



Treaty Series

*Treaties and international agreements
registered
or filed and recorded
with the Secretariat of the United Nations*

VOLUME 1340

Recueil des Traités

*Traités et accords internationaux
enregistrés
ou classés et inscrits au répertoire
au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies*

United Nations • Nations Unies
New York, 1992

*Treaties and international agreements
registered or filed and recorded
with the Secretariat of the United Nations*

VOLUME 1340

1983

1. Nos. 22476-22484

TABLE OF CONTENTS

1

*Treaties and international agreements
registered from 22 November 1983 to 26 November 1983*

	<i>Page</i>
No. 22476. Brazil and France:	
Maritime Delimitation Treaty. Signed at Paris on 30 January 1981	3
No. 22477. Brazil and Romania:	
Agreement on scientific and technological co-operation. Signed at Brasília on 12 May 1981	11
No. 22478. Brazil and Iraq:	
Agreement on cultural and educational co-operation. Signed at Brasília on 25 March 1982	23
No. 22479. Brazil and Canada:	
Exchange of notes constituting an agreement on the export of certain textile products from Brazil to Canada. Brasília, 21 September 1983	39
No. 22480. International Bank for Reconstruction and Development and Brazil:	
Loan Agreement— <i>Northwest Region Development Program—First phase: Agricultural Development and Environmental Protection Project</i> (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements dated 27 October 1980). Signed at Washington on 15 Decem- ber 1981	53

***Traités et accords internationaux
enregistrés ou classés et inscrits au répertoire
au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies***

VOLUME 1340

1983

1. N^{os} 22476-22484

TABLE DES MATIÈRES

I

*Traités et accords internationaux
enregistrés du 22 novembre 1983 au 26 novembre 1983*

	<i>Pages</i>
N° 22476. Brésil et France :	
Traité de délimitation maritime. Signé à Paris le 30 janvier 1981	3
N° 22477. Brésil et Roumanie :	
Accord de coopération scientifique et technologique. Signé à Brasília le 12 mai 1981	11
N° 22478. Brésil et Iraq :	
Accord de coopération culturelle et éducative. Signé à Brasília le 25 mars 1982	23
N° 22479. Brésil et Canada :	
Échange de notes constituant un accord relatif à l'exportation de certains produits textiles du Brésil au Canada. Brasília, 21 septembre 1983	39
N° 22480. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et Brésil :	
Contrat d'emprunt — <i>Première phase du Programme de développement de la région du nord-ouest : Projet relatif au développement agricole et à la protection de l'environnement</i> (avec annexes et Conditions générales applicables aux contrats d'emprunt et de garantie en date du 27 octobre 1980). Signé à Washington le 15 décembre 1981	53

Page

- No. 22481. International Bank for Reconstruction and Development and Brazil:**
- Loan Agreement—*Northwest Region Development Program—First phase: Health Project* (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements dated 27 October 1980). Signed at Washington on 15 December 1981 55
- No. 22482. International Bank for Reconstruction and Development and Brazil:**
- Loan Agreement—*Northwest Region Development Program—First phase: Highway Project* (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements dated 27 October 1980). Signed at Washington on 15 December 1981 57
- No. 22483. International Bank for Reconstruction and Development and Brazil:**
- Loan Agreement—*Northwest Region Development Program—Second phase: Mato Grosso Rural Development Project* (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements dated 27 October 1980). Signed at Washington on 12 May 1982 59
- No. 22484. Multilateral:**
- Protocol of 1978 relating to the International Convention for the prevention of pollution from ships, 1973 (with annexes, final act and International Convention of 1973). Concluded at London on 17 February 1978 61
- (Only the authentic English and Russian texts registered under No. 22484 are reproduced herein. The authentic French and Spanish texts appear in volume 1341.)*
- ANNEX A. Ratifications, accessions, prorogations, etc., concerning treaties and international agreements registered with the Secretariat of the United Nations**
- No. 16510. Customs Convention on the international transport of goods under cover of TIR carnets (TIR Convention). Concluded at Geneva on 14 November 1975:**
- Accession by Kuwait 358

- N° 22481. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et Brésil :**
- Contrat d'emprunt — *Première phase du Programme de développement de la région du nord-ouest : Projet sanitaire* (avec annexes et Conditions générales applicables aux contrats d'emprunt et de garantie en date du 27 octobre 1980). Signé à Washington le 15 décembre 1981 55
- N° 22482. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et Brésil :**
- Contrat d'emprunt — *Première phase du Programme de développement de la région du nord-ouest : Projet relatif au réseau routier* (avec annexes et Conditions générales applicables aux contrats d'emprunt et de garantie en date du 27 octobre 1980). Signé à Washington le 15 décembre 1981 57
- N° 22483. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et Brésil :**
- Contrat d'emprunt — *Deuxième phase du Programme de développement de la région du nord-ouest : Projet relatif au développement rural de l'Etat du Mato Grosso* (avec annexes et Conditions générales applicables aux contrats d'emprunt et de garantie en date du 27 octobre 1980). Signé à Washington le 12 mai 1982 59
- N° 22484. Multilatéral :**
- Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (avec annexes, acte final et Convention internationale de 1973). Conclu à Londres le 17 février 1978 61
- (On trouvera les textes authentiques anglais et russe enregistrés sous le numéro 22484 dans le présent volume. Les textes authentiques français et espagnol sont reproduits dans le volume 1341.)*
- ANNEXE A. Ratifications, adhésions, prorogations, etc., concernant des traités et accords internationaux enregistrés au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies**
- N° 16510. Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR). Conclue à Genève le 14 novembre 1975 :**
- Adhésion du Koweït 358

	<i>Page</i>
No. 21623. Convention on long-range transboundary air pollution. Concluded at Geneva on 13 November 1979:	
Ratification by Liechtenstein	360

*Pages***N° 21623. Convention sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance. Conclue à Genève le 13 novembre 1979 :**

Ratification du Liechtenstein 360

NOTE BY THE SECRETARIAT

Under Article 102 of the Charter of the United Nations every treaty and every international agreement entered into by any Member of the United Nations after the coming into force of the Charter shall, as soon as possible, be registered with the Secretariat and published by it. Furthermore, no party to a treaty or international agreement subject to registration which has not been registered may invoke that treaty or agreement before any organ of the United Nations. The General Assembly, by resolution 97 (I), established regulations to give effect to Article 102 of the Charter (see text of the regulations, vol. 859, p. VIII).

The terms "treaty" and "international agreement" have not been defined either in the Charter or in the regulations, and the Secretariat follows the principle that it acts in accordance with the position of the Member State submitting an instrument for registration that so far as that party is concerned the instrument is a treaty or an international agreement within the meaning of Article 102. Registration of an instrument submitted by a Member State, therefore, does not imply a judgement by the Secretariat on the nature of the instrument, the status of a party or any similar question. It is the understanding of the Secretariat that its action does not confer on the instrument the status of a treaty or an international agreement if it does not already have that status and does not confer on a party a status which it would not otherwise have.

*
* *

Unless otherwise indicated, the translations of the original texts of treaties, etc., published in this *Series* have been made by the Secretariat of the United Nations.

NOTE DU SÉCRÉTARIAT

Aux termes de l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tout traité ou accord international conclu par un Membre des Nations Unies après l'entrée en vigueur de la Charte sera, le plus tôt possible, enregistré au Secrétariat et publié par lui. De plus, aucune partie à un traité ou accord international qui aurait dû être enregistré mais ne l'a pas été ne pourra invoquer ledit traité ou accord devant un organe des Nations Unies. Par sa résolution 97 (I), l'Assemblée générale a adopté un règlement destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte (voir texte du règlement, vol. 859, p. IX).

Le terme «traité» et l'expression «accord international» n'ont été définis ni dans la Charte ni dans le règlement, et le Secrétariat a pris comme principe de s'en tenir à la position adoptée à cet égard par l'Etat Membre qui a présenté l'instrument à l'enregistrement, à savoir que pour autant qu'il s'agit de cet Etat comme partie contractante l'instrument constitue un traité ou un accord international au sens de l'Article 102. Il s'ensuit que l'enregistrement d'un instrument présenté par un Etat Membre n'implique, de la part du Secrétariat, aucun jugement sur la nature de l'instrument, le statut d'une partie ou toute autre question similaire. Le Secrétariat considère donc que les actes qu'il pourrait être amené à accomplir ne confèrent pas à un instrument la qualité de «traité» ou d'«accord international» si cet instrument n'a pas déjà cette qualité, et qu'ils ne confèrent pas à une partie un statut que, par ailleurs, elle ne posséderait pas.

*
* *

Sauf indication contraire, les traductions des textes originaux des traités, etc., publiés dans ce *Recueil* ont été établies par le Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies.

I

Treaties and international agreements

registered

from 22 November 1983 to 26 November 1983

Nos. 22476 to 22484

Traités et accords internationaux

enregistrés

du 22 novembre 1983 au 26 novembre 1983

N^{os} 22476 à 22484

No. 22476

**BRAZIL
and
FRANCE**

Maritime Delimitation Treaty. Signed at Paris on 30 January 1981

Authentic texts: Portuguese and French.

Registered by Brazil on 22 November 1983.

**BRÉSIL
et
FRANCE**

Traité de délimitation maritime. Signé à Paris le 30 janvier 1981

Textes authentiques : portugais et français.

Enregistré par le Brésil le 22 novembre 1983.

[PORTUGUESE TEXT — TEXTE PORTUGAIS]

TRATADO DE DELIMITAÇÃO MARÍTIMA ENTRE A REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E A REPÚBLICA FRANCESA

O Presidente da República Federativa do Brasil, Senhor João Baptista de Oliveira Figueiredo,

O Presidente da República Francesa, Senhor Valéry Giscard d'Estaing,

Desejosos de favorecer o mais amplo desenvolvimento possível das relações de amizade e boa vizinhança existentes entre seus países,

Conscientes da necessidade de estabelecer, de maneira precisa, a linha de delimitação marítima, inclusive a da plataforma continental, entre a República Federativa do Brasil e a República Francesa, ao largo do Departamento da Guiana,

Baseados nas normas e princípios do direito internacional aplicáveis à matéria e levando em conta os trabalhos da III Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar,

Tendo presente o disposto no Tratado de Utrecht, de 11 de abril de 1713, na sentença arbitral do Conselho Federal Suíço, de 1º de dezembro de 1900, e sua aplicação, tal como efetuada pela Comissão Mista Brasileiro-Francesa Demarcadora de Limites,

Como decorrência das negociações que se realizaram em Paris, de 24 a 28 de setembro de 1979, e em Brasília, de 19 a 23 de janeiro de 1981,

Resolveram concluir o presente Tratado, e, com esse objetivo, designaram:

O Presidente da República Federativa do Brasil, o Senhor Embaixador Ramiro Saraiva Guerreiro, Ministro de Estado das Relações Exteriores;

O Presidente da República Francesa, O Senhor Embaixador Jean François-Poncet, Ministro dos Negócios Estrangeiros;

os quais convieram nas seguintes disposições:

Artigo I. 1. A linha de delimitação marítima, inclusive a da plataforma continental, entre a República Federativa do Brasil e a República Francesa, ao largo do Departamento da Guiana, fica determinada pela linha loxodrômica que tem o azimute verdadeiro de quarenta e um graus e trinta minutos sexagesimais, partindo do ponto definido pelas coordenadas de latitude quatro graus, trinta minutos e cinco décimos norte e de longitude cinquenta e um graus, trinta e oito minutos e dois décimos oeste. Esse azimute e essas coordenadas são referidas ao sistema geodésico brasileiro.

2. Esse sistema geodésico foi o empregado na elaboração da Carta Náutica brasileira de nº 110, 1ª edição, de 27 de abril de 1979, que foi utilizada durante os trabalhos da VI Conferência da Comissão Mista Brasileiro-Francesa Demarcadora de Limites.

3. O ponto de partida definido no presente Artigo é a intersecção da fronteira na Baía do Oiapoque, fronteira estabelecida por ocasião da V Con-

ferência da Comissão Mista, e da linha de fechamento dessa baía estabelecida durante a VI Conferência da mencionada Comissão Mista.

Artigo II. Qualquer controvérsia que possa surgir entre as Partes a respeito da interpretação ou da aplicação do presente Tratado será solucionada pelos meios pacíficos reconhecidos pelo direito internacional.

Artigo III. O presente Tratado entrará em vigor no dia da troca dos instrumentos de ratificação.

EM FÉ DO QUÊ, os abaixo assinados firmam e selam o presente Tratado.

FEITO em Paris, aos 30 de janeiro de 1981, em dois exemplares originais, cada um em língua portuguesa e francesa, os dois textos fazendo igualmente fé.

Pela República Federativa
do Brasil:

[*Signed — Signé*]

RAMIRO SARAIVA GUERREIRO

Pela República Francesa:

[*Signed — Signé*]

JEAN FRANÇOIS-PONCET

TRAITÉ¹ DE DÉLIMITATION MARITIME ENTRE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRATIVE DU BRÉSIL ET LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Le Président de la République Fédérative du Brésil, M. João Baptista de Oliveira Figueiredo,

Le Président de la République Française, M. Valéry Giscard d'Estaing,

Désireux de favoriser le développement le plus large possible des relations d'amitié et de bon voisinage qui existent entre leurs pays,

Conscients de la nécessité d'établir, de façon précise, la délimitation maritime, y compris celle du plateau continental, entre la République Française au large du département de la Guyane et la République Fédérative du Brésil,

Se fondant sur les règles et les principes du droit international applicables en la matière et prenant en considération les travaux de la III^e Conférence des Nations Unies sur le Droit de la Mer,

Tenant compte des dispositions du Traité d'Utrecht du 11 avril 1713², de la décision du Tribunal Arbitral du Conseil Fédéral Suisse du 1^{er} décembre 1900 et de l'application qui en a été faite par la Commission mixte franco-brésilienne de délimitation des frontières,

A la suite des négociations qui se sont déroulées à Paris du 24 au 28 septembre 1979 et à Brasília du 19 au 23 janvier 1981,

Ont résolu de conclure le présent Traité et ont désigné à cette fin :

Le Président de la République Fédérative du Brésil : M. Ramiro Saraiva Guerreiro, Ministre d'Etat des Relations Extérieures :

Le Président de la République Française : M. Jean François-Poncet, Ministre des Affaires Etrangères;

lesquels sont convenus des dispositions suivantes :

Article 1. 1. La ligne de délimitation maritime, y compris celle du plateau continental, entre la République Française au large du département de la Guyane et la République Fédérative du Brésil est déterminée par la loxodromie d'azimut vrai quarante et un degrés trente minutes, partant du point de latitude quatre degrés trente minutes et cinq dixièmes nord et longitude cinquante et un degrés trente-huit minutes et deux dixièmes ouest. Cet azimut et ces coordonnées sont relatifs au système géodésique de référence brésilien « Datum Horizontal-Corrego Alegre ».

2. Ce système géodésique est celui dans lequel a été établie la carte marine brésilienne numéro 110, première édition du 27 avril 1979, qui a été utilisée pour les travaux de la sixième Conférence de la Commission mixte franco-brésilienne pour la délimitation des frontières.

