

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

## ПРОТОКОЛ 1978 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ 1973 ГОДА

Стороны Настоящего Протокола,

Признавая значительный вклад, который может внести Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, в обеспечение охраны морской среды от загрязнения с судов,

Признавая также необходимость дальнейшего усиления мер по предотвращению загрязнения и контролю за загрязнением морской среды с судов, в особенности с нефтяных танкеров,

Признавая далее необходимость скорейшего и наиболее широкого применения Правил предотвращения загрязнения нефтью, содержащихся в Приложении I данной Конвенции,

Отмечая, однако, необходимость отсрочки применения Приложения II данной Конвенции до удовлетворительного решения определенных технических проблем,

Считая, что эти цели могут быть наилучшим образом достигнуты путем заключения Протокола к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года,

Согласились о нижеследующем:

### *Статья I.* ОБЩИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

1. Стороны настоящего Протокола обязуются выполнять положения:

- (a) настоящего Протокола и Приложения к нему, которое составляет неотъемлемую часть настоящего Протокола; и
- (b) Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (называемой далее «Конвенция»), подлежащей изменениям и дополнениям, содержащимся в настоящем Протоколе.

2. Положения Конвенции и настоящего Протокола должны читаться и толковаться вместе как единый документ.

3. Всякая ссылка на настоящий Протокол означает одновременно ссылку на Приложение к нему.

### *Статья II.* ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ПОЛОЖЕНИЙ ПРИЛОЖЕНИЯ II КОНВЕНЦИИ

1. Несмотря на положения Статьи 14 (1) Конвенции, Стороны настоящего Протокола соглашаются с тем, что они не будут связаны положениями Приложения II Конвенции в течение трех лет с даты вступления в силу настоящего Протокола или в течение такого более продолжительного срока, который может быть установлен большинством в две трети Сторон настоящего Протокола в Комитете по защите морской среды (называемом далее «Комитет») Межправительственной морской консультативной организации (называемой далее «Организация»).

2. В течение срока, указанного в пункте 1 этой Статьи, Стороны настоящего Протокола не несут обязательств и не могут претендовать на какие-либо привилегии по Конвенции в отношении вопросов, связанных с Приложением II Конвенции, и все ссылки на Стороны Конвенции не включают Сторон настоящего Протокола, поскольку это касается вопросов, относящихся к упомянутому Приложению.

### *Статья III. НАПРАВЛЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ*

Текст Статьи 11 (1) (b) Конвенции заменяется следующим:

«список назначенных инспекторов и признанных организаций, которые уполномочены от их имени осуществлять меры, связанные с конструкцией, постройкой, оборудованием и эксплуатацией судов, перевозящих вредные вещества в соответствии с положениями Правил, для рассылки Сторонам с целью уведомления их должностных лиц. Администрация, следовательно, уведомляет Организацию о конкретных обязанностях и условиях полномочий, представляемых назначенным инспекторам и признанным организациям.»

### *Статья IV. ПОДПИСАНИЕ, РАТИФИКАЦИЯ, ПРИНЯТИЕ, ОДОБРЕНИЕ И ПРИСОЕДИНЕНИЕ*

1. Настоящий Протокол открыт для подписания в штаб-квартире Организации с 1 июня 1978 года по 31 мая 1979 года и затем остается открытым для присоединения. Государства могут стать Сторонами настоящего Протокола путем:

- (a) подписания без оговорки о ратификации, принятии или одобрении; или
- (b) подписания с условием о ратификации, принятии или одобрении с последующей ратификацией, принятием или одобрением; или
- (c) присоединения.

2. Ратификация, принятие, одобрение или присоединение осуществляется путем сдачи на хранение документа об этом Генеральному секретарю Организации.

### *Статья V. ВСТУПЛЕНИЕ В СИЛУ*

1. Настоящий Протокол вступает в силу по истечении двенадцати месяцев с даты, на которую его Сторонами, в соответствии со Статьей IV настоящего Протокола, станут не менее пятнадцати государств, общая валовая вместимость торговых судов которых составляет не менее пятидесяти процентов валовой вместимости судов мирового торгового флота.

2. Любой документ о ратификации, принятии, одобрении или присоединении, сданный на хранение после вступления в силу настоящего Протокола, вступит в силу по истечении трех месяцев после сдачи на хранение соответствующего документа.

3. После даты, на которую поправка к настоящему Протоколу считается принятой согласно Статье 16 Конвенции, любой документ о ратификации, принятии, одобрении или присоединении, сданный на хранение, применяется к настоящему Протоколу с внесенной в него поправкой.

### *Статья VI. ПОПРАВКИ*

Содержащийся в Статье 16 Конвенции порядок внесения поправок в Статью, Приложение и Дополнение к Приложению Конвенции, применяется относительно внесения поправок в Статью, Приложение и Дополнение к Приложению настоящего Протокола.

### *Статья VII. ДЕНОНСАЦИЯ*

1. Настоящий Протокол может быть денонсирован любой Стороной в любое время по истечении пяти лет с даты вступления в силу настоящего Протокола для этой Стороны.

2. Денонсация осуществляется путем сдачи на хранение документа о денонсации Генеральному секретарю Организации.

3. Денонсация вступит в силу по истечении двенадцати месяцев с даты получения Генеральным секретарем Организации извещения о денонсации или по истечении любого большего срока, который может быть указан в этом извещении.

### *Статья VIII. ДЕПОЗИТАРИЙ*

1. Настоящий Протокол сдается на хранение Генеральному секретарю Организации (называемому далее «Депозитарий»).

2. Депозитарий должен:

(a) сообщать всем государствам, подписавшим настоящий Протокол или присоединившимся к нему:

(i) о каждом новом подписании или сдаче на хранение документа о ратификации, принятии, одобрении или присоединении с указанием даты подписания или сдачи на хранение;

(ii) о дате вступления в силу настоящего Протокола;

(iii) о сдаче на хранение любого документа о денонсации настоящего Протокола с указанием даты получения этого документа и вступления денонсации в силу;

(iv) о любом решении, принятом в соответствии со Статьей II (1) настоящего Протокола;

(b) направлять заверенные копии настоящего Протокола всем государствам, подписавшим настоящий Протокол или присоединившимся к нему.

3. Как только настоящий Протокол вступит в силу, его заверенная копия передается депозитарием в Секретариат Организации Объединенных Наций для регистрации и опубликования в соответствии со Статьей 102 Устава Организации Объединенных Наций.

### *Статья IX. ЯЗЫКИ*

Настоящий Протокол составлен в одном подлинном экземпляре на русском, английском, испанском и французском языках, причем все тексты являются равно аутентичными. Официальный перевод на арабский, итальянский, немецкий и японский языки подготавливается и сдается на хранение вместе с подписанным экземпляром.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся, должным образом на то уполномоченные своими правительствами, подписали настоящий Протокол.

СОВЕРШЕНО в Лондоне семнадцатого февраля одна тысяча девятьсот семьдесят восьмого года.

## П Р И Л О Ж Е Н И Е

ИЗМЕНЕНИЯ И ДОПОЛНЕНИЯ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ  
ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ 1973 ГОДА

## П Р И Л О Ж Е Н И Е I

## ПРАВИЛА ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ

*Правило 1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ*

*Пункты (1)-(7): без изменений.*

Существующий текст пункта (8) заменяется следующим:

(8) (a) «Значительное переоборудование» означает такое переоборудование существующего судна:

- (i) которое существенно изменяет размерения или грузовместимость судна; или
- (ii) которое изменяет тип судна; или
- (iii) цель которого, по мнению Администрации, заключается главным образом в значительном продлении срока его службы; или
- (iv) которое изменяет судно иным образом, но в такой степени, что если бы оно являлось новым судном, то попадало бы под действие соответствующих положений настоящего Протокола, не применимых к нему, как к существующему судну.

(b) Несмотря на положения подпункта (a) настоящего пункта, переоборудование существующего нефтяного танкера дедевейтом 20.000 тонн и выше для удовлетворения требованиям Правила 13 настоящего Приложения не должно рассматриваться как предусматривающее значительное переоборудование для целей настоящего Приложения.

*Пункты (9)-(22): без изменений.*

Существующий текст пункта (23) заменяется следующим:

(23) «Вес судна порожнем» означает водоизмещение судна в метрических тоннах без груза, топлива, смазочных масел, балластной воды, пресной и питательной воды в танках, расходных материалов, пассажиров, экипажа и их багажа.

*Пункты (24)-(25): без изменений.*

В существующий текст дополнительно вносятся следующие пункты:

(26) Несмотря на положения пункта (6) настоящего Правила, для целей Правил 13, 13В, 13Е и 18 (5) настоящего Приложения, «новый нефтяной танкер» означает нефтяной танкер:

- (a) контракт на постройку которого заключен после 1 июня 1979 года; или
- (b) киль которого заложен или который находится в подобной стадии постройки после 1 января 1980 года при отсутствии контракта на постройку; или
- (c) поставка которого осуществляется после 1 июня 1982 года; или
- (d) который подвергся значительному переоборудованию:
  - (i) по контракту, заключенному после 1 июня 1979 года; или
  - (ii) при отсутствии контракта, работа по постройке которого начата после 1 января 1980 года; или

(iii) которое закончено после 1 июня 1982 года, кроме того, относительно нефтяных танкеров дедвейтом 70.000 тонн и выше определение в пункте (6) настоящего Правила применяется для целей Правила 13 (1) настоящего Приложения.

(27) Несмотря на положения пункта (7) настоящего Правила, для целей Правил 13, 13A, 13B, 13C, 13D и 18 (6) настоящего Приложения, «существующий нефтяной танкер» означает нефтяной танкер, не являющийся новым нефтяным танкером, как определено в пункте (26) настоящего Правила.

(28) «Сырая нефть» означает любую жидкую углеводородную смесь, которая встречается в естественном виде в недрах земли, независимо от того обработана она или нет с целью облегчения ее транспортировки, и включает:

- (a) сырую нефть, из которой могут быть удалены некоторые фракции перегонки; и
- (b) сырую нефть, к которой могут быть добавлены некоторые фракции перегонки.

(29) «Танкер, перевозящий сырую нефть» означает нефтяной танкер, занятый в перевозке сырой нефти.

(30) «Танкер, перевозящий нефтепродукты» означает нефтяной танкер, занятый в перевозке нефти, иной чем сырая нефть.

*Правила 2 и 3: без изменений.*

#### *Правило 4*

Существующий текст Правила 4 заменяется следующим:

#### ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ И ПРОВЕРКИ

(1) Каждый нефтяной танкер вместимостью 150 брутто-регистражных тонн и каждое другое судно вместимостью 400 брутто-регистражных тонн и выше подлежат перечисленным ниже освидетельствованиям:

- (a) Первоначальному освидетельствованию перед вводом судна в эксплуатацию или перед первичной выдачей свидетельства, требуемого Правил 5 настоящего Приложения, которое включает полный осмотр конструкции, оборудования, систем, устройств, приспособлений и материалов в объеме требований, предъявляемых к судну настоящим Приложением. Это освидетельствование производится, чтобы удостовериться, что конструкция, оборудование, системы, устройства, приспособления и материалы полностью соответствуют применимым требованиям настоящего Приложения.
- (b) Периодическим освидетельствованиям, проводимым через установленные Администрацией промежутки времени, но не превышающие пяти лет, чтобы удостовериться, что конструкция, оборудование, системы, устройства, приспособления и материалы полностью отвечают требованиям настоящего Приложения.
- (c) Не менее чем одному освидетельствованию в течение действия Свидетельства, чтобы удостовериться, что оборудование и связанные с ним насосы и системы трубопроводов, включая системы автоматического замера и контроля над сбросом нефти, системы мойки сырой нефтью, нефтесепарационное оборудование и системы фильтрации нефти полностью отвечают применимым требованиям настоящего Приложения и находятся в хорошем рабочем состоянии. В случаях, когда проводится одно такое промежуточное освидетельствование в течение срока действия одного какого-либо Свидетельства, оно должно проводиться не ранее шести месяцев до и не позднее шести месяцев после даты, соответствующей

половине периода действия Свидетельства. О таких промежуточных освидетельствованиях производится запись в Свидетельство, выданное в соответствии с Правилom 5 настоящего Приложения.

(2) Администрация принимает надлежащие меры к судам, к которым не применяются положения пункта (1) настоящего Правила, с тем, чтобы облегчить выполнение применимых положений настоящего Приложения.

(3) (a) Освидетельствование судна во исполнение положений настоящего Приложения осуществляется должностными лицами Администрации. Однако Администрация может поручить освидетельствования назначенным для этой цели инспекторам или признанным ею организациям.

(b) Администрация устанавливает меры, позволяющие производить внеплановые проверки в течение срока действия Свидетельства. Такие проверки должны обеспечивать удовлетворительное состояние судна и его оборудования во всех отношениях для того рода службы, для которого судно предназначается. Эти проверки могут производиться силами инспекционных служб их Администрации, либо назначенных инспекторов или признанных организаций, либо других Сторон по просьбе данной Администрации. Когда Администрация вводит обязательные ежегодные освидетельствования согласно положениям пункта (1) настоящего Правила, вышеупомянутые внеплановые проверки не обязательны.

(c) Администрация, назначающая инспекторов или признающая организации для проведения освидетельствований и проверок, как это предусмотрено в подпунктах (a) и (b) настоящего пункта, как минимум, уполномочивает назначенного инспектора или признанную организацию:

(i) требовать ремонта на судне; и

(ii) выполнять освидетельствования и проверки по просьбе соответствующих властей государства порта.

Администрация уведомляет Организацию о конкретных обязанностях и условиях полномочий, представляемых назначенным инспекторам и признанным организациям, для рассылки информации Сторонам настоящего Протокола с целью уведомления их должностных лиц.

(d) Если назначенный инспектор или признанная организация установит, что состояние судна или его оборудования не соответствуют в значительной степени данным Свидетельства или таковы, что судно не может выйти в море, не представляя неоправданной опасности ущерба для морской среды, этот инспектор или организация немедленно обеспечивают принятие мер по исправлению недостатков и в надлежащее время уведомляют Администрацию. Если меры по исправлению недостатков не приняты, указанное Свидетельство изымается и Администрация немедленно уведомляется; а если судно находится в порту другой Стороны, соответствующие власти государства порта также немедленно уведомляются. Если должностное лицо этой Администрации, назначенный инспектор или признанная организация уведомили соответствующие власти государства порта, то правительство заинтересованного государства порта оказывает любую необходимую помощь такому должностному лицу, инспектору или организации в выполнении их обязанностей согласно настоящему Правилу. Когда необходимо, правительство заинтересованного государства порта должно обеспечить, чтобы судно не отошло до тех пор, пока оно не сможет выйти в море или покинуть порт для перехода к соответствующему ближайшему судоремонтному заводу, не представляя неоправданной опасности ущерба для морской среды.

(e) В каждом случае заинтересованная Администрация полностью обеспечивает полноту и тщательность освидетельствования и проверки и берет на себя принятие необходимых мер для выполнения этого обязательства.

(4) (a) Судно и его оборудование поддерживается в состоянии, отвечающем положениям настоящего Протокола, гарантирующем, что судно во всех отношениях является пригодным для выхода в море, не представляя неоправданной опасности ущерба для морской среды.

(b) После завершения любого освидетельствования судна согласно пункта (1) настоящего Правила не должно производиться никаких изменений в подвергшихся освидетельствованию конструкции, оборудовании, системах, устройствах, приспособлениях и материалах без разрешения Администрации, за исключением непосредственной замены такого оборудования и устройств.

(c) Всякий раз, когда случается авария судна или обнаруживается неисправность, которые существенно влияют на целостность судна, либо на эффективность работы или комплектность его оборудования, предусмотренные настоящим Приложением, капитан или собственник судна при первой возможности сообщают об этом Администрации, признанной организацией или назначенному инспектору, ответственным за выдачу соответствующего свидетельства, которые добиваются расследования с целью определения является ли необходимым освидетельствование согласно требованиям пункта (1) настоящего Правила. Если судно находится в порту другой Стороны, капитан либо собственник судна также немедленно информируют соответствующие власти государства порта, и назначенный инспектор или признанная организация подтверждают, что такое сообщение было сделано.

#### *Правила 5, 6 и 7*

В существующем тексте настоящих Правил зачеркнуть все ссылки на «(1973)» относительно Международного свидетельства о предотвращении загрязнения нефтью.

#### *Правило 8. СРОК ДЕЙСТВИЯ СВИДЕТЕЛЬСТВА*

Существующий текст Правила 8 заменяется следующим:

(1) Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью выдается на срок, установленный Администрацией, который не превышает пяти лет с даты его выдачи, если при наличии нефтяного танкера, эксплуатируемого с предназначенными для чистого балласта танками в течение ограниченного срока, установленного в Правиле 13 (9) настоящего Приложения, срок действия Свидетельства не превышает такого установленного срока.

(2) Свидетельство теряет силу, если на судне без разрешения Администрации произведены существенные изменения в конструкции, оборудовании, системах, устройствах, приспособлениях или материалах, требуемых настоящим Приложением, за исключением непосредственной замены такого оборудования или устройств, а также если не производились промежуточные освидетельствования, предусмотренные Администрацией в соответствии с Правилем 4 (1) (c) настоящего Приложения.

(3) Свидетельство, выданное судну, также теряет силу при передаче судна под флаг другого государства. Новое Свидетельство выдается только, когда правительство, выдающее новое Свидетельство, полностью удовлетворено тем, что судно полностью соответствует требованиям Правила 4 (4) (a) и (b) настоящего Приложения. В случае передачи судна между Сторонами, если в течение трех месяцев после передачи будет сделан запрос, правительство Стороны, под флагом которой это судно имело право плавать, в возможно короткий срок передает Администрации копии Свидетельства, имевшегося на судне до его передачи и, если имеется, копию соответствующего акта об освидетельствовании.



*Правила 9-12: без изменений*

Существующий текст Правила 13 заменяется следующими Правилами:

**Правило 13. ТАНКИ ИЗОЛИРОВАННОГО БАЛЛАСТА, ТАНКИ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫЕ ДЛЯ ЧИСТОГО БАЛЛАСТА, И МОЙКА СЫРОЙ НЕФТЬЮ**

При условии соблюдения положений Правила 13С и 13D настоящего Приложения, нефтяные танкеры удовлетворяют требованиям настоящего Правила.

*Новые нефтяные танкеры дедвейтом 20.000 тонн и выше*

(1) Каждый новый танкер, перевозящий сырую нефть, дедвейтом 20.000 тонн и выше и каждый новый танкер, перевозящий нефтепродукты, дедвейтом 30.000 тонн и выше обеспечивается танками изолированного балласта и удовлетворяет требованиям пунктов (2), (3) и (4) или пункта (5) настоящего Правила, соответственно.

(2) Вместимость танков изолированного балласта определяется таким образом, чтобы судно, за исключением случаев, предусмотренных пунктом (3) или (4) настоящего Правила, могло безопасно совершать балластные переходы, не прибегая к использованию грузовых танков под водяной балласт. Однако во всех случаях вместимость танков изолированного балласта должна быть, по меньшей мере, такой, чтобы при любом варианте балластировки на всех участках рейса, включая случаи, когда судно порожнем приняло только изолированный балласт, осадки и дифферент судна удовлетворяли бы каждому из следующих требований:

- (a) теоретическая осадка на миделе (dm) в метрах (без учета деформации судна) составляет не менее:  $dm = 2,0 + 0,02L$ ;
- (b) осадки на носовом и кормовом перпендикулярах соответствуют осадке на миделе (dm), которые определены в соответствии с подпунктом (a) данного пункта, и при дифференте на корму не более 0,015L; и
- (c) в любом случае осадка на кормовом перпендикуляре должна быть не менее той, которая необходима для полного погружения винта(ов).

(3) Во всех случаях водяной балласт не принимается в грузовые танки, за исключением редких рейсов, когда условия погоды настолько тяжелы, что, по мнению капитана, необходимо принять дополнительный водяной балласт в грузовые танки для обеспечения безопасности судна. Такая дополнительная балластная вода обрабатывается и сбрасывается согласно Правилу 9 настоящего Приложения и в соответствии с требованиями Правила 15 настоящего Приложения, и соответствующая запись производится в Журнале нефтяных операций, упомянутом в Правиле 20 настоящего Приложения.

(4) При наличии нового танкера, перевозящего сырую нефть, дополнительный балласт, допускаемый в пункте (3) настоящего Правила, принимается в грузовые танки, только если эти танки промыты сырой нефтью в соответствии с Правилем 13В настоящего Приложения до отхода судна из порта или от терминала выгрузки нефти.

(5) Несмотря на положения пункта (2) настоящего Правила, условия изоляции балласта для танкеров длиной менее 150 метров удовлетворяют требованиям Администрации.

(6) Каждый новый танкер, перевозящий сырую нефть, дедвейтом 20.000 тонн и более оборудуется системой очистки грузовых танков путем мойки сырой нефтью. Администрация берет на себя обеспечение того, чтобы система полностью удовлетворяла требованиям Правила 13В настоящего Приложения в течение одного года после начала использования танкера в перевозке сырой нефти или к

концу третьего рейса, в котором перевозится сырая нефть, пригодная для мойки сырой нефтью, в зависимости от того, какой срок наступит позже. На нефтяном танкере применяется система в соответствии с требованиями упомянутого Правила, если такой нефтяной танкер не перевозит сырую нефть, не пригодную для мойки сырой нефтью.

*Существующие танкеры, перевозящие сырую нефть, дедвейтом 40.000 тонн и выше*

(7) При условии соблюдения положений пунктов (8) и (9) настоящего Правила каждый существующий танкер, перевозящий сырую нефть, дедвейтом 40.000 тонн и выше обеспечивается танками изолированного балласта и удовлетворяет требованиям пунктов (2) и (3) настоящего Правила с даты вступления в силу настоящего Протокола.

(8) Существующие танкеры, перевозящие сырую нефть, которые упомянуты в пункте (7) настоящего Правила, вместо того, чтобы обеспечиваться танками изолированного балласта, могут применять процедуру очистки грузовых танков путем мойки сырой нефтью в соответствии с Правилем 13В настоящего Приложения, если танкер, перевозящий сырую нефть, не предназначен для перевозки сырой нефти, не пригодной для мойки сырой нефтью.

(9) Существующие танкеры, перевозящие сырую нефть, которые упомянуты в пункте (7) или (8) настоящего Правила, вместо того, чтобы обеспечиваться танками изолированного балласта, или применения процедуры очистки грузовых танков путем мойки сырой нефтью, могут применять предназначенные для чистого балласта танки в соответствии с положениями Правила 13А настоящего Приложения на следующий срок:

- (a) танкеры, перевозящие сырую нефть, дедвейтом 70.000 тонн и выше, до истечения двух лет после даты вступления в силу настоящего Протокола; и
- (b) танкеры, перевозящие сырую нефть, дедвейтом 40.000 тонн и выше, но дедвейтом менее 70.000 тонн, до истечения четырех лет после даты вступления в силу настоящего Протокола.

*Существующие танкеры, перевозящие нефтепродукты, дедвейтом 40.000 тонн и выше*

(10) С даты вступления в силу настоящего Протокола каждый существующий танкер, перевозящий нефтепродукты, дедвейтом 40.000 тонн и выше, обеспечивается танками изолированного балласта и удовлетворяет требованиям пунктов (2) и (3) настоящего Правила, или вместо этого применяет предназначенные для чистого балласта танки в соответствии с положениями Правила 13А настоящего Приложения.

*Нефтяной танкер, классифицированный как нефтяной танкер с изолированным балластом*

(11) Любой нефтяной танкер, который не обязательно обеспечивается танками изолированного балласта в соответствии с пунктами (1), (7) или (10) настоящего Правила может, однако, классифицироваться как танкер с изолированным балластом при условии, что он удовлетворяет требованиям пунктов (2) и (3) или пункта (5) настоящего Правила, соответственно.

#### **Правило 13А. ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К НЕФТЯНЫМ ТАНКЕРАМ С ПРЕДНАЗНАЧЕННЫМИ ДЛЯ ЧИСТОГО БАЛЛАСТА ТАНКАМИ**

(1) Нефтяной танкер, на котором применяются предназначенные для чистого балласта танки в соответствии с положениями Правила 13 (9) или (10) настоящего

Приложения, имеет достаточную вместимость, предназначенную только для перевозки чистого балласта, как это определено в Правиле 1 (16) настоящего Приложения, чтобы удовлетворять требованиям Правила 13 (2) и (3) настоящего Приложения.

(2) Устройство и порядок использования предназначенных для чистого балласта танков удовлетворяют требованиям, установленным Администрацией. Такие требования содержат, по крайней мере, все положения Спецификаций по нефтяным танкерам с предназначенными для чистого балласта танками, принятые Резолюцией 14 Международной конференции по безопасности танкеров и предотвращению загрязнения 1978 года и с теми изменениями, которые могут быть внесены Организацией.

(3) Нефтяной танкер, применяющий предназначенные для чистого балласта танки, оборудуется прибором для измерения содержания нефти, одобренным Администрацией на основании спецификаций, рекомендованных Организацией\*, чтобы осуществить наблюдение за содержанием нефти в сбрасываемой балластной воде. Прибор для измерения содержания нефти устанавливается не позднее, чем во время первого по графику захода танкера на судовой верфь, следующего после вступления в силу настоящего Протокола. До того, как устанавливается прибор для измерения содержания нефти, непосредственно перед сбросом балласта выясняется путем проверки балластной воды из предназначенных танков, что никакого загрязнения не произошло.

(4) Каждый нефтяной танкер, применяющий предназначенные для чистого балласта танки, обеспечивается:

(a) Руководством по использованию предназначенных для чистого балласта танков, детально описывающим систему и уточняющим порядок эксплуатации. Это Руководство удовлетворяет требованиям Администрации и содержит всю информацию, изложенную в Спецификациях, упомянутых в пункте (2) настоящего Правила. Если происходит какое-либо изменение, влияющее на систему применения предназначенных для чистого балласта танков, соответственно пересматривается Руководство по эксплуатации.

(b) Добавлением к Журналу нефтяных операций, упомянутому в Правиле 20 настоящего Приложения в том виде, в каком оно изложено в Добавлении 1 к Дополнению III настоящего Приложения. Добавление должно быть постоянно приложено к Журналу нефтяных операций.

### *Правило 13В. ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К МОЙКЕ СЫРОЙ НЕФТЬЮ*

(1) Каждая система мойки сырой нефтью, требуемая в соответствии с Правилем 13 (6) и (8) настоящего Приложения, удовлетворяет требованиям настоящего Правила.

(2) Установка для мойки сырой нефтью и связанное с ней оборудование и приспособления удовлетворяют требованиям, установленным Администрацией. Эти требования содержат, по крайней мере, все положения Спецификаций по конструкции, эксплуатации и контролю системы мойки сырой нефтью, принятые Резолюцией 15 Международной конференции по безопасности танкеров и предотвращению загрязнения 1978 года, и с теми изменениями, которые могут быть внесены Администрацией.

(3) Система инертного газа предусматривается в каждом грузовом танке и отстойном танке в соответствии с надлежащими Правилами Главы II-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, измененной и дополненной Протоколом 1978 года к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года.

\* См. Рекомендацию относительно международных спецификаций по рабочим характеристикам и испытанию нефтесепарационного оборудования и приборов для измерения содержания нефти, одобренную в Резолюции А.393(X).

(4) В случае приема балласта в грузовые танки, достаточное количество грузовых танков промывается сырой нефтью перед каждым балластным рейсом для того, чтобы балластную воду принимали только те грузовые танки, которые промыты сырой нефтью, учитывая характер осуществляемых этим танкером перевозок и ожидаемые погодные условия.

(5) Каждый нефтяной танкер, применяющий систему мойки сырой нефтью, обеспечивается:

- (a) Руководством по эксплуатации и оборудованию, детально описывающим систему и оборудование и уточняющим порядок эксплуатации. Это Руководство удовлетворяет требованиям Администрации и содержит всю информацию, изложенную в Спецификациях, упомянутых в пункте (2) настоящего Правила. Если происходит какое-либо изменение, влияющее на систему мойки сырой нефтью, соответственно пересматривается Руководство по эксплуатации и оборудованию; и
- (b) Добавлением к Журналу нефтяных операций, упомянутому в Правиле 20 настоящего Приложения в том виде, в каком оно изложено в Добавлении 2 к Дополнению III настоящего Приложения. Добавление должно быть постоянно приложено к Журналу нефтяных операций.

#### *Правило 13С. СУЩЕСТВУЮЩИЕ ТАНКЕРЫ, ЗАНЯТЫЕ В СПЕЦИАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ*

(1) При условии соблюдения положений пунктов (2) и (3) настоящего Правила, Правила 13 (7)-(10) настоящего Приложения не применяются к существующим нефтяным танкерам, занятым только в специальных перевозках между:

- (a) портами и терминалами в пределах государства-Стороны настоящего Протокола; или
- (b) портами и терминалами государств-Сторон настоящего Протокола, где:
  - (i) рейс полностью проходит в пределах Особого района, определенного в Правиле 10 (1) настоящего Приложения; или
  - (ii) рейс полностью проходит в других пределах, предписанных Организацией.

(2) Положения пункта (1) настоящего Правила применяются только, если порты и терминалы, где происходит загрузка танкеров, осуществляющих такие рейсы, оборудованы приемными устройствами, достаточными для приема и обработки всех балластных и промывочных вод с нефтяных танкеров, использующих их, и если соблюдаются следующие условия:

- (a) с учетом исключений, предусмотренных в Правиле 11 настоящего Приложения, все балластные воды, включая чистый водяной балласт и остатки промывочных вод, содержатся на судне и перекачиваются в приемные устройства, и компетентными властями государства порта делается запись в соответствующий Раздел Добавления к Журналу нефтяных операций, упомянутого в пункте (3) настоящего Правила;
- (b) было достигнуто соглашение между Администрацией и правительством государств порта, упомянутых в подпункте 1 (a) или (b) настоящего Правила, относительно применения существующего нефтяного танкера для специальной перевозки;
- (c) пригодность приемных устройств в соответствии с положениями настоящего Приложения в вышеупомянутых портах и терминалах, для целей настоящего Правила, одобряется правительствами государств-Сторон настоящего Протокола, в пределах которых расположены такие порты или терминалы; и
- (d) Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью содержит запись о том, что нефтяной танкер занят только в специальной перевозке.

(3) Каждый нефтяной танкер, занятый в специальной перевозке, обеспечивается Добавлением к Журналу нефтяных операций, упомянутым в Правиле 20 настоящего Приложения в том виде, в каком оно изложено в Добавлении 3 к Дополнению III настоящего Приложения. Добавление должно быть постоянно приложено к Журналу нефтяных операций.

*Правило 13D. СУЩЕСТВУЮЩИЕ НЕФТЯНЫЕ ТАНКЕРЫ, ИМЕЮЩИЕ СПЕЦИАЛЬНЫЕ БАЛЛАСТНЫЕ УСТРОЙСТВА*

(1) Если существующий нефтяной танкер построен так или работает таким образом, что он всегда удовлетворяет требованиям относительно осадки и дифферента, изложенным в Правиле 13 (2) настоящего Приложения, не прибегая к использованию водяного балласта, он считается удовлетворяющим требованиям для танков изолированного балласта, упомянутых в Правиле 13 (7) настоящего Приложения, если соблюдаются нижеследующие условия:

- (a) порядок эксплуатации и балластные устройства одобрены Администрацией;
- (b) достигнуто соглашение между Администрацией и заинтересованными правительствами государств порта Сторон настоящего Протокола, когда выполнение требований относительно осадки и дифферента судна достигается в рабочем порядке; и
- (c) Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью содержит запись о том, что нефтяной танкер работает со специальными балластными устройствами.

(2) Водяной балласт никогда не принимается в нефтяные танки, за исключением редких рейсов, когда условия погоды настолько тяжелы, что, по мнению капитана, необходимо принять дополнительный водяной балласт в грузовые танки для обеспечения безопасности судна. Этот дополнительный водяной балласт обрабатывается и сбрасывается согласно Правилу 9 настоящего Приложения, а также в соответствии с требованиями Правила 15 настоящего Приложения, и соответствующая запись производится в Журнале нефтяных операций, упомянутом в Правиле 20 настоящего Приложения.

(3) Администрация, которая внесла запись в Свидетельство в соответствии с подпунктом 1 (c) настоящего Правила, сообщает Организации о подробностях указанного Свидетельства для рассылки Сторонам настоящего Протокола.

*Правило 13E. ЗАЩИТНОЕ РАСПОЛОЖЕНИЕ ТАНКОВ ИЗОЛИРОВАННОГО БАЛЛАСТА*

(1) На каждом новом танкере, перевозящем сырую нефть, девейтом 20.000 тонн и более и на каждом новом танкере, перевозящем нефтепродукты, девейтом 30.000 тонн и более танки изолированного балласта, требуемые для обеспечения вместимости для удовлетворения требованиям Правила 13 настоящего Приложения, которые расположены по длине грузового танка, устанавливаются в соответствии с требованиями пунктов (2), (3) и (4) настоящего Правила с целью обеспечения мер предотвращения вылива нефти в случае посадки на мель или столкновения.

(2) Танки и пространства изолированного балласта, иные чем нефтяные танки, расположенные по длине ( $L_t$ ) грузового танка, установлены так, чтобы удовлетворять следующим требованиям:

$$\sum PA_C + \sum PA_S \geq J [L_t (B + 2D)]$$

где:

$PA_C$  = площади бортовой обшивки в квадратных метрах для каждого танка или пространства изолированного балласта, иного чем нефтяной танк, основанной на проекции теоретических размеров,

- $PA_S$  = площади обшивки дна в квадратных метрах для каждого такого танка или пространства, основанной на проекции теоретических размерений,
- $L_t$  = длине в метрах между носовой и кормовой оконечностями грузовых танков,
- $B$  = максимальной ширине судна в метрах, как это определено в Правиле 1 (21) настоящего Приложения,
- $D$  = теоретической высоте борта в метрах, измеряемой вертикально от верхней кромки горизонтального киля до верхней кромки бимса палубы надводного борта у борта на миделе. На судах, имеющих закругленное соединение палубы с бортом, теоретическая высота борта должна измеряться до точки пересечения теоретических линий палубы и борта, как если бы это было угловое соединение,
- $J$  = 0,45 для нефтяных танкеров дедвейтом 20.000 тонн, 0,30 для нефтяных танкеров дедвейтом 200.000 тонн и более, при условии выполнения положений пункта (3) настоящего Правила.

Для промежуточных величин дедвейта величина “ $J$ ” определяется путем линейной интерполяции.

Когда символы, указанные в настоящем пункте, встречаются в настоящем Правиле, они имеют значение, определенное в настоящем пункте.

(3) Для танкеров дедвейтом 200.000 тонн и более величина “ $J$ ” может быть уменьшена следующим образом:

$$J \text{ уменьшенная} = \left[ J - \left( a - \frac{O_C + O_S}{4O_A} \right) \right] \quad \text{или } 0,2, \text{ в зависимости то того, что больше}$$

где

$a$  = 0,25 для нефтяных танкеров дедвейтом 200.000 тонн

$a$  = 0,40 для нефтяных танкеров дедвейтом 300.000 тонн

$a$  = 0,50 для нефтяных танкеров дедвейтом 420.000 тонн и более.

Для промежуточных величин дедвейта величина « $a$ » определяется путем линейной интерполяции.

$O_C$  = величине, определенной в Правиле 23 (1) (а) настоящего Приложения,

$O_S$  = величине, определенной в Правиле 23 (1) (b) настоящего Приложения,

$O_A$  = допусжаемому выливу нефти, согласно требованиям Правила 24 (2) настоящего Приложения.

(4) При определении величин “ $PA_C$ ” и “ $PA_S$ ” для танков и пространств изолированного балласта, иных чем нефтяные танки, применяется следующее:

- (а) минимальная ширина каждого бортового танка или пространства, которые простираются до полной высоты борта судна или от палубы до верхней части двойного дна, должна быть не менее 2 метров. Ширина измеряется от борта судна перпендикулярно внутрь по направлению к диаметральной плоскости. Если предусматривается меньшая ширина, бортовой танк или пространство не принимаются в расчет при вычислении защитной зоны “ $PA_C$ ”; и

(b) минимальная вертикальная высота каждого танка или пространства двойного дна должна быть  $V/15$  или 2 метра в зависимости от того, что меньше. Если предусматривается меньшая высота, танк или пространство двойного дна не принимаются в расчет при вычислении защитной зоны "РА<sub>5</sub>".

Минимальная ширина и высота бортовых танков и танков двойного дна измеряется без учета льял и в случае минимальной ширины измеряется без учета закругленного соединения палубы с бортом.

*Правило 14:* без изменений.

#### *Правило 15*

В существующем тексте настоящего Правила зачеркнуть ссылку на «(1973)» применительно к Международному свидетельству по предотвращению загрязнения нефтью.

*Правила 16-17:* без изменений.

#### *Правило 18.* НАСОСЫ, ТРУБОПРОВОДЫ И УСТРОЙСТВА ДЛЯ СБРОСА НА НЕФТЯНЫХ ТАНКЕРАХ

*Пункты 1-4:* без изменений.

В существующий текст дополнительно вносятся следующие пункты:

(5) Каждый новый нефтяной танкер, который должен обеспечивать-ся танками изолированного балласта или оборудоваться системой мойки сырой нефтью, удовлетворяет следующим требованиям:

- (a) он оборудуется нефтяным трубопроводом, сконструированном таким образом, чтобы свести к минимуму задержку нефти в трубопроводе; и
- (b) предусматриваются средства для осушки всех грузовых насосов и всего нефтяного трубопровода при завершении разгрузки, где необходимо, присоединением устройства для зачистки. Стоки трубопровода и насосов должны сбрасываться как на берег, так и в грузовые танки или сточные танки. Для сброса на берег предусматривается специальный трубопровод небольшого диаметра, присоединяемый снаружи к клапанам коллектора.

(6) Каждый танкер, перевозящий сырую нефть, который должен обеспечиваться танками изолированного балласта или оборудоваться системой мойки сырой нефтью, или на котором применяются предназначенные для чистого балласта танки, удовлетворяет требованиям пункта 5 (b) настоящего Правила.

*Правило 19:* без изменений.

#### *Правило 20*

В существующем тексте настоящего Правила зачеркнуть ссылку на «(1973)» применительно к Международному свидетельству по предотвращению загрязнения нефтью.

*Правила 21-25: без изменений.*

*Дополнение I. ПЕРЕЧЕНЬ НЕФТИ И НЕФТЕПРОДУКТОВ: без изменений*

*Дополнение II. ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА*

Существующая форма Свидетельства заменяется следующей формой:

**МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО  
О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ**

Выдано в соответствии с положениями Протокола 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года по уполномочию правительства

.....  
(полное официальное наименование страны)

.....  
(полное официальное наименование компетентного лица или организации, уполномоченных в соответствии с положениями Протокола 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года)

Название судна	Регистрационный номер или буквы	Порт приписки	Валовая вместимость

Тип судна:

Танкер, перевозящий сырую нефть\*

Танкер, перевозящий нефтепродукты\*

Танкер, перевозящий сырую нефть/нефтепродукты\*

Судно, иное чем нефтяной танкер, с грузовыми танками, подпадающее под действие Правила 2 (2) Приложения 1 Протокола\*

Судно, иное чем любое из перечисленных выше\*

Дата контракта на постройку или значительное переоборудование .....

Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в аналогичной стадии постройки, или дата начала значительного переоборудования .....

Дата поставки судна или окончания значительного переоборудования .....

\* Ненужное зачеркнуть.



*Часть А. Для ВСЕХ СУДОВ*

Судно оборудовано:

для судов, вместимостью 400 брутто-регистражных тонн и более:

- (a) нефтесепарационным оборудованием\* (способным обеспечить сток с содержанием нефти, не превышающим 100 частей на миллион)
- (b) системой фильтрации нефти\* (способной обеспечить сток с содержанием нефти, не превышающим 100 частей на миллион)

для судов вместимостью 10.000 брутто-регистражных тонн и более:

- (c) системой автоматического замера и контроля над сбросом нефти\* (дополнительно к указанным выше в пунктах (a) и (b) или
- (d) нефтесепарационным оборудованием и системой фильтрации нефти\* (способным обеспечить сток с содержанием нефти, не превышающим 15 частей на миллион) вместо указанных выше в пунктах (a) и (b).

Перечисление требований, от которых предоставлено изъятие в соответствии с Правилами 2 (2) и 2 (4) (a) Приложения 1 Протокола.

.....

.....

Замечания:

*Оговорка для существующих судов\*\**

Настоящим удостоверяется, что данное судно в настоящее время оборудовано так, чтобы соответствовать требованиям Протокола 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, применительно к существующим судам\*\*\*.

Подписано .....  
(Подпись должным образом уполномоченного лица)

Совершено в .....

Дата .....

(Печать или штамп организации,  
выдавшей Свидетельство)

\* Ненужное зачеркнуть.

\*\* Эту запись следует делать только в первом Свидетельстве, выданном любому судну.

\*\*\* Срок после вступления в силу Протокола, в течение которого поставляется нефтесепарационное оборудование, система контроля над сбросом нефти, система фильтрации нефти и/или приспособления отстойных танков, указан в Правилах 13А (3), 15 (1) и 16 (4) Приложения 1 Протокола.

Часть В. НЕФТЕНАЛИВНЫЕ ТАНКЕРЫ\*

Грузовместимость судна (м <sup>3</sup> )	Дедвейт судна (метрич. тонны)	Длина судна (м)

Удостоверяется, что данное судно построено и оборудовано и работает в соответствии с нижеследующим:

1. Данное судно:

- (a) должно быть построено в соответствии с требованиями Правила 24 Приложения 1 к Протоколу и отвечать этим требованиям\*\*
- (b) не должно быть построено в соответствии с требованиями Правила 24 Приложения 1 к Протоколу\*\*
- (c) не должно быть построено в соответствии с требованиями Правила 24 Приложения 1 к Протоколу, но должно отвечать его требованиям\*\*

2. Данное судно:

- (a) должно быть построено в соответствии с требованиями Правила 13Е Приложения 1 к Протоколу и отвечать этим требованиям\*\*
- (b) не должно быть построено в соответствии с требованиями Правила 13Е Приложения 1 к Протоколу\*\*

3. Данное судно:

- (a) должно быть обеспечено танками изолированного балласта в соответствии с требованиями Правила 13 Приложения 1 к Протоколу и отвечать этим требованиям\*\*
- (b) не должно обеспечиваться танками изолированного балласта в соответствии с требованиями Правила 13 Приложения 1 к Протоколу и отвечать этим требованиям\*\*
- (c) не должно обеспечиваться танками изолированного балласта в соответствии с требованиями Правила 13 Приложения 1 к Протоколу и отвечать этим требованиям\*\*
- (d) в соответствии с Правилем 13С или 13D Приложения 1 к Протоколу, и как указано в Части С настоящего Свидетельства, освобождено от выполнения требований Правила 13 Приложения 1 к Протоколу\*\*
- (e) оборудовано системой очистки грузовых танков путем мойки сырой нефтью в соответствии с требованиями Правила 13В Приложения 1 к Протоколу, вместо обеспечения танками изолированного балласта\*\*
- (f) обеспечивается предназначенными для чистого балласта танками в соответствии с требованиями Правила 13А Приложения 1 к Протоколу, вместо обеспечения танками изолированного балласта или оборудования системой очистки грузовых танков путем мойки сырой нефтью\*\*

\* Сведения этой части приводятся для нефтяных танкеров, включая комбинированные грузовые суда и соответствующие сведения — для судов, не являющихся нефтяными танкерами, построенных и используемых для перевозки нефти наливом в танках суммарной вместимостью 200 кубических метров и более.

\*\* Ненужное зачеркнуть.

## 4. Данное судно:

- (a) должно быть оборудовано системой очистки грузовых танков путем мойки сырой нефтью в соответствии с требованиями Правила 13В Приложения 1 к Протоколу и удовлетворять этим требованиям\*
- (b) не должно быть оборудовано системой очистки грузовых танков путем мойки сырой нефтью в соответствии с требованиями Правила 13В Приложения 1 к Протоколу\*

*Танки изолированного балласта\*\**

Танки изолированного балласта размещаются следующим образом:

Танк	Объем (м <sup>3</sup> )	Танк	Объем (м <sup>3</sup> )

*Предназначенные для чистого балласта танки\*\**

Данное судно применяет предназначенные для чистого балласта танки до ..... в соответствии с требованиями Правила 13А Приложения 1 (дата) к Протоколу.

Предназначенные для чистого балласта танки размещаются следующим образом:

Танк	Объем (м <sup>3</sup> )	Танк	Объем (м <sup>3</sup> )

*Руководство\*\**

Настоящим удостоверяется, что данное судно снабжено:

- (a) действующим Руководством по эксплуатации предназначенных для чистого балласта танков в соответствии с Правилем 13А Приложения 1 к Протоколу\*
- (b) действующим Руководством по эксплуатации и оборудованию для мойки сырой нефтью в соответствии с Правилем 13В Приложения 1 к Протоколу\*

\* Ненужное зачеркнуть.

\*\* Зачеркнуть, если неприменимо.

Название действующего Руководства .....

