначенному для перевозки опасных грузов, киль которого заложен или которое находилось на подобной стадии постройки на 1 июля 2002 г. или после этой даты.

Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., измененная Протоколом 1978 г. к ней (МАРПОЛ), рассматривает различные аспекты предотвращения загрязнения морской среды и содержит в Приложении III обязательные положения по предотвращению загрязнения вредными веществами, перевозимыми морем в упакованном виде. Правило 1(2) запрещает перевозку вредных веществ на судах, за исключением случаев, когда такие вещества перевозятся в соответствии с положениями Приложения III, а также развернутыми положениями МКМПОГ.

Согласно Положениям по сообщениям об инцидентах, связанных с вредными веществами (Протокол I к МАРПОЛ), капитан или иное лицо, несущее ответственность за судно, должно сообщать об инцидентах, связанных с утерей таких веществ с судов.

МКМПОГ, принятый резолюцией А.716(17) и дополненный поправками с 27 по 30, был рекомендован правительствам для принятия или использования в качестве основы для национальных правил во исполнение их обязательств согласно правилу VII/1.4 Конвенции СОЛАС 1974 г. с поправками, и правилу 1(3) Приложения III к МАРПОЛ. Обязательный статус МКМПОГ с поправками был придан 1 января 2004 г. под эгидой СОЛАС 1974 г., однако некоторые части Кодекса продолжают оставаться рекомендательными. Соблюдение положений Кодекса гармонизирует практику и процедуры, соблюдаемые при перевозках опасных грузов морем, и обеспечивает выполнение обязательных положений Конвенции СОЛАС и Приложения III к МАРПОЛ.

Настоящий Кодекс, в котором подробно излагаются требования, применяемые к каждому веществу, материалу или изделию, претерпел много изменений как по форме, так и по содержанию, с тем, чтобы не отставать от развития и прогресса в промышленности. Комитет по безопасности на море (КБМ) ИМО уполномочен Ассамблеей Организации принимать поправки к Кодексу, тем самым обеспечивая возможность для ИМО оперативно реагировать на развитие транспорта.

КБМ на своей девяностой сессии согласился с тем, что с целью оптимизации смешанной (мультимодальной) перевозки опасных грузов положения МКМПОГ издания 2012 г. могут применяться с 1 января 2013 г. на добровольной основе вплоть до официального вступления в действие с 1 января 2014 г. без какого-либо переходного периода. Это описано в резолюции КБМ MSC.328(90) и указано в Преамбуле к настоящему Кодексу. Необходимо подчеркнуть, что в контексте языка Кодекса употребляемые слова «должно», «следует» или «может» означают, что соответствующие положения являются «обязательными», «рекомендательными» или «остаются на усмотрение» соответственно.

Для получения более подробной информации об изменениях посетите сайт по адресу <http://gisis.imo.org> и перейдите к модулю IMDG Code (требуется бесплатная мгновенная регистрация). Пожалуйста, информируйте ИМО обо всех явных различиях или ошибках в текстах разных версий IMDG Code (документах ИМО, печатном издании, а также в версиях на компакт-дисках/документах для загрузки и версиях Кодекса, размещенных в сети Интернет) посредством этой же ссылки.

IMDG Code также имеется в виде полной поисковой базы данных на компакт-дисках (включая разделы Дополнения/Supplement к нему). Доступны также версии в сетях Интранет и Интернет (по подписке). Для получения дополнительной информации обращайтесь в Издательскую службу ИМО на сайте www.imo.org для ознакомления с «живой» демонстрацией версии на компакт-диске и загружаемой версии, а также подробностями работы с IMDG Code по подписке в реальном времени. При необходимости на сайте ИМО будут также публиковаться файлы со списком опечаток и исправлений к настоящему изданию IMDG Code.