3. Le point de départ défini dans le présent article est à l'intersection de la frontière en baie de l'Oyapock, frontière établie lors de la cinquième Confé-

¹ Entré en vigueur le 19 octobre 1983 par l'échange des instruments de ratification, qui a eu lieu à Brasília, conformément à l'article 3.

² Pour le texte français du Traité, voir *The Consolidated Treaty Series*, Clive Perry, 1713-1714, vol. 28, p. 169.

rence de la Commission mixte, et de la ligne de fermeture de cette baie établie lors de la sixième Conférence de la Commission.

Article 2. Tout différend qui pourrait s'élever entre les parties sur l'interprétation ou l'application du présent Traité sera résolu par les moyens pacifiques reconnus par le droit international.

Article 3. Le présent Traité entrera en vigueur le jour de l'échange des instruments de ratification.

EN FOI DE QUOI, les soussignés ont signé le présent Traité et y ont apposé leur sceau.

FAIT à Paris, le 30 janvier 1981 en deux exemplaires originaux, chacun en langues française et portugaise, les deux textes faisant également foi.

Pour la République Fédérative
du Brésil :

[Signé]

RAMIRO SARAIVA GUERREIRO

Pour la République Française :

[Signé]

JEAN FRANÇOIS-PONCET

[TRANSLATION — TRADUCTION]

MARITIME DELIMITATION TREATY¹ BETWEEN THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL AND THE FRENCH REPUBLIC

The President of the Federative Republic of Brazil, Mr. João Baptista de Oliveira Figueiredo,

The President of the French Republic, Mr. Valéry Giscard d'Estaing,

Desiring to encourage the broadest possible development of the relations of friendship and good-neighbourliness that exist between their countries,

Aware of the need to establish precisely the maritime delimitation, including that of the continental shelf, between the French Republic off the coast of the Department of Guyane and the Federative Republic of Brazil,

Basing themselves on the relevant rules and principles of international law and taking into account the work of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea,

Taking into account the provisions of the Treaty of Utrecht of 11 April 1713, the award of the Arbitral Tribunal of the Swiss Federal Council of 1 December 1900 and the application of the latter by the French-Brazilian Joint Commission on Border Delimitation,

Further to the negotiations held at Paris from 24 to 28 September 1979 and at Brasília from 19 to 23 January 1981,

Have decided to conclude this Treaty and for that purpose have designated:

The President of the Federative Republic of Brazil: Mr. Ramiro Saraiva Guerreiro, Minister of State for Foreign Affairs;

The President of the French Republic: Mr. Jean François-Poncet, Minister for Foreign Affairs;

who have agreed on the following provisions:

Article 1. 1. The maritime delimitation line, including that of the continental shelf, between the French Republic off the coast of the Department of Guyane and the Federative Republic of Brazil shall be determined by the true azimuth loxodromic curve 41° 30' starting from a point at latitude 4° 30.5' North and longitude 51° 38.2' West. This azimuth and these co-ordinates relate to the Brazilian geodetic reference system "Datum Horizontal—Corrego Alegre".

2. Brazilian nautical chart No. 110, first published on 27 April 1979 and used in the work of the Sixth Conference of the French-Brazilian Joint Commission on Border Delimitation, was drawn up in the above geodetic system.

3. The starting point defined in this article is the intersection of the border in the Bay of Oyapock established at the Fifth Conference of the Joint Commission with the line closing that bay established at the Sixth Conference of that Commission.

¹ Came into force on 19 October 1983 by the exchange of the instruments of ratification, which took place at Brasília, in accordance with article 3.

Article 2. Any dispute which may arise between the Parties concerning the interpretation or application of this Treaty shall be settled by the peaceful means recognized by international law.

Article 3. This Treaty shall enter into force on the date of the exchange of the instruments of ratification.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned have signed this Treaty and have thereto affixed their seals.

DONE at Paris on 30 January 1981 in two original copies, each in the Portuguese and French languages, both texts being equally authentic.

For the Federative Republic
of Brazil:

[Signed]

RAMIRO SARAIVA GUERREIRO

For the French Republic:

[Signed]

JEAN FRANÇOIS-PONCET

No. 22477

**BRAZIL
and
ROMANIA**

**Agreement on scientific and technological co-operation.
Signed at Brasília on 12 May 1981**

*Authentic texts: Portuguese and Romanian.
Registered by Brazil on 22 November 1983.*

**BRÉSIL
et
ROUMANIE**

**Accord de coopération scientifique et technologique. Signé à
Brasília le 12 mai 1981**

*Textes authentiques : portugais et roumain.
Enregistré par le Brésil le 22 novembre 1983.*

[PORTUGUESE TEXT — TEXTE PORTUGAIS]

ACORDO DE COOPERAÇÃO CIENTÍFICA E TECNOLÓGICA
ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO
BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA SOCIALISTA DA
ROMÊNIA

O Governo da República Federativa do Brasil e

O Governo da República Socialista da Romênia,

Desejosos de fortalecer a cooperação entre ambos os países no campo da ciência e da tecnologia, com base nos princípios do respeito à soberania e da não-ingerência nos assuntos internos,

Considerando o mútuo benefício que o desenvolvimento das relações científicas e tecnológicas poderá trazer para ambos os países,

Convêm no seguinte:

Artigo I. As Partes Contratantes promoverão o desenvolvimento da cooperação entre os dois países no campo da ciência e da tecnologia, com base no interesse e benefícios mútuos, igualdade e reciprocidade, em setores a serem estabelecidos por via diplomática.

Artigo II. A cooperação a que se refere o presente Acordo será desenvolvida, especialmente, através de:

- a) investigação conjunta de problemas científicos e técnicos, com vistas à utilização prática dos resultados obtidos;
- b) intercâmbio de resultados de pesquisas e experiências, inclusive de licenças, entre institutos, universidades, companhias e outros organismos;
- c) intercâmbio de delegações de cientistas e representantes de organizações industriais e comerciais interessadas nessa cooperação;
- d) intercâmbio de informações e documentação científica e tecnológica;
- e) organização de seminários, simpósios e conferências;
- f) outras formas de cooperação científica e tecnológica a serem acordadas pelas Partes Contratantes.

Artigo III. 1. As Partes Contratantes poderão concluir Ajustes Complementares ao presente Acordo, com base nos quais se desenvolverá a cooperação entre os organismos, instituições e companhias competentes de ambos os países.

2. Cada Ajuste Complementar determinará os organismos que terão a seu cargo a implementação de programas e projetos dele decorrentes, estabelecerá as condições em que se realizará a cooperação, determinará os limites de responsabilidade de cada um dos organismos, instituições e companhias interessados no projeto específico, os procedimentos de execução, as obrigações, inclusive financeiras, bem como fixará o número de cientistas e especialistas necessários para a execução dos programas e projetos indicados.

3. Os referidos Ajustes serão negociados por via diplomática, ou durante Reuniões da Comissão Mista referida no Artigo IV, e entrarão em vigor por troca de notas.

Artigo IV. 1. As Partes Contratantes convêm em criar, no âmbito da Comissão Mista Brasil-Romênia, prevista no Artigo XXVII do Acordo de Comércio e Pagamentos, assinado em 5 de junho de 1975, uma Subcomissão de Cooperação Científica e Tecnológica, que terá a incumbência de deliberar sobre os assuntos relacionados com a execução do presente Acordo e dos Ajustes que lhe forem complementares, especialmente através do exame, discussão e elaboração dos programas e projetos destinados à consecução de seus objetivos, da avaliação periódica dos resultados alcançados e da formulação de recomendações para ambas as Partes.

2. Os organismos a que se refere o Artigo III do presente Acordo deverão submeter à Subcomissão de Cooperação Científica e Tecnológica os resultados de seus trabalhos e as propostas para o desenvolvimento ulterior da cooperação. A Subcomissão deverá submeter à Comissão Mista Brasil-Romênia os mencionados resultados e propostas.

3. Nos intervalos entre as reuniões da Comissão Mista e da Subcomissão de Cooperação Científica e Tecnológica, os contactos entre os organismos executivos, no quadro do presente Acordo, serão assegurados por via diplomática.

Artigo V. Cada instituição, organismo ou companhia arcará com as despesas decorrentes de sua participação nas atividades de cooperação previstas no presente Acordo, de conformidade com as leis vigentes em cada país, a menos que o Ajuste Complementar disponha de forma diversa.

Artigo VI. As Partes Contratantes tomarão todas as medidas cabíveis para o cumprimento do disposto no presente Acordo e, para tanto, proporcionarão as facilidades necessárias, de conformidade com as leis vigentes em cada país.

Artigo VII. O pessoal enviado por uma Parte à outra, para os fins de que tratam os Artigos II e III do presente Acordo, submeter-se-á às disposições da legislação nacional do país receptor e não poderá dedicar-se a qualquer atividade alheia a suas funções sem a autorização prévia de ambas as Partes.

Artigo VIII. 1. Cada Parte Contratante notificará a outra do cumprimento dos requisitos legais internos necessários à aprovação do presente Acordo, o qual entrará em vigor na data da última notificação.

2. O presente Acordo terá a vigência de cinco anos, e será renovado automaticamente, por períodos iguais e sucessivos, a menos que uma das Partes notifique a outra de sua decisão de denunciá-lo. Nesse caso, a denúncia surtirá efeito noventa dias após a data do recebimento da notificação.

3. O término do presente Acordo não afetará o cumprimento dos Ajustes Complementares em vigor, que serão implementados até sua conclusão, a menos que ambas as Partes decidam de forma diversa.

FEITO em Brasília, aos 12 dias do mês de maio de 1981, em dois exemplares originais, nas línguas portuguesa e romena, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

Pelo Governo
da República Federativa do Brasil:

[Signed — Signé]

RAMIRO S. GUERREIRO

Pelo Governo
da República Socialista da Romênia:

[Signed — Signé]

STEFAN ANDREI

[ROMANIAN TEXT — TEXTE ROUMAIN]

ACORD DE COOPERARE ȘTIINȚIFICĂ ȘI TEHNOLOGICĂ
ÎNTRU GUVERNUL REPUBLICII FEDERATIVE A BRAZILIEI
ȘI GUVERNUL REPUBLICII SOCIALISTE ROMÂNIA

Guvernul Republicii Federative a Braziliei și
Guvernul Republicii Socialiste România,

Animată de dorința de a întări cooperarea între ambele țări în domeniul științei și tehnologiei, pe baza principiilor respectării suveranității și neamestecului în treburile interne,

Luând în considerare avantajul reciproc pe care dezvoltarea relațiilor științifice și tehnologice îl va putea aduce ambelor țări,

Convin următoarele:

Articolul I. Părțile Contractante vor promova dezvoltarea cooperării între cele două țări în domeniul științei și tehnologiei, pe baza interesului și avantajului reciproc, a egalității și reciprocității, în domeniile ce vor fi stabilite pe cale diplomatică.

Articolul II. Cooperarea la care se referă prezentul Acord se va dezvolta, în principal, prin:

- a) cercetarea comună pe probleme științifice și tehnice în vederea utilizării practice a rezultatelor obținute;
- b) schimburi de rezultate ale cercetărilor și experimentărilor, inclusiv de licențe, între institute, universități, companii și alte organisme;
- c) schimburi de delegații de oameni de știință și reprezentanți ai organizațiilor industriale și comerciale interesate în această cooperare;
- d) schimburi de informații și documentație științifică și tehnologică;
- e) organizarea de seminarii, simpozioane și conferințe;
- f) alte forme de cooperare științifică și tehnologică care vor fi convenite de către Părțile Contractante.

Articolul III. 1. Părțile Contractante vor putea încheia Înțelegeri Complementare la prezentul Acord, pe baza cărora se va desfășura cooperarea dintre organisme, instituțiile și companiile competente ale celor două țări.

2. Fiecare Înțelegere Complementară va desemna instituțiile care vor avea sarcina să pună în practică programele și proiectele decurgând din aceasta, va determina condițiile în care se va realiza cooperarea, va stabili limitele responsabilității fiecăreia din instituțiile, organisme și companiile interesate în proiectul specific, procedura de executare, obligațiile, inclusiv financiare, și de asemenea, va determina numărul oamenilor de știință și specialiștilor necesari pentru executarea programelor și proiectelor menționate.

3. Înțelegerile arătate vor fi negociate pe cale diplomatică sau în timpul reuniunilor Comisiei Mixte menționată în Articolul IV și vor intra în vigoare prin schimb de note.

Articolul IV. 1. Părțile Contractante sînt de acord să creeze în cadrul Comisiei Mixte Brazilia-România, prevăzută în Articolul XXVII al Acordului de

Comerț și Plăți, semnat la 5 iunie 1975, o Subcomisie de Cooperare Științifică și Tehnologică, care va avea competența de a delibera asupra chestiunilor legate de executarea prezentului Acord și a Înțelegerilor care îi vor fi complementare, în special prin examinarea, discutarea și elaborarea programelor și proiectelor destinate realizării obiectivelor acestora, a evaluării periodice a rezultatelor obținute și a formulării de recomandări pentru ambele Părți.

2. Intituțiile la care se referă Articolul III al prezentului Acord vor trebui să supună Subcomisiei de Cooperare Științifică și Tehnologică rezultatele activității lor și propunerile pentru desfășurarea ulterioară a cooperării. Subcomisia va trebui să supună Comisiei Brazilia-România rezultatele și propunerile menționate.

3. În intervalele dintre reuniunile Comisiei Mixte și a Subcomisiei de Cooperare Științifică și Tehnologică, contactele dintre instituțiile executante, în cadrul prezentului Acord, vor fi asigurate pe cale diplomatică.

Articolul V. Fiecare instituție, organizație sau companie va suporta cheltuielile decurgând din participarea sa la activitățile de cooperare prevăzute în prezentul Acord, în conformitate cu legile în vigoare din fiecare țară, cu excepția cazurilor în care Înțelegerea Complementară va dispune altfel.

Articolul VI. Părțile Contractante vor lua toate măsurile posibile pentru îndeplinirea celor prevăzute în prezentul Acord și, în acest scop, vor acorda toate facilitățile necesare în conformitate cu legile în vigoare în fiecare țară.

Articolul VII. Personalul trimis de către una din Părți în cealaltă, în scopurile la care se referă Articolele II și III ale prezentului Acord se va supune dispozițiilor legislației naționale ale țării primitoare și nu va putea să se dedice oricărei alte activități străine de funcțiile sale fără autorizarea prealabilă a ambelor Părți.

Articolul VIII. 1. Fiecare Parte Contractantă va notifica celeilalte îndeplinirea cerințelor legale interne necesare pentru aprobarea prezentului Acord, care va intra în vigoare la data ultimei notificări.

2. Prezentul Acord va avea o valabilitate de cinci ani și va fi reînnoit automat, pe perioade egale și successive, în afară de cazul în care una din Părți va notifica celeilalte hotărârea sa de a-l denunța. În acest caz, denunțarea își va produce efectul după nouăzeci de zile de la data primirii notificării.

3. Incetarea valabilității prezentului Acord nu va afecta îndeplinirea Înțelegerilor Complementare aflate în vigoare, care vor fi realizate pînă la capăt, cu excepția cazurilor în care ambele Părți vor hotărî altfel.

INCHEIAT în Brasilia, în ziua de 12 a Lunii mai a anului 1981, în două exemplare originale, în limbile română și portugheză, ambele texte avînd aceeași valabilitate.