Подписано .....  
(Подпись должным образом уполномоченного лица)

Место .....

Дата .....

(Печать или штамп организации,  
выдавшей Свидетельство)

Название действующего Руководства .....

Подписано .....  
(Подпись должным образом уполномоченного лица)

Место .....

Дата .....

(Печать или штамп организации,  
выдавшей Свидетельство)

### Часть С. ИЗЪЯТИЯ\*

Настоящим удостоверяется, что данное судно:

- (a) занято только в перевозках между ..... и ..... в соответствии с Правилем 13С Приложения 1 к Протоколу;\*\* или  
(b) применяет специальные балластные устройства в соответствии с Правилем 13D Приложения 1 к Протоколу\*\*

и, следовательно, освобождено от выполнения требований Правила 13 Приложения 1 к Протоколу.

Подписано .....  
(Подпись должным образом уполномоченного лица)

Место .....

Дата .....

(Печать или штамп организации,  
выдавшей Свидетельство)

\* Зачеркнуть, если неприменимо.

\*\* Ненужное зачеркнуть.

Настоящим удостоверяется:

Что судно освидетельствовано в соответствии с Правилom 4 Приложения 1 Протокола 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, в отношении предотвращения загрязнения нефтью; и

Что освидетельствованием установлено, что конструкция, оборудование, системы, устройства, приспособления и материалы судна и его состояние во всех отношениях удовлетворительны и что судно удовлетворяет применимым требованиям Приложения 1 к Протоколу.

Настоящее свидетельство действительно до .....  
при условии проведения промежуточного(ых) освидетельствования(ий) через .....

Выдано в .....  
(Место выдачи Свидетельства)

..... 19 . .....  
(Подпись должным образом уполномоченного лица)

(Печать или штамп организации, выдавшей Свидетельство)

ПРОМЕЖУТОЧНОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ

Настоящим удостоверяется, что при промежуточном освидетельствовании, требуемом Правилom 4 (1) (с) Приложения I к Протоколу 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, установлено, что данное судно и его состояние удовлетворяют соответствующим положениям этого Протокола.

Подписано .....  
(Подпись должным образом уполномоченного лица)

Место .....

Дата .....

Следующее промежуточное освидетельствование должно быть .....

(Печать или штамп организации,  
выдавшей Свидетельство)

Подписано .....  
(Подпись должным образом уполномоченного лица)

Место .....

Дата .....

Следующее промежуточное освидетельство-  
вание должно быть .....

(Печать или штамп организации,  
выдавшей Свидетельство)

Подписано .....  
(Подпись должным образом уполномоченного лица)

Место .....

Дата .....

Следующее промежуточное освидетельство-  
вание должно быть .....

(Печать или штамп организации,  
выдавшей Свидетельство)

Подписано .....  
(Подпись должным образом уполномоченного лица)

Место .....

Дата .....

Следующее промежуточное освидетельство-  
вание должно быть .....

(Печать или штамп организации,  
выдавшей Свидетельство)

*Дополнение III. ФОРМА ЖУРНАЛА НЕФТЯНЫХ ОПЕРАЦИЙ*

**ЖУРНАЛ НЕФТЯНЫХ ОПЕРАЦИЙ**

Следующие формы Добавлений к Журналу нефтяных операций прилагаются к существующей форме:

Добавление 1

**ФОРМА ДОБАВЛЕНИЯ К ЖУРНАЛУ НЕФТЯНЫХ ОПЕРАЦИЙ  
ДЛЯ НЕФТЯНЫХ ТАНКЕРОВ, НА КОТОРЫХ ПРИМЕНЯЮТСЯ  
ПРЕДНАЗНАЧЕННЫЕ ДЛЯ ЧИСТОГО БАЛЛАСТА ТАНКИ\***

Название судна .....

Регистрационный номер судна или буквы .....

Общая грузоподъемность ..... в кубических метрах

Общая вместимость предназначенных для чистого балласта танков .....  
..... в кубических метрах

Следующие танки предназначаются в качестве танков чистого балласта:

Танк	Объем (м <sup>3</sup> )	Танк	Объем (м <sup>3</sup> )

**ПРИМЕЧАНИЕ:** Сроки, охватываемые данным Добавлением, должны соответствовать срокам, охватываемым Журналом нефтяных операций.

\* Настоящее Добавление должно быть приложено к Журналу нефтяных операций для нефтяных танкеров, на которых применяются предназначенные для чистого балласта танки в соответствии с Правилom 13А Приложения 1 Протокола 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года. Другие необходимые данные должны быть внесены в Журнал нефтяных операций.

## (А) Балластировка предназначенных для чистого балласта танков

101.	Номер(а) заполненного(ых) балластом танка(ов)			
102.	Дата и местонахождение судна, когда вода, предназначенная для промывки, или минимальный балласт для отстойчивости в порту, были приняты в предназначенные для чистого балласта танки			
103.	Дата и местонахождение судна, когда насос(ы) и трубопроводы были промыты со сливом в отстойный танк			
104.	Дата и местонахождение судна, когда был принят дополнительный водяной балласт в предназначенные для чистого балласта танки			
105.	Дата, время и местонахождение судна в момент, когда были закрыты: (а) клапаны, ведущие в отстойные танки; (б) клапаны, ведущие в грузовые танки; (с) клапаны, связанные с системой чистого балласта			
106.	Количество чистого балласта, принятого на борт судна			

Нижеподписавшиеся удостоверяют, что после окончания балластировки предназначенных для чистого балласта танков, в дополнение к вышесказанному, были закрыты все заборные кингстоны, соединения грузовых танков с трубопроводами, а также соединения между танками.

Дата записи ..... Лицо, ответственное за операцию .....  
Капитан .....



## В. Сброс чистого балласта

107.	Номер(а) танка(ов)			
108.	Дата, время и местонахождение судна в начале сброса чистого балласта: (а) в море или (б) в приемные устройства			
109.	Дата, время и местонахождение судна в конце сброса в море			
110.	Количество сброшенной: (а) в море или (б) в приемные устройства			
111.	Была ли осуществлена проверка водяного балласта на предмет загрязнения нефтью до сброса?			
112.	Была ли осуществлена проверка сбрасываемого балласта прибором для определения содержания нефти во время сброса?			
113.	Были ли какие-либо признаки загрязнения водяного балласта нефтью до или во время сброса?			
114.	Дата и местонахождение судна, когда насос и трубопроводы были промыты после погрузки			
115.	Дата, время и местонахождение судна в момент, когда были закрыты: (а) клапаны, ведущие в отстойный танк, (б) клапаны, ведущие в грузовые танки, (с) и клапаны, связанные с системой чистого балласта			
116.	Количество загрязненной воды, перекаченной в отстойный(ые) танк(и). (Указать номер(а) отстойного(ых) танка(ов))			

Нижеподписавшиеся удостоверяют, что после окончания сброса чистого балласта, в дополнение к вышесказанному, были закрыты все забортные кингстоны, отливные забортные клапаны, соединения грузовых танков с трубопроводами и соединения между танками, а также, что насос(ы) и трубопроводы, предназначенные для операций, связанных с чистым балластом, были надлежащим образом прочищены после окончания сброса чистого балласта.

Дата записи ..... Лицо, ответственное за операцию .....  
Капитан .....

## Добавление 2

**ФОРМА ДОБАВЛЕНИЯ К ЖУРНАЛУ НЕФТЯНЫХ ОПЕРАЦИЙ ДЛЯ ТАНКЕРОВ, ПЕРЕВОЗЯЩИХ СЫРУЮ НЕФТЬ, ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ КОТОРЫХ ПРИМЕНЯЕТСЯ МЕТОД ОЧИСТКИ ГРУЗОВЫХ ТАНКОВ СЫРОЙ НЕФТЬЮ\***

Название судна .....

Регистрационный номер судна или буквы .....

Общая грузовместимость ..... в кубических метрах

Рейс из ..... В .....

(Порт(ы)) (дата) (Порт(ы)) (дата)

ПРИМЕЧАНИЯ: Сроки, охватываемые данным Добавлением, должны соответствовать срокам, охватываемым Журналом нефтяных операций.

Грузовые танки, промываемые сырой нефтью, должны соответствовать танкам, описание которых дано в Руководстве по эксплуатации и оборудованию, требуемым Правилom 13В (5) (а) Протокола.

Должна быть отведена отдельная графа для танков, промытых или сполоснутых водой.

\* Настоящее Добавление должно быть приложено к Журналу нефтяных операций для танкеров, перевозящих сырую нефть, при эксплуатации которых применяется метод очистки грузовых танков сырой нефтью в соответствии с Правилom 13В Приложения 1 Протокола 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года и предусмотрено для замены раздела (е) Журнала нефтяных операций. Подробные сведения о балластировке и разбалластировке и другие необходимые данные должны быть внесены в Журнал нефтяных операций.

## (A) Промывка сырой нефтью

201.	Когда (дата) и где (порт) была проведена промывка сырой нефтью или место нахождения судна, если промывка сырой нефтью была проведена между двумя портами разгрузки				
202.	Номер(а) промытого(ых) танка(ов) (см. Примечание 1)				
203.	Количество машинок, находящихся в эксплуатации				
204.	Мойка начата: (а) дата и время (б) незаполненная часть объема танка				
205.	Применяемый порядок мойки (см. Примечание 2)				
206.	Давление в моечном трубопроводе				
207.	Мойка завершена или приостановлена: (а) дата и время (б) незаполненная часть объема танка				
208.	Замечания				

Танки были промыты в соответствии с программой, изложенной в Руководстве по эксплуатации и оборудованию (см. Примечание 3), и было подтверждено, что после промывки они были сухими.

Дата записи ..... Лицо, ответственное за операцию .....  
Капитан .....

*Примечание 1.* Если отдельный танк имеет больше машинок, чем возможно одновременно применять, как это указано в Руководстве по эксплуатации и оборудованию, то секцию, промываемую сырой нефтью необходимо обозначить, например: № 2 центр, секция, обращенная к носу.

*Примечание 2.* В соответствии с Руководством по эксплуатации и оборудованию укажите, применялся однокаскадный или многокаскадный метод промывки. Если применялся многокаскадный метод промывки, укажите вертикальную дугу, охватываемую машинками, и сколько раз эта дуга охватывается в этой определенной стадии программы.

*Примечание 3.* Если программы, указанные в Руководстве по эксплуатации и оборудованию, не соблюдаются, то подробные сведения должны быть указаны в графе «Замечания».

(B) *Споласкивание или промывка днищ танка*

209.	Дата и местонахождение судна в момент споласкивания или промывки				
210.	Номер(а) танка(ов) и дата				
211.	Количество используемой воды				
112.	Перекачка в: (a) приемные устройства (b) отстойный(ые) танк(и) (указать номер(а) отстойного(ых) танка(ов))				

Дата записи ..... Лицо, ответственное за операцию .....  
Капитан .....

## Добавление 3

**ФОРМА ДОБАВЛЕНИЯ К ЖУРНАЛУ НЕФТЯНЫХ ОПЕРАЦИЙ  
ДЛЯ НЕФТЯНЫХ ТАНКЕРОВ, ЗАНЯТЫХ В СПЕЦИАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ\***

Название судна .....

Регистрационный номер судна или буквы .....

Общая грузоподъемность ..... в кубических метрах

Общее количество водяного балласта в соответствии с требованиями Правила 13 (2) и (3) Приложения 1 Протокола .....

Рейсы из ..... в .....  
(Порт(ы)) (дата) (Порт(ы)) (дата)

**ПРИМЕЧАНИЕ:** Сроки, охватываемые данным Добавлением, должны соответствовать срокам, охватываемым Журналом нефтяных операций.

\* Настоящее Добавление должно быть приложено к Журналу нефтяных операций для нефтяных танкеров, занятых только в специальных перевозках, в соответствии с Правилем 13С Приложения 1 Протокола 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года и предусмотрено для замены разделов (d), (f), (g) и (i) Журнала нефтяных операций. Другие необходимые данные должны быть внесены в Журнал нефтяных операций.

(A) *Погрузка водяного балласта*

301.	Номер(а) танка(ов), заполненного(ых) балластом				
302.	Дата и местонахождение судна во время балластировки				
303.	Общее количество погруженного балласта в кубических метрах				
304.	Метод расчета количества водяного балласта				
305.	Замечания				
306.	Дата и подпись ответственного лица				
307.	Дата и подпись капитана				

(B) *Перераспределение водяного балласта на судне*

308.	Причины перераспределения				
309.	Дата и подпись лица, ответственного за операцию				
310.	Дата и подпись капитана				

(C) *Сброс водяного балласта в приемные устройства*

311.	Дата и порт(ы) сброса водяного балласта				
312.	Наименование или назначение приемного устройства				
313.	Общее количество сброшенного водяного балласта в кубических метрах				
314.	Метод расчета количества водяного балласта				
315.	Дата и подпись лица, ответственного за операцию				
316.	Дата и подпись капитана				
317.	Дата, подпись и штамп представителя портовых властей				

*ПРИЛОЖЕНИЕ II*

ПРАВИЛА КОНТРОЛЯ НАД ЗАГРЯЗНЕНИЕМ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ  
ЯДОВИТЫХ ЖИДКИХ ВЕЩЕСТВ НАЛИВОМ

Без изменений

*ПРИЛОЖЕНИЕ III*

ПРАВИЛА ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВРЕДНЫМИ ВЕЩЕСТВАМИ, ПЕРЕВОЗИМЫМИ  
МОРЕМ В УПАКОВКЕ, ГРУЗОВЫХ КОНТЕЙНЕРАХ, СЪЕМНЫХ ТАНКАХ ИЛИ В АВТОДО-  
РОЖНЫХ ИЛИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ЦИСТЕРНАХ

Без изменений

*ПРИЛОЖЕНИЕ IV*

ПРАВИЛА ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ СТОЧНЫМИ ВОДАМИ С СУДОВ

Без изменений

*ПРИЛОЖЕНИЕ V*

ПРАВИЛА ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ МУСОРОМ С СУДОВ

Без изменений

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

## ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ АКТ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ТАНКЕРОВ И ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ 1978 ГОДА

1. Рассматривая рекомендации Комитета по безопасности на море, Совет Межправительственной морской консультативной организации 25 мая 1977 г. решил созвать Международную конференцию по безопасности танкеров и предотвращению загрязнения, которая была проведена в Лондоне с 6 по 17 февраля 1978 года.

2. По приглашению Межправительственной морской консультативной организации на Конференции делегациями были представлены следующие государства:

Австралия	Марокко
Алжир	Мексика
Аргентина	Нигерия
Багамские о-ва	Нидерланды
Барбадос	Новая Зеландия
Бахрейн	Норвегия
Бельгия	Оман
Болгария	Панама
Бразилия	Польша
Венесуэла	Португалия
Гана	Румыния
Германская Демократическая Республика	Саудовская Аравия
Греция	Сенегал
Дания	Сингапур
Египет	Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии
Израиль	Соединенные Штаты Америки
Индия	Союз Советских Социалистических Республик
Индонезия	Таиланд
Ирак	Тринидад и Тобаго
Иран	Тунис
Ирландия	Турция
Испания	Уругвай
Италия	Федеративная Республика Германии
Канада	Филиппины
Кения	Финляндия
Кипр	Франция
Колумбия	Чили
Корейская Республика	Швеция
Куба	Югославия
Кувейт	Япония
Либерия	
Малайзия	

3. На Конференции наблюдателями были представлены следующие государства:

Китай  
Маврикий  
Эквадор

4. По приглашению Организации на Конференцию своих представителей прислали следующие организации системы Организации Объединенных Наций:

Программа развития Организации Объединенных Наций (ПРООН)

5. На Конференцию прислали наблюдателей следующие межправительственные организации:

Организация по экономическому сотрудничеству и развитию  
Комиссия европейских сообществ

6. На Конференцию также прислали наблюдателей следующие неправительственные организации:

Международная палата судоходства (МПС)  
Международная федерация судовладельцев (МФС)  
Международный союз морского страхования (МСМС)  
Международная конфедерация свободных профсоюзов (МКСП)  
Международный комитет по радиосвязи (МКР)  
Международная ассоциация портов и гаваней (МАПГ)  
Балтийская и международная морская конференция (БИМКО)  
Международная ассоциация классификационных обществ (МАКО)  
Международный морской форум нефтяных компаний (МЕМОФОНЕК)  
Международная ассоциация судовладельцев (ИНСА)  
Технический комитет по исследованию ресурсов океана  
Международная ассоциация друзей Земли  
Международная ассоциация институтов судоходства  
Ассоциация западноевропейских судостроителей

7. На открытии Конференции г-н С. Клинтон Дейвис, Заместитель министра по делам компаний, авиации и судоходства Департамента Торговли Соединенного Королевства от имени Правительства Ее Величества сделал заявление, содержащее приветствие делегатам Конференции.

8. Председателем Конференции был избран Его Превосходительство г-н Мануэль Тельо, представитель делегации Мексики. Заместителями председателя были избраны:

г-н М. Жакье (Франция)  
г-н П. Гавай (Индия)  
г-н Р. Адери (Кения)  
г-н Саид Бен Аммар (Тунис)  
г-н А. Колесниченко (СССР)

9. Секретариат Конференции был назначен в следующем составе:

Генеральный секретарь: г-н Ч. П. Шривастава  
Исполнительные секретари: капитан Г. П. Костылев, г-н И. Сасамура



10. Конференция учредила следующие комитеты:

*Комитет I*

Председатель: г-н Е. Вонау (Польша)  
Заместитель председателя: г-н С. Абуд (Египет)

*Комитет II*

Председатель: г-н П. Эрикссон (Швеция)  
Заместитель председателя: г-н Дж. Х. Бертвисл (Канада)

*Комитет III*

Председатель: д-р Л. Спинелли (Италия)  
Заместитель председателя: капитан Х. Ф. Шварц (Аргентина)

*Комитет по проверке полномочий:*

Председатель: капитан С. Тардана (Индонезия)

*Редакционный комитет*

Председатель: г-н С. Н. Бербридж (Великобритания)

11. В основу работы Конференции были положены следующие документы:

- Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г.;
- Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г.;
- проекты Протоколов к вышеупомянутым Конвенциям, подготовленные совместно Комитетом по безопасности на море и Комитетом защиты морской среды;
- проекты Резолюций, связанные с усилением безопасности на море и предотвращением загрязнения моря с судов;
- предложения и замечания, представленные Конференции заинтересованными правительствами и организациями.

12. В результате обсуждений, изложенных в протоколах и докладах Конференции, на Конференции были приняты следующие документы:

Протокол 1978 г. к международной Конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. и

Протокол 1978 г. к международной Конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г.

Вышеупомянутые Протоколы представляют собой Документы 1 и 2, соответственно, прилагаемые к настоящему Заключительному акту.

13. На Конференции были приняты также Резолюции, представленные в Документе 3, прилагаемом к настоящему Заключительному акту.

14. Текст настоящего Заключительного акта, включая прилагаемые к нему Документы, сдается на хранение Генеральному секретарю Межправительственной морской консультативной организации. Он составлен в единственном подлинном экземпляре на русском, английском, испанском и французском языках и сопровождается текстами Протокола 1978 г. к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. и Протокола 1978 г. к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. Тексты Протоколов составлены на аутентичных языках, оговоренных в Конвенциях, к которым они относятся. Официальные переводы Протоколов

будут подготовлены на языках, оговоренных в Конвенциях, к которым они относятся. Подлинные экземпляры этих официальных переводов сдаются на хранение вместе с настоящим Заключительным актом.

15. Генеральный секретарь Межправительственной морской консультативной организации направит заверенные копии настоящего Заключительного акта с Резолюциями Конференции, заверенные копии аутентичных текстов Протоколов и, когда будут подготовлены, официальные переводы Протоколов правительствам государств, приглашенных принять участие в данной Конференции, в соответствии с пожеланиями этих правительств.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся поставили свои подписи под настоящим Заключительным актом.

СОВЕРШЕНО в Лондоне семнадцатого февраля одна тысяча девятьсот семьдесят восьмого года.

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

## РЕЗОЛЮЦИИ, ПРИНЯТЫЕ КОНФЕРЕНЦИЕЙ

## РЕЗОЛЮЦИЯ 1

НАМЕЧЕННЫЙ СРОК ВСТУПЛЕНИЯ В СИЛУ ПРОТОКОЛА 1978 Г. К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ 1973 Г.

Конференция,

Признавая, что Протокол 1978 г. к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (Протокол МАРПОЛ), когда его положения будут выполняться, в значительной степени приведет к полному устранению преднамеренного загрязнения морской среды нефтью и другими вредными веществами и сведет к минимуму случайные сбросы таких веществ,

Желая в кратчайший срок ввести в силу Протокол МАРПОЛ, который дополняет и изменяет Международную конвенцию по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (Конвенция МАРПОЛ),

Отмечая работу Межправительственной морской консультативной организации по решению технических проблем, связанных с осуществлением Конвенции МАРПОЛ,

Рекомендует всем заинтересованным правительствам принять июнь 1978 г. как намеченный срок вступления в силу Протокола МАРПОЛ, который дополняет и изменяет Конвенцию МАРПОЛ,

Рекомендует также государствам, намеревающимся стать Сторонами Протокола МАРПОЛ:

- (a) приложить все усилия, чтобы сдать на хранение свои документы о ратификации, одобрении, принятии или присоединении в возможно короткий срок, но не позднее июня 1980 г.;
- (b) если они не сдали на хранение эти документы к июню 1980 г., сообщить Генеральному секретарю Организации о времени, в течение которого они предположительно смогут это сделать,

Рекомендует далее правительствам, до вступления в силу Протокола МАРПОЛ, обеспечить применение положений Протокола к новым судам к сроку, установленному в отношении тех требований, в которых указана точная дата осуществления,

Предлагает всем заинтересованным правительствам, не ожидая вступления в силу Протокола МАРПОЛ, к июню 1981 г. или в кратчайший срок после этой даты в максимальной степени ввести в действие:

— для существующих танкеров-нефтесырьевозов

Требования к танкам изолированного балласта, системам мойки сырой нефтью или выделенным для чистого балласта танкам, содержащиеся в Правиле 13 Приложения I Протокола МАРПОЛ

— для существующих танкеров-нефтепродуктовозов

Требования к танкам изолированного балласта или выделенным для чистого балласта танкам, содержащиеся в Правиле 13 Приложения I Протокола МАРПОЛ,

Рекомендует одиннадцатой сессии Ассамблеи Организации в 1979 году рассмотреть вопрос о ходе выполнения этих сроков.

## РЕЗОЛЮЦИЯ 2

НАМЕЧЕННЫЙ СРОК ВСТУПЛЕНИЯ В СИЛУ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 Г. И ПРОТОКОЛА К ЭТОЙ КОНВЕНЦИИ

Конференция,

Признавая, что Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. (Конвенция СОЛАС) и Протокол 1978 г. к этой Конвенции (Протокол СОЛАС), когда их положения будут выполняться, смогут значительно повысить безопасность судов и имущества на море, а также людей, находящихся на борту,

Отмечая, что принятый Конференцией Протокол СОЛАС не может вступить в силу до вступления в силу Конвенции СОЛАС,

Желая ввести в действие Конвенцию СОЛАС и Протокол СОЛАС как можно скорее,

Рекомендует всем заинтересованным правительствам принять июнь 1978 г. как намеченный срок вступления в силу Конвенции СОЛАС и стремиться обеспечить вступление в силу Протокола СОЛАС в то же самое время или в кратчайший срок после этой даты,

Рекомендует также государствам, намеревающимся стать Сторонами Конвенции СОЛАС:

- (a) приложить все усилия, чтобы сдать на хранение свои документы о ратификации, одобрении, принятии или присоединении в возможно короткий срок, но не позднее июня 1978 г.;
- (b) сдать на хранение документы о ратификации, одобрении и принятии Протокола СОЛАС или о присоединении к нему, когда он открыт для подписания, или в кратчайший срок после этого; и когда станет возможным это сделать, стремиться одновременно сдать на хранения документы о ратификации, одобрении и принятии Конвенции СОЛАС и Протокола СОЛАС или о присоединении к ним;
- (c) если они не сдали на хранение этих документов к июню 1978 г., сообщить Генеральному секретарю Межправительственной морской консультативной организации о времени, в течение которого они предположительно смогут это сделать,

Рекомендует также государствам, сдавшим документы о ратификации Конвенции СОЛАС, сдать на хранение документы о ратификации Протокола СОЛАС как можно скорее,

Рекомендует далее Администрациям до вступления в силу Протокола СОЛАС обеспечить применение положений этого документа к новым танкерам к сроку, установленному в отношении таких требований, в которых указана точная дата осуществления,

Отмечая, что относительно существующих судов, Протокол СОЛАС предписывает, чтобы требования выполнялись в отношении даты, на которую Протокол вступает в силу,

Предлагает всем заинтересованным правительствам, не ожидая вступления в силу Протокола СОЛАС, к следующим датам или в кратчайший срок после этих дат, в максимальной степени ввести в действие:

— Требования к системам инертного газа, содержащиеся в Правиле 60 Главы II-2 Протокола СОЛАС

На существующих танкерах дедвейтом 70.000 тонн и более — к июню 1981 г.

На существующих танкерах дедвейтом 40.000 тонн и более, но менее 70.000 тонн, и существующих танкерах-нефтесырьевозах дедвейтом 20.000 тонн и более, но менее

40.000 тонн, оборудованных машинками для мойки танков высокой производительности — к июню 1983 г.

— Требования к рулевому устройству для существующих танкеров, содержащиеся в Правиле 29 (d) Главы II-1 Протокола СОЛАС — к июню 1981 г.

Рекомендует одиннадцатой сессии Ассамблеи Межправительственной морской консультативной организации к 1979 году рассмотреть вопрос о ходе выполнения этих сроков.

### РЕЗОЛЮЦИЯ 3

#### ПЕРСПЕКТИВНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ, НАПРАВЛЕННЫЕ НА УСТРАНЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЙ

Конференция,

Отмечая, что в Резолюциях 1 и 3 Международной конференции по предотвращению загрязнения моря 1973 г. было высказано мнение о том, что Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., когда ее положения будут выполняться, явится дальнейшим важным шагом к полному устранению загрязнения моря с судов вредными веществами,

Считая, что Протокол 1978 г. к этой Конвенции (Протокол МАРПОЛ) будет в дальнейшем способствовать цели устранения загрязнения нефтью,

Принимая к сведению положения Протокола МАРПОЛ, которые распространяют требования к танкам изолированного балласта на все новые танкеры-нефтесырьевозы дедвейтом 20.000 тонн и более, а также вводя обязательное применение систем мойки сырой нефтью на таких танкерах,

Сознавая, что сочетание требований к танкам изолированного балласта и системам мойки сырой нефтью представляет для Администрации значительно большую возможность для выполнения цели полного устранения загрязнения моря с судов,

Рекомендует, чтобы такое сочетание требований было конечной целью Межправительственной морской консультативной организации относительно предотвращения загрязнения с танкеров-нефтесырьевозов,

Предлагает Организации не позднее 1986 года разработать предложения по соответствующим поправкам к Протоколу МАРПОЛ для достижения вышеуказанной цели.

### РЕЗОЛЮЦИЯ 4

#### Порядок контроля для существующих танкеров-нефтесырьевозов ДЕДВЕЙТОМ МЕНЕЕ 40.000 ТОНН

Конференция,

Приняв Протокол 1978 г. к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (Протокол МАРПОЛ),

Отмечая, что Протокол МАРПОЛ содержит новые требования относительно перевозки балласта и мойки грузовых танков на нефтяных танкерах дедвейтом 40.000 тонн и более,

Признавая, что для обеспечения эффективного выполнения этих требований следует постоянно придавать особое значение эффективному выполнению процедур

мойки, которая будет требоваться независимо от того, применяются ли на существующих нефтяных танкерах дедвейтом 40.000 тонн и более танки изолированного балласта, системы мойки сырой нефтью или выделенные для чистого балласта танки,

Признавая также, что для существующих танкеров дедвейтом менее 40.000 тонн следует полностью полагаться на эффективную работу систем, используемых для сохранения нефти на борту,

Признавая далее успехи, достигнутые Межправительственной морской консультативной организацией в разработке порядка контроля за сбросами, упомянутого в Резолюции 6, принятой этой Конференцией,

Настоятельно предлагает Правительствам обратить особое внимание на обеспечение выполнения упомянутого порядка на танкерах дедвейтом менее 40.000 тонн в портах и терминалах загрузки и разгрузки,

Рекомендует, чтобы меры, принятые для обеспечения выполнения такого порядка, постоянно пересматривались Организацией.

## РЕЗОЛЮЦИЯ 5

### ДАЛЬНЕЙШАЯ РАЗРАБОТКА МЕЖДУНАРОДНЫХ НОРМ ДЛЯ СИСТЕМ ИНЕРТНОГО ГАЗА

Конференция,

Признавая, что Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. (Конвенция СОЛАС) и Протокол 1978 г. к этой Конвенции (Протокол СОЛАС) значительно расширяют применение систем инертного газа как на новых, так и на существующих танкерах,

Принимая во внимание Резолюцию 2, принятую настоящей Конференцией для осуществления Конвенции СОЛАС и Протокола СОЛАС в кратчайший срок, и влияние этого расширенного применения на имеющуюся производственную возможность изготовителей, а также существенную необходимость обеспечения соответствия каждой системы инертного газа самым высоким техническим нормам,

Рекомендует Межправительственной морской консультативной организации содействовать исследованиям с целью пересмотра требований относительно систем инертного газа, изложенных в Правиле 62 Главы II-2 Конвенции СОЛАС, а также разработке руководства для дополнения требований упомянутого Правилы, учитывая тяжелые условия эксплуатации и необходимость поддержания этих систем в удовлетворительном состоянии.

## РЕЗОЛЮЦИЯ 6

### ПРОЦЕДУРЫ ЭФФЕКТИВНОГО ПРОВЕДЕНИЯ В ЖИЗНЬ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ И КОНВЕНЦИИ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ

Конференция,

Признавая важность приемлемости международных документов о охране человеческой жизни и предотвращении загрязнения, обеспечивающей их быстрое введение в силу и затем их эффективное проведение в жизнь,

Отмечая в отношении предотвращения загрязнения с судов, что в Резолюции 1, принятой Международной конференцией по предотвращению загрязнения моря

1973 г., настоятельно предлагалось Правительствам срочно принять Поправки 1969 г. к Международной конвенции по предотвращению загрязнения нефтью 1954 г.,

Отмечая также с удовлетворением, что вышеупомянутые поправки вошли в силу 20 января 1978 г.,

Сознавая, что в Резолюции А.391 (Х), принятой 14 ноября 1977 г. Ассамблеей Межправительственной морской консультативной организации, изложено руководство по проведению в жизнь вышеупомянутой Конвенции с внесенными в нее поправками,

Отмечая далее, что в Резолюции А.321 (IX), принятой 12 ноября 1975 г. Ассамблеей Организации, изложен порядок контроля за судами в отношении Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1960 г. и Международной конвенции о грузовой марке 1966 г.,

Настоятельно предлагает Правительствам обеспечить осуществление упомянутого порядка контроля и руководств для обеспечения полного соответствия нормам охраны человеческой жизни на судах и предотвращения загрязнения с судов,

Предлагает Организации соответствующим образом разрабатывать далее этот порядок и руководства по мере вступления в силу новых норм, содержащихся в конвенциях и протоколах о охране человеческой жизни и предотвращении загрязнения.

## РЕЗОЛЮЦИЯ 7

### РАЗРАБОТКА РУКОВОДСТВ ПО ПРОВЕДЕНИЮ ПРОВЕРОК В ПОРТУ РЕЗУЛЬТАТОВ ОЧИСТКИ ГРУЗОВЫХ ТАНКОВ ПУТЕМ МОЙКИ СЫРОЙ НЕФТЬЮ

Конференция,

Отмечая, что Правила 13 и 13В Приложения I Протокола 1978 г. к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (Протокол МАРПОЛ), принятого настоящей Конференцией, содержат новые требования для процедуры очистки грузовых танков путем мойки сырой нефтью,

Признавая, что с целью обеспечения эффективного выполнения этих требований следует постоянно придавать особое значение эффективному выполнению процедур мойки сырой нефтью для достижения конечной цели полного устранения загрязнения с судов,

Признавая также, что единообразные руководства по пределам и особенностям проверок в порту результатов очистки грузовых танков являются предпосылкой для обеспечения постоянного соответствия танкеров-нефтесырьевозов, на которых применяются системы мойки сырой нефтью, положениям Протокола МАРПОЛ,

Рекомендует Межправительственной морской консультативной организации принять срочные меры к разработке таких руководств, осуществление которых должно быть обеспечено Правительствами, как только они будут приняты Организацией.

## РЕЗОЛЮЦИЯ 8

### ПОВЫШЕНИЕ УРОВНЯ ПОДГОТОВКИ ЭКИПАЖЕЙ ТАНКЕРОВ

Конференция,

Приняв Протоколы 1978 г. к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. и к Международной конвенции по охране человеческой

жизни на море 1974 г., которые содержат более строгие требования к конструкции, оборудованию, проверке судов и выдаче им свидетельств, в частности для танкеров,

Отмечая, что в скором будущем будет проведена Международная конференция по подготовке и дипломированию моряков с целью заключения конвенции об этом,

Имея в виду, что фактор субъективности имеет важное значение в отношении безопасности эксплуатации судов,

Признавая, следовательно, что полного преимущества сложной и современной конструкции и оборудования танкеров в отношении безопасности человеческой жизни на море и охраны морской среды можно добиться, если одновременно будут введены требования по соответствующей подготовке и дипломированию экипажей танкеров,

Предлагает Межправительственной морской консультативной организации обратиться к Международной конференции по подготовке и дипломированию моряков 1978 г. на необходимость включения положений по соответствующей подготовке и дипломированию экипажей танкеров в международную конвенцию.

## РЕЗОЛЮЦИЯ 9

### ЗАЩИТА ОСОБО ЧУВСТВИТЕЛЬНЫХ МОРСКИХ РАЙОНОВ

#### Конференция,

Отмечая с удовлетворением работу, проводимую Межправительственной морской консультативной организацией относительно защиты морской среды от загрязнения с судов и сбрасывания отходов в море,

Отмечая далее решение, принятое Международной конференцией по предотвращению загрязнения моря 1973 г., о включении в Международную конвенцию по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (Конвенция МАРПОЛ) специальных обязательных положений для предотвращения загрязнения моря в определенно обозначенных особых районах, включая районы Средиземного, Балтийского, Черного, Красного морей и «Район заливов», в связи с их океанографическими особенностями и экологическим значением,

Отмечая также, что согласно Статье VIII Конвенции по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 г. (Лондонская конвенция по сбросам) Договаривающиеся стороны, имеющие общие цели по защите морской среды в данной географической зоне, принимая во внимание региональные особенности, должны стремиться заключать региональные соглашения, соответствующие конвенции по предотвращению загрязнения, в особенности загрязнения сбросами,

Сознавая непрекращающуюся деятельность в особых регионах, включая Средиземное море, Красное море, «Район заливов», Гвинейский залив, воды Карибского залива и Юго-Восточной Азии, в рамках системы Организации Объединенных Наций под руководством Программы развития Организации Объединенных Наций с участием ИМКО,

Сознавая также необходимость принятия мер по защите особо чувствительных морских районов от загрязнения с судов и загрязнения сбросами отходов,

Понимая, что эти меры не смогут быть приняты без проведения специальных исследований первостепенной важности,

Признавая компетентность Организации в области предотвращения и контролирования загрязнения моря с судов и загрязнения сбросами отходов, а также компетентность других международных организаций в области защиты морской среды,



Предлагает Организации:

- (a) продолжить работу по защите морской среды от загрязнения с судов и загрязнения сбросами отходов;
- (b) придания первостепенное значение проводимой работе, дополнительно начать исследования в сотрудничестве с другими международными организациями и квалифицированными органами с целью:
  - (i) составления списков морских районов в мире, которые особо нуждаются в защите от загрязнения моря с судов и загрязнения сбросами, ввиду особой чувствительности зон в отношении их обновляемых природных ресурсов или в отношении их использования в научных целях;
  - (ii) оценки, насколько это возможно, степени необходимости защиты, а также предполагаемых подходящих мер для обеспечения разумной степени защиты, принимая во внимание также другие законные пути использования моря;
- (c) рассмотреть на основании исследований, проведенных соответственно, и результатов другой проведенной работы какие меры будут необходимы для повышения уровня защиты морской среды от загрязнения моря с судов и загрязнения сбросами отходов;
- (d) принять меры, по необходимости, в соответствии с установленным порядком, с намерением включения любых необходимых положений в рамки соответствующих Конвенций, что может рассматриваться как результат вышеупомянутых исследований;
- (e) сформулировать рекомендации для Консультативного совещания Договаривающихся Сторон о принятии соответствующих мер в рамках Лондонской конвенции по сбросам для защиты таких особо чувствительных морских районов от загрязнения сбросами.

## РЕЗОЛЮЦИЯ 10

РАЗРАБОТКА РУКОВОДСТВА ПО ПРОВЕДЕНИЮ УСТАНОВЛЕННЫХ ЗАКОНОМ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ И ПРОВЕРОК, ВКЛЮЧАЯ ВНЕПЛАНОВЫЕ ПРОВЕРКИ И ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ ЕЖЕГОДНЫЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ СУДОВ

Конференция,

Отмечая, что Протоколы 1978 г. к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. (Протокол СОЛАС) и к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (Протокол МАРПОЛ) предусматривают изменения в положениях относительно промежутков времени между освидетельствованиями и проверками, а также введения внеплановых проверок и обязательных ежегодных освидетельствований, проводимых вместо внеплановых проверок судов,

Понимая, что эффективность таких освидетельствований и проверок зависит от национальных правил, введенных Администрациями, чтобы привести в действие положения Конвенций и Протоколов,

Признавая, что единообразные требования к объему и особенностям освидетельствований и проверок могут во многом способствовать обеспечению постоянного выполнения судами требований Конвенций и Протоколов,

Признавая также, что в настоящее время существует ряд разных сроков действия свидетельств, требуемых положениями Конвенций СОЛАС и МАРПОЛ и Международной конвенции о грузовой марке 1966 г., а также ряд разных промежутков времени между промежуточными освидетельствованиями и проверками, требуемыми упомя-

нутыми Конвенциями и Протоколами, и что было бы целесообразно стандартизировать эти сроки и промежутки времени,

Рекомендует Межправительственной морской консультативной организации принять срочные меры к разработке руководства для Администраций относительно объема, особенностей и частоты таких освидетельствований и проверок судов, обращая должное внимание на их конструкцию, механизмы, оборудование и возраст; это руководство должно также содержать требования по частоте и объему внеплановых проверок и объему обязательных ежегодных освидетельствований, проводимых вместо внеплановых проверок,

Рекомендует также Организации своевременно принять необходимые меры к внесению поправок в соответствующие документы с целью стандартизации сроков действия Свидетельств, а также промежутков времени между промежуточными освидетельствованиями и проверками, требуемыми положениями вышеупомянутых Конвенций и Протоколов.

## РЕЗОЛЮЦИЯ 11

### СЛУЖБА БЕЗОПАСНОСТИ МОРЕПЛАВАНИЯ

Конференция,

Отмечая важность эффективного выполнения всеми Администрациями своих обязанностей относительно формулировки правил и проведения освидетельствований и проверок судов в соответствии с международными конвенциями по безопасности на море и предотвращению загрязнения с судов,

Признавая, что некоторые Администрации не имеют достаточных резервов квалифицированных и опытных работников для проведения такой работы в желательном полном объеме и желательно часто, и что Межправительственная морская консультативная организация может оказать им содействие в выявлении таких резервов путем предоставления соответствующей квалифицированной консультации и помощи, по просьбе и через существующие программы технической помощи,

Просит Организацию разработать мероприятия по предоставлению консультации и помощи путем учреждения и использования Службы безопасности мореплавания, состоящей из экспертов, чьи услуги могут обеспечиваться Правительствами, желающими оказывать такую помощь,

Просит Генерального секретаря Организации повсеместно ознакомить Государства-Члены с этими мероприятиями, обеспечить Правительства услугами этих экспертов в ответ на их просьбу на такую помощь через существующие программы технической помощи и докладывать об этих операциях Комитету по безопасности на море или Комитету по защите морской среды Организации, соответственно.

## РЕЗОЛЮЦИЯ 12

### УСОВЕРШЕНСТВОВАННЫЕ СТАНДАРТЫ ПО РУЛЕВЫМ УСТРОЙСТВАМ

Конференция,

Приняв Протокол 1978 г. к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. (Протокол СОЛАС),

Отмечая, что существенные изменения в технических положениях Конвенции 1974 г. относительно усовершенствованных стандартов по рулевому устройству,

включенных в Протокол, будут применяться только к танкерам валовой вместимостью 10.000 регистровых тонн и более,

Отмечая также, что Резолюция А.325 (IX), принятая Ассамблеей Межправительственной морской консультативной организации, которая касается, кроме того, усовершенствованных стандартов по рулевым устройствам для новых судов различной вместимости, существует только в форме рекомендации,

Признавая необходимость рассмотреть применение ко всем новым судам усовершенствованных стандартов по рулевым устройствам, изложенных в Протоколе СОЛАС и вышеупомянутой Резолюции,

Просит Организацию в срочном порядке:

- (a) повторно разработать стандарты по рулевому устройству для пассажирских и грузовых судов, как это изложено в Резолюции А.325 (IX), принимая во внимание положения Протокола СОЛАС;
- (b) изучить вопрос о необходимости распространения стандартов по рулевому устройству, применяемых только к танкерам в Протоколе СОЛАС, также к судам, иным чем танкеры; и
- (c) считать принятие усовершенствованных стандартов по рулевому устройству вместе с другими положениями о механизмах и электрических установках, изложенными в Резолюции А.325 (IX), как внесение поправок к Главе II-1 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. по ее вступлении в силу.

### РЕЗОЛЮЦИЯ 13

#### НАЛИЧИЕ НА БОРТУ СРЕДСТВ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЯ СУДОВ

Конференция,

Признавая, что правильное применение средств предотвращения столкновения судов будет способствовать расшифровке радиолокационной индикации и сможет уменьшить опасность столкновения судов и загрязнения морской среды,

Учитывая, что средства предотвращения столкновения судов без соответствующих стандартов по их рабочим характеристикам или при эксплуатации их недостаточно квалифицированным персоналом могут нанести ущерб безопасности судоходства,

Принимая во внимание необходимость подготовки требований относительно таких средств на всех судах валовой вместимостью 10.000 регистровых тонн и более,

Принимая также во внимание, что подготовка стандартов по рабочим характеристикам является предпосылкой для таких требований,

Предлагает Межправительственной морской консультативной организации:

- (a) разработать стандарты по рабочим характеристикам для средств предотвращения столкновения судов в срочном порядке и не позднее 1 июля 1979 года;
- (b) подготовить в течение того же периода времени требования по перевозке таких средств на всех судах валовой вместимостью 10.000 регистровых тонн и более с тем, чтобы в Главу V Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. можно было внести поправки в кратчайшее время; и
- (c) обратить внимание Международной конференции по подготовке и дипломированию моряков на необходимость включения соответствующих положений относительно применения средств предотвращения столкновения судов в Международную конвенцию по подготовке и дипломированию моряков.

## РЕЗОЛЮЦИЯ 14

СПЕЦИФИКАЦИИ ДЛЯ НЕФТЯНЫХ ТАНКЕРОВ С ВЫДЕЛЕННЫМИ  
ДЛЯ ЧИСТОГО БАЛЛАСТА ТАНКАМИ

Конференция,

Приняв Протокол 1978 г. к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (Протокол МАРПОЛ), который содержит новые и более строгие требования по конструкции, оборудованию и эксплуатации новых и существующих нефтяных танкеров,

Отмечая Правило 13 Приложения I Протокола МАРПОЛ, требующее эксплуатацию определенных нефтяных танкеров с выделенными для чистого балласта танками,

Отмечая далее, что согласно Правилу 13А (2) Приложения I Протокола МАРПОЛ, требования по размещению и эксплуатации выделенных для чистого балласта танков должны, по крайней мере, содержать все положения Спецификаций, принятых Конференцией,

Принимает Спецификации для нефтяных танкеров с выделенными для чистого балласта танками, текст которых изложен в Приложении к настоящей Резолюции,

Признает, что может потребоваться дальнейшая разработка Спецификаций,

Просит Межправительственную морскую консультативную организацию пересматривать и перерабатывать, по мере необходимости, эти Спецификации.

## ПРИЛОЖЕНИЕ

СПЕЦИФИКАЦИИ ДЛЯ НЕФТЯНЫХ ТАНКЕРОВ С ВЫДЕЛЕННЫМИ  
ДЛЯ ЧИСТОГО БАЛЛАСТА ТАНКАМИ1. *Цель*

Целью настоящих Спецификаций является определение:

- (a) надлежащего размещения на борту, и
- (b) порядка эксплуатации

по принципу применения выделенных для чистого балласта танков (ТЧБ). Настоящие Спецификации предназначены для использования собственниками судов при разработке и для использования Администрациями при одобрении подробного плана размещения и порядка эксплуатации для каждого отдельного танкера.