Преамбула

- 1 Перевозка опасных грузов морем регулируется для разумного предотвращения травматизма людей или повреждения судов и перевозимых ими грузов. Перевозка загрязнителей моря регулируется, прежде всего, с целью предотвращения вредного воздействия на морскую среду. Целью МКМПОГ является повышение безопасности перевозки опасных грузов, содействуя свободному беспрепятственному перемещению таких грузов, а также предотвращение загрязнения окружающей среды.
- 2 В течение ряда лет многими морскими странами предпринимались меры по регулированию перевозок опасных грузов морем. Однако различные правила, кодексы и практика отличались структурно и особенно в части идентификации и этикетирования таких грузов. Как терминология, так и положения по упаковыванию и размещению, применяемые в разных странах, также отличались, что создавало трудности всем, кто прямо или косвенно был связан с перевозкой опасных грузов морем.
- 3 Необходимость международного регулирования перевозок опасных грузов морем была признана в 1929 г. Международной конференцией по охране человеческой жизни на море (СОЛАС), которая рекомендовала, чтобы такие правила имели международный характер. Классификация опасных грузов и некоторые общие положения, касающиеся перевозки таких грузов на судах, были приняты Конференцией СОЛАС в 1948 г. Эта конференция также рекомендовала проведение дальнейших исследований с целью разработки международных правил.
- 4 Тем временем Экономический и Социальный Совет Организации Объединенных Наций учредил специальный Комитет экспертов по перевозке опасных грузов (Комитет экспертов ООН), который активно рассматривал международный аспект перевозки опасных грузов всеми видами транспорта. Этот Комитет в 1956 г. подготовил отчет о классификации, перечне опасных грузов, этикетировании и транспортных документах, требуемых для перевозки таких грузов. Этот отчет с последующими изменениями предложил общую структуру, с которой могут быть согласованы существующие правила и в рамках которой они могут развиваться дальше. Главной целью являлось приведение к всемирному единообразию правил, связанных с перевозкой опасных грузов морским и другими видами транспорта.
- 5 Дальнейшим шагом, направленным на удовлетворение потребности в международных правилах, регулирующих перевозку опасных грузов на судах, стала Конференция СОЛАС в 1960 г., которая в дополнение к установленной общей структуре положений главы VII Конвенции СОЛАС обратилась к ИМО (Рекомендация 56) с предложением провести исследование с целью разработки унифицированного международного кодекса по перевозке опасных грузов морем. Это исследование должно было быть проведено в сотрудничестве с Комитетом экспертов ООН и с учетом существующей морской практики и процедур. Конференция также рекомендовала ИМО разработать унифицированный кодекс, который должен быть принят правительствами стран, подписавшими Конвенцию СОЛАС 1960 г.
- 6 Для реализации Рекомендации 56 Комитет ИМО по безопасности на море (КБМ) назначил рабочую группу из представителей стран, имевших значительный опыт в области перевозки опасных грузов морем. Предварительные проекты для каждого класса веществ, материалов и изделий были впоследствии тщательно рассмотрены рабочей группой с целью учета практики и процедур, применяемых рядом морских стран, и обеспечения наиболее широкого применения Кодекса. Этот новый Международный кодекс морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ) был одобрен КБМ и рекомендован Правительствам Ассамблеей ИМО в 1965 г.
- 7 Во время следующей Конференции СОЛАС, проведенной в 1974 г., глава VII Конвенции была оставлена без существенных изменений. Начиная с этой даты, вступили в силу несколько поправок к главе VII, одобренных КБМ. Несмотря на призывающую ссылку в сноске к правилу 1 главы VII, сам МКМПОГ имел только рекомендательный статус до 31 декабря 2003 г.
- 8 На Международной конференции по загрязнению моря 1973 г. была признана необходимость охраны морской среды. Также было признано, что совершенный по неосторожности или случайный сброс загрязнителей моря, перевозимых на судах в упакованном виде, должен быть сведен к минимуму. В результате Конференцией были установлены и приняты положения, которые содержатся в Приложении III к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., измененной Протоколом 1978 г. к ней (МАРПОЛ 73/78). Комитет по защите морской среды (КЗМС) в 1985 г. принял решение о применении положений Приложения III посредством МКМПОГ. Это решение было также поддержано КБМ в 1985 г. Начиная с этой даты, вступили в силу несколько поправок к Приложению III МАРПОЛ 73/78.
- 9 Комитет экспертов ООН продолжает работать до настоящего времени и публикуемые им

«Рекомендации по перевозке опасных грузов» обновляются каждые два года. В 1996 г. КБМ принял решение о необходимости изменения формата МКМПОГ с целью сближения его с форматом Рекомендаций ООН по перевозке опасных грузов. Согласование форматов Рекомендаций ООН, МКМПОГ и других правил перевозки опасных грузов направлено на улучшение удобства пользования, соответствие правилам и повышение безопасности перевозки опасных грузов.

- 10 В 2002 г. КБМ принял поправки к главе VII СОЛАС с целью придать МКМПОГ обязательный к исполнению статус; указанные поправки вступили в силу 1 января 2004 г. С тех пор в целях удобства пользования и стимулирования унифицированного применения настоящего Кодекса были приняты дальнейшие поправки. На девяностой сессии в мае 2012 г. КБМ принял Поправки 36-12 к обязательному для исполнения МКМПОГ, являющиеся полной консолидированной и обновленной версией текста, которые вступают в силу с 1 января 2014 г. без какого-либо переходного периода. Однако в соответствии с Резолюцией MSC.328(90), правительствам предлагается на добровольной основе применять эти Поправки полностью или частично с 1 января 2013 г.
- 11 Для поддержания Кодекса на современном уровне в аспекте работы морского транспорта КБМ продолжит учитывать развитие технологий, а также изменения в химических классификациях и связанные с этим положения по отправке грузов, которые в первую очередь касаются грузоотправителей/грузовладельцев. Двухгодичная периодичность внесения поправок в Рекомендации ООН по перевозке опасных грузов также станет источником большинства усовершенствований МКМПОГ в будущем.
- 12 КБМ будет также принимать во внимание будущие последствия для перевозки опасных грузов морем, в частности, вытекающие из принятия Конференцией ООН по окружающей среде и развитию (UNCED) общих критериев классификации химических веществ на основе Согласованной на глобальном уровне системы классификации (СГС).
- 13 Следует обратить внимание на документ ИМО FAL.6/Circ.14, перечень существующих публикаций, относящихся к областям и темам взаимодействия судно/порт.
- 14 Рекомендации по процедурам действий в чрезвычайных ситуациях и первоначальному лечению при химическом отравлении и диагностике, которые могут применяться совместно с МКМПОГ, опубликованы отдельно в «Руководстве АвК: «Процедуры действий в чрезвычайных ситуациях для судов, перевозящих опасные грузы»» (см. циркуляры MSC.1/Circ.1025 с поправками MSC.1/Circ.1025/Add.1, MSC.1/Circ.1262, MSC.1/Circ.1360 и MSC.1/Circ.1438) и в «Руководстве по оказанию первой медицинской помощи при несчастных случаях, связанных с опасными грузами» (см. циркуляры MSC/Circ.857 и DSC 3/15/Add.2) соответственно.
- 15 В дополнение, согласно части D главы VII Конвенции СОЛАС, перевозящие ОЯТ суда, как определено в правиле VII/14.2, должны соответствовать требованиям Международного кодекса по безопасной перевозке на судах упакованного отработавшего ядерного топлива, плутония и высокорadioактивных отходов (Кодекса ОЯТ).