Pentru Guvernul
Republicii Federative a Braziliei:

[Signed — Signé]
RAMIRO S. GUERREIRO

Pentru Guvernul
Republicii Socialiste România:

[Signed — Signé]
STEFAN ANDREI

[TRANSLATION — TRADUCTION]

AGREEMENT¹ ON SCIENTIFIC AND TECHNOLOGICAL CO-OPERATION BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL AND THE GOVERNMENT OF THE SOCIALIST REPUBLIC OF ROMANIA

The Government of the Federative Republic of Brazil and
The Government of the Socialist Republic of Romania,

Desiring to strengthen co-operation between the two countries in science and technology on the basis of the principles of respect for sovereignty and of non-intervention in internal affairs,

Considering the mutual benefit which the development of scientific and technological relations may bring for both countries,

Have agreed as follows:

Article I. The Contracting Parties shall promote the development of scientific and technological co-operation between the two countries on the basis of mutual interest and benefits, equality and reciprocity in sectors to be determined through the diplomatic channel.

Article II. The co-operation to which this Agreement refers shall be carried out mainly through:

- (a) Joint research on scientific and technical problems, with a view to making practical use of the findings;
- (b) Exchange of the results of research and experiences, including licences, between institutes, universities, corporations and other bodies;
- (c) Exchange of delegations of scientists and representatives of industrial and commercial organizations interested in such co-operation;
- (d) Exchange of scientific and technological information and documentation;
- (e) Organization of seminars, symposia and conferences;
- (f) Other forms of scientific and technological co-operation to be agreed upon by the Contracting Parties.

Article III. 1. The Contracting Parties may conclude Arrangements as supplements to this Agreement on the basis of which the co-operation shall be carried out between the relevant agencies, institutions and corporations of the two countries.

2. Each such Arrangement shall specify the agencies to be responsible for implementing its programmes and projects, establish the conditions on which co-operation is to be carried out, determine the limits of responsibility of each

¹ Came into force on 30 August 1983, the date of the last of the notifications (effected on 22 October 1981 and 30 August 1983) by which the Contracting Parties informed each other of the completion of the internal legal requirements, in accordance with article VIII (1).

agency, institution and corporation interested in the specific project, the implementation procedures and obligations, including financial obligations, and indicate the number of scientists and specialists required for implementing the said programmes and projects.

3. These Arrangements shall be negotiated through the diplomatic channel or at meetings of the Joint Commission referred to in article IV and shall enter into force through an exchange of notes.

Article IV. 1. The Contracting Parties agree to establish, under the Brazilo-Romanian Joint Commission provided for in article XXVII of the Agreement on trade and payments, signed on 5 June 1975,¹ a Sub-Commission on Scientific and Technological Co-operation for considering matters relating to implementation of this Agreement and the relevant supplementary Arrangements, especially by examining, discussing and preparing the programmes and projects for achieving their objectives, by periodic evaluation of the results achieved and by formulating recommendations for both Parties.

2. The agencies referred to in article III of this Agreement shall submit to the Sub-Commission on Scientific and Technological Co-operation the results of their work and the proposals for subsequent development of co-operation. The Sub-Commission shall submit such results and proposals to the Brazilo-Romanian Joint Commission.

3. In the intervals between meetings of the Joint Commission and of the Sub-Commission on Scientific and Technological Co-operation, contacts between the executive bodies, in the context of this Agreement, shall be maintained through the diplomatic channel.

Article V. Each institution, agency or corporation shall defray the costs of its participation in the co-operation activities referred to in this Agreement, in accordance with the laws in force in each country, unless the supplementary Arrangement provides otherwise.

Article VI. The Contracting Parties shall take all appropriate action to implement the provisions of this Agreement and shall therefore provide the necessary facilities in accordance with the laws in force in each country.

Article VII. Personnel assigned by one Party to the other for the purposes referred to in articles II and III of this Agreement shall comply with the laws of the host country and shall not engage in any activity unrelated to their duties without the prior authorization of both Parties.

Article VIII. 1. Each Contracting Party shall notify the other of the completion of the formalities required under its law for approval of this Agreement and the Agreement shall enter into force on the date of the last notification.

2. This Agreement shall remain in force for five years and shall be renewed automatically for similar and successive periods, unless either Party notifies the other of its decision to denounce it, in which case the denunciation shall take effect 90 days after the date on which notification is received.

3. Termination of this Agreement shall not affect implementation of the supplementary Arrangements in force which shall be carried out to the full, unless both Parties decide otherwise.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1056, p. 59.

DONE at Brasília, on 12 May 1981, in two originals, in the Portuguese and Romanian languages, both texts being equally authentic.

For the Government
of the Federative Republic of Brazil:

[*Signed*]

RAMIRO S. GUERREIRO

For the Government
of the Socialist Republic of Romania:

[*Signed*]

STEFAN ANDREI

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ DE COOPÉRATION SCIENTIFIQUE ET TECHNOLOGIQUE ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRATIVE DU BRÉSIL ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE SOCIALISTE DE ROUMANIE

Le Gouvernement de la République fédérative du Brésil et
Le Gouvernement de la République socialiste de Roumanie,

Désireux de renforcer la coopération entre les deux pays dans les domaines de la science et de la technologie sur la base des principes du respect de la souveraineté et de la non-ingérence dans les affaires intérieures,

Considérant les avantages que pourra avoir pour les deux pays le développement des relations scientifiques et technologiques entre eux,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Les Parties contractantes encourageront le développement de la coopération entre les deux pays dans les domaines de la science et de la technologie sur la base des intérêts et des avantages mutuels, de l'égalité et de la réciprocité, dans les secteurs qui seront définis par la voie diplomatique.

Article II. La coopération visée par le présent Accord pourra revêtir en particulier les formes suivantes :

- a) Etude conjointe de problèmes scientifiques et technologiques en vue de l'application dans la pratique des résultats obtenus;
- b) Echange des résultats des recherches et des données d'expérience, et notamment de licences, entre instituts, universités, sociétés et autres organismes des deux pays;
- c) Echange de délégations de scientifiques et de représentants d'organisations industrielles et commerciales intéressées par ladite coopération;
- d) Echange d'informations et de documentations scientifiques et technologiques;
- e) Organisation de séminaires, de colloques et de conférences;
- f) Toutes autres formes de coopération scientifique et technologique convenues par les Parties contractantes.

Article III. 1. Les Parties contractantes pourront conclure des arrangements complémentaires au présent Accord pour définir les modalités de la coopération entre les organismes, institutions et sociétés compétentes des deux pays.

2. Chaque arrangement complémentaire déterminera les organismes qui seront chargés de l'exécution des programmes et projets visés, fixera les conditions applicables à la coopération, déterminera les limites des responsabilités de chacun des organismes, institutions et sociétés intéressés pour chaque projet,

¹ Entré en vigueur le 30 août 1983, date de la dernière des notifications (effectuées les 22 octobre 1981 et 30 août 1983) par lesquelles les Parties contractantes se sont informées de l'accomplissement des formalités légales internes, conformément au paragraphe 1 de l'article VIII.

les procédures d'exécution ainsi que les obligations respectives, y compris en matière financière, et fixera le nombre de scientifiques ou de spécialistes nécessaires à l'exécution des programmes et projets indiqués.

3. Les arrangements susmentionnés seront négociés par la voie diplomatique ou lors des réunions de la Commission mixte visée à l'article IV et entreront en vigueur par échange de notes.

Article IV. 1. Les Parties contractantes conviennent de créer, dans le cadre de la Commission mixte Brésil-Roumanie prévue à l'article XXVII de l'Accord de commerce et de paiements du 5 juin 1975¹, une Sous-Commission de la coopération scientifique et technologique qui aura pour tâche d'examiner les questions liées à l'exécution du présent Accord ainsi que des arrangements complémentaires, particulièrement en examinant, en discutant et en élaborant les programmes et projets visant à en réaliser les objectifs, en évaluant périodiquement les résultats obtenus et en formulant des recommandations à l'intention des deux Parties.

2. Les organismes visés à l'article III du présent Accord devront soumettre à la Sous-Commission de la coopération scientifique et technologique les résultats de leurs travaux ainsi que leurs propositions concernant le développement ultérieur de leur coopération. La Sous-Commission soumettra lesdits résultats et lesdites propositions à la Commission mixte Brésil-Roumanie.

3. Dans l'intervalle entre les réunions de la Commission mixte et de la Sous-Commission de la coopération scientifique et technologique, les contacts entre les organismes responsables de l'exécution des activités visées par le présent Accord seront assurés par la voie diplomatique.

Article V. A moins que l'arrangement complémentaire correspondant n'en dispose autrement, chaque institution, organisme ou société prendra à sa charge les dépenses découlant de sa participation aux activités de coopération prévues par le présent Accord, conformément à la législation en vigueur dans chaque pays.

Article VI. Les Parties contractantes prendront toutes les mesures possibles pour assurer l'application des dispositions du présent Accord et accorderont à cette fin toutes les facilités nécessaires, conformément à la législation en vigueur dans chaque pays.

Article VII. Le personnel détaché d'une Partie à une autre aux fins visées aux articles II et III du présent Accord sera soumis aux dispositions de la législation nationale du pays d'accueil et ne pourra se livrer à aucune activité étrangère à ses fonctions sans l'autorisation préalable des deux Parties.

Article VIII. 1. Chacune des Parties contractantes notifiera à l'autre l'accomplissement des formalités légales internes requises pour l'approbation du présent Accord, lequel entrera en vigueur à la date de la dernière de ces notifications.

2. Le présent Accord est conclu pour une durée de cinq ans et sera automatiquement reconduit pour des périodes successives de même durée, à moins que l'une des Parties ne notifie à l'autre son intention de le dénoncer, auquel cas la dénonciation produira effet 90 jours à compter de la date de réception de ladite notification.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1056, p. 59.

3. A moins que les deux Parties n'en décident autrement, la dénonciation du présent Accord n'affectera aucunement l'exécution des arrangements complémentaires en vigueur, qui continueront d'être appliqués jusqu'à leur conclusion.

FAIT à Brasilia le 12 mai 1981, en deux exemplaires originaux en langues portugaise et roumaine, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
de la République fédérative du Brésil :

[Signé]

RAMIRO S. GUERREIRO

Pour le Gouvernement
de la République socialiste
de Roumanie :

[Signé]

STEFAN ANDREI

No. 22478

**BRAZIL
and
IRAQ**

**Agreement on cultural and educational co-operation. Signed
at Brasília on 25 March 1982**

Authentic texts: Portuguese, Arabic and English.

Registered by Brazil on 22 November 1983.

**BRÉSIL
et
IRAQ**

**Accord de coopération culturelle et éducative. Signé à
Brasília le 25 mars 1982**

Textes authentiques : portugais, arabe et anglais.

Enregistré par le Brésil le 22 novembre 1983.

[PORTUGUESE TEXT — TEXTE PORTUGAIS]

ACORDO DE COOPERAÇÃO CULTURAL E EDUCACIONAL ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA DO IRAQUE

O Governo da República Federativa do Brasil e

O Governo da República do Iraque,

Desejosos de estreitar os laços de amizade existentes entre os dois países, e desenvolver suas relações por meio da cooperação cultural, educacional e científica, e estabelecer as bases para essa cooperação,

Acordaram no seguinte:

Artigo I. As Partes Contratantes se esforçarão para ampliar a cooperação e a troca de experiências entre instituições culturais, educacionais e científicas de ambos os países, facilitando, com esse fim, o intercâmbio de professores, leitores, cientistas, peritos, técnicos e outros especialistas nos campos da educação, ciência e cultura.

Artigo II. As Partes Contratantes encorajarão o intercâmbio de estudantes de cursos técnicos, de graduação e de pós-graduação, oferecendo-lhes as facilidades necessárias, inclusive bolsas de estudo, na medida das suas respectivas possibilidades e de acordo com as leis e regulamentos de cada país.

Artigo III. As Partes Contratantes, por meio de Grupos Especiais, no âmbito da Comissão Mista mencionada no Artigo XVI, e de acordo com suas respectivas legislações, procurarão propiciar condições pelas quais diplomas e certificados concedidos por instituições educacionais de ambos os países possam ser mutuamente reconhecidos.

Artigo IV. As Partes Contratantes encorajarão visitas de delegações técnicas, educacionais e culturais, com o propósito de trocar informações e experiências nos respectivos campos de conhecimento.

Artigo V. Cada Parte Contratante esforçar-se-á para informar a outra Parte dos sistemas e métodos, tradicionais e não-tradicionais, aplicados nas suas escolas técnicas e de 1º e 2º Graus, bem como sobre programas de alfabetização de adultos; com essa finalidade, propiciarão a troca de material didático, inclusive currículos, recursos áudio-visuais e publicações educacionais.

Artigo VI. Cada Parte Contratante esforçar-se-á para participar de todas as conferências culturais, educacionais e científicas de âmbito internacional, para as quais haja sido convidada pela outra Parte.

Artigo VII. As Partes Contratantes esforçar-se-ão para estreitar e desenvolver, na medida do previsto pelas leis e regulamentos nacionais, a cooperação cultural, de maneira a:

- a) facilitar o intercâmbio de publicações culturais e educacionais e a realização de exposições de livros;
- b) estimular a cooperação entre as bibliotecas nacionais de ambos os países, por meio do intercâmbio de livros, boletins e periódicos;

- c) trocar informações e experiências relacionadas com a preservação de arquivos e de documentos históricos;
- d) estabelecer um centro cultural em cada país.

Artigo VIII. As Partes Contratantes cooperarão, de acordo com as leis em vigor em cada país, nos campos de arqueologia e da preservação e restauração de monumentos nacionais e obras de arte.

Artigo IX. Cada Parte Contratante facilitará a promoção, pela outra Parte, em seu território, de exposições de arte e artesanato, concertos, exibições folclóricas e conferências culturais e educacionais.

Artigo X. Cada Parte Contratante trocará informações sobre monumentos históricos e artísticos e pontos naturais considerados de interesse para visitantes da outra Parte.

Artigo XI. As Partes Contratantes esforçar-se-ão por estreitar a cooperação entre as redes de rádio e televisão educativas de cada país, por meio do intercâmbio de programas e informações, e oferecendo facilidades a peritos de modo a habilitá-los a tomar conhecimento das técnicas de produção empregadas.

Artigo XII. Cada Parte Contratante facilitará a promoção em seu território, pela outra Parte e de acordo com sua legislação, de festivais de cinema e teatro.

Artigo XIII. As Partes Contratantes esforçar-se-ão para apoiar:

- a) visitas de equipes esportivas amadoras e organização de jogos entre as mesmas;
- b) intercâmbio de grupos esportivos e desportistas para treinamento no outro país;
- c) intercâmbio de visitas de pessoal técnico para observar o treinamento e desenvolvimento ocorridos em atividades esportivas.

Artigo XIV. As Partes Contratantes, no âmbito do presente Acordo e com o propósito de implementá-lo, esforçar-se-ão para facilitar a celebração de Ajustes visando a criação de programas de trabalho entre Universidades, instituições de ensino superior a centros de pesquisa, ou outras organizações de ambos os países mencionadas neste Acordo, que desejem cooperar nos campos da cultura, educação e ciência.