2. *Применение*

Настоящие Спецификации применяются к нефтяным танкерам, предназначенным для эксплуатации согласно принципу применения выделенных для чистого балласта танков в соответствии с Правилем 13а Приложения I Протокола 1978 г. к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (Протокол МАРПОЛ).

3. *Размещение на борту*

Выбор танков, выделенных исключительно для перевозки чистого балласта, а также насосной и трубопроводной системы производит собственник судна и подтверждает Администрация на основании настоящих Спецификаций.

### 3.1. *Выбор танков*

Выбор танков чистого балласта производится с целью достижения наилучшего общего результата с точки зрения эксплуатации и предотвращения загрязнения, принимая во внимание следующее:

- (a) Танки выбираются таким образом, чтобы обеспечить достаточную вместимость с целью соответствия требованиям Правила 13 (2) и (3) Приложения I Протокола МАРПОЛ.
- (b) Напряжение корпуса должно быть в приемлемых пределах в балласте и в грузу.
- (c) Танки выбираются таким образом, чтобы обеспечить наименьшее использование трубопроводной и насосной системы.
- (d) С точки зрения предотвращения ущерба, для перевозки чистого балласта предпочтение отдается бортовым танкам; однако средние танки приемлемы, если они обеспечивают значительно лучшее общее размещение с точки зрения объема танка и схемы трубопровода.
- (e) Если отстойный танк не предусмотрен первоначально, то танк достаточной вместимости должен быть выделен в качестве отстойного танка для приема воды после промывки трубопровода.

### 3.2 *Насосная и трубопроводная система*

В общем размещении следует предусмотреть и следующее:

- (a) Все балластные танки, там где это возможно, следует обеспечивать одним насосом с минимальной длиной трубопровода, чтобы уменьшить опасность загрязнения.
- (b) Трубопроводная система, требуемая для перекачки балласта, должна быть устроена так, чтобы промывка происходила без загрязнения нефтеводной смесью танков чистого балласта. Промывку можно производить от приемной коробки через трубопровод к отстойному танку или от танков чистого балласта к отстойному танку. Если применяется отдельный трубопровод балласта, этот трубопровод не промывается.
- (c) Следует, по возможности, избегать применения секций трубопровода с «глухим концом», но при необходимости должны предусматриваться средства осушки этих секций путем присоединения к зачистному устройству.
- (d) Разделение двойным клапаном балластных и грузовых помещений следует поддерживать всегда во время рейса и, насколько это возможно, во время балластных и грузовых операций.
- (e) Когда установлен прибор для измерения содержания нефти согласно Правилу 13А (3) Приложения I Протокола МАРПОЛ, следует установить точки отбора пробы, чтобы обеспечить отбор пробы от всех сбросов чистой балластной воды, а также от регулярных сбросов при применении метода погрузки поверх остатков. Там, где это возможно, точки отбора пробы следует предусмотреть для обеспечения отбора пробы от сброса воды для промывки трубопровода, направляемой к отстойному танку.

## 4. *Порядок эксплуатации*

Руководство по эксплуатации танка чистого балласта, которое включает контрольный лист, должно быть разработано собственником судна для каждого отдельного танкера и должно быть одобрено Администрацией на основании настоящих Спецификаций.

### 4.1 *В порту загрузки*

До прихода танкера в порт загрузки количество чистого балласта может быть уменьшено в соответствии с условиями постановки судна к причалу, применив трубу,

очищенную во время балластного перехода. Танкер с танками чистого балласта никогда не загружается с полным использованием его грузоподъемности и обычно может перевозить полный груз вместе с обычным количеством портового балласта, т.е. количество чистого балласта, предусмотренное в целях прихода судна в порт. Это дает возможность эксплуатировать танкер, если осадка позволяет, без какой-либо перекачки балластной воды в порту.

После любого сброса чистого балласта в порту, использованную трубопроводную систему следует осушить и все клапаны на трубопроводе к танкам чистого балласта должны быть закрыты. Если порядок промывки трубопровода требует наличия воды в балластных танках, в этих танках оставляется надлежащее количество воды до их отключения от трубопроводной системы. Затем трубопроводная система используется для проведения обычных загрузочных операций.

#### 4.2 *Рейс в грузу*

Во время рейса в грузу производится промывка насосов и трубопроводов. Любая образующаяся нефтеводная смесь должна осаждаться в отстойном танке. Заборные сбросы из отстойного танка контролируются в соответствии с требованиями Протокола МАРПОЛ.

При удобных обстоятельствах после ухода судна, насосная и трубопроводная система, предназначенная для перекачки чистого балласта, промывается, и вода направляется в отстойный танк. Количество имеющейся промывочной воды должно быть по крайней мере в 10 раз больше объема промытого трубопровода. Если во время загрузки судна на борту сохраняется балласт, превышающий необходимое количество промывочной воды, оставшееся количество можно сбросить за борт, применив чистый трубопровод.

Если установлен прибор для измерения содержания нефти согласно требованиям Правила 13А (3) Приложения I Протокола МАРПОЛ, все сбросы автоматически замеряются этим прибором. Если это возможно, должен также автоматически производиться замер содержания нефти в промывочной воде, чтобы обеспечить контроль за эффективностью промывки и определить любые отклонения от нормы при проведении операции.

#### 4.3 *В порту разгрузки*

До постановки судна к причалу в порту разгрузки, чистый балласт в количестве, достаточном для промывки трубопровода, предназначенного для перекачки чистого балласта, должен быть принят на борт через трубопровод, который оставался чистым в течение рейса. Если пределы осадки по условиям порта это позволяют, рекомендуется принимать на борт большее количество балласта в пределах дедвейта, не превышая обычное количество балласта при отходе, исключая таким образом необходимость дальнейшей перекачки балласта во время разгрузки судна. Если предполагается необходимость дополнительной балластировки во время разгрузки, требуемые для этого насос и часть трубопровода вначале остаются чистыми. Нужное количество балласта принимается как только осадка позволит это, после чего можно продолжить разгрузку с помощью всех имеющихся насосов.

По завершении разгрузки или во время отхода судна насос и трубопровод промываются, и вода направляется в отстойный танк, после чего происходит балластировка танков чистого балласта в соответствии с нормальным состоянием моря.

#### 4.4 *Рейс в балласте*

Во время рейса в балласте насосная и трубопроводная система, используемая для перекачки чистого балласта должна быть чистой и после любой перекачки нефтеводной смеси должна быть вновь промыта по мере необходимости с тем, чтобы подготовить перекачку балласта в порту загрузки. Заборные сбросы из отстойного танка контролируются в соответствии с требованиями Протокола МАРПОЛ.

#### 4.5 *Контрольный список*

Одобренный порядок по эксплуатации дополняется контрольным списком. Список, изложенный в Дополнении к настоящим Спецификациям, относится как правило ко всем танкерам, которые эксплуатируются по принципу применения танков чистого балласта. Контрольный список, подготовленный для определенного танкера, следует составлять таким образом, чтобы он включал все другие надлежащие меры, а также соответствующую маркировку насосов, клапанов и т.д.

#### 5. *Освидетельствование и выдача свидетельств*

5.1 Каждый нефтяной танкер, предназначенный для эксплуатации с выделенными для чистого балласта танками в соответствии с Правилем 13А Приложения I Протокола МАРПОЛ, подвергается освидетельствованию, требуемому Правилем 4 Приложения I указанного Протокола.

5.2 Такое освидетельствование следует проводить до даты вступления в силу Протокола МАРПОЛ, чтобы обеспечить выдачу Международного Свидетельства по предотвращению загрязнения, до того, как выполнение требований Протокола МАРПОЛ станет обязательным.

5.3 Освидетельствование должно включать проверку соответствия:

— выбора балластных танков и насосных и трубопроводных устройств положениям вышеизложенного Раздела 3;

— Руководства по эксплуатации танков чистого балласта, т.е. подробного описания порядка эксплуатации, включая контрольный список, положениям вышеизложенного Раздела 4.

5.4 После одобрения результатов проверок, указанных выше в Разделах 5.1 и 5.3, Администрация должна выдать Международное Свидетельство по предотвращению загрязнения. В Свидетельстве должно быть указано, какие выделенные танки одобрены исключительно для перевозки чистого балласта. В нем также должно быть указано, что капитан осведомлен относительно одобренного порядка эксплуатации (Руководство по эксплуатации танков чистого балласта).

5.5 Модификация танкера с танками чистого балласта, которая может повлиять на порядок его эксплуатации по принципу применения выделенных для чистого балласта танков, требует одобрения Администрацией и должна быть отражена в Международном Свидетельстве по предотвращению загрязнения и, если необходимо, в Руководстве по эксплуатации танков чистого балласта.

#### 6. *Документы*

Международное Свидетельство по предотвращению загрязнения и Руководство по эксплуатации танков чистого балласта должны всегда иметься на борту танкеров.

### ДОПОЛНЕНИЕ

#### *Порядок эксплуатации танков чистого балласта — контрольный список*

##### I. *До прихода в порт загрузки*

1. Перекачать весь остающийся отстой в грузовой танк.
2. Обеспечить надлежащую очистку насосной и трубопроводной системы, предназначенной для перекачки чистого балласта, чтобы обеспечить слив чистого балласта одновременно с загрузкой судна.

3. Обеспечить, чтобы все клапаны отстойного танка и грузовых танков были закрыты.
4. Провести осмотр всех танков чистого балласта и их содержимого, если оно имеется, с целью обнаружения каких-либо признаков загрязнения.
5. Слить достаточное количество чистой балластной воды для обеспечения того, чтобы остающееся количество балластной воды и груза, который будет принят, не превышали допустимый дефвейт или осадку. Оставить достаточное количество воды для промывки трубопровода, которое, по крайней мере, должно быть равно количеству 10-кратного объема используемого трубопровода.
6. Обеспечить, чтобы все клапаны танков чистого балласта были закрыты.
7. Если не предполагается дальнейший слив балласта, осушить трубопровод чистого балласта.

#### II. *В порту загрузки*

1. Провести обычные операции по загрузке грузовых танков.
2. Обеспечить достаточную вместимость отстойного танка для последующего приема промывочной воды, использованной для промывки грузового насоса и трубопровода.
3. В случае надобности, слить остающийся чистый балласт до полного использования трубопроводной системы для загрузки. Оставить требуемое минимальное количество промывочной воды в балластных танках.
4. Обеспечить, чтобы все клапаны танков чистого балласта были закрыты.
5. Обеспечить, чтобы все клапаны грузовых танков были закрыты после завершения загрузки.

#### III. *После отхода из порта загрузки*

1. Промыть соответствующую насосную и трубопроводную систему достаточным количеством воды из танков чистого балласта со сливом в отстойный танк.
2. Обеспечить закрытие клапанов трубопровода к отстойному танку до перекачки остающейся чистой воды за борт и контроль содержания нефти в воде визуально или с помощью прибора.
3. Обеспечить, чтобы все клапаны танков чистого балласта были закрыты.

#### IV. *До прихода в порт разгрузки*

1. Обеспечить, чтобы все клапаны трубопроводов к отстойному танку и грузовым танкам были закрыты.
2. Вновь проверить, была ли надлежащим образом очищена насосная и трубопроводная система, предназначенная для обработки чистого балласта.
3. Произвести балластировку, по мере необходимости, с помощью чистых грузовых насосов и труб, соблюдая правила и принимая во внимание требования по осадке в порту.
4. Обеспечить, чтобы все клапаны танков чистого балласта были закрыты.

#### V. *В порту разгрузки*

1. Выделить насосную и трубопроводную систему, необходимую для обработки чистого балласта.
2. Провести обычные операции по разгрузке.
3. Как только позволят условия осадки, завершить балластировку так, как это диктуется условиями отхода судна.



4. Обеспечить, чтобы все клапаны танков чистого балласта были закрыты.
5. Завершить разгрузку.

#### VI. После отхода из порта разгрузки

1. Промыть насосную и трубопроводную систему, обслуживающую танки чистого балласта и направить промывочную воду в отстойный танк.
2. Дополнить танки чистого балласта по мере необходимости.
3. Обработать содержимое отстойного танка в соответствии с порядком погрузки поверх остатков.

### РЕЗОЛЮЦИЯ 15

#### СПЕЦИФИКАЦИИ ПО КОНСТРУКЦИИ, ЭКСПЛУАТАЦИИ И КОНТРОЛЮ СИСТЕМ МОЙКИ СЫРОЙ НЕФТЬЮ

Конференция,

Приняв Протокол 1978 г. к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (Протокол МАРПОЛ), содержащий новые и более строгие требования по конструкции, оборудованию и эксплуатации новых и существующих нефтяных танкеров,

Отмечая Правило 13 Приложения I Протокола МАРПОЛ, требующее эксплуатации определенных нефтяных танкеров с применением системы очистки грузовых танков путем мойки сырой нефтью,

Отмечая далее, что согласно Правилу 13В (2) Приложения I Протокола МАРПОЛ, требования к установкам для мойки сырой нефтью и связанным с ними оборудованию и устройствам должны содержать, по крайней мере, все положения Спецификаций, принятых Конференцией,

Принимает Спецификации по конструкции, эксплуатации и контролю систем мойки сырой нефтью, текст которых изложен в Приложении к настоящей Резолюции,

Признает, что может потребоваться дальнейшее усовершенствование Спецификаций, принимая во внимание приобретение опыта и развитие техники в этой области,

Предлагает Межправительственной морской консультативной организации пересмотреть и переработать, при необходимости, Спецификации для того, чтобы переработанные Спецификации отражали новейшие достижения техники и практической деятельности, которые могут иметь место ко времени вступления в силу Протокола.

### ПРИЛОЖЕНИЕ

#### СПЕЦИФИКАЦИИ ПО КОНСТРУКЦИИ, ЭКСПЛУАТАЦИИ И КОНТРОЛЮ СИСТЕМ МОЙКИ СЫРОЙ НЕФТЬЮ

##### ПЕРЕЧЕНЬ РАЗДЕЛОВ

- |  |   |
|--|---|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Цель</li> <li>2. Применение</li> <li>3. Общие положения               <ol style="list-style-type: none"> <li>3.1 Определение</li> <li>3.2 Первоначальное освидетельствовани</li> </ol> </li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>4. Критерий конструкции               <ol style="list-style-type: none"> <li>4.1 Трубопровод</li> <li>4.2 Машинки для мойки танков</li> <li>4.3 Насосы</li> <li>4.4 Зачистная система</li> <li>4.5 Балластный трубопровод</li> </ol> </li> </ol> |
|--|---|

- |  |  |
|--|--|
| <p>5. Квалификация личного состава</p> <p>6. Эксплуатация</p> <p>6.1 Емкость танков, подлежащих мойке сырой нефтью</p> <p>6.2 Осушение и сброс на берег стоков грузового трубопровода</p> <p>6.3 Прием в танки балласта на отход</p> <p>6.4 Мойка сырой нефтью в море</p> <p>6.5 Сброс стоков нефтеводяной смеси во время балластных переходов</p> <p>6.6 Применение и контроль инертного газа</p> | <p>6.7 Меры предотвращения образования статического электричества</p> <p>6.8 Выделение паров</p> <p>7. Руководство по эксплуатации и оборудованию</p> <p><i>Дополнение I.</i> Перечень изменений в случае применения настоящих Спецификаций к новым танкерам-нефтесырьевозам дедвейтом 20.000 тонн и более</p> <p><i>Дополнение II.</i> Подготовка персонала, который будет нести общую ответственность за проведение операций по мойке сырой нефтью</p> |
|--|--|

### 1. Цель

Целью настоящих Спецификаций является обеспечение специальными критериями конструкции, требованиями по эксплуатации, а также порядком проведения проверки и введения в действие систем мойки сырой нефтью грузовых танков на танкерах-нефтесырьевозах, как это указано в Разделе 2.

### 2. Применение

2.1 Настоящие Спецификации применяются к:

- (a) существующим танкерам-нефтесырьевозам дедвейтом 40.000 тонн и более согласно Правилу 13 (8) Приложения I Протокола 1978 г. к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (Протокол МАРПОЛ); и
- (b) новым танкерам-нефтесырьевозам дедвейтом 20.000 тонн и более согласно Правилу 13 (6) Приложения I Протокола МАРПОЛ, принимая во внимание изменения, указанные в Дополнении I.

Соответствие этих судов настоящим Спецификациям должно быть отражено в Международном Свидетельстве по предотвращению загрязнения нефтью, измененном на основании Протокола МАРПОЛ.

2.2. Если сырая нефть, непригодная для мойки сырой нефтью, подлежит перевозке в качестве груза на борту судна, оснащенного только системой мойки сырой нефтью, судно должно отвечать требованиям к танкам изолированного балласта согласно Правилу 13 (7) или требованиям к выделенным для чистого балласта танкам согласно Правилу 13 (9) Приложения I Протокола МАРПОЛ.

### 3. Общие положения

#### 3.1 Определения

Для целей настоящих Спецификаций,

3.1.1 «Балласт на приход» означает чистый балласт согласно определению в Правиле 1 (16) Приложения I Протокола МАРПОЛ.

3.1.2 «Балласт на отход» означает балласт, иной чем балласт на приход.

#### 3.2 Первоначальное освидетельствование

Первоначальное освидетельствование, упомянутое в Правиле 4 Приложения I Протокола МАРПОЛ должно включать полную проверку оборудования и устройств для мойки сырой нефтью, а также, за исключением случаев, указанных в пункте 4.2.11, проверку танков после их промывки сырой нефтью и дополнительный контроль, определенный в пункте 4.2.10, чтобы обеспечить соответствие эффективности системы мойки настоящим Спецификациям.

#### 4. *Критерий конструкции*

##### 4.1 *Трубопровод*

4.1.1 Трубы для мойки сырой нефтью и все клапаны, подключенные в систему питательного трубопровода, должны быть изготовлены из стали или другого равноценного материала и должны иметь достаточную прочность, принимая во внимание давление, воздействию которого они могут быть подвергнуты; а также должно быть обеспечено их надлежащее соединение и крепление.

4.1.2 Система мойки сырой нефтью должна состоять из постоянного трубопровода и должна быть независимой от пожарных магистралей или какой-либо другой системы, иной чем системы для мойки танков. Однако секции грузовой системы судна могут быть включены в систему мойки сырой нефтью при условии, что они отвечают требованиям, предъявляемым к трубопроводу сырой нефти. Несмотря на требования настоящего пункта, конструкция комбинированных судов должна допускать, если необходимо, демонтаж оборудования при перевозке нежидкого груза и должна быть такой, чтобы при монтировании вновь система могла быть установлена в первоначальном виде и испытана на непроницаемость нефти.

4.1.3 Должно быть предусмотрено средство предотвращения избыточного давления в питательном трубопроводе для мойки танков. Любое предохранительное устройство, установленное для предотвращения избыточного давления, должно совершать сброс на стороне всасывания питательного насоса. Могут быть приняты иные методы, удовлетворяющие требованиям Администрации, при условии, что будет обеспечена такая же степень безопасности и защиты окружающей среды.

4.1.4 Если на трубопроводе мойки танков в целях мойки водой установлены рожки, все эти рожки должны иметь достаточную прочность, а также следует предусмотреть отключение таких соединений в случае наличия сырой нефти в трубопроводе для мойки.

4.1.5 Все соединения для манометров или других приборов должны быть обеспечены отключающими клапанами, примыкающими к трубопроводу, или арматура должна быть герметического типа.

4.1.6 Никакая часть системы мойки сырой нефтью не должна входить в машинные помещения. Если система мойки танков оборудована паровым подогревателем, применяемым при мойке водой, подогреватель должен быть надежно изолирован во время мойки сырой нефтью двойными запорными клапанами или легкоопознаваемыми заглушками.

4.1.7 Если предусмотрен комбинированный питательный трубопровод для мойки сырой нефтью или водой, трубопровод должен быть сконструирован таким образом, чтобы он мог осушаться, насколько это практически возможно для сырой нефти, до начала мойки водой, и сток должен направляться в емкости, указанные в Руководстве по эксплуатации и оборудованию. Такими емкостями могут быть отстойный танк или другие грузовые помещения.

4.1.8 Трубопроводная система должна иметь трубы такого диаметра, чтобы самое большое количество машинок, требуемое для очистки танков, как это указано в Руководстве по эксплуатации и оборудованию, могло работать одновременно при проектном давлении и производительности. Конструкция трубопровода должна быть такой, чтобы требуемое количество машинок для очистки танков в каждом грузовом помещении, как это указано в Руководстве по эксплуатации и оборудованию, упомянутом в настоящих Спецификациях, могло работать одновременно.

4.1.9 Трубопроводная система, после ее установки на судне, должна быть испытана на давление, в полтора раза превышающее рабочее давление.

4.1.10 Питательный трубопровод для мойки сырой нефтью должен быть закреплен прочно к корпусной конструкции судна в соответствующих местах, и должны быть

предусмотрены средства, обеспечивающие свободу движения в любом направлении для компенсации теплового расширения и прогибания корпуса судна. Закрепление должно быть выполнено таким образом, чтобы любой гидравлический удар поглощался без чрезмерного смещения питательного трубопровода. Крепления следует установить на оконечностях, наиболее отдаленных от места впуска сырой нефти в питательный трубопровод. Если машинки для мойки танков применяются для закрепления оконечностей отводных труб, необходимо предусмотреть специальные устройства для закрепления этих секций, когда машинки снимаются по какой-либо причине.

#### 4.2 *Машинки для мойки танков*

4.2.1 Машинки для мойки танков сырой нефтью должны монтироваться с учетом постоянного места расположения и иметь конструкцию, приемлемую для Администрации.

4.2.2 Рабочие характеристики машинки для мойки танка определяются диаметром сопла, рабочим давлением, схемой движения и скоростью. Каждая установленная машинка для мойки танков должна иметь такую характеристику, чтобы секции грузового танка, охватываемые этой машинкой, эффективно очищались в течение времени, указанного в Руководстве по эксплуатации и оборудованию.

4.2.3 Машинки для мойки танков должны монтироваться в каждом грузовом танке, и метод их крепления должен удовлетворять требованиям Администрации. Если машинки для мойки танков расположены гораздо ниже уровня палубы с целью учета выступов в танке, возможно могут потребоваться дополнительные опоры для машинки и ее питательного трубопровода.

4.2.4 Каждая машинка должна быть в состоянии отключаться с помощью запорных клапанов питательного трубопровода. Если машинка для мойки танков, установленная на палубе, снимается по какой-либо причине, должно быть предусмотрено перекрытие питательного трубопровода нефти от машинки во время снятия машинки. Аналогично должно быть предусмотрено закрытие отверстия в танке пластиной или какой-либо другой равноценный способ.

4.2.5 Если приводы машинок для мойки танков не являются неотъемлемой частью этих машинок, должно быть предусмотрено достаточное количество приводов для предотвращения необходимости передвижения какого-либо привода с его первоначального местонахождения больше, чем два раза во время разгрузки судна с целью выполнения программы мойки, как это указано в Руководстве по эксплуатации и оборудованию.

4.2.6 Количество и расположение машинок для мойки танков должны удовлетворять требованиям Администрации.

4.2.7 Расположение машинок зависит от характеристик, подробно изложенных в пункте 4.2.2, а также от внутренней конфигурации танка.

4.2.8 Количество и расположение машинок должны быть такими, чтобы мойка всех горизонтальных и вертикальных площадей происходила под прямым ударом струи или не менее эффективно путем отклонения или разбрызгивания ударяющей струи. При определении приемлемой степени отклонения и разбрызгивания струи, особое внимание должно быть уделено мойке горизонтальных площадей, обращенных вверх, и должны быть использованы следующие параметры:

- (i) Для горизонтальных площадей днища танка и верхних поверхностей стрингера танка и других основных структурных элементов большого размера вся площадь, огражденная от удара прямой струи палубой или днищевыми ветвями шпангоутов, главными балками, стрингерами или подобными основными структурными элементами большого размера, не должна превышать 10 процентов всей горизонтальной площади днища танка, верхних поверхностей стрингеров и других основных структурных элементов большого размера.

- (ii) Для вертикальных площадей боковых стенок танка вся площадь боковых стенок танка, огражденная от удара прямой струи палубой или днищевыми ветвями шпангоутов, главными балками, спрингерами или подобными основными структурными элементами большого размера, не должна превышать 15 процентов всей площади боковых стенок танка.

В некоторых установках может оказаться необходимым рассмотреть установку нескольких типов машинок для мойки танков, чтобы обеспечить должный результат.

4.2.9 В стадии конструирования должна быть использована следующая методика, являющаяся основой для определения площади поверхности танка, охватываемой мойкой под прямым ударом струи:

- (i) Применяя подходящие структурные планы, трубопроводы направляются от оконечностей каждой машинки к тем частям танка, которые находятся в пределах достижения струи.
- (ii) Если конфигурацию танков Администрация считает сложной, должна быть использована визуальная точка освещения, имитирующая оконечность машинки для мойки танка на масштабной модели.

4.2.10 (i) Чтобы подтвердить чистоту танка и проверить конструкцию относительно количества и расположения машинок для мойки танков, должен быть проведен осмотр путем входа внутрь танка после промывки сырой нефтью, но до полоскания водой, что может быть указано в Руководстве по эксплуатации и оборудованию. Днище танка, подлежащего осмотру, однако, может быть промыто водой и зачищено с целью удаления всех остатков сырой нефти с целью входа внутрь до дегазации. Осмотр должен гарантировать, что танк в основном очищен от осадков и отложений нефти. Если процедура промывки принята, должен быть применен подобный, но непромытый танк для проведения испытания, указанного ниже в подпункте (ii).

(ii) Чтобы проверить эффективность зачистных и осушительных устройств, должен быть проведен замер количества нефти на поверхности балласта на отход. Соотношение объема нефти на поверхности всей балластной воды на отход к объему танков, содержащих эту воду, не должна превышать 0,00085. Это испытание должно быть проведено после мойки сырой нефтью и зачистки танков, подобных во всех требуемых отношениях танку, проверенному согласно подпункту (i), который не подвергался ни полосканию водой, ни промежуточной промывке водой, допускаемой подпунктом (i) выше.

(iii) Балласт на приход после типичного балластного рейса, перед которым танки балласта на приход были промыты сырой нефтью и во время которого танки были прополосканы водой согласно программе, изложенной в Руководстве по эксплуатации и оборудованию, должен быть полностью сброшен в гавани порта загрузки путем применения системы автоматического замера и контроля над сбросом нефти, одобренной Администрацией, а содержание нефти в сливе не должно превышать 15 частей на миллион.

4.2.11 Если Администрация убеждена, что суда являются подобными во всех отношениях, требования пункта 4.2.10 необходимо применять только к одному из них. Кроме того, если на судне имеется ряд танков, подобных во всех требуемых отношениях, то для таких танков требования подпункта 4.2.10 (i) необходимо применять только к одному из них.

4.2.12 Конструкция машинок для мойки танка, установленных на палубе, должна предусматривать приспособление, устанавливаемое снаружи грузового танка, которое при мойке сырой нефтью будет указывать направление вращения и амплитуду движения машинки.

4.2.13 Если требуются погружные машинки, они должны быть непрограммируемыми, и для того, чтобы удовлетворять требованиям пункта 4.2.8, должна быть

обеспечена возможность проверки их вращения с помощью индикатора, установленного снаружи танка, или путем проверки характерного для них шума. Если проверка с помощью шума является единственным методом проверки работы машинок, установленных на днище, то работа этих машинок должна проверяться к концу каждого цикла мойки. Метод проверки с помощью шума должен быть указан в Руководстве по эксплуатации и оборудованию.

#### 4.3 *Насосы*

4.3.1 Насосы, подающие сырую нефть в машинки для мойки танков, должны быть грузовыми насосами или насосами, специально предусмотренными для этой цели.

4.3.2 Производительность насосов должна быть достаточной для обеспечения необходимой подачи при требуемом давлении для максимального количества машинок для мойки танков, которые должны работать одновременно, как это указано в Руководстве по эксплуатации и оборудованию. Дополнительно к вышеупомянутому требованию, если установлена эжекторная система для зачистки танков, насосы должны обеспечивать подачу жидкости для привода эжектора, чтобы удовлетворить требованиям пункта 4.4.2.

4.3.3 Производительность насосов должна быть такой, чтобы она могла удовлетворять требованиям пункта 4.3.2 при выходе из строя любого из насосов. Насосная и трубопроводная система должна быть такой, чтобы система мойки сырой нефтью могла эффективно функционировать при выходе из строя любого из насосов.

4.3.4 Перевозка более чем одного рода груза не должна препятствовать мойке танков сырой нефтью.

4.3.5 Чтобы мойка сырой нефтью могла быть проведена эффективно, когда противодавление на береговом терминале ниже давления, требуемого для мойки сырой нефтью, должна быть предусмотрена возможность поддержания достаточного давления в моечных машинках в соответствии с пунктом 4.3.2. Это требование должно быть удовлетворено при выходе из строя любого из насосов. Минимальное давление при подаче, требуемое для мойки сырой нефтью, должно быть указано в Руководстве по эксплуатации и оборудованию. Если нельзя добиться этого минимума давления при подаче, операции по мойке сырой нефтью не должны проводиться.

#### 4.4 *Зачистная система*

4.4.1 Конструкция системы для зачистки сырой нефти с днища каждого грузового танка должна удовлетворять требованиям Администрации.

4.4.2 Конструкция и производительность зачистной системы должны быть такими, чтобы днище очищаемого танка было очищено от скопления нефти и осадков к окончанию процесса мойки танка.

4.4.3 Зачистная система должна быть в состоянии удалять нефть с интенсивностью в 1,25 раза большей, чем общая производительность всех машинок для мойки танков, работающих одновременно при мойке днища грузового танка(ов), как это описано в Руководстве по эксплуатации и оборудованию.

4.4.4 Должны быть предусмотрены такие средства, как уровнемеры, ручной зонд и индикаторы для контроля работы зачистной системы, упомянутые в пункте 4.4.8, чтобы проверить днища грузовых танков на осушенность после мойки сырой нефтью. Должны быть предусмотрены соответствующие устройства для ручного зондирования в ближайшей к корме части грузового танка и в трех других подходящих местах. Для цели настоящего пункта «сухой» означает сухой танк при наличии незначительного количества нефти около приемника зачистной магистрали.

4.4.5 Должны быть предусмотрены средства осушения грузовых насосов и трубопровода к окончанию разгрузки судна, если это необходимо, путем присоедине-

ния к зачистному устройству. Должна быть обеспечена возможность откачки стоков из трубопровода и насосов как в грузовой танк, так и на берег. Для откачки на берег должен предусматриваться специальный трубопровод небольшого диаметра, присоединяемый у грузоприемных клапанов судовой грузовой магистрали со стороны фланцев, обращенных к борту.

4.4.6 Средства зачистки грузовых танков от нефти с помощью насоса объемного типа, самовсасывающего центробежного насоса или эжектора, или другими методами, должны удовлетворять требованиям Администрации. Если зачистой трубопровод присоединен к ряду танков, должны быть предусмотрены средства для отключения каждого танка, незачищаемого в это время.

4.4.7 Перевозка более одного груза не должна препятствовать мойке танков сырой нефтью.

4.4.8 Должно быть предусмотрено оборудование для контроля эффективности зачистой системы. Все такое оборудование должно быть снабжено устройствами дистанционного считывания показаний приборов на посту управления грузовыми операциями или каком-либо другом безопасном и удобном месте, легко доступным для должностного лица, ответственного за груз и проведение операции. Если предусмотрен зачистной насос, контрольное оборудование должно включать расходомер или счетчик числа ходов или тахометр, по мере необходимости, а также манометры на приемном и выходном патрубках насоса или равноценное устройство. Если предусмотрены эжекторы, контрольное оборудование должно включать манометры, установленные на приемном патрубке рабочей жидкости эжектора и на выходе, а также манометр/вакуумметр на всасывающем патрубке.

4.4.9 Внутренняя конструкция танка должна быть такой, чтобы сток нефти в приемник магистрали зачистой системы был достаточным для удовлетворения требований пунктов 4.4.2 и 4.4.4. Должны быть приняты меры к тому, чтобы продольные и поперечные стоки были удовлетворительными и проверялись во время осмотра, требуемого пунктами 3.2 и 4.2.10.

4.4.10. Следует соблюдать дифферент для мойки сырой нефтью, указанный в Руководстве по эксплуатации и оборудованию. Вообще, дифферент на корму имеет важное значение только на заключительных этапах разгрузки танков и должен иметь наибольшую возможную величину, совместимую с условиями эксплуатации, но ни в коем случае не должен быть меньше дифферента, отмеченного во время мойки сырой нефтью до осмотра, требуемого пунктами 3.2 и 4.2.10.

4.4.11 Зачистой трубопровод и связанная с ним арматура должны соответствовать требованиям пункта 4.1.1.

#### 4.5 *Балластный трубопровод*

4.5.1 Если не предусмотрена отдельная система балластной воды для балластировки грузовых танков, устройство должно быть таким, чтобы грузовой насос, коллектор и трубы, используемые для балластировки, могли безопасно и эффективно осушаться от нефти до балластировки.

### 5. *Квалификация личного состава*

5.1 Требования по подготовке личного состава судна, занятого в мойке танкеров сырой нефтью, должны удовлетворять требованиям Администрации.

5.2 Если капитан, старший помощник капитана или грузовой помощник несет общую ответственность за проведение операции по мойке, он должен:

- (i) иметь, по крайней мере, один год стажа работы на нефтяном танкере, на котором в его обязанность входила выгрузка груза и связанная с ней мойка сырой нефтью. Если в его обязанность не входило проведение операции по мойке сырой нефтью,

он должен пройти курс подготовки по мойке сырой нефтью согласно Дополнению II к настоящим Спецификациям, удовлетворяющий требованиям Администрации.

- (ii) быть участником, по крайней мере, два раза в выполнении программы мойки сырой нефтью, причем один раз именно на том судне, на котором он должен будет нести ответственность за выгрузку груза. Последний случай может быть приемлемым и для другого судна, если оно во всех требуемых отношениях подобно судну, на котором он принимал участие; и
- (iii) быть полностью знакомым с Руководством по эксплуатации и оборудованию.

5.3 Другие лица, назначаемые для несения определенной ответственности, предписанной в Руководстве по эксплуатации и оборудованию, должны иметь, по крайней мере, 6-месячный стаж работы на нефтяных танкерах, на которых они выполняли функции по проведению разгрузочных операций. Кроме того, они должны быть обучены к проведению операций по мойке сырой нефтью именно на том судне, на котором они будут нести эту ответственность, и должны быть полностью знакомы с Руководством по эксплуатации и оборудованию. Дополнение II к настоящим Спецификациям следует использовать в качестве руководства при определении содержания такого обучения.

## 6. Эксплуатация

### 6.1. Емкость танков, подлежащих мойке сырой нефтью

До отхода в балластный рейс, после полной выгрузки груза, достаточное количество танков должно быть промыто сырой нефтью в соответствии с процедурами, указанными в Руководстве по эксплуатации и оборудованию, чтобы:

- (i) как минимум, достаточное количество танков было промыто для обеспечения соответствия с требованиями к осадке и дифференту по Правилам 13 (2) (a), (b) и (c) Приложения I Протокола МАРПОЛ на всех этапах балластного рейса; и
- (ii) принять во внимание характер рейса, совершаемого судном, и предполагаемые погодные условия с тем, чтобы не принять дополнительного количества балластной воды в танки, которые не были промыты сырой нефтью.

Кроме танков, упомянутых выше в подпункте (i), приблизительно четверть всех остальных танков должна быть промыта сырой нефтью во избежание накопления осадков, но эти дополнительные танки могут включать танки, упомянутые выше в подпункте (ii). Однако, с целью избежания накопления осадков не следует промывать сырой нефтью какой-либо танк больше одного раза в течение четырех месяцев. Мойка сырой нефтью не должна производиться между конечными портами разгрузки и портом погрузки; т.е., иными словами, никакой мойки сырой нефтью не должно производиться во время балластного перехода. Балластная вода не должна приниматься в танк, который не был промыт сырой нефтью. Вода, принимаемая в танк, который был промыт сырой нефтью, но не был прополоскан водой, должна рассматриваться как грязный балласт.

### 6.2. Сушение и сброс на берег стоков грузового трубопровода

В конце разгрузки вся грузовая магистраль и зачистной трубопровод должны быть осушены и зачищены, и стоки должны быть сброшены на берег через специальный трубопровод небольшого диаметра, требуемый пунктом 4.4.5.

### 6.3. Прием в танки балласта на отход

По окончании мойки сырой нефтью танка балласта на отход, следует зачистить танк полностью, насколько это возможно. Если в танки принимается балласт на отход через грузовые трубопроводы и насосы, они должны быть осушены и зачищены от нефти, применяя средства, требуемые пунктом 4.4.5, до приема балласта.



#### 6.4. *Мойка сырой нефтью в море*

Весь процесс мойки сырой нефтью должен быть завершен до отхода судна из последнего порта его разгрузки. Если промывается сырой нефтью какой-либо танк, когда судно находится в море и заходит в разные порты разгрузки, танк должен оставаться пустым и доступным для проверки в следующем порту разгрузки до начала следующего балластного рейса. Эта проверка может включать многократную проверку зондом днища танка, когда танк пустой. Танки балласта на отход должны балластироваться до отхода из порта с тем, чтобы было возможно произвести проверку поверхности балластной воды. В последнем случае указания, изложенные в пункте 4.2.10 (ii) относятся к проверке.

#### 6.5. *Сброс нефтеводной смеси в балластных переходах*

Сброс балласта на отход в любой другой сток воды во время балластного перехода должен отвечать требованиям Правила 9 Приложения I Протокола МАРПОЛ.

#### 6.6. *Применение и контроль инертного газа*

На судах, к которым применяются настоящие Спецификации, ни один танк не должен промываться сырой нефтью, если система инертных газов, требуемая Правил 13В (3) Приложения I Протокола МАРПОЛ, не работает надлежащим образом. До промывки каждого танка сырой нефтью содержание кислорода должно определяться в точке, находящейся на высоте 1 метра над палубой и в середине незаполненной части объема танка, и ни одно из этих измерений не должно превышать 8% по объему. Если танки имеют полные или частичные отбойные переборки, эти измерения должны производиться на одинаковых уровнях в каждой секции танка. Содержание кислорода в инертном газе, подаваемом в процессе мойки, должно постоянно контролироваться. Если во время мойки сырой нефтью:

- (i) содержание кислорода в подаваемом инертном газе превышает 8% по объему; или
- (ii) давление воздуха в танках перестает быть положительным,

мойка должна быть приостановлена до возобновления нормальных условий.

#### 6.7. *Меры предотвращения образования статического электричества*

Для предотвращения возникновения чрезмерного статического электричества в процессе мойки из-за наличия воды в жидкости для мойки сырой нефтью, содержимое танка, используемое в качестве жидкости для мойки сырой нефтью, должно быть вначале слито, по крайней мере, на 1 метр, до его использования с этой целью. Любой танк, использованный в качестве отстойного танка в предыдущем балластном рейсе, должен полностью разгружаться и затем заполняться сырой нефтью, не содержащей воду, если содержимое этого танка должно быть использовано в качестве жидкости для мойки.

#### 6.8. *Выделение паров*

На судах, к которым применяются настоящие Спецификации, должны предусматриваться средства для предотвращения выделения паров во время приема в танки балласта на отход, когда местные условия требуют этого. Методом предотвращения выделения паров углеводорода в атмосферу должно быть:

- (a) применение постоянных балластных танков, когда они имеются в достаточном количестве, чтобы обеспечить минимальную осадку для отхода; или
- (b) содержание паров в пустых грузовых танках путем одновременного балластирования и выгрузки груза.

Могут быть приняты другие методы, удовлетворяющие требованиям Администрации при условии, что будет обеспечена такая же степень защиты окружающей среды.

## 7. Руководство по эксплуатации и оборудованию

Руководство по эксплуатации и оборудованию должно удовлетворять требованиям Администрации и должно содержать следующие сведения и указания по эксплуатации:

7.1 Полный текст «Спецификаций по конструкции, эксплуатации и контролю систем мойки сырой нефтью».

7.2 Чертеж системы мойки сырой нефтью, указывающей соответствующие места расположения насосов, трубопроводов и машинок для мойки, относящихся к системе мойки сырой нефтью.

7.3 Описание системы и перечень процедур для проверки работы оборудования при проведении операций по мойке сырой нефтью. Это должно включать перечень подлежащих контролю параметров системы и оборудования, таких как: давление в трубопроводе, содержание кислорода, число оборотов, продолжительность цикла и т.д. Установленные величины для этих параметров должны быть включены в Руководство. Результаты проверок, проведенных согласно пункту 4.2.10, и величины всех контролируемых параметров во время таких испытаний должны быть также включены.

7.4 Подробные требования, изложенные в Разделе 6 настоящих Спецификаций вместе с рекомендациями и указаниями, если необходимо, для удовлетворения этим требованиям, как, например,

- (i) Рекомендуются методы и программы мойки сырой нефтью для того, чтобы приспособиться ко всем предвидимым обстоятельствам при выгрузке груза и добиться максимального дифферента при завершении мойки и осушении каждого танка.
- (ii) Процедура, выполняемая на борту судов, для предотвращения выделения паров согласно пункту 6.8.
- (iii) Метод осушения танков, включающий сведения по оптимальным условиям дифферента, согласно пункту 4.4.10.
- (iv) Метод осушения грузовых насосов, грузовых трубопроводов, трубопроводов для мойки сырой нефтью и зачистных трубопроводов, а также емкостей для слива стоков вместе с окончательным сбросом на берег по завершении слива, через трубопровод небольшого диаметра для сбрасывания.
- (v) Типичные программы мойки в различных условиях загрузки с указанием:
  - (1) танков, подлежащих мойке согласно пункту 6.1;
  - (2) метода для мойки каждого танка, одно- или многоступенчатого;
  - (3) количества машинок для мойки танков, подлежащих использованию одновременно;
  - (4) продолжительности мойки сырой нефтью и прополаскивания водой, когда последнее необходимо;
  - (5) количества воды, используемого для прополаскивания, которое должно быть равно, по крайней мере, количеству, использованному для прополаскивания до проверки, требуемой согласно пунктам 3.2 и 4.2.10; и
  - (6) оптимальная очередность мойки танков.
- (vi) Процедура осушения и зачистки, когда необходимо, грузового трубопровода и насосов до использования их для приема балласта на отход.
- (vii) Процедура мойки трубопровода водой до сброса балласта на отход, а также приема и окончательного сброса балласта на приход.

- (viii) Процедура проверки с помощью шума работы машинок, установленных на дне, должна быть выполнена для каждого танка к концу цикла мойки. Во время такой проверки все остальные машинки должны быть отключены по мере необходимости.
- (ix) Детальное описание процедуры для обеспечения соответствия положениям Правила 9 Приложения I Протокола МАРПОЛ в отношении сброса балласта на отход, промывки водой трубопровода и декантации содержимого отстойного танка(ов) в море.

7.5 Опасность течи в системе мойки сырой нефтью и меры предосторожности, необходимые для предотвращения течи, а также действия, предпринимаемые в случае образования течи. Следует предусмотреть инструкцию по испытанию системы мойки сырой нефтью на течь до каждого сброса.

7.6 Метод предотвращения попадания нефти в машинное отделение через паровые подогреватели согласно пункту 4.1.6.

7.7. Личный состав, требуемый постоянно для проведения двойных операций по выгрузке груза и мойке сырой нефтью. Этот личный состав должен включать:

- (i) лицо, удовлетворяющее требованиям пункта 5.2, которое будет осуществлять общий контроль за процессом мойки сырой нефтью;
- (ii) лиц, удовлетворяющих требованиям пункта 5.3, которые фактически будут проводить операцию; и
- (iii) по крайней мере одно лицо, находящееся на палубе постоянно во время мойки, чтобы следить за образованием течи и нормальной работой оборудования, проверять содержание кислорода в танках для мойки, проверять давление в танке, производить замер танков, если требуется, поднимать поплавки указателя уровня жидкости в танке и заменять приводы, когда необходимо.

Обязанности этих лиц являются обязательно взаимоисключающими.

7.8 Эффективное средство связи между вахтой на палубе и постом управления грузовыми операциями с тем, чтобы в случае течи в системе мойки сырой нефтью или ее ненормальной работы, мойку можно было бы приостановить немедленно.

7.9 Типичные процедуры балластировки.

7.10 Контрольный список операций, проводимых до мойки сырой нефтью в качестве руководства экипажу при каждом сбрасывании, который должен включать проверку и калибровку всех приборов.

7.11 Рекомендуемые интервалы для проверки на борту и технического обслуживания оборудования для мойки сырой нефтью в дополнение к освидетельствованиям, установленным законом. Следует пользоваться техническими руководствами, присланными изготовителем оборудования.

7.12 Перечень сортов сырой нефти, непригодных для мойки сырой нефтью, и их происхождение.

## ДОПОЛНЕНИЕ I

*Перечень изменений в случае применения настоящих спецификаций к новым танкерам-нефтьесырьювозам дедвейтом 20.000 тонн и более*

- | <i>Номер пункта</i> | <i>Перечень изменений</i>  |
|---------------------|--|
| 4.2.5               | Положения настоящего пункта неприменимы  |
| 4.2.10              | Положения подпункта (iii) неприменимы  |
| 6.1                 | Заменить следующим:  |
| 6.1.1               | До отхода в балластный рейс:   |
|                     | (i) приблизительно четверть грузовых танков должна быть промыта сырой нефтью в порядке очередности во избежание накопления осадков и в соответствии с процедурами, описанными в Руководстве по эксплуатации и оборудованию. Однако, для этих целей ни один танк не нуждается в промывке сырой нефтью больше одного раза каждые четыре месяца; и  |
|                     | (ii) если считается, что потребуются прием дополнительного балласта в грузовой танк или грузовые танки во время балластного перехода согласно условиям и положениям, указанным в Правиле 13 (3) Приложения I Протокола МАРПОЛ, танк или танки, которые могут быть использованы для этого балласта, должны быть промыты сырой нефтью в соответствии с процедурами, описанными в Руководстве по эксплуатации и оборудованию. |
| 6.1.2               | Балластная вода не должна приниматься в грузовые танки, не промытые сырой нефтью. Вода, принимаемая в танк, который был промыт сырой нефтью, но не был прополоскан водой, должна рассматриваться как грязный балласт.  |
| 6.1.3               | Мойка сырой нефтью не должна производиться между конечными портами разгрузки и портом погрузки; т.е. никакой мойки сырой нефтью не должно производиться во время балластного перехода.   |
| 6.3                 | Заменить следующим:  |
| 6.3                 | <i>Прием дополнительного балласта в грузовые танки</i>   |
|                     | По окончании мойки сырой нефтью любого грузового танка, который может содержать балласт, следует по возможности полностью производить зачистку танка. Если этот балласт принимается через грузовые трубопроводы и насосы, они должны быть осуществлены и зачищены от нефти, применяя средства согласно положениям пункта 4.4.5.  |
| 6.4                 | Последние два предложения неприменимы  |
| 6.5                 | Заменить следующим:  |
| 6.5                 | <i>Сброс стоков нефтеводной смеси во время балластного перехода</i>  |
|                     | Сброс дополнительного балласта из грузовых танков и любого другого стока вод во время балластного перехода должен отвечать требованиям Правила 9 Приложения I Протокола МАРПОЛ.  |
| 6.8                 | Положения настоящего пункта неприменимы  |
| 7.4                 | Положения настоящего пункта неприменимы  |

## ДОПОЛНЕНИЕ II

*Подготовка лиц, которые должны нести общую ответственность за проведение операций по мойке сырой нефтью**Введение*

Вся требуемая подготовка должна осуществляться путем контролируемого обучения, проводимого в береговом учебном учреждении или на борту судов, имеющих надлежащие средства обучения и инструкторов для этой цели. Эта подготовка будет касаться соответствующих принципов и применения этих принципов в эксплуатации судна.

При составлении программы обучения, одобряемой Администрацией, должны быть приняты во внимание Спецификации по конструкции, эксплуатации контролю систем мойки сырой нефтью, принятые Конференцией.

Эта подготовка должна включать, но не обязательно ограничиваться, нижеследующее:

- (a) Введение к принципам мойки сырой нефтью, которое должно включать:
- характеристики сырой нефти как жидкости для мойки и ее отличия от мойки водой;
  - мойка верхней части;
  - мойка днища;
  - требования по дифференту;
  - метод взятия пробы от сброса груза;
  - поддержание требуемого давления жидкости для мойки;
  - мойка в море между портами разгрузки;
  - мойка по принципу рециркуляции;
  - относительные преимущества и требования к танкам балласта на отход, танкам балласта на приход и танкам только для груза;
- (b) Оборудование и конструкция
- (i) расположение моечных машинок;
  - (ii) моечные машинки, устанавливаемые на палубе и погружные:
    - типы;
    - характеристики;
    - конструктивные особенности;
    - рабочие параметры;
  - (iii) приводы;
  - (iv) системы подачи и распределения жидкости для мойки;
  - (v) зачистные системы;
  - (vi) средства замера танков;
  - (vii) требования к инертному газу;
- (c) Обобщенные процедуры мойки сырой нефтью
- (i) судно с обычной системой трубопровода/судно со свободным заполнением/судно с частично свободным заполнением;

- (ii) односортные грузы/многосортные грузы;
- (iii) оптимизация процедуры мойки при минимальной затрате сверхстояночного времени;
- (iv) балластировка на отход при различной конфигурации судна и трубопровода;
- (v) процедура мойки в море между портами разгрузки;
  - (d) Процедуры, связанные с мойкой
    - (i) средства уменьшения нефтяных остатков
      - зачистка грузовых танков;
      - осушение и зачистка грузового трубопровода;
      - окончательный сброс груза на берег;
    - (ii) прополаскивание водой танков балласта на приход;
    - (iii) прием и окончательный сброс балласта на приход;
    - (iv) сброс балласта на отход;
    - (v) скопление и декантация содержимого отстойного танка;
    - (vi) требования Правила 9 Приложения I Протокола МАРПОЛ;
  - (vii) предотвращение выпуска газа в порту во время операций по балластировке;
    - (e) Безопасность
      - (i) система инертного газа;
      - (ii) сохранение и контролирование качества и давления инертного газа;
      - (iii) прекращение мойки/сброса при ненормальном состоянии инертного газа;
      - (iv) образование статического электричества и предотвращающие его меры;
      - (v) целостность трубопровода;
      - (vi) предотвращение резких изменений давления;
  - (viii) разливы;
    - (f) Контрольный список
      - (i) до прихода в порт;
      - (ii) до начала мойки сырой нефтью;
      - (iii) после мойки сырой нефтью;
      - (iv) после отхода;
    - (g) Порядок осуществления обязательного контроля
      - (i) Руководство по эксплуатации и оборудованию;
      - (ii) Журнал нефтяных операций;
      - (iii) замер танков;
      - (iv) замер нефти поверх балласта на отход;
    - (h) Обслуживание установки и оборудования
      - (i) обслуживание оборудования в соответствии с инструкцией изготовителя;
      - (ii) дополнительные элементы обслуживания.

Администрации должны обеспечить, чтобы учебные учреждения выдавали надлежащий документ лицам, прошедшим подготовку в соответствии с настоящим Дополнением, для работы в качестве должностных лиц, непосредственно ответственных за мойку сырой нефтью.

## РЕЗОЛЮЦИЯ 16

## СУЩЕСТВУЮЩИЕ ТАНКЕРЫ, ЗАНЯТЫЕ В СПЕЦИАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

Конференция,

Отмечая, что Правило 13С Приложения I Протокола 1978 г. к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (Протокол МАРПОЛ), принятый Конференцией, содержит положения для существующих танкеров, занятых в специальных перевозках в пределах определенных районов,

Отмечая далее, что указанное Правило также предусматривает возможность расширения этих районов до других пределов, которые должны определяться Межправительственной морской консультативной организацией,

Учитывая, что такое расширение не может быть рассмотрено надлежащим образом без предварительной оценки всех его аспектов и последствий,

Постановляет, что Организации следует форсировать изучение сущности специальных перевозок, которое должно охватить, по крайней мере, следующие аспекты:

- (a) возможное расширение районов специальных перевозок в пределах других границ, как это предусмотрено в Правиле 13С (1) (b) (ii) Приложения I Протокола МАРПОЛ;
- (b) значение такого расширения для окружающей среды;
- (c) все дополнительные контрольные мероприятия, которые могут быть необходимы для проведения такого расширения;
- (d) любой метод (как, например, порядок принятия схем разделения движения), который может быть необходим или целесообразен для того, чтобы позволить Организации расширить районы специальных перевозок, как это предусмотрено в Правиле 13С (1) (b) (ii) Приложения I Протокола МАРПОЛ.

## РЕЗОЛЮЦИЯ 17

ЗАЩИТА ЗА СЧЕТ РАЗМЕЩЕНИЯ БАЛЛАСТНЫХ ТАНКОВ НА ТАНКЕРАХ  
С ТАНКАМИ ИЗОЛИРОВАННОГО БАЛЛАСТА

Конференция,

Отмечая, что Правило 13Е Приложения I Протокола 1978 г. к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., принятого Конференцией, содержит эмпирические критерии для защиты за счет размещения танков изолированного балласта, которые сформулированы таким образом, чтобы свести к минимуму ущерб вследствие посадки судна на мель и столкновений, причиненный судну, его грузу и морской среде, и, кроме того, вследствие разлива нефти, пожара, взрыва, потерь человеческих жизней и проведения спасательных операций,

Отмечая, однако, что в настоящее время сведения об авариях не отвечают в достаточной степени требованиям для того, чтобы Конференция могла сформулировать более рациональный осуществимый подход,

Рекомендует Межправительственной морской консультативной организации начать в кратчайший срок изучение и разработку более рациональной формулы вероятности или критериев для защиты за счет размещения танков изолированного балласта, включая возможность корреляции понятия защитной зоны танков изолированного балласта с взаимоотношением предполагаемого допустимого слива нефти.

## РЕЗОЛЮЦИЯ 18

ВОЗМОЖНАЯ ЗАМЕНА ПАРАМЕТРА «ДЕДВЕЙТ» ДРУГИМ ПАРАМЕТРОМ В ПРОТОКОЛЕ 1978 Г. К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ 1973 Г., А ТАКЖЕ В МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 Г. И ПРОТОКОЛЕ К ЭТОЙ КОНВЕНЦИИ

Конференция,

Отмечая, что Протокол 1978 г. к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., а также Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. и Протокол к этой Конвенции содержат положения, в которых «дедвейт» применяется как параметр для определения применения различных требований к нефтяным танкерам,

Признавая, что «дедвейт» возможно будет не самым подходящим параметром для вышеуказанных целей,

Просит Межправительственную морскую консультативную организацию изучить вопрос о замене параметра «дедвейт» в упомянутых документах другим параметром, что обеспечит единообразие в применении требований в указанных документах.



[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

## МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ 1973 г.

Стороны Конвенции,

Сознавая необходимость охраны окружающей среды вообще и морской среды, в частности,

Признавая, что преднамеренный, случайный сброс или сброс по небрежности с судов нефти и других вредных веществ является серьезным источником загрязнения,

Признавая также значение Международной конвенции по предотвращению загрязнения моря нефтью 1954 г. как первого многостороннего акта, заключенного с первоочередной целью защиты окружающей среды, и высоко оценивая значительный вклад, который эта Конвенция внесла в дело охраны морей и побережья от загрязнения,

Желая достичь полного прекращения умышленного загрязнения морской среды нефтью и другими вредными веществами и свести к минимуму случайные сбросы таких веществ,

Считая, что лучшим способом достижения этой цели является установление правил, которые не ограничиваются предотвращением загрязнения только нефтью, а имеют всеобъемлющий характер,

Согласились о нижеследующем:

### *Статья 1. ОБЩИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ПО КОНВЕНЦИИ*

1. Стороны Конвенции обязуются осуществлять положения настоящей Конвенции и тех Приложений к ней, которыми они связаны, в целях предотвращения загрязнения морской среды вредными веществами или стоками, содержащими такие вещества, путем их сброса в нарушение положений Конвенции.

2. Всякая ссылка на настоящую Конвенцию, если специально не предусмотрено иное, означает одновременно ссылку на ее Протоколы и Приложения.

### *Статья 2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ*

Для целей настоящей Конвенции, если специально не предусмотрено иное:

1. «Правила» означают Правила, содержащиеся в Приложениях к настоящей Конвенции.

2. «Вредное вещество» означает любое вещество, которое при попадании в море способно создать опасность для здоровья людей, причинить ущерб живым ресурсам, морской флоре и фауне, ухудшить условия отдыха или помешать другим видам правомерного использования моря, и включает любое вещество, подлежащее контролю в соответствии с настоящей Конвенцией.

3. а) «Сброс» по отношению к вредным веществам или стокам, содержащим такие вещества, означает любой сброс с судна, какими бы причинами он не вызывался, и включает любую утечку, удаление, разлив, протекание, откачку, выделение или опорожнение.

б) «Сброс» не включает:

- (i) сброса в значении, предусмотренном Конвенцией по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов, заключенной в Лондоне 13 ноября 1972 г.<sup>1</sup>;
- (ii) выброса вредных веществ, происходящего непосредственно вследствие разведки, разработки и связанных с ними процессов обработки в море минеральных ресурсов морского дна; или
- (iii) сброса вредных веществ для проведения правомерных научных исследований с целью борьбы с загрязнением или контроля над ним.

4. «Судно» означает эксплуатируемое в морской среде судно любого типа и включает суда на подводных крыльях, суда на воздушной подушке, подводные суда, плавучие средства, а также стационарные или плавучие платформы.

5. «Администрация» означает правительство Государства, по уполномочию которого эксплуатируется судно. В отношении судна, имеющего право плавания под флагом какого-либо Государства, Администрацией является правительство такого Государства. В отношении стационарных или плавучих платформ, занятых разведкой и разработкой поверхности и недр примыкающего к берегу морского дна, над которыми прибрежное Государство осуществляет суверенные права в целях разведки и разработки их естественных богатств, Администрацией является правительство соответствующего прибрежного Государства.

6. «Инцидент» означает событие, которое повлекло или может повлечь сброс в море вредного вещества или стоков, содержащих такое вещество.

7. «Организация» означает Межправительственную морскую консультативную организацию.

### Статья 3. ПРИМЕНЕНИЕ

1. Настоящая Конвенция применяется:

- а) к судам, имеющим право плавания под флагом Стороны Конвенции; и
- б) судам, не имеющим права плавания под флагом Стороны Конвенции, но эксплуатируемым под управлением такой Стороны.

2. Ничто в настоящей Статье не должно истолковываться как ограничение или расширение суверенных прав Сторон на поверхность и недра примыкающего к их берегам морского дна, осуществляемых в целях разведки и разработки их естественных богатств в соответствии с международным правом.

3. Настоящая Конвенция не применяется к любым военным кораблям, военно-вспомогательным судам или иным судам, принадлежащим государству или эксплуатируемым им и используемым в данное время исключительно для

<sup>1</sup> Should read "29 December 1972" — Devrait se lire « 29 décembre 1972 ».

правительственной некоммерческой службы. Однако каждая Сторона путем принятия соответствующих мер, не наносящих ущерба эксплуатации или эксплуатационным возможностям таких кораблей и судов, принадлежащих ей или эксплуатируемых ею, должна обеспечить, чтобы эти корабли и суда действовали, насколько это целесообразно и практически возможно, таким образом, который совместим с настоящей Конвенцией.

#### *Статья 4. НАРУШЕНИЯ*

1. Любое нарушение положений настоящей Конвенции, независимо от места его совершения, запрещается, и санкции за такое нарушение устанавливаются законодательством Администрации соответствующего судна. Если Администрация получит информацию о таком нарушении и убедится в наличии достаточных доказательств, позволяющих возбудить преследование в отношении предполагаемого нарушения, она дает распоряжение о возбуждении такого преследования как можно скорее в соответствии со своим законодательством.

2. Любое нарушение положений настоящей Конвенции, совершенное в пределах юрисдикции Стороны Конвенции, запрещается, и санкции за такое нарушение устанавливаются законодательством этой Стороны. В случае совершения такого нарушения эта Сторона:

- a) дает распоряжение о возбуждении преследования в соответствии со своим законодательством либо
- b) направляет Администрации судна такую информацию и такие доказательства в подтверждение факта нарушения, какими она может располагать.

3. В случае, когда информация или доказательства относительно нарушения судном настоящей Конвенции направляются Администрации такого судна, эта Администрация без промедления информирует о принятых ею мерах Сторону, направившую ей информацию или доказательства, и Организацию.

4. Санкции, предусмотренные законодательством Сторон в соответствии с данной Статьей, должны быть достаточно строгими для пресечения нарушений настоящей Конвенции и одинаково строгими независимо от места их совершения.

#### *Статья 5. СВИДЕТЕЛЬСТВА И СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИНСПЕКТИРОВАНИЯ СУДОВ*

1. С учетом положений пункта 2 настоящей Статьи Свидетельство, выданное по уполномочию Стороны Конвенции в соответствии с положениями Правил, принимается другими Сторонами и рассматривается для любых предусмотренных настоящей Конвенцией целей как имеющее такую же силу, что и выданное ими Свидетельство.

2. Судно, которое обязано иметь Свидетельство в соответствии с положениями Правил, во время пребывания в портах или удаленных от берега терминалах, находящихся под юрисдикцией какой-либо Стороны, подлежит инспектированию, осуществляемому должностными лицами, надлежащим образом уполномоченными этой Стороной. Любое такое инспектирование ограничивается лишь проверкой наличия на судне действительного Свиде-

тельства, если у этой Стороны не будет очевидных оснований полагать, что состояние судна или его оборудования в значительной мере не соответствует указанному в Свидетельстве данным. В этом случае или в случае, если судно не имеет действительного Свидетельства, осуществляющая инспектирование Сторона принимает меры, обеспечивающие невыход в море такого судна до тех пор, пока оно не сможет выйти в море, не представляя чрезмерной угрозы для морской среды. Однако такая Сторона может разрешить судну покинуть порт или удаленный от берега терминал для следования на ближайшую подходящую судоремонтную верфь.

3. Если Сторона отказывает иностранному судну в заходе в порты или удаленные от берега терминалы, находящиеся под ее юрисдикцией, либо принимает какие-либо меры против такого судна на основании того, что это судно не отвечает положениям настоящей Конвенции, такая Сторона немедленно информирует консула или дипломатического представителя Стороны, под флагом которой судно имеет право плавания, или, если это не представляется возможным, — Администрацию такого судна. Прежде чем отказать судну в заходе или принять такие меры, Сторона может провести консультацию с Администрацией этого судна. Информация направляется Администрации также в случае, когда судно не имеет действительного Свидетельства в соответствии с положениями Правил.

4. Стороны применяют требования настоящей Конвенции к судам Государств, не являющихся Сторонами Конвенции, поскольку это необходимо, чтобы для таких судов не создавались более благоприятные условия.

#### *Статья 6.* ОБНАРУЖЕНИЕ НАРУШЕНИЙ И ОБЕСПЕЧЕНИЕ ВЫПОЛНЕНИЯ КОНВЕНЦИИ

1. Стороны Конвенции сотрудничают в обнаружении нарушений и обеспечении выполнения положений настоящей Конвенции, используя все подходящие и практически доступные средства обнаружения и постоянного наблюдения за окружающей средой, а также соответствующие способы передачи сообщений и сбора доказательств.

2. Судно, к которому применяется настоящая Конвенция, в любом порту или удаленном от берега терминале Стороны может быть подвергнуто инспектированию должностными лицами, назначенными или уполномоченными такой Стороной, чтобы проверить, не произвело ли такое судно сброса вредных веществ в нарушение положений Правил. Если в результате инспектирования будет обнаружено нарушение положения Конвенции, то Администрации направляется об этом сообщение для принятия соответствующих мер.

3. Каждая Сторона представляет Администрации доказательства, если таковые имеются, того, что судно в нарушение положений Правил произвело сброс вредных веществ или стоков, содержащих такие вещества. Если это практически осуществимо, компетентные власти этой Стороны извещают капитана судна о предполагаемом нарушении.

4. По получении таких доказательств Администрация производит расследование дела и может просить другую Сторону представить дополнительные или более убедительные доказательства предполагаемого нарушения. Если Администрация убедится в наличии достаточных доказательств, позво-

ляющих возбудить преследование в отношении предполагаемого нарушения, она дает распоряжение о возбуждении такого преследования в соответствии со своим законодательством как можно скорее. Администрация без промедления информирует о принятых ею мерах Сторону, сообщившую о предполагаемом нарушении, а также Организацию.

5. Сторона может подвергнуть инспектированию судно, к которому применяется Конвенция, когда оно заходит в порты или удаленные от берега терминалы, находящиеся под ее юрисдикцией, если от другой Стороны получена просьба о таком инспектировании вместе с достаточными доказательствами того, что это судно произвело в каком-либо месте сброс вредных веществ или стоков, содержащих такие вещества. Доклад о таком инспектировании направляется Стороне, просившей об инспектировании, и Администрации с тем, чтобы могли быть приняты соответствующие меры согласно положениям настоящей Конвенции.

### *Статья 7. НЕОБОСНОВАННЫЕ ЗАДЕРЖКИ СУДОВ*

1. При применении Статей 4, 5 и 6 настоящей Конвенции принимаются все возможные меры для того, чтобы избежать необоснованного задержания судна или необоснованной отсрочки его отхода.

2. Любое судно, которое было необоснованно задержано или отход которого был необоснованно отсрочен на основании Статей 4, 5 и 6 настоящей Конвенции, имеет право на возмещение любых понесенных в связи с этим убытков или ущерба.

### *Статья 8. СООБЩЕНИЯ ОБ ИНЦИДЕНТАХ, СВЯЗАННЫХ СО СБРОСОМ ВРЕДНЫХ ВЕЩЕСТВ*

1. Сообщение об инциденте передается без задержки и в возможно более полном объеме в соответствии с положениями Протокола I настоящей Конвенции.

2. Каждая Сторона Конвенции:

- a) принимает все необходимые меры, чтобы соответствующее должностное лицо или организация получали и анализировали все сообщения об инцидентах, и
- b) сообщает Организации полные данные о принятии таких мер для направления другим Сторонам и Государствам-членам Организации.

3. Когда Сторона получает сообщение в соответствии с положениями настоящей Статьи, такая Сторона без задержки передает его:

- a) Администрации судна, с которым произошел инцидент, и
- b) любому другому Государству, которое может быть им затронуто.

4. Каждая Сторона Конвенции обязуется дать инструкции своим судам и самолетам морской инспекции и иным соответствующим службам сообщать своим властям о любом инциденте, упомянутом в Протоколе I настоящей Конвенции. Такая Сторона, если она найдет нужным, сообщает об этом также Организации и любой другой заинтересованной Стороне.

### Статья 9. ДРУГИЕ ДОГОВОРЫ И ТОЛКОВАНИЯ

1. Настоящая Конвенция после ее вступления в силу заменит в отношениях между Сторонами этой Конвенции Международную конвенцию по предотвращению загрязнения моря нефтью 1954 г. с поправками к ней.

2. Ничто в настоящей Конвенции не наносит ущерба кодификации и развитию морского права Конференцией по морскому праву Организации Объединенных Наций, созываемой в соответствии с резолюцией 2750 С (XXV) Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций, а также нынешним или будущим притязаниям и правовым позициям любого Государства по вопросам морского права и в отношении природы и пределов юрисдикции прибрежного Государства и Государства флага.

3. Термин «юрисдикция» в настоящей Конвенции будет толковаться в соответствии с международным правом, действующим в момент применения или толкования настоящей Конвенции.

### Статья 10. УРЕГУЛИРОВАНИЕ СПОРОВ

Любой спор между двумя или несколькими Сторонами Конвенции относительно толкования или применения настоящей Конвенции, если урегулирование его путем переговоров между такими Сторонами оказалось невозможным и, если только эти Стороны не договорятся об ином, передается по просьбе любой из них на рассмотрение арбитража, как это предусмотрено в Протоколе II настоящей Конвенции.

### Статья 11. НАПРАВЛЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ

1. Стороны Конвенции обязуются направлять Организации:

- a) тексты законов, приказов, декретов, правил и других актов, изданных ими по различному вопросу применения настоящей Конвенции;
- b) список неправительственных организаций, которые уполномочены от их имени заниматься вопросами проектирования, конструкции и оборудования судов, перевозящих вредные вещества в соответствии с положениями Правил;
- c) достаточное количество образцов Свидетельств, выдаваемых ими в соответствии с положениями Правил;
- d) перечень приемных устройств с указанием их местонахождения, пропускной способности, имеющихся приспособлений и других характеристик;
- e) официальные доклады или обзоры официальных докладов, отражающие результаты применения настоящей Конвенции;
- f) ежегодный статистический доклад о фактически наложенных за нарушения настоящей Конвенции санкциях, составленный по разработанной Организацией единой форме.

2. Организация сообщает Сторонам о получении ею любой информации в соответствии с настоящей Статьей и рассылает всем Сторонам любую информацию, направленную ей в соответствии с подпунктами b) – f) пункта 1 настоящей Статьи.

## Статья 12. АВАРИИ С СУДАМИ

1. Каждая Администрация обязуется проводить расследование любой аварии, происшедшей с любым из ее судов, подпадающих под положения Правил, если такой аварией морской среде причинен значительный вред.

2. Каждая Сторона Конвенции обязуется передавать Организации информацию о результатах такого расследования, если она считает, что такая информация может способствовать определению того, какие изменения было бы желательно внести в настоящую Конвенцию.

## Статья 13. ПОДПИСАНИЕ, РАТИФИКАЦИЯ, ПРИНЯТИЕ, ОДОБРЕНИЕ И ПРИСОЕДИНЕНИЕ

1. Настоящая Конвенция открыта для подписания в штаб-квартире Организации с 15 января 1974 г. по 31 декабря 1974 г. и затем будет открыта для присоединения к ней. Государства могут стать Сторонами настоящей Конвенции путем:

- a) подписания без оговорки о ратификации, принятии или одобрении;
- b) подписания с оговоркой о ратификации, принятии или одобрении с последующей ратификацией, принятием или одобрением; или
- c) присоединения.

2. Ратификация, принятие, одобрение или присоединение осуществляются путем сдачи на хранение соответствующего документа Генеральному секретарю Организации.

3. Генеральный секретарь Организации информирует все государства, которые подписали настоящую Конвенцию или присоединились к ней, о любом подписании или о сдаче на хранение любого нового документа о ратификации, принятии, одобрении или присоединении и о дате его сдачи на хранение.

## Статья 14. ФАКУЛЬТАТИВНЫЕ ПРИЛОЖЕНИЯ

1. При подписании, ратификации, принятии, одобрении настоящей Конвенции или присоединении к ней Государство может заявить, что оно не принимает Приложения III, IV и V (называемые далее «факультативные Приложения») к настоящей Конвенции или какое-либо из них. С учетом вышеупомянутого Стороны Конвенции связаны любым Приложением как единым целым.

2. Государство, заявившее о том, что оно не считает себя связанным каким-либо факультативным Приложением, может в любое время принять такое Приложение путем сдачи на хранение Организации соответствующего документа, предусмотренного в пункте 2 Статьи 13.

3. Государство, сделавшее в соответствии с пунктом 1 настоящей Статьи заявление в отношении факультативного Приложения и впоследствии не принявшее такое Приложение в соответствии с пунктом 2 настоящей Статьи, не несет какого-либо обязательства и не имеет права претендовать на преимущества, вытекающие из настоящей Конвенции по вопросам, регулируемым таким Приложением, и все ссылки в настоящей Конвенции на Стороны не включают такое Государство в том, что касается вопросов, относящихся к такому Приложению.

4. Организация информирует Государства, которые подписали настоящую Конвенцию или присоединились к ней, о любом заявлении, сделанном в соответствии с настоящей Статьей, а также о получении любого документа, сданного на хранение в соответствии с положениями пункта 2 настоящей Статьи.

### *Статья 15. ВСТУПЛЕНИЕ В СИЛУ*

1. Настоящая Конвенция вступает в силу по истечении двенадцати месяцев с даты, на которую ее Сторонами в соответствии со Статьей 13 станут не менее 15 Государств, общая валовая вместимость торговых судов которых составляет не менее пятидесяти процентов валовой вместимости судов мирового торгового флота.

2. Любое факультативное Приложение вступает в силу по истечении двенадцати месяцев с даты, на которую предусмотренные в пункте 1 настоящей Статьи условия будут выполнены применительно к такому Приложению.

3. Организация информирует Государства, которые подписали настоящую Конвенцию или присоединились к ней, о дате ее вступления в силу и о дате вступления в силу какого-либо факультативного Приложения в соответствии с пунктом 2 настоящей Статьи.

4. Для Государств, сдавших на хранение документ о ратификации, принятии, одобрении настоящей Конвенции или факультативного Приложения либо о присоединении к ней или к нему в период между датой выполнения условий, необходимых для ее вступления в силу, и датой такого вступления в силу, ратификация, принятие, одобрение или присоединение приобретают силу либо в дату вступления в силу Конвенции или такого Приложения, либо по истечении трех месяцев с даты сдачи на хранение соответствующего документа, в зависимости от того, какая дата наступит позднее.

5. Для Государств, сдавших на хранение документ о ратификации, принятии, одобрении настоящей Конвенции или факультативного Приложения либо о присоединении к ней или к нему после даты вступления в силу Конвенции или такого факультативного Приложения, Конвенция или такое факультативное Приложение вступает в силу по истечении трех месяцев с даты сдачи на хранение соответствующего документа.

6. Любой документ о ратификации, принятии, одобрении или о присоединении, сданный на хранение после даты, на которую будут выполнены все предусмотренные Статьей 16 условия вступления в силу какой-либо поправки к настоящей Конвенции или к факультативному Приложению, относится к Конвенции или к такому Приложению, измененным с такой поправкой.

### *Статья 16. ПОПРАВКИ*

1. В настоящую Конвенцию могут быть внесены поправки в соответствии с любой из процедур, предусмотренных в последующих пунктах.

2. Поправки после рассмотрения в Организации:

а) Любая предлагаемая Стороной Конвенции поправка направляется Организации, Генеральный секретарь которой рассылает ее всем членам Организации и всем Сторонам не менее, чем за шесть месяцев до ее рассмотрения в Организации;



b) Любая предложенная и разосланная таким образом поправка передается Организацией на рассмотрение соответствующему органу;

c) Стороны Конвенции, независимо от того, являются они членами Организации или нет, имеют право участвовать в работе этого соответствующего органа;

d) Поправки одобряются большинством в две трети голосов только Сторон Конвенции, присутствующих и голосующих;

e) Поправки, если они одобрены в соответствии с вышеупомянутым подпунктом d), направляются Генеральным секретарем Организации всем Сторонам Конвенции для принятия;

f) Поправка считается принятой при соблюдении следующих условий:

- (i) поправка к Статье Конвенции считается принятой в дату, на которую она принята двумя третями Сторон, общая валовая вместимость торговых судов которых составляет не менее пятидесяти процентов валовой вместимости судов мирового торгового флота;
- (ii) поправка к Приложению к Конвенции считается принятой в соответствии с процедурой, предусмотренной в подпункте f) (iii), если только соответствующий орган в момент ее одобрения не решит, что поправка считается принятой в день, когда она будет принята двумя третями Сторон, общая валовая вместимость торговых судов которых составляет не менее пятидесяти процентов валовой вместимости судов мирового торгового флота. Несмотря на это, в любое время перед вступлением в силу поправки к Приложению к Конвенции, Сторона может направить Генеральному секретарю Организации уведомление, что для вступления в силу для нее такой поправки необходимо ее явно выраженное одобрение. Генеральный секретарь доводит такое уведомление и дату его получения до сведения Сторон;
- (iii) поправка к Дополнению Приложения к Конвенции считается принятой по истечении периода, определяемого соответствующим органом в момент ее одобрения, который не должен быть менее десяти месяцев, если только в течение этого периода Организации не сообщены возражения не менее одной трети Сторон или Сторон, общая валовая вместимость торговых судов которых составляет не менее пятидесяти процентов валовой вместимости судов мирового торгового флота, в зависимости от того, какое из этих условий будет выполнено первым;
- (iv) поправка к Протоколу I Конвенции подпадает под те же условия процедуры, что и поправки к Приложениям к Конвенции, как это предусмотрено в вышеупомянутых подпунктах f) (ii) или f) (iii);
- (v) поправка к Протоколу II Конвенции подпадает под те же условия процедуры, что и поправки к Статье Конвенции, как это предусмотрено в вышеупомянутом подпункте f) (i);

g) Поправка вступает в силу при соблюдении следующих условий:

- (i) если эта поправка к Статье Конвенции, к Протоколу II, Протоколу I или Приложению к Конвенции, принимаемая не по условиям процедуры, предусмотренной в подпункте f) (iii), то такая поправка, принятая в соответствии с вышеупомянутыми положениями, вступает в силу для Сторон, заявивших о ее принятии, по истечении шести месяцев с даты ее принятия;

(ii) если эта поправка к Протоколу I, Дополнению Приложения или Приложению к Конвенции, принимаемая по условиям процедуры, предусмотренной в подпункте *f*) (iii), то такая поправка, считающаяся принятой в соответствии с вышеупомянутыми условиями, вступает в силу по истечении шести месяцев с даты ее принятия для всех Сторон за исключением тех Сторон, которые до этой даты сделали заявление о том, что они ее не принимают, или направили предусмотренное в подпункте *f*) (ii) уведомление о том, что на это необходимо их явно выраженное одобрение.

### 3. Поправка путем созыва Конференции:

*a*) По просьбе Стороны, поддержанной не менее одной трети Сторон, Организация созывает Конференцию Сторон Конвенции для рассмотрения поправок к настоящей Конвенции.

*b*) Каждая поправка, одобренная такой Конференцией большинством в две трети присутствующих и голосующих Сторон, направляется Генеральным секретарем Организации всем Сторонам для ее принятия.

*c*) Если Конференция не примет иного решения, поправка считается принятой и вступившей в силу в соответствии с условиями процедуры, предусмотренной для этой цели в подпунктах *f*) и *g*) пункта 2.

4. *a*) В отношении поправки к факультативному Приложению, выражение «Сторона настоящей Конвенции» в данной Статье означает Сторону, связанную таким Приложением.

*b*) Сторона, отклонившая принятие поправки к Приложению, не считается Стороной только для целей применения этой поправки.

5. Одобрение и вступление в силу нового Приложения подпадает под те же процедуры, что и одобрение и вступление в силу поправки к Статье Конвенции.

6. Если специально не предусмотрено иное, любая поправка к настоящей Конвенции, подпадающая под эту Статью и относящаяся к конструкции судна, применяется лишь к судам, контракт на постройку которых подписан или, в случае отсутствия такого контракта, киль которых заложен в дату или после даты вступления в силу такой поправки.

7. Любая поправка к Протоколу или Приложению должна касаться существа такого Протокола или такого Приложения и не должна противоречить Статьям настоящей Конвенции.

8. Генеральный секретарь Организации информирует все Стороны о любых поправках, которые вступают в силу согласно настоящей Статье, а также о дате вступления в силу каждой из поправок.

9. Любое предусмотренное настоящей Статьей заявление о принятии или возражении против поправки направляется в письменном виде Генеральному секретарю Организации, который доводит такое заявление и дату его получения до сведения всех Сторон Конвенции.

## *Статья 17.* СОДЕЙСТВИЕ ТЕХНИЧЕСКОМУ СОТРУДНИЧЕСТВУ

Стороны Конвенции по консультации с Организацией и другими международными организациями, а также при содействии и координации со стороны Исполнительного директора Программы защиты окружающей среды

Организации Объединенных Наций оказывают поддержку тем из Сторон, которые обращаются с просьбой об оказании технической помощи в части:

- a) обучения научного и технического персонала;
- b) поставки оборудования и устройств, необходимых для приема вредных веществ, а также средств обнаружения загрязнения;
- c) разработки других мероприятий, направленных на предотвращение или уменьшение загрязнения морской среды с судов; и
- d) поощрения исследований;

осуществляя такую помощь предпочтительно на территории заинтересованных стран для дальнейшего содействия выполнению целей и задач настоящей Конвенции.

### *Статья 18. ДЕНОНСАЦИЯ*

1. Настоящая Конвенция или любое факультативное Приложение могут быть денонсированы любой Стороной Конвенции в любое время по истечении пяти лет с даты вступления в силу для этой Стороны Конвенции или такого Приложения.

2. Денонсация осуществляется путем направления соответствующего письменного уведомления Генеральному секретарю Организации, который информирует все другие Стороны о содержании и дате получения такого уведомления, а также о дате вступления в силу такой денонсации.

3. Денонсация вступает в силу по истечении двенадцати месяцев с даты получения Генеральным секретарем Организации уведомления о денонсации или по истечении большего срока, который может быть указан в этом уведомлении.

### *Статья 19. СДАЧА НА ХРАНЕНИЕ И РЕГИСТРАЦИЯ*

1. Настоящая Конвенция сдается на хранение Генеральному секретарю Организации, который направит ее заверенные копии всем Государствам, подписавшим ее или присоединившимся к ней.

2. Как только настоящая Конвенция вступит в силу, Генеральный секретарь Организации передает ее текст Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций для регистрации и опубликования в соответствии со Статьей 102 Устава Организации Объединенных Наций.

### *Статья 20. ЯЗЫКИ*

Настоящая Конвенция составлена в одном экземпляре на английском, испанском, русском и французском языках, причем все тексты являются равно аутентичными. Официальные переводы на арабский, итальянский, немецкий и японский языки будут подготовлены и сданы на хранение вместе с подписанным оригиналом.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся, должным образом на то уполномоченные своими соответствующими Правительствами, подписали настоящую Конвенцию.

СОВЕРШЕНО В Лондоне второго ноября одна тысяча девятьсот семьдесят третьего года.

## ПРОТОКОЛ I

### ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ СООБЩЕНИЙ ОБ ИНЦИДЕНТАХ, СВЯЗАННЫХ СО СБРОСОМ ВРЕДНЫХ ВЕЩЕСТВ

(в соответствии со Статьей 8 Конвенции)

#### *Статья I. ОБЯЗАННОСТЬ ДАВАТЬ СООБЩЕНИЕ*

1. Капитан судна, вовлеченного в один из инцидентов, о которых упоминается в Статье III настоящего Протокола, или иное лицо, отвечающее за судно, сообщает сведения о таком инциденте без задержки и в возможно полном объеме в соответствии с положениями настоящего Протокола.

2. В том случае, когда упомянутое в пункте 1 настоящей Статьи судно покинуто или сообщение с судна является неполным либо его нельзя получить, собственник, фрахтователь, управляющий, оператор судна или их агенты должны в возможно более полном объеме взять на себя обязанности, возлагаемые на капитана согласно положениям настоящего Протокола.

#### *Статья II. СПОСОБЫ ПЕРЕДАЧИ СООБЩЕНИЙ*

1. Каждое сообщение, когда это возможно, передается по радио, но во всяком случае — с помощью наиболее быстрого и доступного в момент инцидента средства. Сообщения по радио передаются насколько возможно в первую очередь.

2. Сообщения направляются соответствующему должностному лицу или организации, упомянутым в подпункте а) пункта 2 Статьи 8 Конвенции.

#### *Статья III. СЛУЧАИ, В КОТОРЫХ ДАЮТСЯ СООБЩЕНИЯ*

Сообщение дается в любом случае, когда инцидент влечет:

- а) сброс иной, чем разрешенный настоящей Конвенцией;
- б) сброс, разрешенный настоящей Конвенцией в связи с тем, что:
  - (i) он произведен с целью обеспечения безопасности судна или спасения человеческой жизни на море; или
  - (ii) он произошел в результате повреждения судна либо его оборудования;
- с) сброс вредного вещества с целью борьбы с особым случаем загрязнения или в целях проведения правомерных научных исследований по борьбе с загрязнением или по контролю над ним; или
- д) вероятность сбросов, упоминаемых в подпунктах а), б) или с) настоящей Статьи.

#### *Статья IV. СОДЕРЖАНИЕ СООБЩЕНИЯ*

1. Каждое сообщение должно содержать, как правило:

- а) данные, позволяющие идентифицировать судно;
- б) дату и время инцидента;

- c) координаты судна в момент инцидента;
- d) состояние ветра и моря в момент инцидента;
- e) данные о состоянии судна.

2. Каждое сообщение должно содержать в частности:

- a) точное наименование или описание вредных веществ, вовлеченных в инцидент, включая, если возможно, правильное техническое наименование таких веществ (не следует использовать вместо правильного технического наименования коммерческое название веществ);
- b) точное или приблизительное количество, концентрацию и возможное состояние вредных веществ, которые были или, вероятно, могут быть сброшены в море; и, в соответствующем случае,
- c) описание упаковки и знаков маркировки; и, если возможно,
- d) имя грузоотправителя, грузополучателя или изготовителя.

3. В каждом сообщении точно указывается, является ли вредное вещество, которое было или, вероятно, может быть сброшено, нефтью, ядовитым жидким, ядовитым твердым или ядовитым газообразным веществом и перевозилось или перевозится ли оно наливом, насыпью или в упаковке, в грузовых контейнерах, съемных танках или в автодорожных и железнодорожных цистернах.

4. Каждое сообщение дополняется, если это необходимо, любыми другими относящимися к инциденту сведениями, о которых запрашивает получатель сообщения или которые считает необходимым передать лицу, дающее сообщение.

#### *Статья V. ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ СООБЩЕНИЕ*

Лицо, обязанное в соответствии с положениями настоящего Протокола давать сообщение, должно, когда это возможно:

- a) дополнить первоначальное сообщение, если необходимо, сведениями о последующих событиях, и
- b) в возможно более полном объеме удовлетворить просьбы затронутых Государств о представлении дополнительных сведений, касающихся инцидента.

### *ПРОТОКОЛ II*

#### *АРБИТРАЖ*

(в соответствии со Статьей 10 Конвенции)

*Статья I.* Арбитражная процедура при условии, что спорящие Стороны не примут иного решения, осуществляется в соответствии с положениями настоящего Протокола.

*Статья II.* 1. Третейский суд создается по просьбе одной из Сторон Конвенции, адресованной другой, на основании Статьи 10 настоящей Конвенции. Просьба об арбитраже должна содержать изложение существа дела с приложением подтверждающих документов.

2. Обращающаяся с просьбой Сторона сообщает Генеральному секретарю Организации о том, что она заявила просьбу о создании Суда, о других спорящих Сторонах и о Статьях Конвенции или Правилах, в отношении толкования или применения которых, по ее мнению, существует разногласие. Генеральный секретарь направляет эти сведения всем Сторонам.

*Статья III.* Третейский суд состоит из трех членов: двух арбитров, назначаемых соответственно каждой из спорящих Сторон, и третьего арбитра, который назначается по соглашению между двумя первыми арбитрами и действует в качестве Председателя Суда.

*Статья IV.* 1. Если по истечении шестидесяти дней со дня назначения второго арбитра не будет назначен Председатель Суда, то Генеральный секретарь Организации по просьбе любой из Сторон в течение дополнительного шестидесятидневного срока назначает Председателя Суда из числа квалифицированных лиц, список которых был предварительно составлен Советом Организации.

2. Если в течение шестидесяти дней со дня получения просьбы одна из Сторон не назначит члена Суда, за назначение которого она ответственна, другая Сторона может информировать об этом непосредственно Генерального секретаря Организации, который в течение шестидесяти дней назначает Председателя Суда, выбирая его из списка, упомянутого в пункте 1 настоящей Статьи.

3. Председатель Суда после своего назначения просит Сторону, которая не назначила арбитра, сделать это в том же порядке и на тех же условиях. Если Сторона не сделает требуемого назначения, Председатель Суда просит Генерального секретаря Организации произвести это назначение в порядке и на условиях, которые предусмотрены в предыдущем пункте.

4. Председатель Суда, назначенный в соответствии с положениями настоящей Статьи, не должен быть лицом, имеющим или имевшим гражданство одной из заинтересованных Сторон, если только на это не даст согласия другая Сторона.

5. В случае смерти или неявки арбитра, за назначение которого ответственна одна из Сторон, эта Сторона должна его заменить в течение шестидесяти дней со дня его смерти или неявки. Если упомянутая Сторона не делает этого, разбирательство осуществляется оставшимися арбитрами. В случае смерти или неявки Председателя Суда, он заменяется в соответствии с положениями вышеупомянутой Статьи III, а, в случае недостижения соглашения между членами Суда в течение шестидесяти дней со дня его смерти или неявки — в соответствии с положениями настоящей Статьи.

*Статья V.* Суд может рассматривать встречные требования, непосредственно связанные с предметом спора, и принимать по ним решения.

*Статья VI.* Каждая Сторона несет обязательства по вознаграждению своего арбитра, связанные с Судом расходы и расходы по подготовке своего дела. Расходы по вознаграждению Председателя Суда и все общие расходы, связанные с разбирательством дела, распределяются поровну между Сторонами. Суд ведет учет всех своих расходов и представляет по ним окончательный счет.

*Статья VII.* Любая сторона Конвенции, чьи интересы правового характера могут быть затронуты решением по делу, может после письменного

уведомления Сторон, первоначально прибегнувших к арбитражной процедуре, присоединиться к участию в ней с согласия Суда.

*Статья VIII.* Каждый Третейский суд, созданный в соответствии с положениями настоящего Протокола, устанавливает свои собственные правила процедуры.

*Статья IX.* 1. Решения Суда, как в отношении его правил процедуры и места заседания, так и по любому вопросу, переданному на его рассмотрение, принимаются большинством голосов его членов; отсутствие или воздержание от голосования одного из членов Суда, за назначение которых Стороны были ответственны, не может препятствовать вынесению Судом решения. В случае разделения голосов поровну, голос Председателя является решающим.

2. Стороны должны содействовать работе Суда. С этой целью они в соответствии со своим законодательством и используя все имеющиеся в их распоряжении средства:

- a) представляют Суду необходимые документы и сведения;
- b) предоставляют Суду возможность въезда на их территорию, возможность выслушивать показания свидетелей или экспертов и посещать место происшествия.

3. Отсутствие или неявка одной из Сторон не препятствует разбирательству дела.