Artigo XV. As Partes Contratantes podem assinar Ajustes Complementares a respeito de qualquer aspecto no relacionamento culturais, educacional e científico mencionado neste Acordo.

Artigo XVI. A fim de assegurar a implementação ordenada deste Acordo e a promoção de cooperação entre os dois países, as Partes Contratantes concordam em estabelecer uma Comissão Mista composta por representantes de ambos os Governos. A Comissão deverá reunir-se alternadamente em Brasília e Badgá, a cada dois anos, ou de acordo com a conveniência de ambas as Partes. A Comissão Mista terá a seu cargo as seguintes tarefas:

- 1) acompanhar a execução do presente Acordo e propor medidas adequadas para superar as dificuldades que porventura surjam durante a referida execução;

- 2) submeter aos respectivos Governos propostas visando a melhorar e expandir as relações culturais, educacionais e científicas entre os dois países;
- 3) elaborar programas de intercâmbio cultural, educacional e científico.

Artigo XVII. O presente Acordo poderá ser modificado por mútuo consentimento das Partes, entrando as modificações em vigor na data da segunda notificação.

Artigo XVIII. O presente Acordo terá validade por um período de cinco anos e renovar-se-á tacitamente por períodos sucessivos de igual duração.

Artigo XIX. 1. O presente Acordo poderá ser denunciado por qualquer das Partes Contratantes e seus efeitos cessarão seis meses após a data do recebimento da notificação respectiva.

2. A denúncia ou expiração do Acordo não afetará o cumprimento dos programas e projetos em execução, ainda não concluídos, salvo se as Partes Contratantes convierem o contrário.

Artigo XX. Cada uma das Partes Contratantes notificará a outra da conclusão dos requisitos legais internos, se existentes, necessários à aprovação do presente Acordo, o qual entrará em vigor na data da segunda notificação.

FEITO em Brasília, aos 25 dias do mês de março de 1982 (29, Jamadi Al Awal 1402), em três exemplares originais, em português, árabe e inglês, sendo todos os textos igualmente autênticos. Em caso de dúvida, fará fé o texto em inglês.

Pelo Governo
da República Federativa do Brasil:

[Signed — Signé]

JOÃO CLEMENTE BAENA SOARES

Pelo Governo
da República do Iraque:

[Signed — Signé]

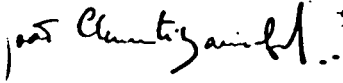
ABDUL RAZZAK KASSEM AL-HASHIMI

المادة العشرون :-

يعلم كل طرف ان خبرا كمال الاجراءات القانونية اللازمة لتطبيق هذه الاتفاقية والتي ستدخل حيز التنفيذ من تاريخ اشعار الثاني •

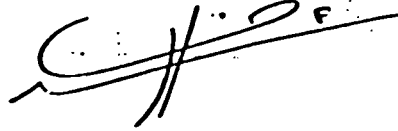
وقع في ٢٥/١٢/١٩٨٢ ميلادية بثلاث نسخ أصلية البرتغالية والعربية والانكليزية ولكل منها نفس القوة ، وفي حالة الخنزف يعتمد النص الانكليزي •

عن حكومة جمهورية البرازيل
الاتحادية جوان كليمنتي بيانا
سواريس وزير الخارجية بالوكالة



JOÃO CLEMENTE BAENA SOARES

عن حكومة الجمهورية العراقية الدكتور
عد الرزاق قاسم الهاشمي وزير
التعليم العالي والبحث العلمي



ABDUL RAZZAK KASSEM AL-HASHIMI

المادة الخامسة عشر : —

يمكن للطرفين المتعاقدين توقيع بروتوكولات مكملة تتعلق بأى جانب من العلاقات الثنائية والتربوية والعلمية بينهما ذكرت في هذه الاتفاقية •

المادة السادسة عشر : —

اتفق الطرفان المتعاقدان على تشكيل لجنة مشتركة مرتبة من ممثلي تلك الحكومتين ، وذلك من أجل ضمان تسييل هذه الاتفاقية وتحقيق التعاون بينهما • تجتمع هذه اللجنة في بغداد او برازيليا بالتناوب مرة واحدة كل سنتين او بناء على رغبة الطرفين المتعاقدين • وتتحمــــر اعمالها بالشكل التالي :

- ا — متابعة تنفيذ هذه الاتفاقية وتذليل العقبات التي تظهر في هذا المجال •
- ب — تقديم الى الحكومتين المعنيتين مقترحات تهدف الى تعزيز وتوسيع العلاقات الثنائية والتربوية والعلمية بين الجانبين •
- ج — تطوير برامج التبادل الثقافي والتربوي والعلمي •

المادة السابعة عشر : —

يمكن تعديل الاتفاقية بالحايه باتفاق الطرفين المتعاقدين ، وتدخل التعديلات حيز التنفيذ من تاريخ الاصدار الثاني •

المادة الثامنة عشر : —

تعتبر هذه الاتفاقية سارية المفعول لمدة خمس سنوات ، وتتجدد تلقائيا لنفس المدة •

المادة التاسعة عشر : —

يمكن إلغاء هذه الاتفاقية من قبل احد الطرفين المتعاقدين ، وبسرى هذا الإجراء بعد ستة اشهر من تاريخ استلام الاصدار •
ان الغاء او انتهاء مفعول الاتفاقية لا يؤثر على تنفيذ البرامج والمشاريع القائمة والتي لم تنته بعد الا اذا قرر الطرفان خلاف ذلك •

المادة التاسعة :—

يحمل كل طرف على تسييل اقامة المعارض الفنية والصناعات الشعبية والمعارض الموسيقية والعروض الشعبية والمنعمرات الثقافية والترفيهية للشرق الآخر •

المادة العاشرة :—

يحمل كل طرف على تبادل المعلومات حول آثاره التاريخية والفنية والمباني التاريخية التي تكون موضع اهتمام زوار الطرف الآخر •

المادة الحادية عشر :—

يحمل الطرفان المتعاقدان على تقييد التعاون بين الراديو وشبكات التلفزيون التريوى لبلد بواسطة تبادل البرامج والمعلومات وتدريب النسيينت نخبرا* ولتعيينهم من التعرف على اساليب انتاج المستخدمة في تلك المعاهد •

المادة اثنانيه عشر :—

يحمل كل طرف على تسييل اقامة احتفالات السينمائية والمسرحية على اراضي الشرق الآخر وفقاً للقوانين الوطنية المعمول بها •

المادة الثالثه عشر :—

يسعى كل طرف على دعم :

- أ - زياره الفرق الرياضيه (غير المحترفه) وتنظيم المباريات بينهما •
- ب - تبادل الفرق الرياضيه وادفاد الرياضيين للتدريب في كل بلد •
- ج - تبادل زيارات المسؤولين للتعرف على التدريب والتنوير في الاشطه الرياضيه

الماده الرابعه عشر :—

يحمل الطرفان المتعاقدان من اجل تطبيق هذه الاتفاقية ضمن اطارها على تسييل اقامة الاحتفال لبرامج العمل بين الجامعات والمعاهد العليا ومراكز البحت والمؤسسات الاخرى في كلاً ذكرت ضمن هذه الاتفاقية وترغب التعاون في حقول الثقافة والتربية والعلم •

المادة الرابعة :—

يشجع الطرفان المتعاقدان تبادل زيارات الوفود الثقافية والترفيهية والمهنية ، لنرض تبادل المعلومات والخبرات في مجالات اختصاصها •

المادة الخامسة :—

يعمل كل طرف على تعريف الطرف الآخر على الانظمة الرسمية وغير الرسمية والطرق المتبعة في المدارس الابتدائية والثانوية والمدارس المهنية ومحو الامية ولهذا الغرض سيتبادلا المواد التعليمية المشتتة على المنهاج والوسائل البحرية والسمعية والمنبرغات التربويه •

المادة السادسة :—

يسعى كل طرف على المشاركة في كل المؤتمرات الثقافية والترفيهية والعلمية الدولية التي يدعى لها من قبل الطرف الآخر •

المادة السابعة :—

يعمل الطرفان المتعاقدان على تعويه وتطوير التعاون بينهما وفقا لنقواتين الوطنيه في كلا البلدين في الحقل الثقافي كما يأتي :—
 ا- تسهيل تبادل المطبوعات الثقافية والترفيهية ومعارض الكتب •
 ب- تشجيع التعاون بين المكتبات الوطنيه في كلا الطرفين وذلك بتبادل الكتب والنشرات والدوريات •
 ج- تبادل المعلومات والخبره المتعلقه بالحفاظ على الارشيف وصيانة الوثائق الوطنيه •
 د- إقامة مركز ثقافي في كل بلد •

المادة الثامنة :—

يتعاون الطرفان المتعاقدان في حقول الإثار وصيانه وحفظ الوثائق الوطنيه والأعمال الفنية وفقا للنقواتين الساربه في اي من البلدين •

[ARABIC TEXT — TEXTE ARABE]

اتفاقيه التعاون الثقافي والتربوي بين حكومة
جمهورية البرازيل الاتحادية وحكومة
الجمهورية العراقية

ان حكومة جمهورية البرازيل الاتحادية وحكومة الجمهوريه العراقيه رغبتا منهما في تفويت
اواصر الصداقه بيلهما ، وتطويع عرقاتهما عن شريق التعاون في حقول الثقافة والتربيه
والعلوم ، واقامة الانار العام لهذا التعاون ، فقد اتفقتا على مايلي :

الماده الاولى :-

يشمل انظرقان المتعاقدان على توسيع التعاون وتبادل الخبره بين المؤسسات
الثقافيه والتربويه والحلمية في كلا البلدين ، ولهذا الغرض يساهمان تبادل الاساتده
والمحاضرين والحلماة والنهراة ويمرهم من المحتسين في الحقول الثقافيه والتربويه فسي
البلديــــــــــــــــــــن •

الماده الثانيه :-

يشجع انظرقان المتعاقدان تبادل الطلاب في مجال الدراسات العليا والاوليه فسي
التعليم المهني ومنحهم التسهيلات الضرورية بضمنها الزمالات ، طبقا للانظمة والتوايين
الساريه في كل بلــــــــــــــــــــد •

الماده الثالثه :-

يعمل انظرقان المتعاقدان بواسطة لجان خاصه في انظار اللجنة المشتركة المشار اليها
في الماده (٦٦) وفقا للقوانين المعمول بها في بلديهما دراسة الشروط التي تودي الي
منح الدبلوم والشهاده الثانويه الممنوعه في المعاهد التربويه في كلا البلدين للاعتراف
المتــــــــــــــــــــبل •

AGREEMENT¹ ON CULTURAL AND EDUCATIONAL COOPERATION BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF IRAQ

The Government of the Federative Republic of Brazil and
The Government of the Republic of Iraq,

Being desirous of strengthening the friendly bonds between them and of developing their relations through cooperation in the fields of culture, education and science and to establish a general framework for such cooperation,

Agreed on the following:

Article I. The Contracting Parties shall work to extend the cooperation and the exchange of experiences between the cultural, educational and scientific institutions in both countries and, for this purpose, shall facilitate the exchange of professors, lecturers, scientists, experts, technicians and other specialists in the cultural, educational and scientific fields.

Article II. The Contracting Parties shall encourage the exchange of vocational, undergraduate and graduate students, offering them the necessary facilities, including scholarships, in the measure of their respective possibilities and in accordance with the laws and regulations of each country.

Article III. The Contracting Parties, by means of special Committees within the framework of the Joint Commission, mentioned in Article XVI, and in accordance with the laws prevailing in their respective countries, shall endeavour to create conditions by which diplomas and certificates awarded by the educational institutions of both countries would be mutually recognized.

Article IV. The Contracting Parties shall encourage visits of vocational, educational and cultural delegations with the purpose of exchanging information and experience on their respective fields.

Article V. Each Contracting Party shall acquaint the other Party with formal and non formal systems and methods applied in its primary, secondary and vocational schools as well as adult literacy programs; to this end, they will exchange didactic materials, including curricula, audio-visual aids and educational publications.

Article VI. Each Contracting Party shall endeavour to participate in all cultural, educational and scientific conferences of international scope to which it has been invited by the other Party.

Article VII. The Contracting Parties shall work to strengthen and develop, to the extent permitted by its national laws and regulations, cooperation in the cultural field as follows:

- a. Facilitating the exchange of cultural and educational publications and book exhibitions;

¹ Came into force on 26 October 1983, the date of the last of the notifications (effected on 27 May 1982 and 26 October 1983) by which the Contracting Parties informed each other of the completion of the internal legal requirements, in accordance with article XX.

- b. Stimulating the cooperation between the national libraries in both countries by the exchange of books, bulletins and periodicals;
- c. Exchanging information and experiences concerned with the preservation of archives and maintenance of national documents;
- d. Establishing a cultural center in each country.

Article VIII. The Contracting Parties shall cooperate, in accordance with the laws prevailing in each country, in the fields of archeology and of the preservation and restoration of national monuments and works of art.

Article IX. Each Contracting Party shall facilitate the promotion on its territory, by the other Party, of art and handicraft exhibitions, concerts, folklore shows and cultural and educational conferences.

Article X. Each Contracting Party shall exchange information on its historical and artistic monuments and natural sites deemed of interest to the visitors of the other Party.

Article XI. The Contracting Parties shall work to strengthen the cooperation between the educational radio and television networks of each country by exchanging programs and information and by offering facilities to experts to enable them to get acquainted with the production procedures used by those institutions.

Article XII. Each Contracting Party shall facilitate the promotion in its territory, by the other Party, and in accordance with its national regulations, of cinema and theater festivals.

Article XIII. The Contracting Parties shall endeavour to support:

- a. The visit of non professional sport teams and the arrangement of games between them;
- b. The exchange of sport teams and individuals for training in each other country;
- c. The exchange of visits of sport officials to observe the training and development in sport activities.

Article XIV. The Contracting Parties, in order to further the implementation of this Agreement, shall endeavour within its framework to facilitate the celebration of arrangements for the establishment of working programs, between universities, institutions of high learning, research centers of both countries or other organizations mentioned in this Agreement which may desire to cooperate in the fields of culture, education and science.

Article XV. The Contracting Parties may sign Complementary Protocols concerning any aspect of the cultural, educational and scientific relationship between them, mentioned in this Agreement.

Article XVI. In order to ensure the smooth implementation of this Agreement and the promotion of cooperation between the two countries, the Contracting Parties have agreed to set up a Joint Commission composed of representatives of the two Governments. The Commission shall convene alternately in Brasilia and Baghdad, every two years or at the convenience of both Parties. It shall be entrusted with the following tasks:

- 1. To follow the execution of this Agreement and to propose adequate measures for the removal of difficulties whenever they arise in this respect;

2. To submit to the respective Governments proposals aimed at improving and expanding the cultural, educational and scientific relations between the two countries;
3. To elaborate programs of cultural, educational and scientific exchange.

Article XVII. The present Agreement may be modified by mutual consent of the Parties, the alterations effected coming into force on the date of the second notification.

Article XVIII. The present Agreement is valid for the period of five years and shall be renewed automatically for successive periods of equal duration.

Article XIX. 1. The present Agreement may be denounced by either one of the Contracting Parties and shall be terminated six months after the date of the receipt of the respective notification.