*Статья X.* 1. Суд выносит решение в течение пяти месяцев с даты своего создания, если он не решит, в случае необходимости, продлить этот период на срок, не превышающий трех месяцев. К решению Суда прилагается изложение его мотивов. Оно является окончательным и обжалованию не подлежит. Оно направляется Генеральному секретарю Организации. Стороны должны исполнить это решение без промедления.

2. Всякий спор, который может возникнуть между Сторонами относительно толкования или выполнения решения, может быть передан любой из Сторон на рассмотрение Суда, вынесшего это решение, или, если это невозможно, на рассмотрение другого Суда, создаваемого для этой цели в том же порядке, что и первоначальный Суд.

## ПРИЛОЖЕНИЕ I

### ПРАВИЛА ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ

#### Глава I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

##### *Правило 1.* ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Для целей настоящего Приложения:

1. «Нефть» означает нефть в любом виде, включая сырую нефть, мазут, нефтяные осадки, нефтяные остатки и очищенные нефтепродукты (не являющиеся нефтехимическими веществами, которые подпадают под действия положений Прило-

жения II настоящей Конвенции), а также включает, не ограничивая общего характера вышесказанного, вещества, перечисленные в Дополнении I настоящего Приложения.

2. «Нефтеводяная смесь» означает смесь с любым содержанием нефти.

3. «Нефтяное топливо» означает любую нефть, используемую в качестве топлива для главных двигателей и вспомогательных механизмов судна, на котором такая нефть перевозится.

4. «Нефтяной танкер» означает судно, построенное или приспособленное главным образом для перевозки нефти наливом в своих грузовых помещениях, и включает комбинированные грузовые суда и любой «танкер-химовоз», который определен в Приложении II к настоящей Конвенции, когда он перевозит в качестве груза или части груза нефть наливом.

5. «Комбинированное грузовое судно» означает судно, предназначенное для перевозки либо нефти наливом, либо твердых грузов насыпью.

6. «Новое судно» означает судно:

- a) контракт на постройку которого заключен после 31 декабря 1975 г.;
- b) киль которого заложен или которое находится в подобной стадии постройки после 30 июня 1976 г., при отсутствии контракта на его постройку;
- c) поставка которого осуществляется после 31 декабря 1979 г.; или
- d) которое подверглось значительному переоборудованию:
  - (i) по контракту, заключенному после 31 декабря 1975 г.;
  - (ii) работы по которому начаты после 30 июня 1976 г., при отсутствии контракта на переоборудование; или
  - (iii) которое закончено после 31 декабря 1979 года.

7. «Существующее судно» означает судно, не являющееся новым судном.

8. «Значительное переоборудование» означает такое переоборудование существующего судна:

- a) которое существенно изменяет размерения или грузместимость судна;
- b) которое изменяет тип судна;
- c) цель которого, по мнению Администрации, заключается главным образом в значительном продлении срока его службы; или
- d) которое изменяет судно иным образом, но в такой степени, что если бы оно являлось новым судном, то подпадало бы под действие соответствующих положений настоящей Конвенции, не применимых к нему, как к существующему судну.

9. «От ближайшего берега» означает от исходной линии, от которой, согласно международному праву, отсчитываются территориальные воды соответствующей территории, за исключением того, что для целей настоящей Конвенции выражение «от ближайшего берега» у северо-восточного побережья Австралии следует понимать, как от линии, проведенной от точки на побережье Австралии

с координатами 11° южн. широты и 142° 08' вост. долготы, к точке 10° 35' южн. широты и 141° 55' вост. долготы, затем к точке 10° 00' южн. широты и 142° 00' вост. долготы, затем к точке 9° 10' южн. широты и 143° 52' вост. долготы, затем к точке 9° 00' южн. широты и 144° 30' вост. долготы, затем к точке 13° 00' южн. широты и 144° 00' вост. долготы, затем к точке 15° 00' южн. широты и 146° 00' вост. долготы, затем к точке 18° 00' южн. широты и 147° 00' вост. долготы, затем к точке 21° 00' южн. широты и 153° 00' вост. долготы и далее к точке на побережье Австралии с координатами 24° 42' южн. широты и 153° 15' вост. долготы,



10. «Особый район» означает морской район, где по признанным техническим причинам, относящимся к его океанографическим и экологическим условиям и специфике перевозок, необходимо принятие особых обязательных методов предотвращения загрязнения моря нефтью. Особыми районами являются районы, перечисленные в Правиле 10 настоящего Приложения.

11. «Мгновенная интенсивность сброса нефти» означает интенсивность сброса нефти в литрах в час в любой момент, деленную на скорость судна в узлах в тот же момент.

12. «Танк» означает закрытое помещение, образованное постоянными элементами конструкции судна и предназначенное для перевозки жидких грузов наливом.

13. «Бортовой танк» означает любой танк, примыкающий к бортовой обшивке судна.

14. «Центральный танк» означает любой танк, расположенный между продольными переборками.

15. «Отстойный танк» означает любой танк, специально предназначенный для сброса остатков из танков, промывочной воды и других нефтяных смесей.

16. «Чистый балласт» означает балласт, принятый в танк, который после последней перевозки в нем нефти был очищен таким образом, что сток этого танка, когда он с неподвижного судна сбрасывается в чистую спокойную воду при ясной погоде, не приводит к появлению видимых следов нефти на поверхности воды или на прилегающем побережье и не приводит к образованию нефтяных осадков и эмульсии под поверхностью воды или на прилегающем побережье. Если сброс балласта производится через одобренную Администрацией систему автоматического замера и контроля над содержанием нефти в сбрасываемой смеси, то показания такой системы, что содержание нефти в сбрасываемом стоке не превышает 15 частей на миллион, принимаются как доказательство чистоты балласта независимо от наличия видимых следов.

17. «Изолированный балласт» означает балластную воду, принятую в танк, который полностью отделен от грузовой и топливной систем и постоянно предназначен для перевозки балласта или для перевозки балласта и грузов, не являющихся нефтью или ядовитыми веществами, которые определены в различных Приложениях к настоящей Конвенции.

18. «Длина» (L) означает длину, равную 96% полной длины судна, взятой по ватерлинии, при осадке, равной 85% минимальной теоретической высоты борта, измеренной от верхней кромки киля, или длину судна от передней кромки форштевня до оси баллера руля, взятую по той же ватерлинии, смотря по тому, что больше. На судах, спроектированных с дифферентом, ватерлиния, по которой измеряется длина, должна быть параллельна конструктивной ватерлинии. Длина (L) измеряется в метрах.

19. «Носовой и кормовой перпендикуляры» находятся в носовом и кормовом концах длины (L). Носовой перпендикуляр проходит через точку пересечения передней кромки форштевня с плоскостью ватерлинии, по которой измеряется длина.

20. «Мидель судна» находится на середине длины (L).

21. «Ширина» (B) для судов с металлической обшивкой означает наибольшую ширину судна, измеренную на миделе до теоретических обводов шпангоутов, а для судов с обшивкой из любого другого материала — до наружной поверхности обшивки корпуса. Ширина (B) измеряется в метрах.

22. «Дедвейт» (DW) означает разность в метрических тоннах между водоизмещением судна в воде с удельным весом 1,025 по грузовую ватерлинию, соответствующую назначенной высоте летнего надводного борта, и весом судна порожнем.

23. «Вес судна порожнем» означает водоизмещение судна в метрических тоннах без груза, нефтяного топлива, смазочных масел, балластной воды, пресной и питательной воды в танках, расходных материалов, продовольствия, пассажиров и их багажа.

24. «Проницаемость помещения» означает отношение объема помещения, который может быть заполнен водой, к полному объему данного помещения.

25. «Объемы» и «площади» на судне во всех случаях рассчитываются по теоретическим обводам.

### *Правило 2. ПРИМЕНЕНИЕ*

1. Положения настоящего Приложения, если специально не предусмотрено иное, применяются ко всем суднам.

2. На судах, не являющихся нефтяными танкерами, но имеющих грузовые помещения, специально построенные и используемые для перевозки нефти наливом, суммарная вместимость которых составляет 200 кубических метров и более, требования Правил 9, 10, 14, 15 1), 2) и 3), 18, 20 и 24 4) настоящего Приложения для нефтяных танкеров также применяются к конструкции и эксплуатации этих помещений, за исключением того, что, если суммарная вместимость этих помещений меньше 1.000 кубических метров, вместо Правил 15 1), 2) и 3) может применяться Правило 15 4) настоящего Приложения.

3. Если груз, подпадающий под действие положений Приложения II к настоящей Конвенции, перевозится в грузовом помещении нефтяного танкера, то применяются также соответствующие требования Приложения II к настоящей Конвенции.

4. а) Любые суда на подводных крыльях, воздушной подушке и иные суда новых типов (надповерхностные, подводные и т.д.), конструктивные особенности которых исключают возможность разумного и практически целесообразного применения к ним каких-либо положений Глав II и III настоящего Приложения относительно конструкции и оборудования, могут быть освобождены Администрацией от выполнения этих положений, если Администрация, принимая во внимание назначение таких судов, считает, что их конструкция и оборудование обеспечивают эквивалентную защиту от загрязнения нефтью.

б) Подробные данные о любом таком изъятии, предоставленном Администрацией, указываются в Свидетельстве, упомянутом в Правиле 5 настоящего Приложения.

в) Администрация, разрешившая любое такое изъятие, в возможно кратчайший срок, но не позднее чем через девяносто дней, сообщает Организации подробные данные и причины такого изъятия. Эти сведения Организация распространяет среди Сторон Конвенции для сведения и принятия соответствующих действий, если таковые потребуются.

### *Правило 3. ЭКВИВАЛЕНТЫ*

1. Администрация может разрешить применение на судне устройств, материалов, приспособлений или приборов, отличных от требуемых настоящим Приложением, если такие устройства, материалы, приспособления или приборы являются не менее эффективными, чем требуемые настоящим Приложением. Такие разрешения Администрации не распространяются на замену методов эксплуатации, влияющих на контроль над сбросом нефти, эквивалентных проектным и конструктивным характеристикам, которые предписаны Правилами настоящего Приложения.

2. Администрация, которая разрешает применение устройств, материалов, приспособлений или приборов, отличных от требуемых настоящим Приложением, сообщает об этом Организации подробные сведения для распространения среди других

Сторон Конвенции с целью информации и принятия ими соответствующих действий, если таковые потребуются.

#### *Правило 4. Освидетельствования*

1. Каждый нефтяной танкер валовой вместимостью 150 рег.т. и более и каждое другое судно валовой вместимостью 400 рег.т. и более подлежат перечисленным ниже освидетельствованиям:

- a) Первоначальному освидетельствованию перед вводом судна в эксплуатацию или перед первичной выдачей Свидетельства, требуемого *Правилом 5* настоящего Приложения, которое включает полный осмотр конструкции, оборудования, устройств, приспособлений и материалов в объеме требований, предъявляемых к судну настоящим Приложением. Это освидетельствование производится, чтобы удостовериться, что конструкции, оборудование, устройства, приспособления и материалы полностью соответствуют применимым требованиям настоящего Приложения.
- b) Периодическому освидетельствованию, проводимому через установленные Администрацией промежутки времени, но не превышающие пяти лет, чтобы удостовериться, что конструкция, оборудование, устройства, приспособления и материалы полностью отвечают применимым требованиям настоящего Приложения. Однако в тех случаях, когда срок действия Международного свидетельства о предотвращении загрязнения при перевозке нефти (1973 г.) продлевается, как указано в пунктах 3 или 4 *Правила 8 3*) или 4) настоящего Приложения, интервал между периодическими освидетельствованиями может быть соответственно увеличен.
- c) Промежуточному освидетельствованию, проводимому через установленные Администрацией промежутки времени, но не превышающие тридцати месяцев, чтобы удостовериться, что оборудование и связанные с ним насосы и системы трубопроводов, включая систему автоматического замера и контроля над сбросом нефти, устройства сепарации нефтеводяной смеси и системы фильтрации нефти полностью отвечают применимым требованиям настоящего Приложения и находятся в хорошем рабочем состоянии. О таких промежуточных освидетельствованиях производится запись в Международном свидетельстве о предотвращении загрязнения при перевозке нефти (1973 г.), выданном в соответствии с *Правилом 5* настоящего Приложения.

2. Администрация принимает надлежащие меры к судам, к которым не применяются положения пункта 1 настоящего *Правила*, с тем, чтобы обеспечить выполнение применимых положений настоящего Приложения.

3. Освидетельствования судна во исполнение положений настоящего Приложения осуществляются должностными лицами Администрации. Однако Администрация может поручить освидетельствования назначенным для этой цели инспекторам или признанным ею организациям. В каждом случае соответствующая Администрация полностью гарантирует полноту и тщательность освидетельствования.

4. После проведения любого освидетельствования судна в соответствии с настоящим *Правилом* без санкции Администрации не допускается никаких существенных изменений в конструкции, оборудовании, устройствах, приспособлениях и материалах, подвергшихся освидетельствованию, за исключением непосредственной замены такого оборудования или устройств.

#### *Правило 5. Выдача Свидетельства*

1. Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью (1973 г.) выдается каждому нефтяному танкеру валовой вместимостью 150 рег. т и

более и каждому другому судну валовой вместимостью 400 рег. т и более, совершающему рейсы в порты или удаленные от берега терминалы, находящиеся под юрисдикцией других Сторон Конвенции, после освидетельствования в соответствии с положениями Правила 4 настоящего Приложения. Это требование к существующим судам применяется через двенадцать месяцев после даты вступления в силу настоящей Конвенции.

2. Такое Свидетельство выдается Администрацией либо лицом или организацией, должным образом уполномоченными ею. В каждом случае Администрация несет полную ответственность за Свидетельство.

#### *Правило 6. ВЫДАЧА СВИДЕТЕЛЬСТВА ДРУГИМ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ*

1. Правительство Стороны Конвенции может по просьбе Администрации поручить произвести освидетельствование судна и, удостоверившись, что судно отвечает положениям настоящего Приложения, выдать или уполномочить выдачу судну Международного свидетельства о предотвращении загрязнения нефтью (1973 г.) в соответствии с настоящим Приложением.

2. Копия Свидетельства и копия акта об освидетельствовании передаются в возможно короткий срок Администрации, по просьбе которой осуществляется освидетельствование.

3. Выданное таким образом Свидетельство содержит запись о том, что оно выдано по просьбе Администрации и имеет такую же силу и получает такое же признание, как и Свидетельство, выданное в соответствии с Правилем 5 настоящего Приложения.

4. Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью (1973 г.) не выдается судну, имеющему право плавания под флагом Государства, которое не является Стороной Конвенции.

#### *Правило 7. ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА*

Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью (1973 г.) составляется на официальном языке или языках Государства, выдающего его по форме, соответствующей образцу, приведенному в Дополнении II настоящего Приложения. Если используемый язык не является английским или французским, то текст Свидетельства должен содержать перевод на один из этих языков.

#### *Правило 8. СРОК ДЕЙСТВИЯ СВИДЕТЕЛЬСТВА*

1. Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью (1973 г.) выдается на срок, установленный Администрацией, но не превышающий пяти лет со дня его выдачи, за исключением случаев, предусмотренных пунктами 2, 3 и 4 настоящего Правила.

2. Если в момент истечения срока действия Свидетельства судно не находится в порту или удаленном от берега терминале, находящихся под юрисдикцией Стороны Конвенции, под флагом которой данное судно имеет право плавания, то Свидетельство может быть продлено Администрацией, но такое продление предоставляется лишь с целью дать судну возможность завершить рейс в порт Государства, под флагом которого оно имеет право плавания, или в порт, в котором оно должно быть освидетельствовано, и только в тех случаях, когда это оправдано и целесообразно.

3. Свидетельство не может быть продлено на срок более пяти месяцев, а судно, получившее такое продление, прибыв в Государство, под флагом которого оно имеет право плавания, или в порт, в котором оно подлежит освидетельствованию, не имеет

права на основании такого продления покинуть этот порт или Государство, не получив нового Свидетельства.

4. Свидетельство, которое не продлено в соответствии с положениями пункта 2 настоящего Правила, может быть продлено Администрацией на льготный период сроком до одного месяца со дня истечения указанного в Свидетельстве срока годности.

5. Свидетельство теряет силу, если на судне без санкции Администрации произведены существенные изменения в конструкции, оборудовании, устройствах, приспособлениях или материалах, требуемых настоящим Приложением, за исключением непосредственной замены такого оборудования или устройств, а также если не производились промежуточные освидетельствования, предусмотренные Администрацией в соответствии с Правилем 4 1) с) настоящего Приложения.

6. Свидетельство, выданное судну, теряет силу при передаче такого судна под флаг другого Государства за исключением случая, предусмотренного пунктом 7 настоящего Правила.

7. При передаче судна под флаг другой Стороны Свидетельство сохраняет силу в течение не более пяти месяцев, если срок его годности не истекает до конца этого периода, или до тех пор, пока Администрация не выдаст взамен новое Свидетельство, в зависимости от того, что наступит раньше. После передачи судна Правительство Стороны, под флагом которой данное судно ранее имело право плавания, передает Администрации как можно скорее копию Свидетельства, находившегося на судне до момента передачи, а также, если возможно, копию соответствующего акта об освидетельствовании.

## Глава II. ТРЕБОВАНИЯ В ОТНОШЕНИИ КОНТРОЛЯ НАД ЗАГРЯЗНЕНИЕМ В ПРОЦЕССЕ ЭКСПЛУАТАЦИИ

### Правило 9. КОНТРОЛЬ НАД СБРОСОМ НЕФТИ

1. С учетом положений, предусмотренных Правилами 10 и 11 настоящего Приложения, и пунктом 2 настоящего Правила, запрещается любой сброс в море нефти или нефтеводной смеси с судов, к которым применяется настоящее Приложение, исключая случаи, когда соблюдаются сразу все следующие условия:

- a) с нефтяного танкера, за исключением случаев, предусмотренных в подпункте b) данного пункта:
- (i) танкер находится за пределами особого района;
  - (ii) танкер находится на расстоянии более 50 морских миль от ближайшего берега;
  - (iii) танкер находится в пути;
  - (iv) мгновенная интенсивность сброса нефти не превышает 60 литров на морскую милю;
  - (v) общее количество сброшенной в море нефти с существующих танкеров не превышает 1/15.000 общего количества данного вида груза, из которого образовался остаток, а с новых танкеров 1/30.000 общего количества груза, из которого образовался остаток, и
  - (vi) на танкере действует, за исключением случаев, предусмотренных в Правиле 15 [5] и 6)]<sup>1</sup> настоящего Приложения, система автоматического замера и

<sup>1</sup> The words and paragraphs appearing between brackets reflect corrections to the original text of the Convention and communicated to the States concerned by the Secretary-General of the International Maritime Organization in a procès-verbal of rectification dated 13 June 1978 — Les mots et paragraphes entre crochets reflètent les corrections apportées au texte original de la Convention et communiquées aux Etats concernés par le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale dans le procès-verbal de rectification en date du 13 juin 1978.

контроля над сбросом и имеются отстойные танки, как это требуется Правилom 15 настоящего Приложения;

b) с судна валовой вместимостью 400 рег. т и более, не являющегося нефтяным танкером, а также из льял машинного отделения нефтяного танкера, за исключением льял его отделения грузовых насосов, если только стоки льял не смешиваются с остатками нефтяного груза:

- (i) судно находится за пределами особого района;
- (ii) судно находится на расстоянии более 12 морских миль от ближайшего берега;
- (iii) судно находится в пути;
- (iv) содержание нефти в стоке менее 100 частей на миллион; и
- (v) на судне действует система автоматического замера и контроля над сбросом, устройство для сепарации нефтеводяной смеси, система фильтрации нефти или иные устройства, как это требуется Правилom 16 настоящего Приложения.

2. Если судно валовой вместимостью менее 400 рег. т, не являющееся нефтяным танкером, находится за пределами особого района, Администрация обеспечивает, чтобы оно было оборудовано, насколько это целесообразно и практически осуществимо, устройствами для хранения нефтяных остатков на борту и их слива в приемные устройства либо в море в соответствии с требованиями пункта 1 b) настоящего Правила.

3. Во всех случаях, когда в непосредственной близости от судна или его кильватерной струи на поверхности воды или под нею обнаружены видимые следы нефти, Правительства Сторон Конвенции в пределах своих возможностей безотлагательно расследуют относящиеся к данному случаю факты и устанавливают, имело ли место нарушение положений настоящего Правила или Правила 10 настоящего Приложения. Расследование, в частности, включает сведения о ветре и состоянии моря, о пути и скорости судна, о других возможных источниках появления вблизи судна видимых следов нефти, а также о любых записях, относящихся к сбросу нефти.

4. Положения пункта 1 настоящего Правила не применяются к сбросу чистого или изолированного балласта. Положения подпункта 1 b) настоящего Правила не применяются к сбросу нефтеводяной смеси, содержание нефти в которой без разбавления не превышает 15 частей на миллион.

5. Сбрасываемая в море смесь не должна содержать химических или иных веществ, количества или концентрация которых являются опасными для морской среды, а также не должна содержать химических или иных веществ, добавляемых в смесь в обход условий сброса, оговоренных в настоящем Правиле.

6. Нефтяные остатки, которые не могут быть сброшены в море в соответствии с пунктами 1, 2 и 4 настоящего Правила, сохраняются на борту или сливаются в приемные устройства.

#### *Правило 10. МЕТОДЫ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ С СУДОВ ПРИ ПЛАВАНИИ В ОСОБЫХ РАЙОНАХ*

1. Для целей настоящего Приложения особыми районами являются район Средиземного моря, район Балтийского моря, район Черного моря, район Красного моря и «Район заливов», определение которых приводится ниже:

a) Район Средиземного моря означает собственно Средиземное море с находящимися в нем заливами и морями, ограниченное со стороны Черного моря параллелью 41° северной широты, а на западе — меридианом 5°36' западной долготы, пересекающим Гибралтарский пролив.

*b)* Район Балтийского моря означает собственно Балтийское море с Ботническим и Финским заливами и с проходом в Балтийское море, ограниченное параллелью  $57^{\circ} 44,8'$  северной широты у мыса Скаген в проливе Скагеррак.

*c)* Район Черного моря означает собственно Черное море, ограниченное со стороны Средиземного моря параллелью  $41^{\circ}$  северной широты.

*d)* Район Красного моря означает собственно Красное море с Суэцким и Акабским заливами, ограниченное с юга прямой линией, проходящей между Рас-си-Ан ( $12^{\circ} 8,5'$  северной широты,  $43^{\circ} 9,6'$  восточной долготы) и Хуси-Мурад ( $12^{\circ} 40,4'$  северной широты,  $43^{\circ} 30,2'$  восточной долготы).

*e)* «Район заливов» означает морской район, расположенный к северо-западу от прямой линии, проходящей между Рас-эль-Хадд ( $22^{\circ} 30'$  северной широты,  $59^{\circ} 48'$  восточной долготы) и Рас-эль-Фасте ( $25^{\circ} 04'$  северной широты,  $61^{\circ} 25'$  восточной долготы).

2. *a)* С учетом положений Правила 11 настоящего Приложения в особых районах запрещается всякий сброс в море нефти или нефтеводной смеси с любого нефтяного танкера и любого судна валовой вместимостью 400 рег. т и более, не являющегося нефтяным танкером.

*b)* Такие суда, находясь в особом районе, сохраняют на борту все нефтяные остатки и осадки, грязный балласт и промывочную воду, а затем сдают их только в приемные устройства.

3. *a)* С учетом положений Правила 11 настоящего Приложения в особом районе запрещается всякий сброс в море нефти или нефтеводной смеси с судна валовой вместимостью менее 400 рег. т, не являющегося нефтяным танкером, исключая случаи, когда содержание нефти в стоке без его разбавления не превышает 15 частей на миллион, или когда соблюдаются сразу все следующие условия:

- (i) судно находится в пути;
- (ii) содержание нефти в стоке менее 100 частей на 1 миллион; и
- (iii) сброс производится как можно дальше от берега, но в любом случае не ближе 12 морских миль от ближайшего берега.

*b)* Сбрасываемая в море смесь не должна содержать химических или иных веществ, количества или концентрация которых являются опасными для морской среды, а также не должна содержать химических или иных веществ, добавляемых в смесь в обход условий сброса, оговоренных в настоящем Правиле.

*c)* Нефтяные остатки, которые не могут быть сброшены в море в соответствии с подпунктом *a)* данного пункта, сохраняются на борту или сливаются в приемные устройства.

4. Положения настоящего Правила не применяются к сбросу чистого или изолированного балласта.

5. Ничто в настоящем Правиле не запрещает судну, лишь часть пути которого проходит по особому району, производить за пределами особого района сброс в соответствии с Правилем 9 настоящего Приложения.

6. Во всех случаях, когда в непосредственной близости от судна или его кильватерной струи на поверхности воды или под нею обнаружены видимые следы нефти, Правительства Сторон Конвенции в пределах своих возможностей безотлагательно расследуют относящиеся к данному случаю факты и устанавливают, имело ли место нарушение положений настоящего Правила или Правила 9 настоящего Приложения. Расследование включает сведения о ветре и состоянии моря, о пути и скорости судна, о других возможных источниках появления вблизи судна видимых следов нефти, а также о любых записях, относящихся к сбросу нефти.

7. Приемные устройства в пределах особых районов:

а) Районы Средиземного, Черного и Балтийского морей:

- (i) Правительство каждой Стороны Конвенции, береговая линия которой прилегает к одному из особых районов, обязуется обеспечить, чтобы не позднее 1 января 1977 года все нефтеналивные терминалы и ремонтные порты, находящиеся в пределах особого района, были обеспечены устройствами, достаточными для приема от нефтяных танкеров и обработки всех видов грязного балласта и промывочных вод. Сверх того, все порты, расположенные в пределах особого района, обеспечиваются приемными устройствами, достаточными для приема от всех судов других остатков и нефтеводяных смесей. Такие устройства должны иметь пропускную способность, достаточную для обеспечения нужд использующих их судов, не приводя к их необоснованному простоям.
- (ii) Правительство Стороны Конвенции, юрисдикция которой распространяется на входы в морские пути с небольшими глубинами, могущими потребовать уменьшения осадки судна путем его дебалластировки, обязуется обеспечить устройства, упомянутые в пункте а) (i) данного пункта, при условии, что это может вызвать некоторый простой судов, которые должны сдать нефтяные остатки или загрязненный нефтью балласт.
- (iii) В период между вступлением в силу настоящей Конвенции (если ранее 1 января 1979 г.) и 1 января 1977 г. суда при плавании в особых районах выполняют требования Правила 9 настоящего Приложения. Однако Правительства Сторон Конвенции, береговая линия которых прилегает к одному из особых районов, упомянутых в данном подпункте, могут установить дату, предшествующую 1 января 1977 г., но следующую за датой вступления в силу настоящей Конвенции, начиная с которой требования настоящего Правила в отношении упомянутых районов вступают в действие, причем:
  - 1) к этой дате будут обеспечены все необходимые приемные устройства; и
  - 2) заинтересованные Стороны уведомят Организацию об этой дате не менее чем за шесть месяцев до ее наступления для извещения других Сторон.
- (iv) Начиная с 1 января 1977 г. или предшествующей 1 января 1977 г. даты, установленной в соответствии с подпунктом а) (iii) данного пункта, Стороны уведомляют Организацию для извещения заинтересованных Сторон о всех предполагаемых случаях несоответствия устройств установленным требованиям.

б) Район Красного моря и «Район заливов»:

- (i) Правительство каждой Стороны, береговая линия которой прилегает к особым районам, обязуется обеспечить, чтобы все нефтеналивные терминалы и ремонтные порты, расположенные в этих особых районах, как можно скорее были оборудованы устройствами, достаточными для приема от танкеров и обработки всего грязного балласта и промывочной воды. Сверх того, все порты в пределах особого района обеспечиваются приемными устройствами, достаточными для приема от всех судов других остатков и нефтеводяных смесей. Такие устройства должны иметь пропускную способность, достаточную для обеспечения нужд использующих их судов, не приводя к их необоснованному простоям.
- (ii) Правительство Стороны Конвенции, юрисдикция которой распространяется на входы в морские пути с небольшими глубинами, могущими потребовать уменьшения осадки судна путем его дебалластировки, обязуется обеспечить устройства, упомянутые в подпункте б) (i) данного пункта, при условии, что это может вызвать некоторый простой судов, которые должны сдать нефтяные остатки или загрязненный нефтью балласт.



- (iii) Каждая заинтересованная Сторона уведомляет Организацию о мерах, принятых во исполнение положений подпунктов *b*) (i) и (ii) данного пункта. После получения достаточного числа уведомлений Организация устанавливает дату, начиная с которой требования настоящего Правила вступают в действие в отношении данного особого района. Организация уведомляет все Стороны о такой дате не менее чем за двенадцать месяцев до ее наступления.
- (iv) В период между вступлением в силу настоящей Конвенции и такой датой суда, находясь в особых районах, выполняют требования Правила 9 настоящего Приложения.
- (v) После такой даты нефтяные танкеры, которые грузятся в портах тех особых районов, где еще пока отсутствуют такие приемные устройства, также полностью выполняют требования настоящего Правила. Однако нефтяные танкеры, заходящие в такие особые районы с целью погрузки, сделают все возможное, чтобы входить в район, имея на борту только чистый балласт.
- (vi) После даты, начиная с которой вступают в действие требования в отношении данного особого района, каждая Сторона уведомляет Организацию для извещения заинтересованных Сторон о всех случаях предполагаемого несоответствия устройств установленным требованиям.
- (vii) По меньшей мере, те приемные устройства, которые предусмотрены Правилем 12 настоящего Приложения, должны быть обеспечены к 1 января 1977 года и через год после вступления в силу настоящей Конвенции в зависимости от того, какая дата наступит позднее.

#### *Правило 11. ИСКЛЮЧЕНИЯ*

Правила 9 и 10 настоящего Приложения не применяются:

- a*) к сбросу в море нефти или нефтеводной смеси в целях спасения человеческой жизни на море или обеспечения безопасности любого судна;
- b*) к сбросу в море нефти или нефтеводной смеси в результате повреждения судна или его оборудования:
  - (i) при условии, что после повреждения судна или обнаружения сброса были приняты все разумные меры по устранению или сведению к минимуму такого сброса; и
  - (ii) исключая случаи, когда собственник или капитан действовали либо с намерением вызвать повреждение судна, либо самонадеянно и сознавая, что это может привести к его повреждению; или
- c*) к сбросу в море веществ, содержащих нефть, которые используются с одобрения Администрации в целях борьбы с особыми случаями загрязнения моря, с тем чтобы свести к минимуму ущерб от загрязнения. Любой подобный сброс подлежит одобрению Правительства любой Стороны, в пределах юрисдикции которой предполагается осуществить такой сброс.

#### *Правило 12. ПРИЕМНЫЕ УСТРОЙСТВА*

1. С учетом положений Правила 10 настоящего Приложения Правительство каждой Стороны обязуется обеспечить нефтеналивные терминалы, ремонтные порты и другие порты, в которых судам необходимо сдавать нефтяные остатки, устройствами для приема таких остатков и нефтеводных смесей, остающихся на нефтяных танкерах и других судах, достаточными для удовлетворения потребностей судов, использующих их, не приводя к необоснованному простоям судов.

2. Упомянутые в пункте 1 настоящего Правила приемные устройства предусматриваются:

- a) во всех портах и терминалах, где производится погрузка сырой нефти в нефтяные танкеры, если такие танкеры непосредственно перед прибытием совершили балластный рейс продолжительностью не более 72 часов или протяженностью не более 1.200 морских миль;
- b) во всех портах и терминалах, где производится погрузка нефти, не являющейся сырой, в количестве, превышающем в среднем 1.000 метрических тонн в день;
- c) во всех портах, имеющих судоремонтные верфи или устройства для очистки танков;
- d) во всех портах и терминалах, обрабатывающих суда, на которых оборудованы требуемые Правилom 17 настоящего Приложения танк(и) для нефтяных осадков;
- e) во всех портах, где производится сдача льяльных вод, содержащих нефть и другие остатки, которые не могут быть сброшены в соответствии с Правилom 9 настоящего Приложения; и
- f) во всех портах погрузки массовых грузов для приема от комбинированных судов нефтяных остатков, которые не могут быть сброшены в соответствии с Правилom 9 настоящего Приложения.

3. Емкость приемных устройств должна быть следующей:

a) Терминалы для погрузки сырой нефти обеспечиваются приемными устройствами, достаточными для приема нефти и нефтеводяных смесей, которые не могут быть сброшены в соответствии с положениями Правилa 9 1) a) настоящего Приложения со всех нефтяных танкеров, совершающих рейсы, упомянутые в пункте 2 a) настоящего Правила.

b) Порты погрузки и терминалы, упомянутые в пункте 2 b) настоящего Правила, обеспечиваются приемными устройствами, достаточными для приема нефти и нефтеводяных смесей, которые не могут быть сброшены в соответствии с положениями Правилa 9 1) a) настоящего Приложения с нефтяных танкеров, принимающих наливом груз нефти, не являющейся сырой.

c) Все порты, имеющие судоремонтные верфи или устройства для очистки танков, обеспечиваются приемными устройствами, достаточными для приема всех остатков и нефтеводяных смесей, которые остаются на борту, в целях удаления до постановки судов в такие верфи или к таким устройствам.

d) Все устройства, которыми в соответствии с пунктом 2 d) настоящего Правила обеспечиваются порты и терминалы, должны быть достаточными для приема всех остатков, сохраненных на борту в соответствии с Правилom 17 настоящего Приложения, от всех судов, заход которых в такие порты и терминалы можно разумно ожидать.

e) Все устройства, которыми в соответствии с настоящим Правилom обеспечиваются порты и терминалы, должны быть достаточными для приема загрязненной нефтью льяльной воды и других остатков, которые не могут быть сброшены в соответствии с Правилom 9 настоящего Приложения.

f) Устройства, которыми обеспечиваются порты погрузки массовых грузов, оборудуются с учетом особенностей, которые свойственны комбинированным судам.

4. Приемные устройства, предусмотренные пунктами 2 и 3 настоящего Правила, вводятся в эксплуатацию не позднее одного года с даты вступления в силу настоящей Конвенции или к 1 января 1977 г. в зависимости от того, какая дата наступит позднее.

5. Каждая Сторона уведомляет Организацию для извещения заинтересованных Сторон о всех случаях предполагаемого несоответствия установленным требованиям устройств, предусмотренных настоящим Правилom.

### *Правило 13. НЕФТЯНЫЕ ТАНКЕРЫ С ИЗОЛИРОВАННЫМ БАЛЛАСТОМ*

1. Каждый новый нефтяной танкер дедвейтом 70.000 т и более обеспечивается танками изолированного балласта и удовлетворяет требованиям настоящего Правила.

2. Вместимость танков изолированного балласта определяется таким образом, чтобы судно, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 3 настоящего Правила, могло безопасно совершать балластные переходы, не прибегая к использованию нефтяных танков под водяной балласт. Однако во всех случаях вместимость танков изолированного балласта должна быть, по меньшей мере, такой, чтобы при любом варианте балластировки на всех участках рейса, включая случай, когда судно порожнем приняло только изолированный балласт, осадки и дифферент судна удовлетворяли бы каждому из следующих требований:

- a) теоретическая осадка на миделе (dm) в метрах (без учета деформации судна) составляет не менее:  $dm = 2,0 + 0,02L$ ;
- b) осадки на носовом и кормовом перпендикулярах соответствуют осадке на миделе (dm), которые определены в соответствии с подпунктом a) данного пункта, и при дифференте на корму не более 0,015L; и
- c) в любом случае осадка на кормовом перпендикуляре должна быть не менее той, которая необходима для полного погружения винта (винтов).

3. Во всех случаях водяной балласт не принимается в нефтяные танки за исключением случаев, когда в тяжелых условиях непогоды, по мнению капитана, необходимо принять дополнительный водяной балласт в нефтяные танки для обеспечения безопасности судна. Такая дополнительная балластная вода обрабатывается и сбрасывается согласно Правилу 9 и в соответствии с требованиями Правила 15 настоящего Приложения, и соответствующая запись производится в Журнале нефтяных операций, упомянутом в Правиле 20 настоящего Приложения.

4. Любой нефтяной танкер, к которому не применяются требования об обеспечении танками изолированного балласта в соответствии с пунктом 1 настоящего Правила, может, однако, рассматриваться как танкер с изолированным балластом при условии, что танкер при длине 150 метров и более полностью соответствует требованиям пунктов 2 и 3 настоящего Правила, а в случае нефтяного танкера длиной менее 150 метров условия изоляции балласта удовлетворяют Администрацию.

### *Правило 14. РАЗДЕЛЕНИЕ НЕФТИ И ВОДЯНОГО БАЛЛАСТА*

1. На новых судах валовой вместимостью 4.000 рег. т и более, не являющихся нефтяными танкерами, и на новых нефтяных танкерах валовой вместимостью 150 рег. т и более прием балластной воды в танки нефтяного топлива не допускается за исключением случаев, предусмотренных пунктом 2 настоящего Правила.

2. Если необычные погодные условия или необходимость иметь на борту большое количество нефтяного топлива вынуждают принимать балластную воду, не являющуюся чистым балластом, в какой-либо из топливных танков, такая балластная вода сливается в приемные устройства или сбрасывается в море в соответствии с Правилем 9 с использованием оборудования, указанного в Правиле 16 2) настоящего Приложения, и соответствующая запись производится в Журнале нефтяных операций.

3. Все другие суда удовлетворяют требованиям пункта 1 настоящего Правила, насколько это целесообразно и практически выполнимо.

### *Правило 15. СОХРАНЕНИЕ НЕФТИ НА БОРТУ*

1. С учетом положений пунктов 5 и 6 настоящего Правила нефтяные танкеры валовой вместимостью 150 рег. т и более обеспечиваются устройствами в соответ-

ствии с требованиями пунктов 2 и 3 настоящего Правила при условии, что к существующим танкерам требования в отношении систем автоматического замера и контроля над сбросом нефти, а также оборудования отстойных танков будут применяться через три года после вступления в силу настоящей Конвенции.

2. а) Для очистки грузовых танков, перекачки грязного балласта и промывочной воды из грузовых танков в отстойный танк предусматриваются надлежащие средства, одобренные Администрацией. На существующих танкерах любой грузовой танк может использоваться в качестве отстойного танка.

б) В такой системе предусматриваются устройства, обеспечивающие перекачку нефтяных остатков в отстойный танк или в систему отстойных танков таким образом, чтобы любой сток, сбрасываемый в море, соответствовал положениям Правила 9 настоящего Приложения.

в) Отстойный танк или система отстойных танков имеют достаточную вместимость для сохранения в них нефтяных остатков, образованных при мойке танков, прочих нефтяных остатков и остатков грязного балласта, но общая их вместимость должна быть не менее 3% от грузовой емкости судна по нефти за исключением случаев, когда в соответствии с Правилем 13 настоящего Приложения имеются танки изолированного балласта или когда отсутствуют устройства, такие как эжекторы, использующие воду в дополнение к промывочной воде. Администрация может принять значение вместимости, равное 2%. На новых нефтяных танкерах девейтом свыше 70.000 т оборудуются, по меньшей мере, два отстойных танка.

г) Расположения входных и выходных отверстий отбойных перегородок или водосливов отстойных танков там, где они имеются, должны быть такими, чтобы не допускать излишней турбулентности и захвата водой нефти и эмульсии.

3. а) Устанавливается одобренная Администрацией система автоматического замера и контроля над сбросом нефти. При рассмотрении конструкции прибора для измерения содержания нефти, включаемого в систему, Администрация учитывает характеристики, рекомендованные Организацией\*. Система оснащается самопишущим устройством для непрерывной регистрации сброса нефти в литрах на морскую милю и общего количества сброса либо регистрации содержания нефти и интенсивности сброса. Такая запись содержит показания времени суток и даты и хранится не менее трех лет. Система автоматического замера и контроля над сбросом включается при любом сбросе стока в море и обеспечивает автоматическое прекращение сброса нефтеводяной смеси, когда мгновенная интенсивность сброса нефти превышает значение, установленное Правилем 9 1) а) настоящего Приложения. Любая неисправность этой системы автоматического замера и контроля над сбросом должна приводить к прекращению сброса, и о такой неисправности производится запись в Журнале нефтяных операций. Предусматривается дублирующее ручное управление системой, которое может использоваться в случае такой неисправности, а неисправный узел приводится в рабочее состояние до начала следующего балластного рейса, если только танкер не следует в порт ремонта. Существующие нефтяные танкеры соответствуют всем оговоренным выше положениям за исключением того, что прекращение сброса может производиться вручную, а интенсивность сброса оцениваться на основе технических характеристик насосов.

б) Для быстрого и точного определения в отстойных танках положения поверхности раздела нефть/вода предусматриваются одобренные Администрацией эффективные индикаторы поверхности раздела нефть/вода, которые применяются также и в

\* Ссылка делается на принятые Организацией в Резолюции А.233 (VII) «Рекомендации по международным эксплуатационным характеристикам оборудования для сепарации нефтеводяной смеси и для приборов измерения содержания нефти».

других танках, где производится сепарация нефти от воды и из которых планируется сброс стока непосредственно в море.

с) Инструкции по эксплуатации этой системы соответствуют Руководству по эксплуатации, одобренному Администрацией. Оно охватывает как ручное, так и автоматическое управление и предназначается для того, чтобы исключить всякий сброс нефти, если он не соответствует условиям, перечисленным в Правиле 9 настоящего Приложения.\*

4. Требования пунктов 1, 2 и 3 настоящего Правила не применяются к нефтяным танкерам валовой вместимостью менее 150 рег. т, на которых ограничения сброса нефти в соответствии с Правилем 9 настоящего Приложения осуществляются путем сохранения нефти на борту с последующей сдачей всех загрязненных промывочных вод в приемные устройства. Общее количество нефти и воды, использованной для мойки и возвращенной в сборный танк, записывается в Журнал нефтяных операций. Это общее количество сдается в приемные устройства, если не приняты надлежащие меры, гарантирующие, что любой сток, допускаемый к сбросу в море, эффективно автоматически регистрируется так, что удовлетворяются положения Правила 9 настоящего Приложения.

5. Администрация может не применять требования пунктов 1, 2 и 3 настоящего Правила к любому нефтяному танкеру, занятому исключительно в рейсах продолжительностью 72 часа и менее с удалением от ближайшего берега не более 50 миль при условии, что этот танкер не должен иметь и не имеет Международного свидетельства о предотвращении загрязнения нефтью (1973 г.). Решение не применять требования этих пунктов допустимо лишь при условии, что танкер сохраняет на борту все нефтеводяные смеси для последующей сдачи их в приемные устройства и, если Администрация убеждена, что имеющиеся устройства достаточны для приема таких нефтеводяных смесей.

6. Там, где, по мнению Организации, устройство для автоматического замера сброса легких очищенных продуктов (светлых нефтей) отсутствует, требуемое Правилем 9 1) а) (vi) настоящей Конвенции и оговоренное в подпункте 3 а) настоящего Правила, Администрация может приостановить применение такого требования при условии, что сброс разрешен исключительно в соответствии с предусмотренными Организацией методами, которые удовлетворяют условиям Правила 9 1) а) настоящего Приложения, исключая обязательное наличие действующей системы автоматического замера и контроля над сбросом нефти. Организация рассматривает вопрос о наличии таких устройств не реже одного раза в двенадцать месяцев.

7. Требования пунктов 1, 2 и 3 настоящего Правила не применяются к нефтяным танкерам, занятым перевозкой асфальта, если ограничение сброса асфальта осуществляется на них в соответствии с Правилем 9 настоящего Приложения путем сохранения остатков асфальта на борту со сдачей всех загрязненных промывочных вод в приемные устройства.

#### **Правило 16. СИСТЕМЫ АВТОМАТИЧЕСКОГО ЗАМЕРА И КОНТРОЛЯ НАД СБРОСОМ НЕФТИ И ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ СЕПАРАЦИИ НЕФТЕВОДЯНОЙ СМЕСИ**

1. Любое судно валовой вместимостью 400 рег. т и более оснащается устройством для сепарации нефтеводяной смеси или системой фильтрации нефти, соответствующей положениям пункта 6 настоящего Правила. Любое такое судно, которое перевозит в больших количествах нефтяное топливо, удовлетворяет положениям пункта 2 настоящего Правила или положениям пункта 1 Правила 14.

\* Ссылка делается на «Руководство для нефтяных танкеров по сохранению чистоты моря», опубликованное Международной палатой судоходства и Международным морским форумом нефтяных компаний.

2. Любое судно валовой вместимостью 10.000 рег. т и более оснащается:
- а) в дополнение к требованиям пункта 1 настоящего Правила, системой автоматического замера и контроля над сбросом нефти, соответствующей требованиям пункта 5 настоящего Правила; или
  - б) в качестве альтернативы требованиям пункта 1 и подпункта 2 а) настоящего Правила — устройством для сепарации нефтеводной смеси, удовлетворяющим требованиям пункта 6 настоящего Правила и эффективной системой фильтрации нефти, удовлетворяющей требованиям пункта 7 настоящего Правила.
3. Администрация принимает меры, чтобы суда валовой вместимостью менее 400 рег. т обеспечивались, насколько это практически возможно, оборудованием для сохранения на борту нефти или нефтеводных смесей или их сброса в соответствии с требованиями Правила 9 1) б) настоящего Приложения.