2. The denunciation or expiration of the Agreement shall not affect the implementation of the programs and projects in execution which are not yet concluded, unless the Contracting Parties decide otherwise.

Article XX. Each Contracting Party shall notify the other of the fulfilment of the internal legal requirements, if any, needed for the approval of the present Agreement, which shall come into force on the date of the second notification.

DONE in Brasília, on March 25th, 1982 (29, Jamadi Al Awal 1402), in three originals, in Portuguese, Arabic and English, all texts being equally authentic. In case of misinterpretation the English copy is binding.

For the Government
of the Federative Republic of Brazil:

[Signed]

JOÃO CLEMENTE BAENA SOARES

For the Government
of the Republic of Iraq:

[Signed]

ABDUL RAZZAK KASSEM AL-HASHIMI

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ DE COOPÉRATION CULTURELLE ET ÉDUCATIVE
ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRA-
TIVE DU BRÉSIL ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPU-
BLIQUE D'IRAQ

Le Gouvernement de la République fédérative du Brésil et
Le Gouvernement de la République d'Iraq,

Désireux de renforcer leurs liens d'amitié et de développer leurs relations par la coopération dans les domaines de la culture, de l'éducation et de la science et d'établir un cadre général aux fins de cette coopération,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Les Parties contractantes s'efforceront de développer la coopération et l'échange d'expériences entre les institutions culturelles, éducatives et scientifiques des deux pays et, à cet effet, faciliteront l'échange de professeurs, conférenciers, scientifiques, experts, techniciens et autres spécialistes des domaines culturels, éducatifs et scientifiques.

Article II. Les Parties contractantes encourageront l'échange d'élèves des instituts professionnels et des étudiants du premier et du deuxième cycle universitaire en leur offrant les facilités nécessaires, y compris des bourses, dans la mesure de leurs possibilités respectives et conformément aux lois et règlements de chaque pays.

Article III. Les Parties contractantes, par l'intermédiaire de comités spéciaux institués dans le cadre de la Commission mixte mentionnés à l'article XVI, et conformément aux lois en vigueur dans leurs pays respectifs, s'efforceront de créer des conditions par lesquelles les diplômes et certificats décernés par les établissements d'enseignement des deux pays puissent être mutuellement reconnus.

Article IV. Les Parties contractantes encourageront les visites de délégations professionnelles, éducatives et culturelles, à des fins d'échange d'informations et d'expériences dans leurs domaines respectifs.

Article V. Chacune des Parties contractantes fera connaître à l'autre Partie les systèmes et méthodes formelles et non formelles appliquées dans des établissements d'enseignement primaire, secondaire et professionnel, ainsi que dans les programmes d'alphabétisation des adultes; à cet effet, les Parties échangeront des matériels didactiques, y compris des programmes d'études, auxiliaires audiovisuels et publications éducatives.

Article VI. Chacune des Parties contractantes s'efforcera de participer à toutes les conférences culturelles, éducatives et scientifiques de portée internationale auxquelles elle aura été invitée par l'autre Partie.

¹ Entré en vigueur le 26 octobre 1983, date de la dernière des notifications (effectuées les 27 mai 1982 et 26 octobre 1983) par lesquelles les Parties contractantes se sont informées de l'accomplissement des formalités internes requises, conformément à l'article XX.

Article VII. Les Parties contractantes chercheront, dans la mesure permise par leurs lois et règlements en vigueur, à renforcer et à développer la coopération culturelle, notamment :

- a) En facilitant l'échange de publications culturelles et éducatives et d'expositions de livres;
- b) En stimulant la coopération entre les bibliothèques nationales des deux pays par l'échange de livres, bulletins et périodiques;
- c) En échangeant des informations et des expériences en matière de préservation des archives et de maintenance des documents nationaux;
- d) En établissant un centre culturel dans chacun des pays.

Article VIII. Les Parties contractantes collaboreront, conformément aux lois en vigueur dans chaque pays, dans les domaines de l'archéologie et de la préservation et de la restauration des monuments et des œuvres d'art de la nation.

Article IX. Chacune des Parties contractantes facilitera la promotion sur son territoire, par l'autre Partie, d'expositions d'art et d'artisanat, de concerts, de représentations folkloriques et de conférences culturelles et éducatives.

Article X. Chacune des Parties contractantes échangera des informations sur ses monuments historiques et artistiques et ses sites naturels jugés intéressants pour les visiteurs de l'autre Partie.

Article XI. Les Parties contractantes chercheront à renforcer la coopération entre les réseaux de radio et de télévision éducatives de chaque pays en échangeant des programmes et des informations et en offrant des facilités aux experts pour leur permettre de se familiariser avec les procédures de production utilisées par ces institutions.

Article XII. Chacune des Parties contractantes facilitera la promotion sur son territoire par l'autre Partie, conformément à ses règlements nationaux, de festivals de cinéma et de théâtre.

Article XIII. Les Parties contractantes s'efforceront de soutenir :

- a) La visite d'équipes sportives non professionnelles et l'organisation de jeux entre ces équipes;
- b) L'échange d'équipes sportives et d'individus aux fins de formation dans l'un ou l'autre des pays;
- c) L'échange de visites d'officiels des sports pour assister à la formation et au perfectionnement dans des activités sportives.

Article XIV. Les Parties contractantes, dans le but de favoriser la mise en œuvre du présent Accord, s'efforceront dans le cadre de ses dispositions de faciliter la conclusion d'arrangements en vue de l'établissement de programmes de travail entre les universités, les institutions d'enseignement supérieur, les centres de recherche des deux pays ou d'autres organisations mentionnées dans le présent Accord qui peuvent souhaiter coopérer dans les domaines de la culture, de l'éducation et de la science.

Article XV. Les Parties contractantes peuvent signer des protocoles complémentaires concernant tout aspect de leurs relations culturelles, éducatives et scientifiques mentionnées dans le présent Accord.

Article XVI. Afin d'assurer l'application ordonnée du présent Accord et la promotion de la coopération entre les deux Parties, les Parties contractantes sont convenues de créer une Commission mixte composée de représentants des deux gouvernements. La Commission se réunira alternativement à Brasília et à Bagdad, tous les deux ans, ou à la convenance des deux Parties. Elle aura les fonctions suivantes :

1. Suivre l'exécution du présent Accord et proposer des mesures appropriées afin de surmonter les difficultés qui pourraient surgir à cet égard;
2. Soumettre aux gouvernements respectifs des propositions visant à améliorer et à accroître les relations culturelles, éducatives et scientifiques entre les deux pays;
3. Elaborer des programmes d'échanges culturels, éducatifs et scientifiques.

Article XVII. Le présent Accord peut être modifié par consentement mutuel des Parties, les modifications effectuées prenant effet à la date de la deuxième notification.

Article XVIII. Le présent Accord est valable pour une période de cinq ans et sera automatiquement reconduit pour des périodes successives de durée égale.

Article XIX. 1. Le présent Accord peut être dénoncé par l'une ou l'autre des Parties et cessera de porter effet six mois après la date de réception de la notification correspondante.

2. La dénonciation ou l'expiration du présent Accord n'affectera pas la mise en œuvre des programmes et des projets en cours d'exécution qui ne seront pas encore achevés, sauf si les Parties contractantes en décident autrement.

Article XX. Chacune des Parties contractantes notifiera à l'autre l'achèvement des procédures législatives internes éventuellement nécessaires pour l'approbation du présent Accord, lequel entrera en vigueur à la date de la seconde notification.

FAIT à Brasília, le 25 mars 1982 (29 Jamadi Al Awal 1402), en trois exemplaires originaux, en langues portugaise, arabe et anglaise, tous les textes faisant également foi. En cas de doute, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement
de la République fédérative du Brésil :

[Signé]

JOÃO CLEMENTE BAENA SOARES

Pour le Gouvernement
de la République d'Iraq :

[Signé]

ABDUL RAZZAK KASSEM AL-HASHIMI

No. 22479

—

**BRAZIL
and
CANADA**

**Exchange of notes constituting an agreement on the export
of certain textile products from Brazil to Canada.
Brasília, 21 September 1983**

Authentic texts: English and Portuguese.

Registered by Brazil on 22 November 1983.

—————

**BRÉSIL
et
CANADA**

**Échange de notes constituant un accord relatif à l'exporta-
tion de certains produits textiles du Brésil au Canada.
Brasília, 21 septembre 1983**

Textes authentiques : anglais et portugais.

Enregistré par le Brésil le 22 novembre 1983.

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT¹ BETWEEN BRAZIL AND CANADA ON THE EXPORT OF CERTAIN TEXTILE PRODUCTS FROM BRAZIL TO CANADA

I

September 21, 1983

No. B-122

Excellency,

I have the honour to refer to recent consultations between the representatives of our two Governments, with regard to the export of textiles from Brazil to Canada, based on the Multifibre Arrangement of the GATT.² Resulting from these consultations, I would like to propose the following Arrangement between the Government of Canada and the Government of Brazil on the export of certain textile products from Brazil to Canada, which is hereafter referred to as the Arrangement:

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING BETWEEN THE GOVERNMENT OF CANADA AND THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL RELATING TO THE EXPORT FROM BRAZIL OF ACRYLIC YARNS FOR IMPORT INTO CANADA

Introduction

1. This Memorandum of Understanding (MOU) sets out the arrangements that have been agreed between the Governments of Canada and Brazil regarding the export of acrylic yarns from Brazil for import into Canada.

2. These arrangements have been made having regard to the Arrangement Regarding International Trade in Textiles³ (hereinafter referred to as "the MFA") and in particular to Article 4 thereof, and to the Protocol extending the said Arrangement.

Restraint Periods

3. These arrangements will apply for the periods commencing on 1 June 1983 and ending on 31 December 1986; of which the first restraint period will commence on 1 June 1983 and ending on 31 December 1983 and the three (3) subsequent restraint periods will be for the calendar years 1984, 1985 and 1986 respectively.

Restraint Levels

4. Except as provided for in paragraphs 11 to 13 below, the Government of the Federative Republic of Brazil will restrain its exports to Canada of acrylic yarns as described in Annex I for the periods and to the limits specified therein.

Coverage

5. The definition of acrylic yarns is given in Annex II.

¹ Came into force on 21 September 1983 by the exchange of the said notes, with retroactive effect from 1 June 1983.

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 55, p. 187.

³ *Ibid.*, vol. 930, p. 166.

Administration

6. Those arrangements will be implemented on the basis of the export control system operated by the Government of the Federative Republic of Brazil.

7. The Government of Canada will admit imports of acrylic yarns described in Annex II and subject to a specified quantitative limit in Annex I, provided such imports are covered by an original copy of a Brazilian "Export Licence" issued and endorsed after shipment of the relevant quantities by the proper Brazilian authority (CACEX) to the effect that the import covered by the licence have been debited to the applicable quantitative limit as set out in Annex I.

8. The export licences issued by the Government of the Federative Republic of Brazil in respect of products subject to restraint levels as specified in Annex I of this arrangement will contain the following information:

1. Country of destination,
2. Country of origin,
3. Licence number,
4. Importer's name and address,
5. Exporter's name and address,
6. Category number and description of product as set out in Annex I of the MOU,
7. Quantity expressed in the units as designated in Annex I of MOU,
8. F.O.B. value except for non-commercial consignments,
9. Certification by the Brazilian authority that the quantity has been debited against the agreed restraint level for exports to Canada,
10. Quota year.

9. The Government of the Federative Republic of Brazil will endeavour to ensure that exports of all acrylic yarns which are listed in Annex II and are subject to restraint levels as per Annex I are spaced out as evenly as possible during each restraint period, due account being taken of seasonal factors and of normal channels of trade.

10. If, on the basis of export data provided by the Government of the Federative Republic of Brazil, the Government of Canada ascertains that there is a sharp and substantial increase in the concentration of exports of acrylic yarns, other than that attributable to normal seasonal factors and normal channels of trade, it may request consultations in accordance with the provisions of paragraph 18 with a view to reaching a mutually acceptable conclusion.

Carry-Over/Carry-Forward

11. Following notification to the Government of Canada of the quantities involved, portions of any quantitative limit set out in Annex I which are not used during the restraint period may be carried over and added to the corresponding quantitative limit for the following restraint period. The restraint level for any such restraint period will be increased within the higher percentage limit set out in column (D) of Annex I.

12. Any restraint level may be increased within the lower percentage limit set out in column (D) of Annex I by an amount advanced from the corresponding restraint level for the following restraint period. The restraint level for any such following restraint period will be reduced by an amount equal to the amount so advanced.

13. Notwithstanding the foregoing, the carry-over/carry-forward provisions may be used in combination only up to the higher percentage limit set out in column (D) of Annex I.

Exchange of Statistics

14. The Government of the Federative Republic of Brazil will provide the Government of Canada with copies of the export licences referred to in paragraph 7 and 8 above as soon as possible after each shipment.

15. The Government of Canada will provide the Government of the Federative Republic of Brazil with monthly statistics relating to import permits issued for imports originating in Brazil of the acrylic yarns listed in Annex II.

Equity

16. Should either Government consider, as a result of these arrangements, that it is placed in an inequitable position compared with any third party, that Government may request the other to consult as provided in paragraph 18 with a view to implementing appropriate remedial measures.

Re-Exports

17. The Government of Canada will endeavour to inform the Government of the Federative Republic of Brazil as soon as possible when imports into Canada of acrylic yarns subject to these arrangements are subsequently re-exported as acrylic yarns from Canada, whether or not processed. Where such re-exports have been debited by the Government of the Federative Republic of Brazil to quantitative limits the Government of the Federative Republic of Brazil may then credit the amount involved to the appropriate quantitative limits.

Consultations

18. Either Government has the right to request consultations with the other Government on any matter arising from the implementation or operation of these arrangements or on any matter germane thereto. Such consultations will be governed by the following:

- Any request for consultations will be notified in writing to the other Government;
- The request for consultations will be accompanied by or followed within a reasonable period (and in any case not later than twenty-one days following the request) by a statement setting out the reasons and circumstances which, in the opinion of the requesting Government, justify the submission of such a request;
- The other Government will accept such a request and such consultations will be held within thirty days of the date of notification of the request;
- Both Governments will enter into consultations with a view to reaching a mutually acceptable conclusion within thirty days of the date on which actual consultations commence.

Revisions and Termination

19. Either Government may at any time propose revisions to the terms of these arrangements having regard to the MFA and to the Protocol extending it.

20. Either Government may terminate these arrangements effective at the end of any restraint period by written notice to the other Government, to be given at least ninety days prior to the end of any restraint period.

Annexes

21. The annexes to this Memorandum of Understanding will be considered an integral part of it.

Final Provisions

22. This Memorandum of Understanding will become effective on 1 June 1983 subsequent to an exchange of notes between the two Governments confirming their acceptance of these arrangements.

Annex I

RESTRAINT LEVELS

(A) Item No.	(B) Product	(C) Restraint Level	(D) Carry-over/ carry-forward
1	Acrylic yarns	1 Jun 1983-31 Dec 1983: 125,000 kgs 1 Jan 1984-31 Dec 1984: 220,000 kgs 1 Jan 1985-31 Dec 1985: 228,800 kgs 1 Jan 1986-31 Dec 1986: 237,952 kgs	10(5)%

Annex II

PRODUCT DESCRIPTION

1. *Acrylic Yarns*

Acrylic yarns include all types of machine knitting and hand knitting acrylic yarns containing 50 percent or more by weight of acrylic fibres.