4. К существующим судам требования пунктов 1, 2 и 3 настоящего Правила применяются через три года после даты вступления в силу настоящей Конвенции.

5. Конструкция системы автоматического замера и контроля над сбросом нефти одобряется Администрацией. При рассмотрении конструкции прибора для определения содержания нефти, включаемого в систему, Администрация учитывает технические характеристики, рекомендованные Организацией.\* Система оснащается самопишущим устройством для непрерывной регистрации содержания нефти в частях на миллион. Такая запись содержит показания времени суток и даты и хранится не менее трех лет. Система автоматического замера и контроля над сбросом включается при любом сбросе нефтеводной смеси, когда содержание нефти в стоке превышает значение, допускаемое Правилom 9 1) б) настоящего Приложения. Любая неисправность этой системы автоматического замера и контроля над сбросом должна приводить к прекращению сброса, и о такой неисправности производится запись в Журнале нефтяных операций. Неисправный узел приводится в рабочее состояние до начала следующего рейса, если судно не следует в порт ремонта. Существующие суда удовлетворяют всем оговоренным выше положениям за исключением того, что прекращение сброса может производиться вручную.

6. Конструкция устройства для сепарации нефтеводной смеси и системы фильтрации нефти одобряется Администрацией и должна быть такой, чтобы после прохождения через сепарационную или фильтрующую систему любой нефтеводной смеси, сбрасываемой в море, содержание нефти в такой смеси должно быть меньше чем 100 частей на миллион. При рассмотрении конструкции такого оборудования Администрация учитывает технические характеристики, рекомендованные Организацией.\*

7. Конструкция системы фильтрации нефти, упомянутой в пункте 2 б) настоящего Правила одобряется Администрацией и должна принимать сброс из системы сепарации и образовывать сток, содержание нефти в котором не превышает 15 частей на миллион. Она оснащается устройством, сигнализирующим о моменте превышения нормы.

#### *Правило 17. ТАНКИ ДЛЯ НЕФТЯНЫХ ОСТАТКОВ (ОСАДКОВ)*

1. Каждое судно валовой вместимостью 400 рег. т и более, с учетом типа его силовой установки и продолжительности рейса, оборудуется танком или танками достаточной вместимости для сбора нефтяных остатков (осадков), которые не могут быть обработаны иным путем для удовлетворения требований настоящего Приложе-

\* Ссылка делается на принятые Организацией в Резолюции А.233 (VII) «Рекомендации по международным эксплуатационным характеристикам оборудования для сепарации нефтеводной смеси и для приборов измерения содержания нефти».

ния, как, например, остатки, образующиеся при очистке топлива и смазочных масел, а также при утечках масла в машинных отделениях.

2. На новых судах такие танки проектируются и конструируются так, чтобы облегчить их очистку и сдачу остатков в приемные устройства. Существующие суда удовлетворяют этому требованию, насколько это целесообразно и практически осуществимо.

#### *Правило 18. НАСОСЫ, ТРУБОПРОВОДЫ И УСТРОЙСТВА ДЛЯ СБРОСА НА НЕФТЯНЫХ ТАНКЕРАХ*

1. На каждом нефтяном танкере на открытой палубе по обоим бортам судна располагается сливной трубопровод для присоединения к приемным устройствам, предназначенный для сброса грязной балластной воды или воды, загрязненной нефтью.

2. На каждом нефтяном танкере трубопроводы для сброса в море стока, допускаемого Правилom 9 настоящего Приложения, выводятся на открытую палубу или к борту судна выше ватерлинии при наибольшей осадке судна в балласте. Допускаются различные системы трубопроводов, позволяющие осуществлять операции способами, предусмотренными подпунктами *a)* и *b)* пункта 4 настоящего Правила.

3. На новых нефтяных танкерах предусматриваются средства для прекращения сброса в море стока с поста на верхней палубе или выше, расположенного так, чтобы используемый трубопровод, упомянутый в пункте 1 настоящего Правила, и сток из трубопроводов, упомянутых в пункте 2 настоящего Правила, просматривались визуально. Средства остановки сброса могут не устанавливаться на постах наблюдения при наличии эффективной системы связи, такой как телефон или радио, между постом наблюдения и местом контроля над сбросом.

4. Все виды сброса производятся выше ватерлинии за исключением, что:

- a)* Изолированный балласт и чистый балласт можно сбрасывать ниже ватерлинии в портах и отдаленных от берега терминалах.
- b)* Существующие суда, которые без переоборудования не могут сбрасывать изолированный балласт выше ватерлинии, могут сбрасывать изолированный балласт ниже ватерлинии при условии, что проверка танка непосредственно перед сбросом установила отсутствие в нем загрязнения нефтью.

#### *Правило 19. СТАНДАРТНОЕ СЛИВНОЕ СОЕДИНЕНИЕ*

Для обеспечения возможности соединения труб приемных устройств с судовым трубопроводом для слива остатков из льял машинных отделений оба трубопровода оснащаются стандартным сливным соединением в соответствии со следующей таблицей:

##### *Стандартные размеры фланцев для сливных соединений*

<i>Наименование</i>	<i>Размер</i>
Наружный диаметр .....	215 мм
Внутренний диаметр .....	Соответственно наружному диаметру трубы
Диаметр окружности центров отверстий под болты .....	183 мм

Наименование	Размер
Прорези во фланце .....	6 отверстий диаметром 22 мм, расположенные на равных расстояниях по окружности центров выше упомянутого диаметра с прорезями до наружной кромки фланца. Ширина прорезей 22 мм
Толщина фланца .....	20 мм
Болты и гайки: количество, диаметр .....	6, диаметром 20 мм и надлежащей длины

Фланец предназначен для труб с внутренним диаметром до 125 мм и изготавливается из стали или из другого эквивалентного материала с плоской торцевой поверхностью. Этот фланец вместе с прокладкой из нефтестойкого материала рассчитывается на рабочее давление 6 кг/см<sup>2</sup>.

### Правило 20. ЖУРНАЛ НЕФТЯНЫХ ОПЕРАЦИЙ

1. Каждый нефтяной танкер валовой вместимостью 150 рег. т и более и каждое судно валовой вместимостью 400 рег. т и более, не являющееся нефтяным танкером, снабжается Журналом нефтяных операций. Он может быть частью официального судового журнала или отдельным журналом по форме, установленной Дополнением III настоящего Приложения.

2. Журнал нефтяных операций заполняется на основании данных по каждому танку во всех случаях, когда на судне производятся любые из указанных ниже операций:

- a)* Для нефтяных танкеров
- (i) погрузка груза нефти;
  - (ii) перекачка груза нефти в рейсе;
  - (iii) открытие или закрытие клапанов и аналогичных устройств, соединяющих грузовые танки, до и после погрузочных и разгрузочных операций;
  - (iv) открытие или закрытие устройств, соединяющих грузовые трубопроводы и балластные трубопроводы забортного балласта;
  - (v) открытие или закрытие судовых забортных клапанов до, во время и после погрузочных и разгрузочных операций;
  - (vi) выгрузка груза нефти;
  - (vii) прием балласта в грузовые танки;
  - (viii) очистка грузовых танков;
  - (ix) сброс балласта за исключением сброса из танков изолированного балласта;
  - (x) сброс воды из отстойных танков;
  - (xi) удаление остатков;
  - (xii) сброс за борт льяльных вод, накопленных в машинных отделениях при стоянке в порту, и обычный сброс в море льяльных вод, накопившихся в машинных отделениях.
- b)* Для судов, не являющихся нефтяными танкерами
- (i) прием балласта или очистка нефтяных топливных танков или нефтяных грузовых помещений;
  - (ii) сброс балласта или промывочной воды из танков, указанных в (i) данного подпункта;
  - (iii) удаление остатков;



(iv) сброс за борт льяльных вод, накопленных в машинных отделениях при стоянке в порту, и обычный сброс в море льяльных вод, накопленных в машинных отделениях.

3. В случае такого сброса нефти или нефтеводной смеси, упомянутых в Правиле 11 настоящего Приложения, а также при случайном или ином необычном сбросе нефти, не исключаемом этим Правилем, в Журнале нефтяных операций производится запись с изложением обстоятельств и причин такого сброса.

4. Каждая операция, описанная в пункте 2 настоящего Правила, без задержки и полностью вносится в Журнал нефтяных операций так, чтобы все записи в Журнале соответствовали выполненным операциям. Каждый раздел Журнала подписывается лицом или лицами, ответственными за эти операции, а также подписывается капитаном судна. Записи в Журнале нефтяных операций производятся на официальном языке Государства, под флагом которого данное судно имеет право плавания, а на судах, имеющих Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью (1973 г.), эти записи производятся также и на английском или французском языке. В случае спора или разночтения, предпочтение отдается записям на официальном национальном языке Государства, под флагом которого судно имеет право плавания.

5. Место на судне, где хранится Журнал нефтяных операций, должно быть легко доступным и позволять в любое разумное время произвести проверку Журнала, исключая случай буксируемого судна без экипажа. Журнал хранится в течение трех лет после внесения в него последней записи.

6. Компетентные власти Правительства Стороны Конвенции могут проверить Журнал нефтяных операций на борту любого судна, к которому применяется настоящее Приложение, когда судно находится в одном из ее портов или удаленных от берега терминалах, и могут снять копии любой записи в этом Журнале и потребовать, чтобы капитан судна заверил, что она является подлинной копией. Любая такая копия, заверенная капитаном судна, как подлинная копия записи в Журнале нефтяных операций, может быть предъявлена при любом разбирательстве, в качестве доказательства фактов, изложенных в записи. Проверка Журнала нефтяных операций и снятие заверенной копии компетентными властями в соответствии с данным пунктом осуществляются как можно быстрее, не приводя к необоснованному простоему судна.

#### *Правило 21. ОСОБЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К БУРОВЫМ УСТАНОВКАМ И ПРОЧИМ ПЛАТФОРМАМ*

Стационарные и плавучие буровые установки, используемые для разведки, разработки и связанных с ними процессами обработки в море минеральных ресурсов морского дна, а также прочие платформы отвечают требованиям настоящего Приложения, касающимся судов валовой вместимостью 400 рег. т и более, не являющихся нефтяными танкерами, исключая случаи, когда:

- a) они оборулованы, насколько это практически осуществимо, установками, требуемыми Правилами 16 и 17 настоящего Приложения;
- b) на них ведется запись обо всех операциях, связанных со сбросом нефти или нефтеводной смеси по форме, утвержденной Администрацией; и
- c) они находятся в любом особом районе, то с учетом положений Правила 11 настоящего Приложения сброс в море нефти и нефтеводных смесей запрещается за исключением случаев, когда содержание нефти без разбавления не превышает 15 частей на миллион.

Глава III. ТРЕБОВАНИЯ ПО ДОВЕДЕНИЮ ДО МИНИМУМА ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ С НЕФТЯНЫХ ТАНКЕРОВ В РЕЗУЛЬТАТЕ ПОВРЕЖДЕНИЯ БОРТА И ДНИЩА

Правило 22. РАСЧЕТНЫЕ ПОВРЕЖДЕНИЯ

1. В основу расчета гипотетического вылива нефти из нефтяных танкеров кладутся три измерения пробоины в форме параллелепипеда в борту или днище судна, как это приводится ниже. Для случая пробоины в днище рассматриваются два различных состояния повреждения, которые применяются раздельно в отношении упомянутых частей нефтяного танкера.

a) Повреждение борта

(i) Продольная протяженность ( $\lambda_s$ ):  $\frac{1}{3}L\frac{2}{3}$  или 14,5 метра в зависимости от того, что меньше

(ii) Поперечная протяженность ( $t_s$ ):  $\frac{B}{5}$  или 11,5 метра в зависимости от того, что меньше

(измеренная от внутренней поверхности наружной обшивки под прямыми углами к диаметральной плоскости на уровне, соответствующем назначенному летнему надводному борту)

(iii) Вертикальная протяженность ( $v_s$ ): от основной линии вверх без ограничения

b) Повреждение днища

На протяжении 0,3L от носового перпендикуляра судна

В любой другой части судна

(i) Продольная протяженность ( $\lambda_s$ ):  $\frac{L}{10}$  или 5 метров в зависимости от того, что меньше

(ii) Поперечная протяженность ( $t_s$ ):  $\frac{B}{6}$  или 10 метров, в зависимости от того, что меньше, но не менее 5 метров 5 метров

(iii) Вертикальная протяженность от основной линии ( $v_s$ ):  $\frac{B}{15}$  или 6 метров, в зависимости от того, что меньше

2. Приведенные в настоящем Правиле обозначения, когда они используются в настоящей Главе, имеют значения, определенные настоящим Правилем.

*Правило 23. ГИПОТЕТИЧЕСКИЙ ВЫЛИВ НЕФТИ*

1. Гипотетический вылив нефти при повреждении борта ( $O_c$ ) и днища ( $O_s$ ) рассчитывается по приведенным ниже формулам для отсеков, затронутых повреждением, происшедшим в любом возможном месте длины судна, и размеры которого определяются *Правилом 22* данного Приложения:

*a) при повреждении борта:*

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

*b) при повреждении днища:*

$$O_s = \frac{1}{3} (\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i) \quad (II)$$

где:

$W_i$  = объем бортового танка в кубических метрах, предположительно поврежденный, как определено в *Правиле 22* настоящего Приложения;  $W_i$  для танка изолированного балласта может приниматься равным нулю,

$C_i$  = объем центрального танка в кубических метрах, предположительно поврежденный, как определено в *Правиле 22* настоящего Приложения;  $C_i$  для танка изолированного балласта может приниматься равным нулю,

$K_i = 1 - \frac{b_i}{t_c}$  при  $b_i$ , равном или больше, чем  $t_c$ ,  $K_i$  принимается равным нулю,

$Z_i = 1 - \frac{h_i}{v_s}$  при  $h_i$ , равном или больше чем  $v_s$ ,  $Z_i$  принимается равным нулю,

$b_i$  = ширина рассматриваемого бортового танка в метрах, измеренная от внутренней поверхности наружной обшивки под прямым углом к диаметральной плоскости на уровне, соответствующем назначенному летнему надводному борту,

$h_i$  = минимальная высота рассматриваемого междудонного пространства в метрах. При отсутствии двойного дна  $h_i$  принимается равной нулю.

Приведенные в данном пункте обозначения, когда они используются в настоящей Главе, имеют значения, определенные настоящим *Правилом*.

2. Если незаполненное пространство или танк изолированного водяного балласта длиной меньше чем  $\lambda_c$ , как определено *Правилом 22* настоящего Приложения, расположены между бортовыми нефтяными танками,  $O_c$  в формуле (I) может быть рассчитана на основе объема  $W_i$ , который является истинным объемом одного такого танка (в тех случаях, когда танки одинаковой вместимости) или объемом меньшего из двух танков (если они имеют разную вместимость), смежных с таким пространством, умноженного на  $S_i$ , как оно определено ниже, причем для всех других бортовых танков, поврежденных при таком столкновении, принимается величина истинного полного объема.

$$S_i = 1 - \frac{\lambda_i}{\lambda_c}$$

где  $\lambda_i$  = длина рассматриваемого незаполненного пространства или танка изолированного балласта в метрах.

3. *a)* Следует учитывать только танки двойного дна, которые либо остаются порожними, либо заполнены чистой водой, когда груз перевозится в танках, расположенных над ними.

b) Там, где двойное дно не простирается до полной длины и ширины рассматриваемого танка, считается, что двойное дно отсутствует, и объем танков над участком поврежденного днища включается в формулу (II), даже если этот танк не считается поврежденным вследствие наличия такого частичного двойного дна.

c) При определении величины  $h_i$  можно не учитывать приемные колодцы при условии, что такие колодцы не слишком велики по площади и простираются ниже танка на минимальное расстояние, и в любом случае их глубина не превышает половины высоты двойного дна. Если глубина такого колодца превышает половину высоты двойного дна,  $h_i$  принимается равным высоте двойного дна за вычетом глубины колодца.

Трубопровод, обслуживающий такие колодцы, если он установлен в междудонном пространстве, должен иметь расположенные в месте соединения трубопровода с танком клапаны или другие запорные устройства, которые предупреждали бы вылив нефти в случае повреждения трубопровода. Такой трубопровод устанавливается как можно выше над днищевой обшивкой судна. При нахождении судна в море эти клапаны должны быть постоянно закрыты во всех случаях, когда в танке находится груз нефти, за исключением случаев, когда они могут быть открыты только для перекачки груза, необходимой для удифферентования судна.

4. В случае, если повреждение днища одновременно охватывает четыре центральных танка, величина  $O_s$  может быть рассчитана по формуле

$$O_s = \frac{1}{4} (\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i) \quad (\text{III})$$

5. Администрация может рассматривать в качестве эффективного средства уменьшения вылива нефти в случае повреждения днища установку перекачки груза, имеющую в каждом грузовом нефтяном танке высоко расположенный аварийный всасывающий патрубок, которая способна перекачивать груз из поврежденного танка или танков в танки изолированного балласта или незаполненные грузовые танки, если есть уверенность, что в них будет иметься достаточное незаполненное пространство. Эффективность такой системы определяется способностью перекачивать за два часа работы количество нефти, равное половине объема самого большого из рассматриваемых поврежденных танков, и наличием эквивалентной приемной вместимости в балластных и грузовых танках. Оценка эффективности системы сводится к возможности расчетов  $O_s$  по формуле (III). Трубопроводы для такой системы откачки устанавливаются, по меньшей мере, на высоте, не меньшей вертикальной протяженности повреждения дна  $v_s$ . Администрация предоставляет соответствующую информацию относительно одобренных ею таких устройств Организации для направления другим Сторонам Конвенции.

#### *Правило 24.* РАСПОЛОЖЕНИЕ И ОГРАНИЧЕНИЕ РАЗМЕРА ГРУЗОВЫХ ТАНКОВ

1. Каждый новый нефтяной танкер соответствует положениям настоящего Правила. Каждый существующий нефтяной танкер в течение двух лет после вступления в силу настоящей Конвенции приводится в соответствие с положениями настоящего Правила, если этот танкер подпадает под действие одного из следующих условий:

- a) танкер, поставка которого осуществляется после 1 января 1977 г.; или
- b) танкер, который удовлетворяет двум следующим условиям:
  - (i) его поставка осуществляется не позднее 1 января 1977 г.; и

- (ii) контракт на его постройку заключен после 1 января 1974 г. или в случаях, когда контракт на его постройку не был предварительно заключен, но киль был заложен или танкер находится в подобной стадии постройки после 30 июня 1974 г.

2. Расположение и размеры грузовых танков нефтяных танкеров должны быть такими, чтобы гипотетический вылив груза  $O_c$  или  $O_s$ , вычисленный в соответствии с положениями Правила 23 настоящего Приложения и происходящий в любом месте по длине судна, не превышал 30.000 кубических метров либо величины, вычисленной по формуле  $400 \sqrt{DW}$  в зависимости от того, что больше, но не превышал 40.000 кубических метров.

3. Объем любого бортового грузового нефтяного танка нефтяного танкера не должен превышать 75 процентов пределов гипотетического вылива нефти, упомянутого в пункте 2 настоящего Правила. Объем любого центрального грузового нефтяного танка не должен превышать 50.000 кубических метров. Однако на танкерах с изолированным балластом, как определено в Правиле 13 настоящего Приложения, допустимый объем бортовых грузовых нефтяных танков, расположенных между двумя танками для чистого балласта, длина каждого из которых превышает  $\lambda_c$ , может быть увеличен до максимального предела гипотетического вылива нефти при условии, что ширина бортовых танков превышает  $t_c$ .

4. Длина любого грузового танка не превышает 10 метров или одной из следующих величин в зависимости от того, что больше:

- a) при отсутствии продольной переборки: 0,1L  
 b) при наличии только одной продольной переборки в диаметральной плоскости: 0,15L  
 c) при наличии двух и более продольных переборок:  
 (i) для бортовых танков: 0,2 L  
 (ii) для центральных танков:  
 1) если  $\frac{b_i}{B}$  равно или больше 1/5: 0,2L  
 2) если  $\frac{b_i}{B}$  менее 1/5:  
 — при отсутствии продольной переборки в диаметральной плоскости:  
 $(0,5 \frac{b_i}{B} + 0,1) L$   
 — при наличии продольной переборки в диаметральной плоскости:  
 $(0,25 \frac{b_i}{B} + 0,15) L$

5. Во избежание превышения предельных объемов, установленных пунктами 2, 3 и 4 настоящего Правила, и независимо от одобренного типа установленной системы перекачки груза, когда такая система соединяет два или более грузовых танков, для разделения танков друг от друга предусматриваются клапаны или другие подобные запорные устройства. Такие клапаны или устройства должны быть закрытыми, когда танкер находится в море.

6. Трубопроводы, проходящие через грузовые танки на расстоянии менее  $t_c$  от бортов судна или менее  $v_c$  от днища судна, оборудуются клапанами или подобными запорными устройствами в месте, близком к их соединению с любым грузовым танком. При нахождении судна в море, когда в танке находится груз нефти, эти клапаны должны быть постоянно закрыты за исключением случаев, когда они могут

быть открыты только для перекачки груза, необходимой для удифферентования судна.

### *Правило 25. Деление на отсеки и остойчивость*

1. Каждый новый нефтяной танкер удовлетворяет требованиям деления на отсеки и аварийной остойчивости, как указано в пункте 3 настоящего Правила, после предполагаемого повреждения борта или днища, упомянутого в пункте 2 настоящего Правила, при любой эксплуатационной осадке, отражающей фактическую частичную или полную загрузку с соответствующим учетом дифферента, прочности судна и удельных весов грузов. Такое повреждение рассматривается в отношении всех возможных участков судна по длине, а именно:

- a) для танкеров длиной более 225 метров — в любом месте по длине судна;
- b) для танкеров длиной более 150 метров, но до 225 метров включительно — в любом месте по длине судна за исключением повреждения, затрагивающего кормовую или носовую переборку, выделяющую отсек машинного отделения, расположенного в корме. Машинное отделение рассматривается как единый затопляемый отсек;
- c) для танкеров длиной до 150 метров включительно — в любом месте по длине судна между соседними поперечными переборками за исключением района машинного отделения. Для танкеров длиной 100 метров и менее, для которых все требования пункта 3 настоящего Правила не могут быть удовлетворены без существенного ухудшения их эксплуатационных качеств, Администрации могут допустить отступление от этих требований.

Состояние балластировки танкера, когда в его грузовых танках нет груза нефти, кроме нефтяных остатков, не учитывается.

2. Относительно размера и характера предполагаемого повреждения принимаются следующие положения:

- a) Размер повреждения борта или днища принимается равным величине, определяемой согласно Правилу 22 настоящего Приложения, за исключением случаев, когда продольная протяженность повреждения днища, находящегося в пределах 0,3L от носового перпендикуляра, принимается равной бортовому повреждению, как указано в Правиле 22 1) a) (i) настоящего Приложения. Если любое повреждение меньшего размера приводит к более серьезным последствиям, то в расчет принимаются такие размеры повреждения.
- b) В случаях, когда повреждение, затрагивающее поперечные переборки, рассматривается, как указано в подпунктах a) и b) пункта 1 настоящего Правила, расстояние между поперечными водонепроницаемыми переборками для того, чтобы их можно было считать эффективными, должно быть не менее продольной протяженности предполагаемого повреждения, указанного в подпункте a) настоящего пункта. В тех случаях, когда поперечные переборки расположены друг от друга на меньшем расстоянии, при определении затопляемых отсеков одна или более из таких переборок, в пределах упомянутого повреждения, рассматриваются, как несуществующие.
- c) В тех случаях, когда повреждение между соседними поперечными водонепроницаемыми переборками принимается таким, как указано в подпункте 1) c) настоящего Правила, ни одна из главных поперечных переборок или тех поперечных переборок, которые выделяют бортовые танки или танки двойного дна, не рассматривается поврежденной за исключением следующих случаев:
  - (i) расстояние между соседними переборками меньше продольной протяженности предполагаемого повреждения, указанного в подпункте a) настоящего пункта; или

(ii) поперечная переборка имеет уступ или рецесс длиной 3,05 метра, расположенный в пределах предполагаемого повреждения. Для целей настоящего Правила уступ, образованный ахтерпиковой переборкой и настилом ахтерпика, не рассматривается как уступ.

d) Если в пределах предполагаемой протяженности повреждения расположены трубопроводы, каналы или туннели, следует принять меры к тому, чтобы прогрессирующее затопление не распространилось по ним на отсеки, не являющиеся отсеками, затопление которых предполагается для каждого повреждения.

3. Нефтяные танкеры считаются соответствующими критериям аварийной остойчивости, если удовлетворены следующие требования:

a) Конечная ватерлиния с учетом затопления, крена и дифферента находится ниже нижней кромки любого отверстия, через которое может происходить прогрессирующее затопление отсека. Такие отверстия включают воздушные трубы и отверстия, закрываемые с помощью водонепроницаемых дверей или люковых крышек, и могут исключать отверстия, закрываемые с помощью водонепроницаемых крышек горловин, и палубные иллюминаторы, малые водонепроницаемые крышки люков грузовых танков, которые обеспечивают высокую степень целостности палубы, водонепроницаемых клинкетных дверей с дистанционным управлением и бортовых глухих иллюминаторов.

b) На конечной стадии затопления угол крена, вызванный несимметричным затоплением, не должен превышать 25° при условии, что этот угол может быть увеличен до 30°, если при этом кромка палубы не погружается в воду.

c) Остойчивость на конечной стадии затопления проверяется и считается достаточной, если кривая восстанавливающих плеч простирается не менее, чем на 20° за точку равновесия в сочетании с максимальным остаточным восстанавливающим плечом, равным по меньшей мере 0,1 метра. Администрация рассматривает потенциальную опасность, представляемую защищенными или незащищенными отверстиями, которые могут временно погружаться в пределах остаточной остойчивости.

d) Администрация должна убедиться в том, что судно обладает достаточной остойчивостью на промежуточных стадиях затопления.

4. Требования пункта 1 настоящего Правила подтверждаются расчетами, учитывающими проектные характеристики судна, расположение, конфигурацию и содержимое поврежденных отсеков, равно как и распределение, удельные веса и влияние свободной поверхности жидкостей. Расчеты основываются на следующем:

a) Учитываются все порожние или частично заполненные танки, удельный вес перевозимых грузов, а также любой вылив жидкости из поврежденных отсеков.

b) Принимаются следующие величины проницаемости:

<i>Помещения</i>	<i>Проницаемость</i>
Предназначенные для запасов . . . . .	0,60
Занятые жилищными помещениями . . . . .	0,95
Занятые механизмами . . . . .	0,85
Пустые пространства . . . . .	0,95
Предназначенные для расходуемых жидкостей . . . . .	0 или 0,95*
Предназначенные для прочих жидкостей . . . . .	от 0 до 0,95**

\* Принимается значение, соответствующее наиболее жестким требованиям.

\*\* Проницаемость частично заполненных отсеков соответствует количеству перевозимой жидкости.

- c) Плавучесть любой надстройки непосредственно над местом повреждения борта не учитывается. Можно, однако, учесть незатопленные водой части надстроек за пределами повреждения, если они отделены от поврежденного пространства водонепроницаемыми переборками и в отношении этих неповрежденных пространств соблюдены требования подпункта 3 а) настоящего Правила. Допускается наличие водонепроницаемых дверей на петлях в водонепроницаемых переборках надстройки.
- d) Влияние свободной поверхности воды рассчитывается при угле крена в 5° для каждого отдельного отсека. Для частично заполненных танков Администрация может потребовать или разрешить расчет поправки на влияние свободной поверхности при угле крена, превышающем 5°.
- e) При расчете влияния свободных поверхностей расходуемых жидкостей следует предположить, что для каждого типа жидкости, по меньшей мере, одна поперечная пара танков или один общий центральный танк имеют свободную поверхность, и что в расчет принимается танк или комбинация танков, для которых влияние свободной поверхности наибольшее.
5. Капитан каждого нефтяного танкера и лицо, ответственное за несамоходный нефтяной танкер, к которому применяется настоящее Приложение, снабжаются по одобренной форме:
- a) информацией по загрузке и распределению груза, необходимой для обеспечения выполнения положений настоящего Правила; и
- b) данными о способности судна удовлетворять критериям аварийной остойчивости, определенным настоящим Правилom, включая последствия отступлений, которые могут быть разрешены в соответствии с подпунктом 1 c) настоящего Правила.



## Дополнение I

## ПЕРЕЧЕНЬ НЕФТИ И НЕФТЕПРОДУКТОВ\*

*Растворы асфальта*

Компоненты для смешения  
Гудрон  
Остаточные продукты прямой перегонки

*Виды нефти и масел*

Осветленная  
Сырая нефть  
Смеси, содержащие сырую нефть  
Дизельное топливо  
Топливо № 4 } по классификации США  
Топливо № 5 }  
Топливо № 6 }  
Легкое топливо } по классификации Франции  
Тяжелое топливо № 1 }  
Тяжелое топливо № 2 }  
Остаточное топливо  
Дорожный битум  
Трансформаторное масло  
Ароматические масла (за исключением растительных)  
Смазочные масла и компоненты для смешения  
Минеральное масло  
Моторное масло  
Масла для пропитки  
Веретенное масло  
Турбинное масло

*Дистиллаты*

Прямой перегонки  
Продукты термического крекинга

*Газойли*

Крекированный

*Бензиновые компоненты для смешения*

Алкилаты карбюраторные  
Продукты реформинга  
Полимеры топливные

*Бензины*

Конденсаты (природные)  
Автомобильный  
Авиационный  
Прямой гонки  
Топливо № 1 } по классификации США  
(керосин) }  
Топливо № 1-D }  
Топливо № 2 }  
Топливо № 2-D }  
Ламповый керосин } по классификации Франции  
Ламповый керосин }  
без запаха }  
Домашнее топливо }  
Домашнее топливо }  
без запаха }

*Топливо для реактивных двигателей*

JP-1 (керосин) } по классификации США  
JP-3 }  
JP-4 }  
JP-5 (керосин тяжелый) }  
Турбинное  
Керосин  
Уайт-спирт

*Нафта*

Сольвент легкий  
Сольвент тяжелый  
Среднефракционные дитиллаты

\* Этот перечень не следует рассматривать как исчерпывающий.

## Дополнение II

## ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА

МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ  
ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ (1973 г.)

Выдано в соответствии с положениями Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. по уполномочию Правительства .....

.....  
(полное официальное название страны)

.....  
(полное официальное наименование компетентного лица или организации, уполномоченных в соответствии с положениями Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г.)

Название судна	Позывной сигнал или номер	Порт приписки	Валовая вместимость

## Тип судна:

Нефтяной танкер, в том числе комбинированное грузовое судно\*

Судно для перевозки асфальта\*

Судно, не являющееся нефтяным танкером, с грузовыми танками, подпадающими под действие Правила 2 2)\*

Судно, не являющееся ни одним из перечисленных выше\*

## Новое/существующее судно\*

Дата контракта на постройку или на значительное переоборудование .....

Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в аналогичной стадии постройки, или дата начала значительного переоборудования .....

Дата поставки судна или дата окончания значительного переоборудования .....

\* Ненужное зачеркнуть.

## Часть А. Для ВСЕХ СУДОВ

Судно оборудовано:

для судов валовой вместимостью 400 рег. т и более:

- a) устройством для сепарации нефтеводяной смеси\* (способным обеспечить сток с содержанием нефти, не превышающим 100 частей на миллион) или
- b) системой фильтрации нефти\* (способной обеспечить сток с содержанием нефти, не превышающим 100 частей на миллион)

для судов валовой вместимостью 10.000 рег. т и более:

- c) системой автоматического замера и контроля над сбросом нефти (дополнительно к указанной выше в пунктах a) и b)) или
- d) устройством для сепарации нефтеводяной смеси и системой фильтрации нефти\* (способными обеспечить сток с содержанием нефти, не превышающим 15 частей на миллион) вместо указанных выше в пунктах a) или b).

Перечисление требований, от которых предоставлено изъятие в соответствии с Правилами 2 2) и 2 4) a) Приложения I к Конвенции:

.....  
 .....

*Замечания:*

## Часть В. Для НЕФТЯНЫХ ТАНКЕРОВ† \*\*

Дедвейт ..... метрических тонн. Длина судна ..... метров.

Настоящим удостоверяется, что данное судно:

- a) должно быть построено в соответствии с требованиями Правила 24 Приложения I к Конвенции и отвечает этим требованиям\*
- b) не должно быть построено в соответствии с требованиями Правила 24 Приложения I к Конвенции\*
- c) не должно быть построено в соответствии с требованиями Правила 24 Приложения I к Конвенции, но отвечает требованиям Правила 24 Приложения I к Конвенции\*.

Вместимость танков изолированного балласта составляет ..... кубических метров и отвечает требованиям Правила 13 Приложения I к Конвенции.

\* Ненужное зачеркнуть.

\*\* Эта страница не воспроизводится в Свидетельствах, выдаваемых судам, не указанным в сноске †.

† Сведения этой части приводятся для нефтяных танкеров, включая комбинированные грузовые суда и суда для перевозки асфальта, и соответствующие сведения — для судов, не являющихся нефтяными танкерами, построенных и используемых для перевозки нефти наливом в танках суммарной вместимостью 200 кубических метров и более.

Изолированный балласт размещается следующим образом:

Танк	Количество	Танк	Количество

Настоящим удостоверяется:

Что судно было освидетельствовано в соответствии с Правилom 4 Приложения I к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. в отношении предотвращения загрязнения нефтью; и

Что освидетельствованием установлено, что состояние конструкции, оборудования, приспособлений и материалов судна во всех отношениях удовлетворительно, а также что судно отвечает применимым требованиям Приложения I к Конвенции.

Настоящее Свидетельство сохраняет силу до ..... при условии проведения промежуточного освидетельствования (ний) через периоды, равные .....

Выдано в .....  
(место выдачи Свидетельства)

..... 19...  
(Подпись должным образом уполномоченного лица, выдавшего Свидетельство)

(Печать или штамп организации,  
выдавшей Свидетельство)

*Оговорка для существующих судов\**

Настоящим удостоверяется, что данное судно оборудовано в соответствии с требованиями Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. для существующих судов через три года после вступления в силу Конвенции.

Подписано .....  
(Подпись должным образом уполномоченного лица)

Совершено в .....

Дата .....

(Печать или штамп организации,  
выдавшей Свидетельство)

\* Эту запись следует делать только в первом Свидетельстве, выданном любому судну.

*Промежуточные освидетельствования*

Настоящим удостоверяется, что при промежуточном освидетельствовании, требуемом правилом 4 1) с) Приложения I к Конвенции установлено, что данное судно и его состояние отвечают соответствующим положениям Конвенции.

Подписано .....  
(Подпись должным образом  
уполномоченного лица)

Место .....

Дата .....

(Печать или штамп Организации)

Подписано .....  
(Подпись должным образом  
уполномоченного лица)

Место .....

Дата .....

(Печать или штамп Организации)

На основании положений пунктов 2 и 4 Правила 8 Приложения I к Конвенции срок действия данного Свидетельства продлен до .....

Подписано .....  
(Подпись должным образом  
уполномоченного лица)

Место .....

Дата .....

(Печать или штамп Организации)

## Дополнение III

## ФОРМА ЖУРНАЛА НЕФТЯНЫХ ОПЕРАЦИЙ

## ЖУРНАЛ НЕФТЯНЫХ ОПЕРАЦИЙ

## I. Для нефтяных танкеров\*

Название судна .....

Полная грузоподъемность судна в кубических метрах .....

Рейс из ..... (дата) ..... в .....

(дата) .....

## а) Погрузка груза нефти

1. Дата и место погрузки			
2. Типы погруженной нефти			
3. Номер(а) загруженного танка(ов)			
4. По окончании погрузки перекрыты соответствующие клапаны грузовых танков и соответствующие секционные клапаны трубопроводов**			

Нижеподписавшиеся удостоверяют, что после окончания приема груза нефти, в дополнение к вышесказанному, были закрыты все забортные кингстоны, отливные забортные клапаны, соединения грузовых танков с трубопроводами, а также соединения между танками.

Дата записи ..... Лицо, ответственное за операцию .....

Капитан .....

\* Сведения этой части приводятся для нефтяных танкеров, включая комбинированные грузовые суда и суда для перевозки асфальта, и соответствующие сведения — для судов, не являющихся нефтяными танкерами, построенных и используемых для перевозки нефти наливом в танках суммарной вместимостью 200 кубических метров и более.

\*\* Под соответствующими клапанами и аналогичными устройствами подразумеваются упомянутые в Правилах 20 2) а (iii), 23 и 24 Приложения I к Конвенции.

b) *Перекачка груза нефти в рейсе*

5. Дата перекачки					
6. Номер(а) танка(ов)	(i)	из			
	(ii)	в			
7. Был ли опорожнен танк(и), упомянутый в п. 6 (i)?					

Нижеподписавшиеся удостоверяют, что после окончания перекачки груза нефти, в дополнение к вышесказанному, были закрыты все заборные кингстоны, отливные заборные клапаны, соединения грузовых танков с трубопроводами, а также соединения между танками.

Дата записи ..... Лицо, ответственное за операцию .....  
 .....  
 Капитан .....

c) *Выгрузка груза нефти*

8. Дата и место выгрузки					
9. Номер(а) выгруженного(ных) танка(ов)					
10. Был(и) ли опорожнены танк(и)?					
11. До начала выгрузки открыты соответствующие клапаны грузовых танков и соответствующие секущие клапаны трубопроводов*					
12. По окончании выгрузки перекрыты соответствующие клапаны грузовых танков и соответствующие секущие клапаны трубопроводов*					

Нижеподписавшиеся удостоверяют, что после окончания выгрузки нефтяного груза, в дополнение к вышесказанному, были закрыты все заборные кингстоны, отливные заборные клапаны, соединения грузовых танков с трубопроводами, а также соединения между танками.

Дата записи ..... Лицо, ответственное за операцию .....  
 .....  
 Капитан .....

\* Под соответствующими клапанами и аналогичными устройствами подразумеваются упомянутые в Правилах 20 2) а (iii), 23 и 24 Приложения I к Конвенции.

## d) Прием балласта в грузовые танки

13. Номер(а) заполненного балластом танка(ов)			
14. Дата и местонахождение судна в начале приема балласта			
15. Время, дата и местонахождение в момент, когда были а) открыты, б) закрыты клапаны, соединяющие грузовые трубопроводы с трубопроводами изолированного балласта, если таковые использовались			

Мы, нижеподписавшиеся, удостоверяем, что после окончания приема балласта, в дополнение к вышесказанному, все забортные кингстоны, отливные забортные клапаны, соединения грузовых танков с трубопроводами, а также соединения между танками были закрыты.

Дата записи ..... Лицо, ответственное за операцию .....  
 .....  
 Капитан .....

## e) Очистка грузовых танков

16. Номер(а) очищенного танка(ов)			
17. Дата и продолжительность очистки			
18. Методы очистки*			

Дата записи ..... Лицо, ответственное за операцию .....  
 .....  
 Капитан .....

\* Мойка брандспойтом вручную, мойка с помощью машинок и/или химическая очистка. В случае химической очистки указать использованный химический препарат и его количество.



## f) Сброс грязного балласта

19. Номер(а) танка(ов)			
20. Дата и местонахождение судна в начале сброса в море			
21. Дата и местонахождение судна в конце сброса в море			
22. Скорость(ти) судна во время сброса			
23. Количество загрязненной воды, сброшенной в море			
24. Количество загрязненной воды, перекаченной в отстойный танк(и) (указать номер(а) отстойного танка(ов))			
25. Дата и порт слива в береговое приемное устройство (если слив имел место)			
26. Если часть балласта сбрасывалась в темное время суток, то указать продолжительность такого сброса			
27. Велось ли регулярное наблюдение за стоком и за поверхностью воды в районе сброса?			
28. Замечена ли нефть на поверхности воды в районе сброса?			

Дата записи ..... Лицо, ответственное за операцию .....  
 .....  
 Капитан .....

## г) Сброс воды из отстойных танков

29. Номер(а) отстойного танка(ов)			
30. Время отстоя с момента последнего поступления остатков, либо			
31. Время отстоя с момента последнего сброса			
32. Дата, время и местонахождение судна в начале сброса			
33. Замер общего количества нефтеводяной смеси в танках перед сбросом			
34. Замер положения поверхности раздела нефть/вода перед сбросом			
35. Сброс основной массы воды (количество и интенсивность сброса)			
36. Сброс воды в конце операции (количество и интенсивность сброса)			
37. Дата, время, местонахождение судна в конце сброса			
38. Скорость(ти) судна во время сброса			
39. Замер положения поверхности раздела нефть/вода в конце сброса			
40. Если часть сброса производилась в темное время суток, то указать продолжительность такого сброса			
41. Велось ли регулярное наблюдение за стоком и за поверхностью воды в районе сброса?			
42. Замечена ли нефть на поверхности воды в районе сброса?			

Дата записи ..... Лицо, ответственное за операцию .....  
 Капитан .....

## h) Удаление остатков

43. Номер(а) танка(ов)			
44. Количество остатков, удаленных из каждого танка			
45. Метод удаления остатков: a) В приемные устройства b) Смешение с грузом c) Перекачка в другой танк(и) (указать номер(а) танка(ов)) d) Иной метод (указать какой)			
46. Дата и порт сдачи остатков			

Дата записи ..... Лицо, ответственное за операцию .....  
 Капитан .....

## i) Сброс чистого балласта из грузовых танков

47. Дата и местонахождение судна в начале сброса чистого балласта			
48. Номер(а) танка(ов)			
49. Был(и) ли опорожнен танк(и) при окончании сброса			
50. Местонахождение судна в момент окончания сброса, если оно отличается от указанного в п. 47			
51. Если часть сброса производилась в темное время суток, то указать продолжительность такого сброса			
52. Велось ли регулярное наблюдение за стоком и за поверхностью воды в районе сброса?			
53. Замечена ли нефть на поверхности воды в районе сброса?			

Дата записи ..... Лицо, ответственное за операцию .....  
 Капитан .....

ж) *Сброс за борт льяльных вод, содержащих нефть, которые накоплены в машинных отделениях при стоянке в порту\**

54. Порт			
55. Продолжительность стоянки			
56. Количество сброшенных вод			
57. Дата и место сброса			
58. Метод сброса (указать, использовался ли сепаратор)			

Дата записи ..... Лицо, ответственное за операцию .....  
Капитан .....

к) *Случайные или другие необычные случаи сброса нефти*

59. Дата и время сброса			
60. Местонахождение или координаты судна во время сброса			
61. Приблизительное количество и вид нефти			
62. Обстоятельства сброса или утечки, причины и общие замечания			

Дата записи ..... Лицо, ответственное за операцию .....  
Капитан .....

л) *Выходила ли когда-либо из строя система автоматического замера и контроля над сбросом во время сброса за борт? Если да — указать время и дату выхода из строя, время и дату восстановления системы и подтвердить, что выход из строя явился следствием поломки оборудования, и указать причину, если она известна* .....

Дата записи ..... Лицо, ответственное за операцию .....  
Капитан .....

\* В случае, если насосы включаются автоматически и сброс всегда производится через сепаратор, достаточно ежедневно делать запись «Автоматический сброс из льял через сепаратор».

m) *Прочие эксплуатационные операции и общие замечания* .....

.....

.....

.....

Для нефтяных танкеров валовой вместимостью менее 150 рег. т, эксплуатируемых в соответствии с Правилom 15 4) Приложения I к Конвенции, соответствующая форма Журнала нефтяных операций должна быть разработана Администрацией.

Для судов, предназначенных для перевозки асфальта, Администрацией может быть разработана отдельная форма Журнала нефтяных операций с использованием разделов a), b), c), e), h), j), k) и m) настоящей формы Журнала нефтяных операций.

## II. Для судов, не являющихся нефтяными танкерами

Название судна .....

Рейс из ..... (дата), в ..... (дата)

a) *Прием балласта или очистка нефтяных топливных танков*

1. Номер(а) танка(ов), заполненного балластом			
2. Был(и) ли танк(и) очищен после последней выгрузки из него нефти; если нет, то указать вид нефти, которая в нем ранее перевозилась			
3. Дата и местонахождение судна в начале очистки			
4. Дата и местонахождение судна в начале приема балласта			

Дата записи .....

Лицо, ответственное за операцию .....

Капитан .....

b) Сброс грязного балласта или промывочной воды из танков, указанных в пункте а)

5. Номер(а) танка(ов)			
6. Дата и местонахождение судна в начале сброса			
7. Дата и местонахождение судна в конце сброса			
8. Скорость(и) судна во время сброса			
9. Метод сброса (указать: в приемное устройство или через установленное на борту оборудование)			
10. Количество сброшенного балласта			

Дата записи ..... Лицо, ответственное за операцию .....  
 Капитан .....

c) Удаление остатков

11. Количество остатков, сохраненных на борту			
12. Методы удаления остатков: <i>a)</i> в приемные устройства <i>b)</i> смешение с принимаемым топливом <i>c)</i> перекачка в другой танк(и) <i>d)</i> иной метод (указать какой)			
13. Дата и порт удаления остатков			

Дата записи ..... Лицо, ответственное за операцию .....  
 Капитан .....

d) Сброс за борт нефтесодержащих льяльных вод, которые накоплены в машинных отделениях, при стоянке в порту\*

14. Порт			
15. Продолжительность стоянки			
16. Количество сброшенных вод			
17. Дата и место сброса			
18. Метод сброса: a) через устройство для сепарации нефтewодяной смеси; b) через систему фильтрации нефти; c) через устройство для сепарации нефтewодяной смеси и систему фильтрации смеси; d) в приемное устройство			

Дата записи ..... Лицо, ответственное за операцию .....  
 Капитан .....

e) Случайные и другие необычные сбросы нефти

19. Дата и время сброса			
20. Местонахождение и координаты судна во время сброса			
21. Приблизительное количество и вид нефти			
22. Обстоятельства сброса или утечки, причины и общие замечания			

Дата записи ..... Лицо, ответственное за операцию .....  
 Капитан .....

\* В случае, если насосы включаются автоматически, и сброс всегда производится через сепаратор, достаточно ежедневно делать запись: «Автоматический сброс из льял через сепаратор».

- f) *Выходила ли когда-либо из строя система автоматического замера и контроля над сбросом во время сброса за борт? Если да — указать время и дату выхода из строя, время и дату восстановления системы и подтвердить, что выход из строя явился следствием поломки оборудования, и указать причину, если она известна* .....
- .....

Дата записи ..... Лицо, ответственное за операцию .....

Капитан .....

- g) *Новые суда валовой вместимостью 4,000 рег. т и более: содержался ли грязный балласт в танках для нефтяного топлива?*

Да/нет .....

Если да — указать, какие танки были заполнены грязным балластом, а также метод его сброса .....

.....

.....

Дата записи ..... Лицо, ответственное за операцию .....

Капитан .....

- h) *Прочие эксплуатационные операции и общие замечания* .....

Дата записи ..... Лицо, ответственное за операцию .....

Капитан .....



## ПРИЛОЖЕНИЕ II

ПРАВИЛА КОНТРОЛЯ НАД ЗАГРЯЗНЕНИЕМ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ  
ЯДОВИТЫХ ЖИДКИХ ВЕЩЕСТВ НАЛИВОМ*Правило 1. Определения*

Для настоящего Приложения:

1. «Танкер-химовоз» означает судно, построенное или приспособленное, главным образом, для перевозки груза ядовитых веществ наливом; это понятие включает и нефтяной танкер, определение которого дано в Приложении I к настоящей Конвенции, когда его груз полностью или частично состоит из ядовитых жидких веществ наливом.

2. «Чистый балласт» означает балласт, содержащийся в танке, который после последней перевозки в нем груза веществ категорий А, В, С или D был тщательно очищен, полученные при этом остатки были сброшены, а танк был опорожнен согласно соответствующим требованиям Приложения.

3. «Изолированный балласт» означает балластную воду, принятую в танк, который постоянно предназначен для балласта и грузов, не являющихся нефтью или ядовитыми веществами, определения которых даны в различных Приложениях к настоящей Конвенции, и который полностью изолирован от грузовой и топливной систем.

4. «От ближайшего берега» понимается в смысле определения этого термина, даного в пункте 9 Правила 1 Приложения I к настоящей Конвенции.

5. «Жидкие вещества» означают вещества, давление паров которых при температуре 37,8°C не превышает 2,8 кг/см<sup>2</sup>.

6. «Ядовитое жидкое вещество» означает любое вещество, указанное в Дополнении II настоящего Приложения или временно определенное в соответствии с положениями пункта 4 Правила 3, как относящееся к категориям А, В, С или D.

7. «Особый район» означает морской район, где по признанным техническим причинам, относящимся к его океанографическим и экологическим условиям и специфике перевозок, необходимо принятие особых обязательных методов предотвращения загрязнения моря ядовитыми жидкими веществами

Особыми районами являются:

a) Район Балтийского моря и

b) Район Черного моря.

8. «Район Балтийского моря» является районом, определение которого дано в Правиле 10 Приложения I к настоящей Конвенции.

9. «Район Черного моря» является районом, определение которого дано в Правиле 10 Приложения I к настоящей Конвенции.

*Правило 2. ПРИМЕНЕНИЕ*

1. Положения настоящего Приложения, если специально не предусмотрено иное, применяются ко всем судам, перевозящим ядовитые жидкие вещества наливом.

2. Если груз, попадающий под действие положений Приложения I к настоящей Конвенции, перевозится в грузовом помещении нефтяного танкера-химовоза, то применяются также соответствующие требования Приложения I к настоящей Конвенции.

3. Правило 13 настоящего Приложения применяется только к судам, перевозящим вещества, которые в целях осуществления контроля над сбросом отнесены к категории А, В или С.

*Правило 3. РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ПО КАТЕГОРИЯМ И ПЕРЕЧЕНЬ ЯДОВИТЫХ ЖИДКИХ ВЕЩЕСТВ*

1. Для целей Правил настоящего Приложения, за исключением Правила 13, ядовитые жидкие вещества разделены на следующие четыре категории:

- a) Категория А — Ядовитые жидкие вещества, которые при сбросе в море в процессе очистки или дебалластировки танков представляют значительную опасность для морских ресурсов или здоровья человека, значительно ухудшают условия отдыха или значительно мешают другим видам правомерного использования моря, в силу чего оправдывается применение строгих мер по предотвращению загрязнения.
- b) Категория В — Ядовитые жидкие вещества, которые при сбросе в море в процессе очистки или дебалластировки танков представляют опасность для морских ресурсов или здоровья человека, ухудшают условия отдыха или мешают другим видам правомерного использования моря, в силу чего оправдывается применение специальных мер по предотвращению загрязнения.
- c) Категория С — Ядовитые жидкие вещества, которые при сбросе в море в процессе очистки или дебалластировки танков представляют незначительную опасность для морских ресурсов или здоровья человека, незначительно ухудшают условия отдыха или незначительно мешают другим видам правомерного использования моря, в силу чего требуются специальные условия эксплуатации.
- d) Категория D — Ядовитые жидкие вещества, которые при сбросе в море в процессе очистки или дебалластировки танков представляют определенную опасность для морской среды или здоровья человека, несколько ухудшают условия отдыха или несколько мешают другим видам правомерного использования моря, в силу чего требуется некоторая осторожность при эксплуатации.

2. Руководство по разделению ядовитых жидких веществ на категории приведено в Дополнении I настоящего Приложения.

3. Перечень уже разделенных и перевозимых наливом ядовитых жидких веществ, которые подпадают под положения настоящего Приложения, приведен в Дополнении II настоящего Приложения.

4. Если предполагается перевозка наливом жидкого вещества, не подпадающего под категории, указанные в пункте 1 данного Правила и не фигурирующие в Дополнении III настоящего Приложения в соответствии с пунктом 1 Правила 4, Правительства Сторон Конвенции, заинтересованные в предполагаемой перевозке, договариваются о временном отнесении его к той или иной категории для целей такой перевозки на основе руководства, упомянутого в пункте 2 настоящего Правила. До тех пор, пока заинтересованные Правительства не договорятся об этом, перевозка вещества осуществляется в соответствии с наиболее жесткими из предполагаемых условий. Заинтересованная Администрация как можно скорее, но не позднее, чем через девяносто дней после первой такой перевозки, сообщает Организации подробные сведения о веществе и о временной оценке его ядовитости для незамедлительной рассылки Сторонам с целью информации и рассмотрения. Правительство каждой Стороны в течение девяноста дней сообщает Организации свои замечания относительно временного отнесения вещества к той или иной категории.

#### Правило 4. ДРУГИЕ ЖИДКИЕ ВЕЩЕСТВА

1. Вещества, перечень которых фигурирует в Дополнении III настоящего Приложения, были подвергнуты оценке в отношении ядовитости и признаны не подпадающими под категории А, В, С и D, которые указаны в пункте 1 Правила 3 настоящего Приложения, так как в настоящее время считается, что при сбросе в море в процессе очистки или дебалластировки танков они не наносят никакого вреда здоровью человека, морским ресурсам, не ухудшают условия отдыха или не мешают другим видам правомерного использования моря.

2. Сброс льяльных вод, балластных вод, иных остатков или смесей, содержащих только вещества, перечисленные в Дополнении III настоящего Приложения, не подпадает под требования настоящего Приложения.

3. Сброс в море чистого или изолированного балласта не подпадает под требования настоящего Приложения.

#### Правило 5. СБРОС ЯДОВИТЫХ ЖИДКИХ ВЕЩЕСТВ

*Сброс веществ категорий А, В и С за пределами особых районов и веществ категории D во всех районах*

С учетом положений Правила 6 настоящего Приложения:

1. Запрещается сброс в море веществ категории А, указанных в пункте 1 а) Правила 3 настоящего Приложения, веществ, временно отнесенных к этой категории, а также балластных вод, промывочных вод, иных остатков или смесей, содержащих такие вещества. При промывке танков, содержащих такие вещества или смеси, образовавшиеся при этом остатки сливаются в приемное устройство до тех пор, пока концентрация вещества в сливаемом стоке не будет равной или ниже остаточной концентрации, установленной для этого вещества в колонке III Дополнения II настоящего Приложения, а танк не будет опорожнен. При дополнительном впоследствии разбавлении водой в объеме не менее 5% от общего объема танка сохранившийся в танке после этого остаток может быть сброшен в море с соблюдением сразу всех следующих условий:

- а) судно следует со скоростью не менее 7 узлов, если оно самоходное, или со скоростью не менее 4 узлов, если оно несамоходное;
- б) сброс производится ниже ватерлинии, принимая во внимание расположение отверстий для приема забортной воды; и
- с) сброс производится на расстоянии не менее 12 морских миль от ближайшего берега и на глубинах не менее 25 метров.

2. Запрещается сброс в море веществ категории В, указанных в пункте 1 б) Правила 3 настоящего Приложения, или веществ, временно отнесенных к этой категории, а также балластных вод, промывочных вод, иных остатков или смесей, содержащих такие вещества, за исключением случаев, когда соблюдаются следующие условия:

- а) судно следует со скоростью не менее 7 узлов, если оно самоходное, или со скоростью не менее 4 узлов, если оно несамоходное;
- б) методы и устройства для сброса были одобрены Администрацией. Эти методы и устройства основываются на нормах, разработанных Организацией; они обеспечивают такую концентрацию и интенсивность сброса стока, что концентрация вещества в кильватерной струе судна не превышает 1 части на миллион;

- c) максимальное количество груза, сброшенного в море из каждого танка и связанной с ним системы трубопроводов, не превышает максимального количества, установленного в соответствии с методами, упомянутыми в подпункте *b)* данного пункта, которое ни в коем случае не должно превышать 1 куб. метра или 1/3.000 вместимости танка в кубических метрах, в зависимости от того, что больше;
- d) сброс производится ниже ватерлинии, принимая во внимание расположение отверстий для приема забортной воды; и
- e) сброс производится на расстоянии не менее 12 морских миль от ближайшего берега и на глубинах не менее 25 метров.

3. Запрещается сброс в море веществ категории C, указанных в пункте 1 *c)* Правила 3 настоящего Приложения, или веществ, временно отнесенных к этой категории, а также балластных вод, промывочных вод, иных остатков или смесей, содержащих такие вещества, за исключением случаев, когда соблюдаются сразу все следующие условия:

- a) судно следует со скоростью не менее 7 узлов, если оно самоходное, или со скоростью не менее 4 узлов, если оно несамоходное;
- b) методы и устройства для сброса были одобрены Администрацией. Эти методы и устройства основываются на нормах, разработанных Организацией; они обеспечивают такую концентрацию и интенсивность сброса стока, что концентрация вещества в кильватерной струе судна не превышает 10 частей на миллион;
- c) максимальное количество груза, сброшенного в море для каждого танка и связанной с ним системы трубопроводов, не превышает максимального количества, установленного в соответствии с методами, упомянутыми в подпункте *b)* данного пункта, которое ни в коем случае не должно превышать 3 куб. метра или 1/1.000 вместимости танка в кубических метрах, в зависимости от того, что больше;
- d) сброс производится ниже ватерлинии, принимая во внимание расположение отверстий для приема забортной воды; и
- e) сброс производится на расстоянии не менее 12 морских миль от ближайшего берега и на глубинах не менее 25 метров.

4. Запрещается сброс в море веществ категории D, указанных в пункте 1 *d)* Правила 3 настоящего Приложения, или веществ, временно отнесенных к этой категории, а также балластных вод, промывочных вод, иных остатков или смесей, содержащих такие вещества, за исключением случаев, когда соблюдаются следующие условия:

- a) судно следует со скоростью не менее 7 узлов, если оно самоходное, или со скоростью не менее 4 узлов, если оно несамоходное;
- b) концентрация таких смесей не превышает содержание одной части вещества в десяти частях воды; и
- c) сброс производится на расстоянии не менее 12 морских миль от ближайшего берега.

5. Методы вентиляции, одобренные Администрацией, могут быть использованы для удаления остатков груза из танка. Эти методы основываются на нормах, разработанных Организацией. Если необходима последующая мойка танков, сброс в море промывочных вод производится в соответствии с пунктами 1, 2, 3 или 4 настоящего Правила в зависимости от их применимости.

6. Запрещается сброс в море веществ, не включенных в какую-либо категорию, не отнесенных временно к какой-либо из них или не подвергнутых оценке в отношении ядовитости в соответствии с пунктом 1 Правила 4 настоящего Приложения, а также балластных вод, промывочных вод, иных остатков или смесей, содержащих такие вещества.

*Сброс веществ категорий А, В и С в пределах особых районов*

С учетом положений Правила 6 настоящего Приложения:

7. Запрещается сброс в море веществ категории А, указанных в пункте 1 а) Правила 3 настоящего Приложения, или веществ, временно отнесенных к этой категории, а также балластных вод, промывочных вод, иных остатков или смесей, содержащих такие вещества. При промывке танков, содержащих такие вещества или смеси, образовавшиеся при этом остатки сливаются в приемные устройства, которые в соответствии с Правилom 7 настоящего Приложения обеспечивают Государства, прилегающие к этим особым районам, до тех пор, пока концентрация вещества в сливаемом стоке не будет равной или ниже остаточной концентрации, установленной для этого вещества в колонке IV Дополнения II настоящего Приложения, а танк не будет опорожнен. При дополнительном впоследствии разбавлении водой в объеме не менее 5% от общего объема танка сохранившийся в танке после этого остаток может быть сброшен в море с соблюдением сразу всех следующих условий:

- a) судно следует со скоростью не менее 7 узлов, если оно самоходное, или со скоростью не менее 4 узлов, если оно несамоходное;
- b) сброс производится ниже ватерлинии, принимая во внимание расположение отверстий для приема забортной воды; и
- c) сброс производится на расстоянии не менее 12 морских миль от ближайшего берега и на глубинах не менее 25 метров.

8. Запрещается сброс в море веществ категории В, указанных в пункте 1 б) Правила 3 настоящего Приложения, или веществ, временно отнесенных к этой категории, а также балластных вод, промывочных вод, иных остатков или смесей, содержащих такие вещества, за исключением случаев, когда соблюдаются следующие условия:

- a) мойка танка после его разгрузки производилась водой в объеме не менее 0,5% от общего объема танка, а образовавшиеся при этом остатки сливались в приемное устройство до тех пор, пока танк не будет опорожнен;
- b) судно следует со скоростью не менее 7 узлов, если оно самоходное, или со скоростью не менее 4 узлов, если оно несамоходное;
- c) методы и устройства для сброса и мойки были одобрены Администрацией. Эти методы и устройства основываются на нормах, разработанных Организацией; они обеспечивают такую концентрацию и интенсивность сброса стока, что концентрация вещества в кильватерной струе судна не превышает 1 части на миллион;
- d) сброс производится ниже ватерлинии, принимая во внимание расположение отверстий для приема забортной воды; и
- e) сброс производится на расстоянии не менее 12 морских миль от ближайшего берега и на глубинах не менее 25 метров.

9. Запрещается сброс в море веществ категории С, указанных в пункте 1 с) Правила 3 настоящего Приложения, или веществ, временно отнесенных к этой категории, а также балластных вод, промывочных вод, иных остатков или смесей, содержащих такие вещества, за исключением случаев, когда соблюдаются сразу все следующие условия:

- a) судно следует со скоростью не менее 7 узлов, если оно самоходное, или со скоростью не менее 4 узлов, если оно несамоходное;
- b) методы и устройства для сброса были одобрены Администрацией. Эти методы и устройства основываются на нормах, разработанных Организацией; они обеспечивают такую концентрацию и интенсивность сброса стока, что концентрация вещества в кильватерной струе судна не превышает 1 части на миллион;

- c) максимальное количество груза, сброшенного в море для каждого танка и связанной с ним системы трубопроводов, не превышает максимального количества, установленного в соответствии с методами, упомянутыми в подпункте *b*) данного пункта, которое ни в коем случае не должно превышать 1 куб. метра или 1/3.000 вместимости танка в кубических метрах, в зависимости от того, что больше;
- d) сброс производится ниже ватерлинии, принимая во внимание расположение отверстий для приема забортной воды; и
- e) сброс производится на расстоянии не менее 12 морских миль от ближайшего берега и на глубинах не менее 25 метров.

10. Методы вентиляции, одобренные Администрацией, могут быть использованы для удаления остатков груза из танков. Эти методы основываются на нормах, разработанных Организацией. Если необходима последующая мойка танков, сброс в море промывочных вод производится в соответствии с пунктами 7, 8 или 9 настоящего Правила в зависимости от их применимости.

11. Запрещается сброс в море веществ, не включенных в какую-либо категорию, не отнесенных временно к какой-либо из них или не подвергнутых оценке в отношении ядовитости в соответствии с пунктом 1 Правила 4 настоящего Приложения, а также балластных вод, промывочных вод, иных остатков или смесей, содержащих такие вещества.

12. Ничто в настоящем Правиле не препятствует сохранению на судне остатков грузов веществ категории В или С и сбросу таких остатков в море за пределами особого района согласно пункту 2 или 3 настоящего Правила соответственно.

13. *a*) Правительства Сторон Конвенции, побережья которых прилегают к какому-либо из указанных особых районов, совместно договариваются об установлении даты, на которую будут выполнены требования пункта 1 Правила 7 настоящего Приложения и с которой требования пунктов 7, 8, 9 и 10 настоящего Правила относительно этого района вступают в силу. Они сообщают об этой дате Организации, по меньшей мере, за шесть месяцев до ее наступления. Организация незамедлительно извещает затем все Стороны об этой дате.

*b*) Если дата вступления в силу настоящей Конвенции опережает дату, установленную в соответствии с подпунктом *a*) данного пункта, то в промежутке между ними применяются требования пунктов 1, 2 и 3 настоящего Правила.

#### *Правило 6. Исключения*

Правило 5 настоящего Приложения не применяется:

- a*) к сбросу в море ядовитых жидких веществ или смесей, содержащих такие вещества, с целью спасения человеческой жизни на море или обеспечения безопасности любого судна;
- b*) к сбросу в море ядовитых жидких веществ или смесей, содержащих такие вещества, в результате повреждения судна или его оборудования:
  - (i) при условии, что после повреждения судна или обнаружения сброса были приняты все разумные меры по устранению или сведению к минимуму такого сброса; и
  - (ii) исключая случаи, когда собственник или капитан действовали либо с намерением вызвать повреждение судна, либо самонадеянно и сознавая, что это может привести к его повреждению; или
- c*) к сбросу в море ядовитых жидких веществ или смесей, содержащих такие вещества, которые используются с одобрения Администрации в целях борьбы с особыми случаями загрязнения моря с тем, чтобы свести к минимуму ущерб от загрязнения.

Любой подобный сброс подлежит одобрению Правительства любой Стороны, в пределах юрисдикции которой предполагается осуществить такой сброс.

#### *Правило 7. ПРИЕМНЫЕ УСТРОЙСТВА*

1. Правительство каждой Стороны Конвенции обязуется обеспечить наличие следующих приемных устройств в соответствии с требованиями судов, использующих его порты, терминалы или порты ремонта:

- a) порты погрузки и выгрузки, а также терминалы обеспечиваются устройствами, достаточными для приема от судов, не приводя к необоснованному их простоям, таких остатков и смесей, содержащих ядовитые жидкие вещества, которые подлежат удалению с судов во исполнение положений настоящего Приложения; и
- b) порты ремонта, производящие ремонт танкеров-химовозов, обеспечиваются устройствами, достаточными для приема остатков и смесей, содержащих ядовитые жидкие вещества.

2. Правительство каждой Стороны определяет типы устройств, предусмотренных во исполнение пункта 1 настоящего Правила в каждом порту погрузки и выгрузки, терминале и порту ремонта, расположенных на ее территории, и извещает об этом Организацию.

3. Каждая Сторона уведомляет Организацию для извещения заинтересованных Сторон о всех случаях предполагаемого несоответствия установленным требованиям устройств, предусмотренных пунктом 1 настоящего Правила.

#### *Правило 8. МЕРЫ КОНТРОЛЯ*

1. Правительство каждой стороны Конвенции назначает или уполномочивает инспекторов для целей выполнения настоящего Правила.

##### *Меры контроля за веществами категории А во всех районах*

2. a) Когда танк разгружается частично или полностью, но не очищается, то соответствующая запись производится в Журнале грузовых операций.

b) До тех пор, пока этот танк не будет очищен, в Журнале грузовых операций производится также запись о каждой последующей операции, связанной с перекачкой из этого танка.

3. Если танк подлежит мойке:

a) образовавшийся при мойке сток сливается с судна в приемное устройство, по меньшей мере, до тех пор, пока концентрация вещества, определяемая анализом проб стока, взятых инспектором, не снизится до остаточной концентрации, установленной для этого вещества в Дополнении II настоящего Приложения. Если достигнута требуемая остаточная концентрация, то оставшуюся в танке промывочную воду продолжают сливать в приемное устройство до тех пор, пока танк не будет опорожнен. Эти процессы должным образом регистрируются в Журнале грузовых операций и заверяются инспектором;

b) после разбавления остатков в танке водой, составляющей не менее 5% от вместимости танка, эта смесь сбрасывается в море в соответствии с положениями подпунктов a), b) и c) пункта 1 или подпунктов a), b) и c) пункта 7 Правила 5 настоящего Приложения в зависимости от их применимости. Эти процессы должным образом регистрируются в Журнале грузовых операций.

4. Если Правительство Стороны Конвенции, в порт которой заходит судно, убедится в невозможности замера концентрации вещества в стоке без необоснованного

простая судна, то такая Сторона может принять другой метод в качестве эквивалента методу, указанному в пункте 3 а) при условии, что:

- а) методы предварительной очистки танка от данного вещества, основанные на разработанных Организацией нормах, одобрены Администрацией, и такая Сторона убеждена в том, что эти методы отвечают требованиям пунктов 1 и 7 Правила 5 настоящего Приложения в зависимости от их применимости в отношении получения установленных остаточных концентраций;
- б) инспектор, должным образом уполномоченный такой Стороной, удостоверяет в Журнале грузовых операций, что:
  - (i) танк, его насос и системы трубопроводов были опорожнены, и количество груза, оставшегося в танке, равно или меньше количества, на котором базируется одобренный метод предварительной очистки, упомянутый в подпункте (ii) данного пункта;
  - (ii) предварительная очистка производилась в соответствии с одобренным Администрацией методом очистки такого танка и от данного вещества; и
  - (iii) промывочные воды от такой предварительной очистки сливались из танка в приемное устройство, а танк был опорожнен;
- с) сброс в море любых сохранившихся в танке остатков производится согласно положениям пункта 3 б) настоящего Правила и регистрируется в Журнале грузовых операций.

*Меры контроля за веществами категории В за пределами особых районов и веществами категории С во всех районах*

5. С учетом надзора и одобрения со стороны уполномоченного или назначенного инспектора, если Правительство Стороны сочтет необходимым проведение таких мер, в отношении веществ категории В за пределами особых районов или веществ категории С во всех районах капитан судна обеспечивает выполнение следующих положений:

- а) Когда танк разгружается частично или полностью, но не очищается, то соответствующая запись производится в Журнале грузовых операций.
- б) Если очистка танка производится в море, то:
  - (i) система грузовых трубопроводов, обслуживающих этот танк, осушается, и соответствующая запись производится в Журнале грузовых операций;
  - (ii) количество вещества, оставшегося в танке, не превышает максимального количества, которое может сбрасываться в море в соответствии с положениями пункта 2 с) Правила 5 настоящего Приложения в отношении веществ категории В за пределами особых районов или пункта 3 с) Правила 5 и пункта 9 с) Правила 5 в отношении веществ категории С соответственно вне и в пределах особых районов. Соответствующая запись производится в Журнале грузовых операций;
  - (iii) когда предполагается произвести сброс в море оставшегося в танке вещества, то для этого применяются одобренные методы, причем вещество разбавляется до концентрации, отвечающей требованиям сброса. Соответствующая запись производится в Журнале грузовых операций; или
  - (iv) в случае, когда промывочные воды не сбрасываются в море, а перекачиваются из одного танка в другой, то соответствующая запись производится в Журнале грузовых операций; и
  - (v) любой сброс таких промывочных вод в море впоследствии производится согласно требованиям Правила 5 настоящего Приложения в отношении соответствующего района и категории соответствующего вещества.



- c) Если очистка танка производится в порту, то:
- (i) промывочные воды сливаются в приемное устройство, и соответствующая запись производится в Журнале грузовых операций; или
  - (ii) промывочные воды сохраняются на борту судна, и соответствующая запись производится в Журнале грузовых операций с указанием их размещения на судне.
- d) Если после разгрузки веществ категории C в пределах особого района какие-либо остатки или промывочные воды должны храниться на борту до выхода судна за пределы особого района, то его капитан производит соответствующую запись в Журнале грузовых операций, и в этом случае применяются положения пункта 3 Правила 5 настоящего Приложения.

*Меры контроля за веществами категории B в пределах особых районов*

6. С учетом осуществления, если Правительство Стороны сочтет это необходимым, надзора и одобрения со стороны уполномоченного или назначенного инспектора в отношении веществ категории B в пределах особого района капитан судна обеспечивает выполнение следующих положений:

- a) Когда танк разгружается частично или полностью, но не очищается, то соответствующая запись производится в Журнале грузовых операций.
- b) Все операции, связанные с перекачкой из танка до его зачистки, также регистрируются в Журнале грузовых операций.
- c) Если должна быть произведена мойка танка, то образовавшийся при мойке сток, содержащий воду в объеме не менее 0,5% от общего объема танка, сливается с судна в приемное устройство до опорожнения танка, его насоса и системы трубопроводов. Соответствующая запись производится в Журнале грузовых операций.
- d) Если должны быть произведены последующая очистка и опорожнение танка в море, то капитан:
- (i) обеспечивает, чтобы соблюдались одобренные методы, указанные в пункте 8 c) Правила 5 настоящего Приложения, и соответствующая запись была произведена в Журнале грузовых операций; и
  - (ii) обеспечивает, чтобы любой сброс в море производился в соответствии с требованиями пункта 8 Правила 5 настоящего Приложения, и соответствующая запись была произведена в Журнале грузовых операций.
- e) Если после выгрузки веществ категории B в пределах особого района какие-либо остатки или промывочные воды должны храниться на борту до выхода судна за пределы особого района, то его капитан производит соответствующую запись в Журнале грузовых операций, и в этом случае применяются положения пункта 2 Правила 5 настоящего Приложения.

*Меры контроля за веществами категории D во всех районах*

7. Капитан судна обеспечивает выполнение следующих условий в отношении веществ категории D:

- a) Когда танк разгружается частично или полностью, но не очищается, то соответствующая запись производится в Журнале грузовых операций.
- b) Если очистка производится в море, то:
- (i) система грузовых трубопроводов, обслуживающих этот танк, осушается, и соответствующая запись производится в Журнале грузовых операций;

- (ii) когда предполагается произвести сброс в море оставшегося в танке вещества, то оно разбавляется до концентрации, отвечающей требованиям сброса. Соответствующая запись производится в Журнале грузовых операций;
  - (iii) в случае, когда промывочные воды не сбрасываются в море, а перекачиваются из одного танка в другой, то соответствующая запись производится в Журнале грузовых операций; и
  - (iv) любой сброс таких промывочных вод в море впоследствии производится в соответствии с требованиями пункта 4 Правила 5 настоящего Приложения.
- с) Если очистка танка производится в порту, то:
- (i) промывочные воды сливаются в приемное устройство, и соответствующая запись производится в Журнале грузовых операций; или
  - (ii) промывочные воды сохраняются на борту судна, и соответствующая запись производится в Журнале грузовых операций с указанием их размещения на судне.

#### *Меры контроля за сбросом из отстойного танка*

8. Любые остатки, сохраняемые на борту судна в отстойном танке, включая остатки из льял насосного отделения, которые содержат вещества категории А, а в пределах особых районов — вещества категории А или категории В, сливаются в приемное устройство в соответствии с положениями пунктов 1, 7 и 8 Правила 5 настоящего Приложения в зависимости от их применимости. Соответствующая запись производится в Журнале грузовых операций.

9. Любые остатки, сохраняемые на борту судна в отстойном танке, включая остатки из льял насосного отделения, которые содержат вещества категории В за пределами особого района или вещества категории С во всех районах в количествах, превышающих сумму максимальных количеств, определенных в пунктах 2 с), 3 с) или 9 с) Правила 5 настоящего Приложения, сливаются в приемное устройство. Соответствующая запись производится в Журнале грузовых операций.

#### *Правило 9. ЖУРНАЛ ГРУЗОВЫХ ОПЕРАЦИЙ*

1. Каждое судно, к которому применяется настоящее Приложение, снабжается Журналом грузовых операций. Он может быть частью официального судового журнала или отдельным журналом, форма которого установлена в Дополнении I настоящего Приложения.

2. Журнал грузовых операций заполняется на основании данных по каждому танку во всех случаях, когда на судне производятся любые из следующих операций в отношении ядовитых жидких веществ:

- (i) погрузка груза;
- (ii) выгрузка груза;
- (iii) перекачка груза;
- (iv) перекачка в отстойный танк груза, грузовых остатков или смесей, содержащих груз;
- (v) очистка грузовых танков;
- (vi) перекачка из отстойных танков;
- (vii) прием балласта в грузовые танки;
- (viii) перекачка загрязненных балластных вод;
- (ix) сброс в море в соответствии с Правилем 5 настоящего Приложения.

3. В случае любого из упомянутых в Статье 8 настоящей Конвенции и Правиле 6 настоящего Приложения сброса какого-либо ядовитого жидкого вещества или смеси, содержащей такое вещество, независимо от того, произведен ли он преднамеренно или случайно, в Журнале грузовых операций производится запись с изложением обстоятельств и причин такого сброса.

4. Если инспектор, назначенный или уполномоченный Правительством Стороны Конвенции для надзора за грузовыми операциями в соответствии с настоящим Приложением, осмотрел судно, то он производит соответствующую запись в Журнале грузовых операций.

5. Каждая операция, упомянутая в пунктах 2 и 3 настоящего Правила, без промедления и возможно полно регистрируется в Журнале грузовых операций с тем, чтобы все записи в Журнале соответствовали выполненным операциям. Каждая запись в Журнале подписывается лицом или лицами, ответственными за операцию, и если судно с экипажем, то каждая страница подписывается капитаном судна. Записи в Журнале грузовых операций производятся на официальном языке Государства, под флагом которого данное судно имеет право плавания, а на судах, имеющих Международное свидетельство о предотвращении загрязнения при перевозке ядовитых веществ наливом (1973 г.), эти записи производятся также и на английском или французском языке. В случае спора или разночтения предпочтение отдается записям на официальном национальном языке Государства, под флагом которого судно имеет право плавания.

6. За исключением случая буксируемого судна без экипажа Журнал грузовых операций хранится на судне в таком месте, где его можно в любое время предъявить для проверки. Журнал хранится в течение двух лет после внесения в него последней записи.

7. Компетентные власти Правительства Стороны Конвенции могут проверить Журнал грузовых операций на борту любого судна, к которому применяется настоящее Приложение, при его нахождении в порту Стороны, могут снять копию любой записи в этом Журнале и могут потребовать от капитана заверки ее подлинности. Любая такая копия, заверенная капитаном судна как подлинная копия записи в Журнале грузовых операций, может быть предъявлена при любом разбирательстве в качестве доказательства фактов, занесенных в Журнал. Проверка Журнала грузовых операций и снятие компетентными властями заверенной копии в соответствии с данным пунктом осуществляются как можно быстрее, не приводя к необоснованному простоям судна.

#### *Правило 10. Освидетельствования*

1. Суда, которые подпадают под положения настоящего Приложения и которые перевозят ядовитые жидкие вещества наливом, подлежат следующим освидетельствованиям:

- a) Первоначальному освидетельствованию перед вводом судна в эксплуатацию или перед первичной выдачей Свидетельства, предписанного Правилем настоящего Приложения, которое включает полный осмотр конструкции, оборудования, устройств, приспособлений и материалов в объеме требований, предъявляемых к судну настоящим Приложением. Это освидетельствование производится с целью констатации того, что судно полностью отвечает соответствующим требованиям настоящего Приложения.
- b) Периодическому освидетельствованию, проводимому через установленные Администрацией промежутки времени, но не превышающие пяти лет, с целью констатации того, что конструкция, оборудование, устройства, приспособления и материалы полностью отвечают соответствующим требованиям настоящего Приложения.

Однако в тех случаях, когда срок действия Международного свидетельства о предотвращении загрязнения при перевозке ядовитых жидких веществ наливом (1973 г.) продлевается согласно пунктам 3 или 4 Правила 12 настоящего Приложения, промежуток времени между периодическими освидетельствованиями может быть соответственно увеличен.

- с) Промежуточному освидетельствованию, проводимому через установленные Администрацией промежутки времени, но не превышающие тридцати месяцев, с целью констатации того, что оборудование и связанные с ним насосы и системы трубопроводов полностью отвечают соответствующим требованиям настоящего Приложения и находятся в хорошем рабочем состоянии. О промежуточных освидетельствованиях производится запись в Международном свидетельстве о предотвращении загрязнения при перевозке ядовитых жидких веществ наливом (1973 г.), выданном в соответствии с Правилom 11 настоящего Приложения.

2. Освидетельствования судна во исполнение положений настоящего Приложения осуществляются должностными лицами Администрации. Однако Администрация может поручить проведение освидетельствований либо назначенным для этой цели инспекторам, либо признанным ею организациям. В каждом случае соответствующая Администрация полностью гарантирует полноту и тщательность освидетельствования.

3. После проведения любого предписываемого настоящим Правилom освидетельствования судна не допускается без разрешения Администрации никаких существенных изменений в конструкции, оборудовании, устройствах, приспособлениях или материалах, подвергшихся освидетельствованию, исключая случаи непосредственной замены такого оборудования или устройств в целях ремонта или технического обслуживания.

### *Правило 11. ВЫДАЧА СВИДЕТЕЛЬСТВА*

1. Международное свидетельство о предотвращении загрязнения при перевозке ядовитых жидких веществ наливом (1973 г.) выдается судну, перевозящему ядовитые жидкие вещества, которое совершает рейсы в порты или удаленные от берега терминалы, находящиеся под юрисдикцией других Сторон Конвенции, после его освидетельствования в соответствии с положениями Правила 10 настоящего Приложения.

2. Такое Свидетельство выдается Администрацией либо лицом или организацией, должным образом уполномоченными ею. В каждом случае Администрация несет полную ответственность за Свидетельство.

3. а) Правительство Стороны может по просьбе Администрации поручить провести освидетельствование судна. Если оно считает, что судно отвечает положениям настоящего Приложения, то оно выдает или уполномочивает выдать судну Свидетельство в соответствии с настоящим Приложением.

б) Копия Свидетельства и копия акта об освидетельствовании в возможно короткий срок передаются Администрации, по просьбе которой осуществляется освидетельствование.

с) Такое Свидетельство содержит запись о том, что оно выдано по просьбе Администрации и имеет такую же силу и получает такое же признание, как и Свидетельство, выданное в соответствии с пунктом 1 настоящего Правила.

д) Международное свидетельство о предотвращении загрязнения при перевозке ядовитых жидких веществ наливом (1973 г.) не выдается судну, имеющему право плаванья под флагом Государства, которое не является Стороной Конвенции.

4. Свидетельство составляется на официальном языке Государства, выдающего его, по форме, соответствующей образцу, приведенному в Дополнении V настоящего Приложения. Если используемый язык не является английским или французским, то текст Свидетельства должен содержать перевод на один из этих языков.

#### *Правило 12. СРОК ДЕЙСТВИЯ СВИДЕТЕЛЬСТВА*

1. Международное свидетельство о предотвращении загрязнения при перевозке ядовитых веществ наливом (1973 г.) выдается на срок, установленный Администрацией, но не превышающий пяти лет со дня его выдачи, за исключением случаев, предусмотренных пунктами 2 и 4 настоящего Правила.

2. Если в момент истечения срока действия Свидетельства судно не находится в порту или отдаленном от берега терминале, находящихся под юрисдикцией Стороны Конвенции, под флагом которой данное судно имеет право плавания, то Свидетельство может быть продлено Администрацией, но такое продление делается лишь с целью дать судну возможность достичь порт Государства, под флагом которого оно имеет право плавания, или порт, в котором оно должно быть освидетельствовано, и только в тех случаях, когда это оправдано и целесообразно.

3. Свидетельство не может быть продлено на срок более пяти месяцев, а судно, Свидетельство которого продлено, прибыв в порт Государства, в котором оно должно быть освидетельствовано, не имеет права на основании такого продления покинуть такие порты, не получив нового Свидетельства.

4. Не продленное в соответствии с положениями пункта 2 настоящего Правила Свидетельство может быть продлено Администрацией на льготный срок до одного месяца, считая со дня, когда истекает указанный в Свидетельстве срок.

5. Свидетельство теряет силу, если на судне без разрешения Администрации произведены существенные изменения в предписываемых настоящим Приложением конструкции, оборудовании, устройствах, приспособлениях или материалах, исключая случаи непосредственной замены такого оборудования или устройств в целях ремонта или технического обслуживания, а также если не производились промежуточные освидетельствования, установленные Администрацией в соответствии с пунктом 1 с) Правила 10 настоящего Приложения.

6. Выданное судну Свидетельство теряет силу при передаче такого судна под флаг другого Государства за исключением случая, предусмотренного пунктом 7 настоящего Правила.

7. При передаче судна под флаг другой Стороны Свидетельство сохраняет силу в течение не более пяти месяцев, если его срок не истекает до конца этого периода, или до тех пор, пока Администрация не выдаст взамен новое Свидетельство в зависимости от того, что наступит раньше. После передачи судна Правительство Стороны, под флагом которой данное судно ранее имело право плавания, как можно скорее передает Администрации копию Свидетельства, находившегося на судне до момента передачи, а также, если возможно, копию соответствующего акта об освидетельствовании.

#### *Правило 13. ТРЕБОВАНИЯ ПО СВЕДЕНИЮ К МИНИМУМУ СЛУЧАЙНЫХ ЗАГРЯЗНЕНИЙ МОРЯ*

1. Проект, конструкция, оборудование и эксплуатация перевозящих наливом ядовитые жидкие вещества судов, которые подпадают под положения настоящего Приложения, должны быть такими, чтобы свести к минимуму произвольные сбросы в море таких веществ.

2. В соответствии с положениями пункта 1 настоящего Правила Правительство каждой Стороны издает или поручает издание детальных требований к проекту, конструкции, оборудованию и эксплуатации таких судов.

3. В отношении танкеров-химовозов требования, упомянутые в пункте 2 настоящего Правила, должны содержать по меньшей мере все положения, приведенные в Своде правил по конструкции и оборудованию судов, перевозящих опасные химические грузы наливом, одобренном Резолюцией A.212 (VII) Ассамблеи Организации, включая положения поправок к этому Своду, которые могут быть внесены Организацией, при условии, что такие поправки одобряются и вступают в силу в соответствии с положениями Статьи 16 настоящей Конвенции, касающейся процедур внесения поправок в Дополнение Приложения.

### *Дополнение I*

## РУКОВОДСТВО ПО РАСПРЕДЕЛЕНИЮ ЯДОВИТЫХ ЖИДКИХ ВЕЩЕСТВ ПО КАТЕГОРИЯМ

### *Категория А*

Вещества, являющиеся биоаккумулируемыми и способными создать опасность для живых организмов моря или здоровья человека или являющиеся высокотоксичными для живых организмов моря (как определено категорией опасности 4, что соответствует величине TLm\* менее, чем 1 часть на миллион) и, кроме того, некоторые вещества, которые являются умеренно токсичными для живых организмов моря (как определено категорией опасности 3, что соответствует величине TLm, равной 1 или более, но менее 10 частей на миллион), когда придается особое значение дополнительным факторам опасности или особым характеристикам вещества.

### *Категория В*

Вещества, являющиеся биоаккумулируемыми и сохраняющие свои свойства в течение недели или менее или которые способны заражать морские живые организмы, употребляемые в пищу, или которые умеренно токсичны для живых организмов моря (как определено категорией опасности 3, что соответствует величине TLm, равной 1 или более, но менее 10 частей на миллион), и, кроме того, некоторые вещества, которые мало токсичны для живых организмов моря (как определено категорией опасности 2, что соответствует величине TLm, равной 10 частям на миллион и более, но менее 100 частей на миллион, когда придается особое значение дополнительным факторам опасности или особым характеристикам вещества.

### *Категория С*

Вещества, которые мало токсичны для живых организмов моря (как определено категорией опасности 2, что соответствует величине TLm равной 10 или более, но менее 100 частей на миллион) и, кроме того, некоторые вещества, которые практически нетоксичны для живых организмов моря (как определено категорией опасности 1, что соответствует величине TLm, равной 100 или более, но менее 1.000 частей на миллион), когда придается особое значение дополнительным факторам опасности или особым характеристикам вещества.

\* ПРИМЕЧАНИЕ. TLm — концентрация вещества, которая в течение определенного периода времени (обычно в течение 96 часов) убивает 50% группы организмов, подвергшихся испытанию. Этот параметр обычно выражается в частях на миллион (мг/л).

*Категория D*

Вещества, которые практически нетоксичны для живых организмов моря (как определено категорией опасности 1, что соответствует величине TLm, равной 100 или более частям на миллион, но менее 1.000 частей на миллион) или вызывают появление осадков, покрывающих морское дно и имеющих повышенную способность поглощать кислород, или способные создать опасность для здоровья человека при величине LD<sub>50</sub>, равной менее 5 мг/кг, или ухудшают условия отдыха в результате продолжительного воздействия, неприятного запаха, ядовитости или раздражающего воздействия, что может препятствовать использованию пляжей, или создают умеренную опасность для здоровья человека при величине LD<sub>50</sub>†, равной 5 мг/кг или более, но менее 50 мг/кг, и незначительно ухудшают условия отдыха.

*Прочие жидкие вещества* (для целей Правила 4 настоящего Приложения)

Вещества, не вошедшие в категории А, В, С и D, перечисленные выше.

*Дополнение II*

## ПЕРЕЧЕНЬ ЯДОВИТЫХ ЖИДКИХ ВЕЩЕСТВ, ПЕРЕВОЗИМЫХ НАЛИВОМ

Вещество	Номер по списку ООН	Категория загрязнителя для эксплуатационного сброса		Остаточная концентрация (% по весу)	
		(Правило 3 Приложения II)	(Правило 5 I) (Приложение II)	(Правило 5 7) (Приложение II)	(Правило 5 7) (Приложение II)
	I	II	III	IV	
			За пределами особых районов	В пределах особых районов	
Ацетальдегид . . . . .	1089	C			
Уксусная кислота . . . . .	1842	C			
Ангидрид уксусной кислоты . . . . .	1715	C			
Ацетон . . . . .	1090	D			
Ацетонциангидрин . . . . .	1541	A	0,1	0,05	
Ацетилхлорид . . . . .	1717	C			
Акролеин . . . . .	1092	A	0,1	0,05	
Акриловая кислота*	—	C			
Акрилонитрил . . . . .	1093	B			
Нитрил адипиновой кислоты . . . . .	—	D			
Алкилбензосульфонат (прямая цепь) . . . . .	—	C			
(разветвленная цепь) . . . . .	—	B			
Алкиловый спирт . . . . .	1098	B			
Хлористый аллил . . . . .	1100	C			
Квасцы (15% раствор) . . . . .	—	D			
Аминоэтиламин (оксиэтиленодиамин)* . . . . .	—	D			

† Примечание. LD<sub>50</sub> — доза вещества, которая в течение заданного периода времени убивает 50% группы животных, подвергшихся испытанию. Эта доза обычно выражается в мг вещества на каждый кг веса животного.

\* Знак \* показывает, что вещество было предварительно включено в этот перечень и что нужны дополнительные данные для полного определения опасности вещества для окружающей среды, в частности для живых ресурсов.