Should the foregoing be acceptable to your Government, this note and Your Excellency's note confirming acceptability in the name of the Government of the Federative Republic of Brazil, shall constitute an arrangement between our two governments.

Accept, Excellency, the renewed assurances of my highest consideration.

[Signed]

DAVID G. RYAN
Chargé d'affaires a.i.

His Excellency Ramiro Saraiva Guerreiro
Minister of State for Foreign Affairs
Brasília, DF

II

[PORTUGUESE TEXT — TEXTE PORTUGAIS]

21 de setembro de 1983

MRE/DPC/DCS/DAI/DIC/48/665.91 (B46) (B10)/1983/2

Senhor Encarregado de Negócios,

Tenho a honra de acusar recebimento da Nota nº B. 122 de 21/09/83 relativa às exportações de produtos têxteis do Brasil para o Canadá cujo teor, em português, é o seguinte:

“Excelencia,

Tenho a honra de referir-me às recentes consultas entre os representantes de nossos dois Governos relativas as exportações de têxteis do Brasil para o Canadá, com base no Acordo Multifibras do GATT. Como resultado

de tais consultas, desejo propôr o seguinte Acordo entre o Governo do Canadá e o Governo do Brasil sobre as Exportações de Certos Produtos Têxteis do Brasil para o Canadá, doravante referido como Acordo:

“MEMORANDUM DE ENTENDIMENTO ENTRE O GOVERNO DO CANADÁ E O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL RELACIONADO COM A EXPORTAÇÃO DE FIOS DE ACRÍLICO DO BRASIL PARA O CANADÁ

I. Introdução

Este Memorandum de Entendimento (ME) contém as disposições acordadas entre os Governos do Canadá e do Brasil, visando à exportação pelo Brasil de fios de acrílico para o Canadá.

2. Estas disposições foram assentadas observandose o Acordo Internacional sobre o Comércio de Têxteis (daqui por diante denominado “AMF”), em particular o seu Artigo 4 — e o Protocolo de Extensão deste acordo.

Períodos de Restrição

3. As presentes disposições aplicar-se-ão ao período entre 1º de junho de 1983 e 31 de dezembro de 1986. O primeiro período de restrição começará a 1º de junho de 1983 e terminará a 31 de dezembro de 1983 e os três períodos subsequentes corresponderão aos anos — calendário de 1984, 1985 e 1986, respectivamente.

Níveis de Restrição

4. Exceto no que dispõem os parágrafos 11 a 13 abaixo, o Governo na República Federativa do Brasil restringirá as exportações para o Canadá de fios de acrílico, conforme descritos no Anexo I, pelos períodos e segundos os limites especificados, neste Anexo.

Cobertura

5. A definição de fios de acrílico é dada no Anexo II.

Administração

6. As presentes disposições serão executadas com base no sistema de controle das exportações operado pelo Governo da República Federativa do Brasil.

7. O Governo do Canadá admitirá importações de fios de acrílico, conforme descritas no Anexo II e sujeitas a um limite quantitativo especificado no Anexo I, desde que essas importações estejam cobertas por uma cópia original da Licença de Exportação brasileira emitida e endossada, após o embarque das quantidades relevantes, pelo órgão brasileiro competente (CACEX), para que tal importação, conforme descrita na licença de exportação, tenha sido debitada no limite quantitativo aplicável, previsto no Anexo I.

8. As licenças de exportação emitidas pelo Governo da República Federativa do Brasil relativas aos produtos sujeitos a níveis de restrição especificados no Anexo I deverão conter as seguintes informações:

1. País de destino;
2. País de origem;
3. Número da licença;
4. Nome e endereço do importador;
5. Nome e endereço do exportador;
6. Número da categoria e descrição do produto conforme estabelecido no Anexo I do ME;

7. Quantidade expressa em unidades conforme mencionado no Anexo I do AMF;
8. Valor FOB, exceto para consignação não-comerciais;
9. Certificado do órgão brasileiro competente de que a quantidade tenha sido debitada dos níveis de restrição das exportações acordados com o Canadá;
10. Ano-cota.

9. O Governo da República Federativa do Brasil empreenderá esforços para assegurar que as exportações de todos os fios de acrílico relacionados no Anexo II e sujeitos aos níveis de restrição do Anexo I sejam espaçadas, o mais uniformemente possível, dentro de cada período de restrição, levando-se em conta fatores sazonais e os canais de comercialização normais.

10. Se, com base nos dados de exportação fornecidos pelo Governo da República Federativa do Brasil, o Governo do Canadá verificar que há um rápido e substancial aumento na concentração de exportações de fios de acrílico, que não possa ser atribuída a fatores sazonais normais e aos canais normais de comercialização poderá solicitar consultas, de acordo com as disposições do parágrafo 18, com vistas a chegarse a uma conclusão mutuamente aceitável.

“Carry-over/Carry-forward”

11. Após notificação ao Governo do Canadá das quantidades envolvidas, parcelas das cotas estabelecidas no Anexo I que não forem utilizadas durante um período de restrição poderão ser utilizadas a título de “carry-over” no período seguinte, e adicionadas ao limite quantitativo respectivo para o período de restrição seguinte. O nível de restrição para qualquer período de restrição seguinte será aumentado até o mais alto limite de percentagem estabelecido na coluna (D) do Anexo I.

12. Qualquer nível de restrição poderá ser aumentado até o menor limite percentual estabelecido na coluna (D) do Anexo I pela quantidade antecipada pelo correspondente nível de restrição para o período de restrição subsequente. O nível de restrição para qualquer período de restrição seguinte será reduzido em idêntica quantidade àquela antecipada no período anterior.

13. Não obstante o mencionado acima, as disposições de carry-over/carry-forward poderão ser utilizadas em conjunto somente até o maior limite percentual estabelecido na coluna (D) do Anexo I.

Intercâmbio de Estatísticas

14. O Governo da República Federativa do Brasil fornecerá ao Governo do Canadá cópias das licenças de exportação referidas nos parágrafos 7 e 8 acima, tão logo seja possível após cada embarque.

15. O Governo do Canadá fornecerá ao Governo da República Federativa do Brasil, mensalmente, estatísticas relacionadas às licenças de importação emitidas para importações de fios de acrílico relacionadas no Anexo II, originárias do Brasil.

Equidade

16. Caso algum Governo se considerar, como resultado destas disposições, em desvantagem com relação a terceiros, poderá acionar o mecanismo de consulta previsto no parágrafo 18 para a implementação das apropriadas medidas de compensação.

Reexportações

17. O Governo do Canadá empenhar-se-á em informar o Governo da República Federativa do Brasil, o mais breve possível, quando as importações canadenses de fios de acrílico, sujeitas a estas disposições forem reexportadas,

subseqüentemente, como fios de acrílico canadenses, estejam ou não reprocessados. Havendo tais exportações sido debitadas pelo Governo da República Federativa do Brasil nos limites quantitativos, poderá o Governo brasileiro creditar as quantidades envolvidas nos limites quantitativos apropriados.

Consultas

18. Ambos os Governos têm o direito de requerer consultas com o outro Governo em qualquer matéria emanada da implementação ou operação destas disposições ou de algum problema delas decorrentes. Tais consultas serão orientadas pelo seguinte:

- qualquer pedido de consultas serão notificado por escrito ao outro Governo;
- o pedido de consultas será acompanhado ou seguido num período razoável (em qualquer caso não superior a vinte e um dias após o pedido de consulta) por um arrazoado com os motivos e circunstâncias que, na opinião do Estado requerente, justifique a consideração de tal pedido;
- o outro Governo aceitará o período e as consultas terão lugar em trinta dias a contar da data de notificação do pedido;
- ambos os Governos iniciarão as consultas visando a atingir uma conclusão mutuamente aceitável, em trinta dias, a contar da data em que as consultas efetivamente comecem.

Revisões e Termo

19. Ambos os Governos poderão a qualquer tempo propor revisões nos termos destas disposições, observando-se o Multifibras e o Protocolo de Extensão.

20. Ambos os Governos poderão pôr termo nestas disposições no final de cada período de restrição, por meio de notificação ao outro Governo, a ser dado pelo menos noventa dias antes do final de cada período de restrição.

Anexos

21. Os anexos deste Memorandum de Entendimento serão considerados parte integrante do mesmo.

Disposições finais

22. Este Memorandum de Entendimento entrará em vigor a 1º de junho de 1983 após a troca de nota entre os dois Governos confirmando a aceitação dos termos do Acordo.

No caso de o acima exposto ser aceitável para o seu Governo, esta Nota e a Nota de Vossa Excelência, confirmando a aceitação em nome do Governo da República Federativa do Brasil, constituir-se-ão em Acordo entre os nossos dois Governos.

Aceite, Excelência, os protestos renovados da minha mais alta consideração”.

2. En resposta, confirmo que o Governo da República Federativa do Brasil concorda com os termos da Nota de Vossa Excelência, e que a mesma a presente resposta constituem Acordo entre nossos Governos.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Senhoria os protestos da minha mui distinta consideração.

a) RAMIRO SARAIVA GUERREIRO

Ao Ilustríssimo Senhor David George Ryan
Encarregado de Negócios
Embaixada do Canadá

Anexo I

NÍVEIS DE RESTRIÇÃO

(A) <i>Item n.º</i>	(B) <i>Produto</i>	(C) <i>Nível de Restrição</i>	(D) <i>Carry-over/ carry-forward</i>
1	Fios de acrílico	1 de junho de 1983 a 31 de dezembro de 1983: 125.000 kgs 1 de janeiro de 1984 a 31 de dezembro de 1984: 220.000 kgs 1 de janeiro de 1985 a 31 de dezembro de 1985: 228.800 kgs 1 de janeiro de 1986 a 31 de dezembro de 1986: 237.552 kgs	10(5)%

Anexo II

DESCRIÇÃO DO PRODUTO

1. *Fios de acrílico*

Fios de acrílico incluem todos os tipos de fios de acrílico tecidos à máquina e à mão contendo 50% ou mais do peso em fios de acrílico.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

21 September 1983

MRE/DPC/DCS/DAI/DIC/48/665.91 (B46)(B10)/1983/2

Sir,

I have the honour to acknowledge receipt of your note No. B.122, of 21 September 1983, concerning exports of textiles from Brazil to Canada, which, in Portuguese, reads as follows:

[See note I]

2. In reply, I hereby confirm that the Government of the Federative Republic of Brazil agrees with the terms of your note and that your note and this reply shall constitute an agreement between our Governments.

I take this opportunity, etc.

RAMIRO SARAIVA GUERREIRO

His Excellency Mr. David George Ryan
Chargé d'affaires
Embassy of Canada

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD¹ ENTRE LE
BRÉSIL ET LE CANADA RELATIF À L'EXPORTATION DE
CERTAINS PRODUITS TEXTILES DU BRÉSIL AU CANADA

I

Le 21 septembre 1983

N° B-122

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer aux consultations qui ont eu lieu récemment entre des représentants de nos deux gouvernements au sujet de l'exportation de textiles du Brésil au Canada conformément à l'Arrangement multifibres du GATT². A la suite de ces consultations, je propose de conclure l'Accord ci-après (ci-après dénommé l'« Accord ») entre le Gouvernement canadien et le Gouvernement brésilien concernant l'exportation de certains produits textiles du Brésil au Canada :

MÉ MORANDUM D'ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET
LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRATIVE DU BRÉSIL
RELATIF À L'EXPORTATION DU BRÉSIL DE FILÉS ACRYLIQUES DEVANT
ÊTRE IMPORTÉS AU CANADA

Introduction

1. Le présent Mé morandum d'Accord énonce les arrangements convenus entre les Gouvernements canadien et brésilien concernant l'exportation du Brésil et l'importation au Canada de filés acryliques.

2. Ces arrangements ont été arrêtés compte tenu de l'Arrangement relatif au commerce international des textiles³ (ci-après dénommé l'« AMF ») et en particulier de son article 4 et du Protocole portant prorogation dudit Arrangement.

Périodes de restriction

3. Les arrangements susmentionnés seront applicables pendant les périodes commençant le 1^{er} juin 1983 et s'achevant le 31 décembre 1986; la première période de restriction commencera le 1^{er} juin 1983 et s'achèvera le 31 décembre 1983, et les trois (3) périodes de restriction suivantes seront les années civiles 1984, 1985 et 1986 respectivement.

Niveaux des restrictions

4. Sous réserve des dispositions des paragraphes 11 à 13 ci-dessous, le Gouvernement de la République fédérative du Brésil restreindra ses exportations au Canada de filés acryliques, comme stipulé à l'annexe I, pendant les périodes et conformément aux niveaux spécifiés dans l'annexe.

Champ d'application

5. La définition des filés acryliques figure à l'annexe II.

¹ Entré en vigueur le 21 septembre 1983 par l'échange desdites notes, avec effet rétroactif au 1^{er} juin 1983.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 55, p. 187.

³ *Ibid.*, vol. 930, p. 167.

Administration

6. Les arrangements susmentionnés seront mis en œuvre dans le cadre du régime de contrôle des exportations administré par le Gouvernement de la République fédérative du Brésil.

7. Le Gouvernement canadien admettra les filés acryliques importés décrits à l'annexe II, jusqu'à concurrence des limites quantitatives spécifiées à l'annexe I, à condition que ces exportations soient couvertes par l'original d'une « licence d'exportation » brésilienne établie et endossée après l'expédition des quantités correspondantes de filés par l'organe brésilien compétent (CACEX), attestant que les importations objet de la licence ont été déduites de la limite quantitative applicable visée à l'annexe I.

8. Les licences d'exportation délivrées par le Gouvernement de la République fédérative du Brésil pour des produits soumis à des restrictions quantitatives comme prévu à l'annexe I du présent Accord devront contenir les informations suivantes :

1. Pays de destination,
2. Pays d'origine,
3. Numéro de la licence,
4. Nom et adresse de l'importateur,
5. Nom et adresse de l'exportateur,
6. Numéro de catégorie et description du produit, comme prévu à l'annexe I du Mémoire d'Accord,
7. Quantité exprimée dans les unités prévues à l'annexe I du Mémoire d'accord,
8. Valeur f.o.b., sauf pour les envois non commerciaux,
9. Attestation de l'autorité brésilienne certifiant que la quantité visée a été déduite des quantités convenues d'exportation vers le Canada sujettes à contingents,
10. Année de contingentement.

9. Le Gouvernement de la République fédérative du Brésil s'efforcera de faire en sorte que les exportations de tous les filés acryliques énumérés à l'annexe II et faisant l'objet de contingents comme prévu à l'annexe I soient échelonnées de façon aussi égale que possible pendant chaque période de restriction, compte dûment tenu des facteurs saisonniers et des usages normaux du commerce.

10. Au cas où, sur la base des données d'exportation fournies par le Gouvernement de la République fédérative du Brésil, le Gouvernement du Canada déterminerait qu'il y a eu une augmentation marquée et substantielle de la concentration d'exportations de filés acryliques pour des raisons autres que des facteurs saisonniers normaux ou les usages normaux du commerce, il pourra demander l'ouverture de consultations conformément aux dispositions du paragraphe 18 afin de parvenir à un règlement mutuellement acceptable.