Вещество	I	II	III	IV
Аммиак (28%-водный раствор).....	1005	B		
Изоамиловый эфир уксусной кислоты.....	1104	C		
n-Изоамилацетат.....	1104	C		
n-Амиловый спирт.....	—	D		
Анилин.....	1547	C		
Бензол.....	1114	C		
Бензиловый спирт.....	—	D		
Хлористый бензил.....	1738	B		
n-Бутиловый эфир уксусной кислоты.....	1123	D		
Бутиловый эфир уксусной кислоты вторичный.....	1124	D		
n-Бутил акрилат.....	—	D		
Бутиловый эфир масляной кислоты*.....	—	B		
Бутиленовый гликоль(и).....	—	D		
Бутил метакрилатный.....	—	D		
n-Масляный ангидрид.....	1129	B		
Масляная кислота.....	—	B		
Гидроокись кальция (раствор).....	—	D		
Камфарное масло.....	1130	B		
Сероуглерод.....	1131	A	0,01	0,005
Четыреххлористый углерод.....	1846	B		
Калийный щелок (гидроокись калия).....	1814	C		
Хлоруксусная кислота.....	1750	C		
Хлороформ.....	1888	B		
Хлоргидрины (сырые)*.....	—	D		
Хлоропрен*.....	1991	C		
Хлористый сульфурил.....	1754	C		
Пара-хлоротолуол.....	—	B		
Лимонная кислота (10%-25%).....	—	D		
Креозот.....	1334	A	0,1	0,05
Крезолы.....	2076	A	0,1	0,05
Технический крезол.....	2022	A	0,1	0,05
Кротоновый альдегид.....	1143	B		
Кумол.....	1918	C		
Циклогексан.....	1145	C		
Циклогексанол.....	—	D		
Циклогексанон.....	1915	D		
Циклогексиламин*.....	—	D		
Пара-цимол (Изопропилтолуол).....	2046	D		
Декагидронафталин.....	1147	D		
Декан*.....	—	D		
Диацетоновый спирт*.....	1148	D		
Дибензиловый эфир*.....	—	C		
Дихлорбензол.....	1591	A	0,1	0,05
Дихлорэтиловый эфир.....	1916	B		
Дихлорпропилен.....	.....	..		
В смеси с дихлорпропаном (фумигант D.D. для почвы).....	2047	B		
Диэтиламин.....	1154	C		
Диэтилбензол (преобразованный изомер).....	2049	C		
Диэтиловый эфир.....	1155	D		
Диэтилен триамин.....	2079	C		
Диэтиленгликоль (простой моноэтиловый эфир).....	—	C		
Диэтилкетон (3-пентанол).....	1156	D		

\* Знак \* показывает, что вещество было предварительно включено в этот перечень и что нужны дополнительные данные для полного определения опасности вещества для окружающей среды, в частности для живых ресурсов.



<i>Вещество</i>	<i>I</i>	<i>II</i>	<i>III</i>	<i>IV</i>
Диизобутилен*	2050	D		
Диизобутил кетон	1157	D		
Диизопропаноламин	—	C		
Диизопропиламин	1158	C		
Диизопропиловый эфир*	1159	D		
Диметиламин (40%-водный раствор)	1160	C		
Диметилформамид (формдиметиламин)	—	D		
Диметилэтанол (2-Диметиламиноэтанол)*	2051	C		
1, 4-Диоксан*	1165	C		
Смеси Дифенил/Дифениловый эфир*	—	D		
Додецилбензол	—	C		
Эпихлоргидрин	2023	B		
2-Этоксипропиловый эфир*	1172	D		
Уксусноэтиловый эфир, этилацетат	1173	D		
Акриловый эфир	1917	D		
Эфир смеси метилпропилкетона с диэтилкетонем*	—	C		
Этилбензол	1175	C		
Этилциклогексан	—	D		
Циангидрин этилена (Этиленхлоргидрин)	1135	D		
Циангидрин этилена	—	D		
Этилендиамин	1604	C		
Бромистый этилен, дибромэтан	1605	B		
Хлористый этилен, дихлорэтан	1184	B		
Моноэтиловый эфир этиленгликоля (метилцелло- золь, метоксизэтанол)	1171	D		
2-Этилгексил акрилат*	—	D		
2-Этилгексильный спирт	—	C		
Этиллактат*	1192	D		
2-Этил 3-Пропилакролеин*	—	B		
Формальдегид (37-50% раствор)	1198	C		
Муравьиная кислота	1779	D		
Фурфуроловый спирт	—	C		
Энантовая кислота*	—	D		
Гексаметилендиамин*	1783	C		
Соляная кислота, хлористоводородная кислота	1789	D		
Фтористоводородная кислота, плавиковая кислота (40%-водный раствор)	1790	B		
Перекись водорода (более 60%)	2015	C		
Изобутил акрилат	—	D		
Изобутиловый спирт	1212	D		
Изобутил метакрилат	—	D		
Изобутилальдегид	2045	C		
Изооктан*	—	D		
Изопентан	—	D		
Изофорон	—	D		
Изопропиламин	1221	C		
Изопропил (циклогексан)	—	D		
Изопрен	1218	D		
Молочная кислота	—	D		
Окись мезитила*	1229	C		
Метилацетат	1231	D		
Метилакрилат	1919	C		
Метиламиноновый спирт	—	D		

\* Знак \* показывает, что вещество было предварительно включено в этот перечень и что нужны дополнительные данные для полного определения опасности вещества для окружающей среды, в частности для живых ресурсов.

Вещество	I	II	III	IV
Хлористый метилен . . . . .	1593	B		
2-Метил-5-этилпиридин* . . . . .	—	B		
Метил метакрилат . . . . .	1247	D		
2-Метилпентен* . . . . .	—	D		
альфа-Метилстирол* . . . . .	—	D		
Монохлорбензол . . . . .	1134	B		
Моноэтаноламин . . . . .	—	D		
Моноизопропаноламин . . . . .	—	C		
Монометил этаноламин . . . . .	—	C		
Мононитробензол . . . . .	—	C		
Моноизопропиламин . . . . .	—	C		
Морфолин* . . . . .	2054	C		
Нафталин (плавленый) . . . . .	1334	A	0,1	0,05
Нафталиновые кислоты . . . . .	—	A	0,1	0,05
Азотная кислота (90%) . . . . .	2031/ 2032			
2-Нитропропан . . . . .	—	D		
орто-Нитрогoluол . . . . .	1664	C		
Пеларгоновый спирт* . . . . .	—	C		
Нонилфенол . . . . .	—	C		
n-Октанол, октанолювый спирт . . . . .	—	C		
Олеум . . . . .	1831	C		
Щавелевая кислота (10-25%) . . . . .	—	D		
Пентахлорэтан . . . . .	1669	B		
n-Пентан . . . . .	1265	C		
Тетрахлорэтилен . . . . .	1897	B		
Фенол . . . . .	1671	B		
Фосфорная кислота . . . . .	1805	D		
Фосфор (элементарный) . . . . .	1338	A	0,01	0,005
Фталиевый ангидрид (плавленый) . . . . .	—	C		
бета-Пропиолактон* . . . . .	—	B		
Пропионовый альдегид . . . . .	1275	D		
Пропионовая кислота . . . . .	1848	D		
Пропионовый ангидрид . . . . .	—	D		
n-Пропилацетат* . . . . .	1276	C		
n-Пропиловый спирт . . . . .	1274	D		
n-Пропиламин . . . . .	1277	C		
Пиридин . . . . .	1282	B		
Четыреххлористый кремний . . . . .	1818	D		
Двухромовокислый натрий, бихромат натрия (раствор) . . . . .	—	C		
Гидроокись натрия, едкий натр . . . . .	1824	C		
Пентахлорфенолят натрия (раствор) . . . . .	—	A	0,1	0,05
Стирол мономер . . . . .	2055	C		
Серная кислота . . . . .	1830/ 1831 1832	C		
Твердые жиры (говяжий или бараний) . . . . .	—	D		
Тетраэтилсвинец . . . . .	1649	A	0,1	0,05
Тетрагидрофуриловый спирт . . . . .	2056	D		
Тетрагидронафталин . . . . .	1540	C		
Тетраметилбензол . . . . .	—	D		
Тетраметилсвинец . . . . .	1649	A	0,1	0,05

\* Знак \* показывает, что вещество было предварительно включено в этот перечень и что нужны дополнительные данные для полного определения опасности вещества для окружающей среды, в частности для живых ресурсов.

Вещество	I	II	III	IV
Четыреххлористый титан, хлористый титан . . . . .	1838	D		
Толуол . . . . .	1294	C		
Толуол диизоцианат* . . . . .	2078	B		
Трихлорэтан . . . . .	—	C		
Трихлорэтилен . . . . .	1710	B		
Триэаноламин . . . . .	—	D		
Триэтиламин . . . . .	1296	C		
Триметилбензол* . . . . .	—	C		
Тритолилфосфат (Трикрезилфосфат)* . . . . .	—	B		
Живица (древесная) . . . . .	1299	B		
Винилацетат . . . . .	1301	C		
Дихлорэтилен* . . . . .	1303	B		
Ксилол (преобразованные изомеры) . . . . .	1307	C		

\* Знак \* показывает, что вещество было предварительно включено в этот перечень и что нужны дополнительные данные для полного определения опасности вещества для окружающей среды, в частности для живых ресурсов.

### Дополнение III

#### ПЕРЕЧЕНЬ ПРОЧИХ ЖИДКИХ ВЕЩЕСТВ, ПЕРЕВОЗИМЫХ НАЛИВОМ

Ацетоннитрил (Цианистый метил)	Лигроин
Третичный амиловый спирт	Метиловый спирт
n-Бутиловый спирт	Метиламиловый ацетат
Масляный лактон	Метилэтилкетон (2-бутанон)
Хлористый кальций (раствор)	Молоко
Касторовое масло	Мелясса
Лимонный сок	Оливковое масло
Кокосовое масло	Полипропиленгликоль
Рыбий жир	Изопропиловый эфир уксусной кислоты
Изодециловый спирт	(изопропилацетат)
n-Дециловый спирт	Изопропиловый спирт
Децилоктановый спирт	Пропиленгликоль
Дибутиловый эфир	Окись пропилена
Диэаноламин	Пропилен тетрамер
Диэтиленгликоль	Пропилен тример
Дипентен	Сорбит
Дипропиленгликоль	Сера (жидкая)
Этиловый спирт	Тридеканол
Этиленгликоль	Триэтиленгликоль
Спирты жирного ряда (C <sub>12</sub> -C <sub>20</sub> )	Триэтилететрамин
Глицерин	Трипропиленгликоль
n-Гептан	Вода
Гептан (смешанные изомеры)	Вино
n-Гексан	

## Дополнение IV

ЖУРНАЛ ГРУЗОВЫХ ОПЕРАЦИЙ ДЛЯ СУДОВ,  
ПЕРЕВОЗЯЩИХ ЯДОВИТЫЕ ЖИДКИЕ ВЕЩЕСТВА НАЛИВОМ

Название судна .....

Вместимость каждого танка в куб. м .....

Рейс из ..... в .....

## a) Погрузка судна

1. Дата и место погрузки
2. Наименование и категория погруженного груза(ов)
3. Номер(а) загруженного танка(ов)

## b) Перекачка груза

4. Дата перекачки
5. Номер(а) танка(ов) (i) из  
(ii) в
6. Был(и) ли опорожнен танк(и), упомянутый в пункте 5 (i)?
7. Если нет, указать оставшееся количество груза

## c) Выгрузка груза

8. Дата и место выгрузки
9. Номер(а) выгруженного танка(ов)
10. Был(и) опорожнен танк(и)?
11. Если нет, указать оставшееся количество груза в танке(ах)
12. Подлежит ли танк(и) очистке?
13. Количество груза, перекаченного в отстойный танк
14. Номер отстойного танка

## d) Прием балласта в грузовые танки

15. Номер(а) танка(ов), заполненного балластом
16. Дата и местонахождение судна в начале приема балласта

## e) Очистка грузовых танков

*Вещества категории А*

17. Номер(а) очищенного танка(ов)
18. Дата и место очистки
19. Метод(ы) очистки
20. Местонахождение использованного приемного устройства
21. Концентрация стока при прекращении слива в приемное устройство
22. Количество остатков в танке
23. Количество воды и методы заполнения ею танка при окончательной очистке
24. Дата и место сброса в море
25. Метод и оборудование, использованные при сбросе в море

..... Подпись капитана

*Вещества категории В, С и D*

26. Использованный метод мойки танка
27. Количество использованной воды
28. Дата и место сброса в море
29. Метод и оборудование, использованные при сбросе в море

*f) Перекачка грязной балластной воды*

30. Номер(а) танка(ов)
31. Дата и местонахождение судна в начале сброса в море
32. Дата и местонахождение судна в конце сброса в море
33. Скорость(и) судна во время сброса
34. Количество загрязненной воды, сброшенной в море
35. Количество загрязненной воды, перекаченной в отстойный танк(и) (указать номер(а) отстойного танка(ов))
36. Дата и порт слива в береговое приемное устройство (если слив имел место)

*g) Перекачка из отстойного танка и/или удаление остатков*

37. Номер(а) отстойного танка(ов)
38. Количество остатков, удаленных из каждого танка
39. Метод удаления остатков:
  - a) В приемное устройство
  - b) Смещение с грузом
  - c) Перекачка в другой танк(и) (указать номер(а) танка(ов))
  - d) Иной метод
40. Дата и порт удаления остатков

*h) Случайный или преднамеренный сброс*

41. Дата и время сброса
42. Местонахождение или координаты судна во время сброса
43. Приблизительное количество, наименование и категория вещества
44. Обстоятельства сброса или утечки и общие замечания

..... Подпись капитана

*Дополнение V*

## ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА

**МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ЗАГРЯЗНЕНИЯ  
ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ЯДОВИТЫХ ЖИДКИХ ВЕЩЕСТВ НАЛИВОМ (1973 г.)**

(ПРИМЕЧАНИЕ. Для танкера-химовоза это Свидетельство дополняется Свидетельством, предписываемым положениями пункта 3 Правила 13 Приложения II настоящей Конвенции)

(Герб страны)

Выдано в соответствии с положениями Международной Конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. по уполномочию Правительства .....

.....  
(полное официальное название Государства)

.....  
(полное официальное наименование компетентного лица или организации, уполномоченных в соответствии с положениями Международной Конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г.)

<i>Название судна</i>	<i>Позывной сигнал или номер</i>	<i>Порт приписки</i>	<i>Валовая вместимость, рег. т</i>

Настоящим удостоверяется, что

1. Судно было освидетельствовано в соответствии с положениями Правила 10 Приложения II к Конвенции.

2. В результате освидетельствования установлено, что проект, конструкция и оборудование судна таковы, что сводят к минимуму произвольные сбросы в море ядовитых жидких веществ.

3. Следующие устройства и методы были одобрены Администрацией в связи с выполнением Правила 5 Приложения II к Конвенции:

.....  
(Продолжение смотри на приложенной подписанной и пронумерованной странице(ах) )  
.....

Настоящее Свидетельство действительно до ..... при условии проведения согласно Правилу 10 Приложения II к Конвенции промежуточных освидетельствований через промежутки времени, равные ..... месяцам

Выдано в .....  
(место выдачи Свидетельства)

..... 19...  
(Подпись должностного лица, выдающего Свидетельство)

(Печать или штамп Организации,  
выдавшей Свидетельство)

*Промежуточные освидетельствования*

Настоящим удостоверяется, что при промежуточном освидетельствовании, предписываемом пунктом 1 с) Правилу 10 Приложения II к Конвенции, установлено, что данное судно и его состояние отвечают соответствующим положениям Конвенции.

Подписано .....  
(Подпись должным образом  
уполномоченного лица)

Место .....

Дата .....

(Печать или штамп Организации)

Подписано .....  
(Подпись должным образом  
уполномоченного лица)

Место .....

Дата .....

(Печать или штамп Организации)

На основании положений пунктов 2 и 4 Правилу 12 Приложения II к Конвенции срок действия данного Свидетельства продлен до .....

Подписано .....  
(Подпись должным образом  
уполномоченного лица)

Место .....

Дата .....

(Печать или штамп Организации)

## П Р И Л О Ж Е Н И Е I I I

ПРАВИЛА ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВРЕДНЫМИ ВЕЩЕСТВАМИ,  
ПЕРЕВОЗИМЫМИ МОРЕМ В УПАКОВКЕ, ГРУЗОВЫХ КОНТЕЙНЕРАХ,  
СЪЕМНЫХ ТАНКАХ ИЛИ В АВТОДОРОЖНЫХ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ  
ЦИСТЕРНАХ*Правило 1. ПРИМЕНЕНИЕ*

1. Если специально не предусмотрено иное, Правила настоящего Приложения применяются ко всем судам, перевозящим вредные вещества в упаковке или в грузовых контейнерах, съемных танках или в автодорожных или железнодорожных цистернах.

2. Подобные перевозки вредных веществ не допускаются, исключая перевозки, осуществляемые в соответствии с положениями данного Приложения.

3. В дополнение к положениям настоящего Приложения Правительство каждой Стороны Конвенции издает детальные требования в отношении упаковки, маркировки, ярлыков, документации, укладки, предельных количеств, исключений и извещений или поручает их издание в целях предотвращения или сведения к минимуму загрязнения морской среды вредными веществами.

4. Для целей настоящего Приложения порожние емкости, грузовые контейнеры, съемные танки и автодорожные и железнодорожные цистерны, которые ранее использовались для перевозки вредных веществ, рассматриваются как вредные вещества, если не были приняты надлежащие меры предосторожности, обеспечивающие отсутствие в них какого-либо остатка, представляющего опасность для морской среды.

*Правило 2. ТАРА И УПАКОВКА*

Упаковка, грузовые контейнеры, съемные танки, автодорожные и железнодорожные цистерны с учетом свойств содержащегося в них груза должны быть таковыми, чтобы сводить к минимуму опасности для морской среды.

*Правило 3. МАРКИРОВКА И ЯРЛЫКИ*

Каждая упаковка, перевозимая морем поштучно в грузовых местах или в грузовых контейнерах, грузовые контейнеры, съемные танки или автодорожные и железнодорожные цистерны, содержащие вредное вещество, должны иметь маркировку с правильным техническим наименованием (коммерческие названия в качестве правильного технического наименования не применяются) и снабжаться отличным наклеиваемым или штампованным ярлыком, указывающим на вредные свойства содержащегося в них груза. Такое обозначение дополняется, где это возможно, иным способом, например, номером вещества по списку опасных грузов ООН.

*Правило 4. ДОКУМЕНТАЦИЯ*

1. Во всех документах, относящихся к морской перевозке вредных веществ, в которых перечисляются такие вещества, используются точные технические наименования веществ (коммерческие названия не применяются).

2. Транспортные документы, представленные грузоотправителем, включают свидетельство или декларацию о том, что предъявляемый к перевозке груз надлежащим образом упакован, маркирован, снабжен ярлыками и находится в пригодном к



перевозке состоянии, обеспечивающем сведение к минимуму опасность для морской среды.

3. Каждое судно, перевозящее вредные вещества, должно иметь специальный перечень или манифест с их наименованиями и размещением на судне. Вместо такого специального перечня или манифеста может использоваться подробный грузовой план расположения всех имеющихся на борту вредных веществ. Копии таких документов остаются также на берегу у судовладельца или у его представителя до выгрузки этих вредных веществ.

4. При наличии на судне специального перечня, манифеста или подробного грузового плана, предписываемых действующей Международной конвенцией по охране человеческой жизни на море при перевозке опасных грузов, документы, предписываемые для целей настоящего Приложения, могут комбинироваться с документами, предписываемыми при перевозке опасных грузов. При комбинации этих документов проводится четкое разграничение между опасными грузами и другими вредными веществами.

#### *Правило 5. Укладка*

Укладка и крепление на судне вредных веществ обеспечивают сведение к минимуму опасности для морской среды, помимо обеспечения безопасности находящихся на судне людей и самого судна.

#### *Правило 6. ПРЕДЕЛЬНЫЕ КОЛИЧЕСТВА*

Некоторые вредные вещества, представляющие особую опасность для морской среды, по обоснованным научным и техническим причинам могут быть запрещены для перевозки или их количество на борту судна может быть ограничено. При установлении ограничения количества должным образом учитываются размерения, конструкция и оборудование судна, а также характер упаковки и свойства вещества.

#### *Правило 7. ИСКЛЮЧЕНИЯ*

1. Сброс за борт вредных веществ, перевозимых в упаковке, в грузовых контейнерах, съемных танках или в автодорожных и железнодорожных цистернах, запрещается за исключением случаев, когда это необходимо в целях спасения человеческой жизни на море или обеспечения безопасности судна.

2. С учетом положений настоящей Конвенции и физических, химических и биологических свойств вредных веществ принимаются надлежащие меры для контроля за смывом за борт утечек при условии, что их применение не угрожает жизни находящихся на судне людей и безопасности самого судна.

#### *Правило 8. ИЗВЕЩЕНИЕ*

В отношении некоторых вредных веществ, которые могут быть установлены Правительством Стороны Конвенции, капитан или собственник судна, либо представитель последнего извещает не менее чем за 24 часа соответствующие портовые власти о намерении произвести погрузку или выгрузку таких веществ.

## П Р И Л О Ж Е Н И Е I V

ПРАВИЛА ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ  
СТОЧНЫМИ ВОДАМИ С СУДОВ*Правило 1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ*

Для целей настоящего Приложения:

1. «Новое судно» означает судно:
  - a) контракт на постройку которого заключен или, при отсутствии контракта на его постройку, киль которого заложен или которое находится в подобной стадии постройки на дату или после даты вступления в силу настоящего Приложения; или
  - b) поставка которого осуществляется через три года или более после даты вступления в силу настоящего Приложения.
2. «Существующее судно» означает судно, которое не является новым.
3. «Сточные воды» означают:
  - a) стоки и прочие отходы из всех типов туалетов, писсуаров и унитазов;
  - b) стоки из раковин, ванн и шпигатов, находящихся в медицинских помещениях (амбулатория, лазарет и т.д.);
  - c) стоки из помещений, в которых содержатся живые животные; или
  - d) прочие сточные воды, если они смешаны с перечисленными выше стоками.
4. «Сборный танк» означает танк, используемый для сбора и хранения сточных вод.
5. «От ближайшего берега» означает от исходной линии, от которой, согласно международному праву, отсчитываются территориальные воды соответствующей территории, за исключением того, что для целей настоящей Конвенции выражение «от ближайшего берега» у северо-восточного побережья Австралии следует понимать, как от линии, проведенной от точки на побережье Австралии

с координатами 11° южной широты и 142° 08' восточной долготы, к точке 10° 35' южной широты и 141° 55' восточной долготы, затем к точке 10° 00' южной широты и 142° 00' восточной долготы, затем к точке 9° 10' южной широты и 143° 52' восточной долготы, затем к точке 9° 00' южной широты и 144° 30' восточной долготы, затем к точке 13° 00' южной широты и 144° 00' восточной долготы, затем к точке 15° 00' южной широты и 146° 00' восточной долготы, затем к точке 18° 00' южной широты и 147° 00' восточной долготы, затем к точке 21° 00' южной широты и 153° 00' восточной долготы и далее к точке на побережье Австралии с координатами 24° 42' южной широты и 153° 15' восточной долготы.

*Правило 2. ПРИМЕНЕНИЕ*

Положения настоящего Приложения применяются:

- a) (i) к новым судам валовой вместимостью более 200 рег. т;
- (ii) к новым судам валовой вместимостью не более 200 рег. т, на которых разрешается перевозка более 10 человек;
- (iii) к новым судам с неустановленной валовой вместимостью, на которых разрешается перевозка более 10 человек; и

b) (i) к существующим судам валовой вместимостью более 200 рег. т через 10 лет после вступления в силу настоящего Приложения;

(ii) к существующим судам валовой вместимостью не более 200 рег. т, на которых разрешается перевозка более 10 человек, через 10 лет после вступления в силу настоящего Приложения; и

(iii) к существующим судам с неустановленной валовой вместимостью, на которых разрешается перевозка более 10 человек, через 10 лет после вступления в силу настоящего Приложения.

### Правило 3. ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ

1. Суда, которые подпадают под положения настоящего Приложения и которые совершают рейсы в порты или удаленные от берега терминалы, находящиеся под юрисдикцией других Сторон Конвенции, подлежат следующим освидетельствованиям:

a) Первоначальному освидетельствованию перед вводом судна в эксплуатацию или перед первичной выдачей свидетельства, предписанного Правилем 4 настоящего Приложения, которое осуществляется с целью констатации того, что:

(i) если судно оборудовано установкой для обработки сточных вод, то эта установка отвечает эксплуатационным требованиям, основанным на стандартах и методах испытаний, разработанных Организацией;

(ii) если судно оснащено системой для измельчения и обеззараживания сточных вод, то тип этой системы должен быть одобрен Администрацией;

(iii) если судно оборудовано сборным танком, то его вместимость, по мнению Администрации, достаточна для хранения всех сточных вод, образующихся при эксплуатации судна, с учетом числа лиц, находящихся на борту, и других соответствующих факторов. Сборный танк оборудован устройством, позволяющим визуально определить количество содержимого; и

(iv) судно оборудовано трубопроводом, выведенным наружу к месту, подходящему для слива сточных вод в приемное устройство, и что этот трубопровод имеет стандартное сливное соединение, отвечающее Правилу 11 настоящего Приложения.

Это освидетельствование осуществляется с целью констатации того, что оборудование, приспособления, устройства и материалы полностью отвечают соответствующим требованиям настоящего Приложения.

b) Периодическому освидетельствованию, проводимому через установленные Администрацией промежутки времени, но не превышающие пяти лет, с целью констатации того, что оборудование, устройства, приспособления и материалы полностью отвечают соответствующим требованиям настоящего Приложения. Однако в тех случаях, когда срок действия Международного свидетельства о предотвращении загрязнения сточными водами (1973 г.) продлевается в соответствии с пунктами 2 или 4 Правила 7 настоящего Приложения, промежуток времени между периодическими освидетельствованиями может быть соответственно увеличен.

2. Администрация принимает надлежащие меры в отношении судов, которые не подпадают под положения пункта 1 настоящего Правила, с тем, чтобы ими выполнялись положения настоящего Приложения.

3. Освидетельствования судна, во исполнение положений настоящего Приложения, осуществляются должностными лицами Администрации. Однако Администрация может поручить проведение освидетельствований назначенным для этой цели инспекторам или признанным ею организациям. В каждом случае соответствующая Администрация полностью гарантирует полноту и тщательность освидетельствования.

4. После проведения любого предусмотренного настоящим Правилom освидетельствования судна не допускается без разрешения Администрации никаких существенных изменений в оборудовании, устройствах, приспособлениях или материалах, подвергшихся освидетельствованию, исключая случаи непосредственной замены такого оборудования или устройств.

#### *Правило 4. ВЫДАЧА СВИДЕТЕЛЬСТВА*

1. Международное свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами (1973 г.) выдается судну, совершающему рейсы в порты или удаленные от берега терминалы, находящиеся под юрисдикцией других Сторон Конвенции, после его освидетельствования в соответствии с положениями Правила 3 настоящего Приложения.

2. Такое Свидетельство выдается Администрацией либо лицом или организацией, должным образом уполномоченными ею. В каждом случае Администрация несет полную ответственность за Свидетельство.

#### *Правило 5. ВЫДАЧА СВИДЕТЕЛЬСТВА ДРУГИМ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ*

1. Правительство Стороны Конвенции может по просьбе Администрации поручить провести освидетельствование судна. Если оно считает, что судно отвечает положениям настоящего Приложения, то оно выдает или уполномочивает выдать судну Международное свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами (1973 г.) в соответствии с настоящим Приложением.

2. Копия Свидетельства и копия акта об освидетельствовании в возможно короткий срок передаются Администрации, по просьбе которой осуществлялось освидетельствование.

3. Такое Свидетельство содержит запись о том, что оно выдано по просьбе Администрации и имеет такую же силу и получает такое же признание, как и Свидетельство, выданное в соответствии с Правилom 4 настоящего Приложения.

4. Международное свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами (1973 г.) не выдается судну, имеющему право плавания под флагом Государства, которое не является Стороной Конвенции.

#### *Правило 6. ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА*

Международное свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами (1973 г.) составляется на официальном языке Государства, выдавшего его по форме, соответствующей образцу, приведенному в Дополнении настоящего Приложения. Если используемый язык не является английским или французским, то текст Свидетельства должен содержать перевод на один из этих языков.

#### *Правило 7. СРОК ДЕЙСТВИЯ СВИДЕТЕЛЬСТВА*

1. Международное свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами (1973 г.) выдается на срок, установленный Администрацией, но не превышающий пяти лет со дня его выдачи, за исключением случаев, предусмотренных пунктами 2, 3 и 4 настоящего Правила.

2. Если в момент истечения срока действия Свидетельства судно не находится в порту или удаленном от берега терминале, находящихся под юрисдикцией Стороны Конвенции, под флагом которой данное судно имеет право плавания, то Свидетельство может быть продлено Администрацией, но такое продление делается лишь с целью дать судно возможность достичь порт Государства, под флагом которого оно

имеет право плавания, или порт, в котором оно должно быть освидетельствовано, и только в тех случаях, когда это оправдано и целесообразно.

3. Свидетельство не может быть продлено на срок более пяти месяцев, а судно, Свидетельство которого продлено, прибыв в порт Государства, под флагом которого оно имеет право плавания, или в порт, в котором оно должно быть освидетельствовано, не имеет права на основании такого продления покинуть такие порты, не получив нового Свидетельства.

4. Не продленное в соответствии с положениями пункта 2 настоящего Правила Свидетельство может быть продлено Администрацией на льготный срок до одного месяца, считая со дня, когда истекает указанный в Свидетельстве срок.

5. Свидетельство теряет силу, если на судне без разрешения Администрации произведены существенные изменения в предписываемых настоящим Приложением оборудовании, устройствах, приспособлениях или материалах, исключая случаи непосредственной замены такого оборудования или устройств.

6. Выданное судну Свидетельство теряет силу при передаче такого судна под флаг другого Государства за исключением случая, предусмотренного пунктом 7 настоящего Правила.

7. При передаче судна под флаг другой Стороны, Свидетельство сохраняет силу в течение не более пяти месяцев, если его срок не истекает до конца этого периода или до тех пор, пока Администрация не выдаст взамен новое Свидетельство, в зависимости от того, что наступит раньше. После передачи судна Правительство Стороны, под флагом которой данное судно ранее имело право плавания, как можно скорее передает Администрации копию Свидетельства, находившегося на судне до момента передачи, а также, если это возможно, копию соответствующего акта об освидетельствовании.

#### *Правило 8. СБРОС СТОЧНЫХ ВОД*

1. С учетом положений Правила 9 настоящего Приложения сброс в море сточных вод запрещается, исключая случаи, когда:

- a) судно сбрасывает измельченные и обеззараженные сточные воды на расстоянии более четырех морских миль от ближайшего берега, используя одобренную Администрацией систему, предусмотренную пунктом 1 a) Правила 3, или неизмельченные и необеззараженные сточные воды на расстоянии более 12 морских миль от ближайшего берега, причем в обоих случаях накопленные в сборных танках сточные воды сбрасываются с судна постепенно при скорости судна не менее 4 узлов. Интенсивность сброса устанавливается Администрацией на основе норм, разработанных Организацией; или
- b) на судне действует одобренная установка для обработки сточных вод, на которую имеется свидетельство Администрации, удостоверяющее, что она отвечает эксплуатационным требованиям, предусмотренным пунктом 1 a) (i) Правила 3 настоящего Приложения, и
  - (i) результаты испытаний установки занесены в выданное судну Международное свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами (1973 г.);
  - (ii) кроме того, сброс не приводит к появлению видимых плавающих твердых частиц и не вызывает изменения цвета окружающей воды; или
- c) судно находится в водах, находящихся под юрисдикцией какого-либо Государства, и сбрасывает сточные воды в соответствии с менее строгими требованиями, которые могут быть установлены этим Государством.

2. Когда сточные воды смешаны с отходами или с другими использованными водами, сброс которых подпадает под другие требования, то применяются более строгие требования.

#### *Правило 9. ИСКЛЮЧЕНИЯ*

Правило 8 настоящего Приложения не применяется:

- a) к сбросу сточных вод в целях спасения человеческой жизни на море или обеспечения безопасности любого судна и находящихся на его борту людей;
- b) к сбросу сточных вод при повреждении судна или его оборудования при условии, что до и после повреждения были приняты все разумные меры по устранению или сведению к минимуму такого сброса.

#### *Правило 10. ПРИЕМНЫЕ СООРУЖЕНИЯ*

1. Правительство каждой Стороны Конвенции обязуется обеспечить порты и терминалы устройствами для приема сточных вод, достаточными для удовлетворения нужд использующих их судов, не приводя к необоснованному их простоям.

2. Правительство каждой Стороны уведомляет Организацию для извещения заинтересованных Сторон о всех случаях предполагаемого несоответствия установленным требованиям устройств, предусмотренных настоящим Правилем.

#### *Правило 11. СТАНДАРТНОЕ СЛИВНОЕ СОЕДИНЕНИЕ*

Для обеспечения стыковки трубопровода приемных устройств с судовым сливным трубопроводом, оба трубопровода оснащаются стандартным сливным соединением, размеры фланцев которого указаны в следующей таблице:

##### *Стандартные размеры фланцев сливных соединений*

<i>Описание</i>	<i>Размер</i>
Наружный диаметр . . . . .	210 мм
Внутренний диаметр . . . . .	Соответственно наружному диаметру трубопровода
Диаметр окружности центров отверстий под болты . . . . .	170 мм
Прорези во фланце . . . . .	4 отверстия диаметром 18 мм, расположенные на равных расстояниях по окружности центров выше упомянутого диаметра с прорезями до наружной кромки фланца, шириной прорези 18 мм
Толщина фланца . . . . .	16 мм
Болты, гайки: количество, диаметр . . . . .	4, каждый диаметром 16 мм и надлежащей длины

Фланец предназначен для труб с внутренним диаметром до 100 мм и изготавливается из стали или из другого эквивалентного материала с плоской торцевой поверхностью. Этот фланец вместе с соответствующей прокладкой рассчитывается на рабочее давление 6 кг/см<sup>2</sup>.

Для судов, имеющих теоретическую высоту борта 5 метров или менее, внутренний диаметр сливного соединения может быть равным 38 миллиметров.

## Дополнение к Приложению IV

## ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА

МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ  
ЗАГРЯЗНЕНИЯ СТОЧНЫМИ ВОДАМИ (1973 г.)

Выдано в соответствии с положениями Международной конвенции по предотвращению  
загрязнения с судов 1973 г. по уполномочию Правительства .....

.....  
(полное официальное название Государства)

.....  
(полное официальное наименование компетентного лица или организации, уполномоченных  
в соответствии с положениями Международной конвенции по предотвращению загрязнения  
с судов 1973 г.)

Название судна	Позывной сигнал или номер	Порт приписки	Валовая вместимость, рег. т	Число людей, допущенных согласно Свидетельству к перевозке на судне

Новое/существующее судно\*

Дата контракта на постройку .....

Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в аналогичной стадии  
постройки .....

Дата поставки судна .....

Настоящим удостоверяется, что

1. Судно оборудовано установкой для обработки сточных вод (измельчителем),  
сборным танком\* и сливным трубопроводом в соответствии с пунктами 1 а) (i) – (iv)  
Правила 3 Приложения IV Конвенции:

\* а) Описание установки для обработки сточных вод:

Тип установки для обработки сточных вод .....

Изготовитель .....

\* Ненужное зачеркнуть.

Установка для обработки сточных вод, согласно выданному Администрацией свидетельству, обеспечивает срок, отвечающий следующим нормам:\*\* . . . .

- \* b) Описание измельчителя:
  - Тип измельчителя . . . . .
  - Изготовитель . . . . .
  - Качество сточных вод после обеззараживания . . . . .
- \* c) Описание сборных танков:
  - Общая вместимость сборных танков . . . . . м<sup>3</sup>
  - Место размещения . . . . .
- d) Трубопровод для сдачи сточных вод в приемные устройства снабжен стандартным сливным соединением.

2. Судно было освидетельствовано в соответствии с Правилom 3 Приложения IV Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. в отношении предотвращения загрязнения сточными водами, и освидетельствованием установлено, что оборудование судна и его состояние во всех отношениях удовлетворительно, а также, что судно отвечает соответствующим требованиям Приложения I к Конвенции.

Настоящее Свидетельство действительно до . . . . .

Выдано в . . . . .  
(место выдачи Свидетельства)

. . . . . 19 . . . . .  
(Подпись должностного лица, выдающего Свидетельство)

(Печать или штамп Организации,  
выдавшей Свидетельство)

На основании положений пунктов 2 и 4 Правила 7 Приложения IV к Конвенции срок действия данного Свидетельства продлен до . . . . .

Подписано . . . . .  
(Подпись должным образом уполномоченного лица)

Место . . . . .

Дата . . . . .

(Печать или штамп Организации)

\* Ненужное зачеркнуть.  
\*\* Привести параметры.



## ПРИЛОЖЕНИЕ V

## ПРАВИЛА ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ МУСОРОМ С СУДОВ

*Правило 1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ*

Для целей настоящего Приложения:

1. «Мусор» означает все виды пищевых, бытовых и эксплуатационных отходов (исключая свежую рыбу и ее остатки), которые образуются в процессе нормальной эксплуатации судна и подлежат постоянному или периодическому удалению за исключением веществ, определение или перечень которых приведены в других Приложениях к настоящей Конвенции.

2. «От ближайшего берега» означает от исходной линии, от которой, согласно международному праву, отсчитываются территориальные воды соответствующей территории, за исключением того, что для целей настоящей Конвенции выражение «от ближайшего берега» у северо-восточного побережья Австралии следует понимать, как от линии, проведенной от точки на побережье Австралии

с координатами 11° южной широты и 142° 08' восточной долготы, к точке 10° 35' южной широты и 141° 55' восточной долготы, затем к точке 10° 00' южной широты и 142° 00' восточной долготы, затем к точке 9° 10' южной широты и 143° 52' восточной долготы, затем к точке 9° 00' южной широты и 144° 30' восточной долготы, затем к точке 13° 00' южной широты и 144° 00' восточной долготы, затем к точке 15° 00' южной широты и 146° 00' восточной долготы, затем к точке 18° 00' южной широты и 147° 00' восточной долготы, затем к точке 21° 00' южной широты и 153° 00' восточной долготы и далее к точке на побережье Австралии с координатами 24° 42' южной широты и 153° 15' восточной долготы.

3. «Особый район» означает морской район моря, где по признанным техническим причинам, относящимся к его океанографическим и экологическим условиям и специфике перевозок, необходимо принятие особых обязательных методов предотвращения загрязнения моря мусором. Особыми районами являются районы, перечисленные в Правиле 5 настоящего Приложения.

*Правило 2. ПРИМЕНЕНИЕ*

Требования настоящего Приложения применяются ко всем судам.

*Правило 3. СБРОС МУСОРА ЗА ПРЕДЕЛАМИ ОСОБЫХ РАЙОНОВ*

1. С учетом положений Правил 4, 5 и 6 настоящего Приложения:

- a) запрещается сброс в море всех видов пластмасс, включая синтетические тросы, синтетические рыболовные сети и пластмассовые мешки для мусора;
- b) сброс в море перечисленных ниже видов мусора производится как можно дальше от ближайшего берега, но во всяком случае такой сброс запрещается, если расстояние от ближайшего берега составляет:
  - (i) менее 25 морских миль, в случае сброса обладающих плавучестью сепарационных, обшивочных и упаковочных материалов;
  - (ii) менее 12 морских миль, в случае сброса пищевых отходов и прочего мусора, включая изделия из бумаги, ветошь, стекло, металл, бутылки, черепки и аналогичные отбросы;

с) сброс в море мусора, перечисленного в подпункте *b*) (ii) настоящего Правила, может быть разрешен, если такой мусор будет пропущен через измельчитель или мельничное устройство, а сброс производится как можно дальше от ближайшего берега, но запрещается во всяком случае, если расстояние от ближайшего берега составляет менее 3 морских миль. Такой измельченный или размолотый мусор должен проходить через грохот с отверстиями размером не более 25 миллиметров.

2. Когда мусор смешан с другими отходами, сброс которых подпадает под другие требования, то применяются более строгие требования.

#### *Правило 4. ОСОБЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К СБРОСУ МУСОРА*

1. С учетом положений пункта 2 настоящего Правила не разрешается сброс предусмотренных настоящим Приложением материалов со стационарных или плавучих платформ, занятых разведкой, разработкой и связанных с ними процессами обработки в море минеральных ресурсов морского дна, а также со всех прочих судов, ошвартованных у таких платформ или находящихся в пределах 500 метров от них.

2. Разрешается сброс в море пищевых отходов, пропущенных через измельчитель или мельничное устройство, с таких стационарных или плавучих платформ, находящихся на расстоянии более 12 морских миль от берега и со всех других судов, ошвартованных у таких платформ или находящихся в пределах 500 метров от них. Такие измельченные или размолотые пищевые отходы должны проходить через грохот с отверстиями размером не более 25 миллиметров.

#### *Правило 5. СБРОС МУСОРА В ПРЕДЕЛАХ ОСОБЫХ РАЙОНОВ*

1. Для целей настоящего Приложения особыми районами являются район Средиземного моря, район Балтийского моря, район Черного моря, район Красного моря и «Район заливов», определение которых приводится ниже:

- a) Район Средиземного моря означает собственно Средиземное море с находящимися в нем заливами и морями, ограниченное со стороны Черного моря параллелью 41° северной широты, а на западе — меридианом 5° 36' западной долготы, пересекающим Гибралтарский пролив.
- b) Район Балтийского моря означает собственно Балтийское море с Ботническим и Финским заливами и с проходом в Балтийское море, ограниченное параллелью 57° 44,8' северной широты у мыса Скаген в проливе Скагеррак.
- c) Район Черного моря означает собственно Черное море, ограниченное со стороны Средиземного моря параллелью 41° северной широты.
- d) Район Красного моря означает собственно Красное море с Суэцким и Акабским заливами, ограниченное с юга прямой линией, проходящей между Рас-си-Ан (12° 8,5' северной широты, 43° 19,6' восточной долготы) и Хуси-Мурад (12° 40,4' северной широты, 43° 30,2' восточной долготы).
- e) «Район заливов» означает морской район, расположенный к северо-западу от прямой линии, проходящей между Рас-эль-Хадд (22° 30' северной широты, 59° 48' восточной долготы) и Рас-эль-Фасте (25° 04' северной широты, 61° 25' восточной долготы).

2. С учетом положений Правила 6 настоящего Приложения:

a) запрещен сброс в море:

- (i) всех видов пластмасс, включая синтетические тросы, синтетические рыболовные сети и пластмассовые мешки для мусора;
- (ii) всякого прочего мусора, включая изделия из бумаги, ветошь, стекло, металл, бутылки, черепки, сепарационные, обшивочные и упаковочные материалы;

b) сброс в море пищевых отходов должен производиться как можно дальше от берега, но во всяком случае не ближе 12 морских миль от ближайшего берега.

3. Когда мусор смешан с другими отходами, сброс которых подпадает под другие требования, то применяются более строгие требования.

4. Приемные устройства в пределах особых районов:

- a) Правительство каждой Стороны Конвенции, береговая линия которой прилегает к особому району, обязуется обеспечить в возможно короткие сроки во всех своих портах, находящихся в особых районах, наличие соответствующих приемных устройств согласно Правилу 7 настоящего Приложения, принимая во внимание особые нужды судов, эксплуатируемых в этих районах.
- b) Правительство каждой заинтересованной Стороны уведомляет Организацию о мерах, принятых во исполнение положений подпункта a) настоящего Правила. После получения достаточного числа уведомлений Организация установит дату, начиная с которой в отношении соответствующего особого района вступают в действие требования настоящего Правила. Организация извещает все Стороны о такой дате не позднее, чем за двенадцать месяцев до ее наступления.
- c) Начиная с этой даты, суда, заходящие также в порты соответствующих особых районов, где еще пока отсутствуют такие устройства, должны полностью отвечать требованиям настоящего Правила.

#### *Правило 6. ИСКЛЮЧЕНИЯ*

Правила 3, 4 и 5 настоящего Приложения не применяются:

- a) к сбросу мусора с судна в целях спасения человеческой жизни на море или обеспечения безопасности любого судна и находящихся на его борту людей;
- b) к сбросу мусора при повреждении судна или его оборудования при условии, что до и после повреждения были приняты все разумные меры по устранению или сведению к минимуму такого сброса; или
- c) к случайным потерям синтетических, рыболовных сетей или синтетических материалов, используемых для ремонта таких сетей, при условии, что были приняты все возможные меры к предотвращению такой потери.

#### *Правило 7. ПРИЕМНЫЕ СООРУЖЕНИЯ*

1. Правительство каждой Стороны Конвенции обязуется обеспечить порты и терминалы устройствами для приема мусора с учетом нужд использующих их судов без необоснованного их простоя.

2. Правительство каждой Стороны уведомляет Организацию для извещения заинтересованных Сторон о всех случаях предполагаемого несоответствия установленным требованиям устройств, предусмотренных настоящим Правилком.