Reports/avances

11. Après notification au Gouvernement canadien des quantités en cause, toute partie d'un contingent visé à l'annexe I non utilisée pendant la période de restriction considérée peut être reportée et ajoutée au contingent correspondant de la période de restriction suivante. Le contingent applicable pendant cette dernière période sera majoré du pourcentage figurant dans la colonne D de l'annexe I.

12. Tout contingent peut être majoré du plus faible des deux pourcentages figurant dans la colonne D de l'annexe I ou par prélèvement sur le contingent correspondant de la période suivante. Le contingent applicable pendant cette dernière période sera réduit d'un montant correspondant au montant avancé.

13. Nonobstant ce qui précède, les dispositions relatives aux reports et aux avances ne peuvent être appliquées ensemble que jusqu'à concurrence du plus élevé des deux pourcentages figurant dans la colonne D de l'annexe I.

Echanges de statistiques

14. Le Gouvernement de la République fédérative du Brésil fournira au Gouvernement du Canada des copies des licences d'exportation visées aux paragraphes 7 et 8 ci-dessus, dès que possible après chaque expédition.

15. Le Gouvernement du Canada fournira au Gouvernement de la République fédérative du Brésil des états statistiques mensuels concernant les permis délivrés relatifs aux importations de filés acryliques brésiliens énumérés à l'annexe II.

Equité

16. Au cas où l'un ou l'autre des deux gouvernements considérerait que l'application des présents arrangements le met dans une situation inéquitable par rapport à un tiers, ledit gouvernement pourra demander à l'autre l'ouverture de consultations comme prévu au paragraphe 18 afin d'appliquer des mesures correctives appropriées.

Réexportations

17. Si des filés acryliques importés au Canada dans le cadre des présents arrangements sont ultérieurement réexportés, sous une forme traitée ou non, en tant que filés acryliques provenant du Canada, le Gouvernement canadien s'efforcera d'en informer le Gouvernement de la République fédérative du Brésil dès que possible. Si le Gouvernement de la République fédérative du Brésil a débité ces réexportations des contingents, il pourra les reporter au crédit des contingents appropriés.

Consultations

18. Chacun des deux gouvernements a le droit de demander à l'autre l'ouverture de consultations concernant toute question découlant de l'application ou du fonctionnement des présents arrangements ou de toute question connexe. Ces consultations seront soumises aux règles suivantes :

- Toute demande de consultations doit être notifiée par écrit à l'autre gouvernement;
- La demande de consultations doit être accompagnée, ou suivie dans un délai raisonnable (et en tout état de cause avant l'expiration d'un délai de 21 jours à compter de la demande), d'un mémoire expliquant les raisons et les circonstances qui, de l'avis du gouvernement demandeur, justifient l'ouverture de consultations;
- L'autre gouvernement doit accepter ladite demande, et les consultations doivent s'ouvrir dans les 30 jours suivant la date de notification de la demande;
- Les deux gouvernements entament des consultations afin de parvenir à une conclusion mutuellement acceptable dans les 30 jours suivant la date à laquelle les consultations ont effectivement commencé.

Révisions et résiliations

19. L'un ou l'autre des deux gouvernements peut à tout moment proposer d'apporter des révisions au présent Accord, compte tenu de l'AMF et du Protocole l'ayant prorogé.

20. L'un ou l'autre des deux gouvernements peut résilier le présent Accord avec effet à la fin de l'une quelconque des périodes de restriction, moyennant notification écrite à l'autre au moins 90 jours avant la fin de ladite période.

Annexes

21. Les annexes au présent Mémorandum d'accord seront considérées comme en faisant partie intégrante.

Dispositions finales

22. Le présent Mémorandum d'Accord entrera en vigueur le 1^{er} juin 1983, après l'échange de notes par lequel les deux gouvernements auront confirmé leur acceptation des arrangements susmentionnés.

Annexe I

CONTINGENTS

(A) Numéro de la catégorie	(B) Produits	(C) Contingents	(D) Report/ avance
1	Filés acryliques	1 ^{er} juin 1983-31 décembre 1983 : 125 000 kg	10(5)%
		1 ^{er} janvier 1984-31 décembre 1984 : 220 000 kg	
		1 ^{er} janvier 1985-31 décembre 1985 : 228 800 kg	
		1 ^{er} janvier 1986-31 décembre 1986 : 237 952 kg	

Annexe II

DESCRIPTION DES PRODUITS

1. *Filés acryliques*

Par « filés acryliques », l'on entend tous les types de filés acryliques tricotés à la machine ou à la main et contenant, en poids, 50 p. 100 ou plus de fibres acryliques.

Si les dispositions qui précèdent rencontrent l'agrément du Gouvernement de la République fédérative du Brésil, je propose que la présente note et votre réponse en ce sens constituent un accord entre nos deux gouvernements.

Veillez agréer, etc.

Le Chargé d'affaires par intérim,

[Signé]

DAVID G. RYAN

Son Excellence Monsieur Ramiro Saraiva Guerreiro
Ministre des relations extérieures
Brasília, DF

II

Le 21 septembre 1983

MRE/DPC/DCS/DAI/DIC/48/665.91(B46)(B10)/1983/2

Monsieur le Chargé d'affaires,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note n° B.122 du 21 septembre 1983 relative aux exportations de produits textiles du Brésil au Canada, qui se lit comme suit :

[Voir note I]

2. J'ai le plaisir de vous faire savoir que les dispositions de votre note rencontrent l'agrément du Gouvernement de la République fédérative du Brésil et que ladite note et la présente réponse constitueront par conséquent un accord entre nos deux gouvernements.

Je saisis cette occasion, etc.

RAMIRO SARAIVA GUERREIRO

Monsieur David George Ryan
Chargé d'affaires
Ambassade du Canada

No. 22480

**INTERNATIONAL BANK FOR
RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT
and
BRAZIL**

Loan Agreement—*Northwest Region Development Program—First phase: Agricultural Development and Environmental Protection Project* (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements dated 27 October 1980). Signed at Washington on 15 December 1981

Authentic text: English.

Registered by the International Bank for Reconstruction and Development on 22 November 1983.

**BANQUE INTERNATIONALE POUR
LA RECONSTRUCTION ET LE DÉVELOPPEMENT
et
BRÉSIL**

Contrat d'emprunt — *Première phase du Programme de développement de la région du nord-ouest : Projet relatif au développement agricole et à la protection de l'environnement* (avec annexes et Conditions générales applicables aux contrats d'emprunt et de garantie en date du 27 octobre 1980). Signé à Washington le 15 décembre 1981

Texte authentique : anglais.

Enregistré par la Banque internationale pour la reconstruction et le développement le 22 novembre 1983.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

LOAN AGREEMENT¹

Publication effected in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations as amended in the last instance by General Assembly resolution 33/141 A of 19 December 1978.

CONTRAT D'EMPRUNT¹

Publication effectuée conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies tel qu'amendé en dernier lieu par la résolution 33/141 A de l'Assemblée générale en date du 19 décembre 1978.

¹ Came into force on 26 April 1982, upon notification by the Bank to the Government of Brazil.

¹ Entré en vigueur le 26 avril 1982, dès notification par la Banque au Gouvernement brésilien.

No. 22481

**INTERNATIONAL BANK FOR
RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT
and
BRAZIL**

Loan Agreement—*Northwest Region Development Program—First phase: Health Project* (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements dated 27 October 1980). Signed at Washington on 15 December 1981

Authentic text: English.

Registered by the International Bank for Reconstruction and Development on 22 November 1983.

**BANQUE INTERNATIONALE POUR
LA RECONSTRUCTION ET LE DÉVELOPPEMENT
et
BRÉSIL**

Contrat d'emprunt — *Première phase du Programme de développement de la région du nord-ouest : Projet sanitaire* (avec annexes et Conditions générales applicables aux contrats d'emprunt et de garantie en date du 27 octobre 1980). Signé à Washington le 15 décembre 1981

Texte authentique : anglais.

Enregistré par la Banque internationale pour la reconstruction et le développement le 22 novembre 1983.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

LOAN AGREEMENT¹CONTRAT D'EMPRUNT¹

Publication effected in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations as amended in the last instance by General Assembly resolution 33/141 A of 19 December 1978.

Publication effectuée conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies tel qu'amendé en dernier lieu par la résolution 33/141 A de l'Assemblée générale en date du 19 décembre 1978.

¹ Came into force on 26 April 1982, upon notification by the Bank to the Government of Brazil.

¹ Entré en vigueur le 26 avril 1982, dès notification par la Banque au Gouvernement brésilien.

No. 22482

**INTERNATIONAL BANK FOR
RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT
and
BRAZIL**

Loan Agreement—*Northwest Region Development Program—First phase: Highway Project* (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements dated 27 October 1980). Signed at Washington on 15 December 1981

Authentic text: English.

Registered by the International Bank for Reconstruction and Development on 22 November 1983.

**BANQUE INTERNATIONALE POUR
LA RECONSTRUCTION ET LE DÉVELOPPEMENT
et
BRÉSIL**

Contrat d'emprunt — *Première phase du Programme de développement de la région du nord-ouest : Projet relatif au réseau routier* (avec annexes et Conditions générales applicables aux contrats d'emprunt et de garantie en date du 27 octobre 1980). Signé à Washington le 15 décembre 1981

Texte authentique : anglais.

Enregistré par la Banque internationale pour la reconstruction et le développement le 22 novembre 1983.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

LOAN AGREEMENT¹CONTRAT D'EMPRUNT¹

Publication effected in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations as amended in the last instance by General Assembly resolution 33/141 A of 19 December 1978.

Publication effectuée conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies tel qu'amendé en dernier lieu par la résolution 33/141 A de l'Assemblée générale en date du 19 décembre 1978.

¹ Came into force on 26 April 1982, upon notification by the Bank to the Government of Brazil.

¹ Entré en vigueur le 26 avril 1982, dès notification par la Banque au Gouvernement brésilien.

No. 22483

**INTERNATIONAL BANK FOR
RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT
and
BRAZIL**

Loan Agreement—*Northwest Region Development Program—Second phase: Mato Grosso Rural Development Project* (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements dated 27 October 1980). Signed at Washington on 12 May 1982

Authentic text: English.

Registered by the International Bank for Reconstruction and Development on 22 November 1983.

**BANQUE INTERNATIONALE POUR
LA RECONSTRUCTION ET LE DÉVELOPPEMENT
et
BRÉSIL**

Contrat d'emprunt — *Deuxième phase du Programme de développement de la région du nord-ouest : Projet relatif au développement rural de l'État du Mato Grosso* (avec annexes et Conditions générales applicables aux contrats d'emprunt et de garantie en date du 27 octobre 1980). Signé à Washington le 12 mai 1982

Texte authentique : anglais.

Enregistré par la Banque internationale pour la reconstruction et le développement le 22 novembre 1983.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

LOAN AGREEMENT¹

CONTRAT D'EMPRUNT¹

Publication effected in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations as amended in the last instance by General Assembly resolution 33/141 A of 19 December 1978.

Publication effectuée conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies tel qu'amendé en dernier lieu par la résolution 33/141 A de l'Assemblée générale en date du 19 décembre 1978.

¹ Came into force on 9 August 1982, upon notification by the Bank to the Government of Brazil.

¹ Entré en vigueur le 9 août 1982, dès notification par la Banque au Gouvernement brésilien.

No. 22484

MULTILATERAL

Protocol of 1978 relating to the International Convention for the prevention of pollution from ships, 1973 (with annexes, final act and International Convention of 1973). Concluded at London on 17 February 1978

Authentic texts: English, Russian, French and Spanish.

Registered by the International Maritime Organization on 26 November 1983.

(For the authentic French and Spanish texts, see volume 1341.)

MULTILATÉRAL

Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (avec annexes, acte final et Convention internationale de 1973). Conclu à Londres le 17 février 1978

Textes authentiques : anglais, russe, français et espagnol.

Enregistré par l'Organisation maritime internationale le 26 novembre 1983.

(Pour les textes authentiques français et espagnol, voir le volume 1341.)

PROTOCOL¹ OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973²

The Parties to the present Protocol,

Recognizing the significant contribution which can be made by the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973², to the protection of the marine environment from pollution from ships,

Recognizing also the need to improve further the prevention and control of marine pollution from ships, particularly oil tankers,

Recognizing further the need for implementing the Regulations for the Prevention of Pollution by Oil contained in Annex I of that Convention as early and as widely as possible,

¹ Came into force on 2 October 1983, i.e., 12 months after the date on which at least 15 States, the combined merchant fleets of which constituted not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping, had signed it definitively or deposited as instrument of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General of the International Maritime Organization, in accordance with article V (1):

<i>State</i>	<i>Date of definitive signature (s) or of deposit of the instrument of ratification, approval (AA) or accession (a)</i>	<i>Year</i>	<i>State</i>	<i>Date of definitive signature (s) or of deposit of the instrument of ratification, approval (AA) or accession (a)</i>	<i>Year</i>
Bahamas	7 June	1983 a	Netherlands*	30 June	1983 AA
(With the exception of annexes III, IV and V of the Convention.)			(For the Kingdom in Europe and the Netherlands Antilles. With the exception of annexes III, IV and V of the Convention.)		
China	1 July	1983 a	Norway	15 July	1980 a
(With the exception of annexes III, IV and V of the Convention.)			(With the exception of annex IV of the Convention.)		
Colombia	27 July	1981 a	Peru	25 April	1980 a
Denmark*	27 November	1980 a	Sweden	9 June	1980
Finland	20 September	1983 a	Tunisia	10 October	1980 a
France*	25 September	1981 AA	United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland*	22 May	1980
Gabon	26 April	1983 a	(With the exception of annexes III, IV and V of the Convention.)		
Germany, Federal Republic of	21 January	1982	United States of America	12 August	1980
(With a declaration of application to Berlin (West).)			(With the exception of annexes III, IV and V of the Convention. With a declaration that annex I and II of the Protocol shall apply only to seagoing ships.)		
Greece	23 September	1982 a	Uruguay	30 April	1979 s
Israel	31 August	1983 a	Yugoslavia	31 October	1980 a
(With the exception of annexes III, IV and V of the Convention.)					
Italy	1 October	1982 a			
Japan*	9 June	1983 a			
Lebanon	18 July	1983 a			
Liberia	28 October	1980			
(With the exception of annexes III, IV and V of the Convention.)					

*See p. 320 of volume 1341 for the text of the reservations and declarations made upon ratification, accession or approval.

In addition, declarations were made by the Governments of the Federal Republic of Germany, France, Norway, Sweden, the Union of Soviet Socialist Republics, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the United States of America. See United Nations, *Treaty Series*, vol. 1341, p. 323.

² See p. 184 of this volume.

Acknowledging however the need to defer the application of Annex II of that Convention until certain technical problems have been satisfactorily resolved,

Considering that these objectives may best be achieved by the conclusion of a Protocol relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973,

Have agreed as follows:

Article I. GENERAL OBLIGATIONS

1. The Parties to the present Protocol undertake to give effect to the provisions of:

- (a) The present Protocol and the Annex hereto which shall constitute an integral part of the present Protocol; and
- (b) The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as "the Convention"), subject to the modifications and additions set out in the present Protocol.

2. The provisions of the Convention and the present Protocol shall be read and interpreted together as one single instrument.

3. Every reference to the present Protocol constitutes at the same time a reference to the Annex hereto.

Article II. IMPLEMENTATION OF ANNEX II OF THE CONVENTION

1. Notwithstanding the provisions of Article 14(1) of the Convention, the Parties to the present Protocol agree that they shall not be bound by the provisions of Annex II of the Convention for a period of three years from the date of entry into force of the present Protocol or for such longer period as may be decided by a two-thirds majority of the Parties to the present Protocol in the Marine Environment Protection Committee (hereinafter referred to as "the Committee") of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (hereinafter referred to as "the Organization").

2. During the period specified in paragraph 1 of this Article, the Parties to the present Protocol shall not be under any obligations nor entitled to claim any privileges under the Convention in respect of matters relating to Annex II of the Convention and all reference to Parties in the Convention shall not include the Parties to the present Protocol in so far as matters relating to that Annex are concerned.

Article III. COMMUNICATION OF INFORMATION

The text of Article 11(1)(b) of the Convention is replaced by the following:

"A list of nominated surveyors or recognized organizations which are authorized to act on their behalf in the administration of matters relating to the design, construction, equipment and operation of ships carrying harmful substances in accordance with the provisions of the Regulations for circulation to the Parties for information of their officers. The Administration shall therefore notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to nominated surveyors or recognized organizations."

Article IV. SIGNATURE, RATIFICATION, ACCEPTANCE,
APPROVAL AND ACCESSION

1. The present Protocol shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 June 1978 to 31 May 1979 and shall thereafter remain open for accession. States may become Parties to the present Protocol by:

- (a) Signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or
- (b) Signature, subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or
- (c) Accession.

2. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization.

Article V. ENTRY INTO FORCE

1. The present Protocol shall enter into force twelve months after the date on which not less than fifteen States, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping, have become Parties to it in accordance with Article IV of the present Protocol.

2. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the date on which the present Protocol enters into force shall take effect three months after the date of deposit.

3. After the date on which an amendment to the present Protocol is deemed to have been accepted in accordance with Article 16 of the Convention, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to the present Protocol as amended.

Article VI. AMENDMENTS

The procedures set out in Article 16 of the Convention in respect of amendments to the Articles, an Annex and an Appendix to an Annex of the Convention shall apply respectively to amendments to the Articles, the Annex and an Appendix to the Annex of the present Protocol.

Article VII. DENUNCIATION

1. The present Protocol may be denounced by any Party to the present Protocol at any time after the expiry of five years from the date on which the Protocol enters into force for that Party.

2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument of denunciation with the Secretary-General of the Organization.

3. A denunciation shall take effect twelve months after receipt of the notification by the Secretary-General of the Organization or after the expiry of any other longer period which may be indicated in the notification.

Article VIII. DEPOSITARY

1. The present Protocol shall be deposited with the Secretary-General of the Organization (hereinafter referred to as "the Depositary").

2. The Depositary shall:
- (a) Inform all States which have signed the present Protocol or acceded thereto of:
 - (i) Each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;
 - (ii) The date of entry into force of the present Protocol;
 - (iii) The deposit of any instrument of denunciation of the present Protocol together with the date on which it was received and the date on which the denunciation takes effect;
 - (iv) Any decision made in accordance with Article II(1) of the present Protocol;
 - (b) Transmit certified true copies of the present Protocol to all States which have signed the present Protocol or acceded thereto.

3. As soon as the present Protocol enters into force, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Depositary to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article IX. LANGUAGES

The present Protocol is established in a single original in the English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic. Official translations in the Arabic, German, Italian and Japanese languages shall be prepared and deposited with the signed original.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed the present Protocol.

DONE at London this seventeenth day of February one thousand nine hundred and seventy-eight.

A N N E X

MODIFICATIONS AND ADDITIONS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION
FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

ANNEX I

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY OIL

Regulation 1. DEFINITIONS

Paragraphs (1) to (7): No change.

The existing text of paragraph (8) is replaced by the following:

(8) (a) "Major conversion" means a conversion of an existing ship:

- (i) Which substantially alters the dimensions or carrying capacity of the ship; or
- (ii) Which changes the type of the ship; or
- (iii) The intent of which in the opinion of the Administration is substantially to prolong its life; or
- (iv) Which otherwise so alters the ship that, if it were a new ship, it would become subject to relevant provisions of the present Protocol not applicable to it as an existing ship.

(b) Notwithstanding the provisions of sub-paragraph (a) of this paragraph, conversion of an existing oil tanker of 20,000 tons dead-weight and above to meet the requirements of Regulation 13 of this Annex shall not be deemed to constitute a major conversion for the purposes of this Annex.

Paragraphs (9) to (22): No change.

The existing text of paragraph (23) is replaced by the following:

(23) "Lightweight" means the displacement of a ship in metric tons without cargo, fuel, lubricating oil, ballast water, fresh water and feed water in tanks, consumable stores, and passengers and crew and their effects.

Paragraphs (24) and (25): No change.

The following paragraphs are added to the existing text:

(26) Notwithstanding the provisions of paragraph (6) of this Regulation, for the purposes of Regulations 13, 13B, 13E and 18(5) of this Annex, "new oil tanker" means an oil tanker:

- (a) For which the building contract is placed after 1 June 1979; or
- (b) In the absence of a building contract, the keel of which is laid, or which is at a similar stage of construction after 1 January 1980; or
- (c) The delivery of which is after 1 June 1982; or
- (d) Which has undergone a major conversion:
 - (i) For which the contract is placed after 1 June 1979; or
 - (ii) In the absence of a contract, the construction work of which is begun after 1 January 1980; or
 - (iii) Which is completed after 1 June 1982,

except that, for oil tankers of 70,000 tons deadweight and above, the definition in paragraph (6) of this Regulation shall apply for the purposes of Regulation 13(1) of this Annex.

(27) Notwithstanding the provisions of paragraph (7) of this Regulation, for the purposes of Regulations 13, 13A, 13B, 13C, 13D and 18(6) of this Annex, "existing oil

tanker” means an oil tanker which is not a new oil tanker as defined in paragraph (26) of this Regulation.

(28) “Crude oil” means any liquid hydrocarbon mixture occurring naturally in the earth whether or not treated to render it suitable for transportation and includes:

- (a) Crude oil from which certain distillate fractions may have been removed; and
- (b) Crude oil to which certain distillate fractions may have been added.

(29) “Crude oil tanker” means an oil tanker engaged in the trade of carrying crude oil.

(30) “Product carrier” means an oil tanker engaged in the trade of carrying oil other than crude oil.

Regulations 2 and 3: No change

Regulation 4

The existing text of Regulation 4 is replaced by the following:

SURVEYS AND INSPECTIONS

(1) Every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above, and every other ship of 400 tons gross tonnage and above shall be subject to the surveys specified below:

- (a) An initial survey before the ship is put in service or before the Certificate required under Regulation 5 of this Annex is issued for the first time, which shall include a complete survey of its structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material in so far as the ship is covered by this Annex. This survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex.
- (b) Periodical surveys at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, which shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the requirements of this Annex.
- (c) A minimum of one intermediate survey during the period of validity of the Certificate which shall be such as to ensure that the equipment and associated pump and piping systems, including oil discharge monitoring and control systems, crude oil washing systems, oily-water separating equipment and oil filtering systems, fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order. In cases where only one such intermediate survey is carried out in any one Certificate validity period, it shall be held not before six months prior to, nor later than six months after the half-way date of the Certificate’s period of validity. Such intermediate surveys shall be endorsed on the Certificate issued under Regulation 5 of this Annex.

(2) The Administration shall establish appropriate measures for ships which are not subject to the provisions of paragraph (1) of this Regulation in order to ensure that the applicable provisions of this Annex are complied with.

(3) (a) Surveys of ships as regards the enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it.

(b) The Administration shall institute arrangements for unscheduled inspections to be carried out during the period of validity of the Certificate. Such inspections shall ensure that the ship and its equipment remain in all respects satisfactory for the service for which the ship is intended. These inspections may be carried out by their own inspection services, or by nominated surveyors or by recognized organizations, or by other Parties upon request of the Administration. Where the Administration, under the provisions of

paragraph (1) of this Regulation, establishes mandatory annual surveys, the above unscheduled inspections shall not be obligatory.

(c) An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct surveys and inspections as set forth in sub-paragraphs (a) and (b) of this paragraph, shall as a minimum empower any nominated surveyor or recognized organization to:

- (i) Require repairs to a ship; and
- (ii) Carry out surveys and inspections if requested by the appropriate authorities of a Port State.

The Administration shall notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to the nominated surveyors or recognized organizations, for circulation to Parties to the present Protocol for the information of their officers.

(d) When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the Certificate or is such that the ship is not fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment, such surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken the Certificate should be withdrawn and the Administration shall be notified immediately; and if the ship is in a port of another Party, the appropriate authorities of the Port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or recognized organization has notified the appropriate authorities of the Port State, the Government of the Port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this Regulation. When applicable, the Government of the Port State concerned shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea or leave the port for the purpose of proceeding to the nearest appropriate repair yard available without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.

(e) In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey and inspection and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

(4) (a) The condition of the ship and its equipment shall be maintained to conform with the provisions of the present Protocol to ensure that the ship in all respects will remain fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.

(b) After any survey of the ship under paragraph (1) of this Regulation has been completed, no change shall be made in the structure, equipment, systems, fittings, arrangements or material covered by the survey, without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment and fittings.

(c) Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered which substantially affects the integrity of the ship or the efficiency or completeness of its equipment covered by this Annex the master or owner of the ship shall report at the earliest opportunity to the Administration, the recognized organization or the nominated surveyor responsible for issuing the relevant Certificate, who shall cause investigations to be initiated to determine whether a survey as required by paragraph (1) of this Regulation is necessary. If the ship is in a port of another Party, the master or owner shall also report immediately to the appropriate authorities of the Port State and the nominated surveyor or recognized organization shall ascertain that such report has been made.

Regulations 5, 6 and 7

In the existing text of these Regulations, delete all references to "(1973)" in relation to the International Oil Pollution Prevention Certificate.

Regulation 8. DURATION OF CERTIFICATE

The existing text of Regulation 8 is replaced by the following:

(1) An International Oil Pollution Prevention Certificate shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years from the date of issue, provided that in the case of an oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks for a limited period specified in Regulation 13(9) of this Annex, the period of validity of the Certificate shall not exceed such specified period.

(2) A Certificate shall cease to be valid if significant alterations have taken place in the construction, equipment, systems, fittings, arrangements or material required without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fittings, or if intermediate surveys as specified by the Administration under Regulation 4(1)(c) of this Annex are not carried out.

(3) A Certificate issued to a ship shall also cease to be valid upon transfer of the ship to the flag of another State. A new Certificate shall only be issued when the Government issuing the new Certificate is fully satisfied that the ship is in full compliance with the requirements of Regulation 4(4)(a) and (b) of this Annex. In the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall transmit as soon as possible to the Administration a copy of the Certificate carried by the ship before the transfer and, if available, a copy of the relevant survey report.

Regulations 9 to 12: No change

The existing text of Regulation 13 is replaced by the following Regulations:

Regulation 13. SEGREGATED BALLAST TANKS, DEDICATED CLEAN BALLAST TANKS AND CRUDE OIL WASHING

Subject to the provisions of Regulations 13C and 13D of this Annex, oil tankers shall comply with the requirements of this Regulation.

New oil tankers of 20,000 tons deadweight and above

(1) Every new crude oil tanker of 20,000 tons deadweight and above and every new product carrier of 30,000 tons deadweight and above shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with paragraphs (2), (3) and (4), or paragraph (5) as appropriate, of this Regulation.

(2) The capacity of the segregated ballast tanks shall be so determined that the ship may operate safely on ballast voyages without recourse to the use of cargo tanks for water ballast except as provided for in paragraph (3) or (4) of this Regulation. In all cases, however, the capacity of segregated ballast tanks shall be at least such that, in any ballast condition at any part of the voyage, including the conditions consisting of lightweight plus segregated ballast only, the ship's draughts and trim can meet each of the following requirements:

- (a) The moulded draught amidships (dm) in metres (without taking into account any ship's deformation) shall not be less than: $dm = 2.0 + 0.02L$;
- (b) The draughts at the forward and after perpendiculars shall correspond to those determined by the draught amidships (dm) as specified in sub-paragraph (a) of this paragraph, in association with the trim by the stern of not greater than 0.015L; and
- (c) In any case the draught at the after perpendicular shall not be less than that which is necessary to obtain full immersion of the propeller(s).

(3) In no case shall ballast water be carried in cargo tanks except on those rare voyages when weather conditions are so severe that, in the opinion of the master, it is necessary to carry additional ballast water in cargo tanks for the safety of the ship. Such additional ballast water shall be processed and discharged in compliance with Regulation 9

of this Annex and in accordance with the requirements of Regulation 15 of this Annex and entry shall be made in the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex.

(4) In the case of new crude oil tankers, the additional ballast permitted in paragraph (3) of this Regulation shall be carried in cargo tanks only if such tanks have been crude oil washed in accordance with Regulation 13B of this Annex before departure from an oil unloading port or terminal.

(5) Notwithstanding the provisions of paragraph (2) of this Regulation, the segregated ballast conditions for oil tankers less than 150 metres in length shall be to the satisfaction of the Administration.

(6) Every new crude oil tanker of 20,000 tons deadweight and above shall be fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing. The Administration shall undertake to ensure that the system fully complies with the requirements of Regulation 13B of this Annex within one year after the tanker was first engaged in the trade of carrying crude oil or by the end of the third voyage carrying crude oil suitable for crude oil washing, whichever occurs later. Unless such oil tanker carries crude oil which is not suitable for crude oil washing, the oil tanker shall operate the system in accordance with the requirements of that Regulation.

Existing crude oil tankers of 40,000 tons deadweight and above

(7) Subject to the provisions of paragraphs (8) and (9) of this Regulation every existing crude oil tanker of 40,000 tons deadweight and above shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with the requirements of paragraphs (2) and (3) of this Regulation from the date of entry into force of the present Protocol.

(8) Existing crude oil tankers referred to in paragraph (7) of this Regulation may, in lieu of being provided with segregated ballast tanks, operate with a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing in accordance with Regulation 13B of this Annex unless the crude oil tanker is intended to carry crude oil which is not suitable for crude oil washing.

(9) Existing crude oil tankers referred to in paragraph (7) or (8) of this Regulation may, in lieu of being provided with segregated ballast tanks or operating with a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing, operate with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provisions of Regulation 13A of this Annex for the following period:

- (a) For crude oil tankers of 70,000 tons deadweight and above, until two years after the date of entry into force of the present Protocol; and
- (b) For crude oil tankers of 40,000 tons deadweight and above but below 70,000 tons deadweight, until four years after the date of entry into force of the present Protocol.

Existing product carriers of 40,000 tons deadweight and above

(10) From the date of entry into force of the present Protocol, every existing product carrier of 40,000 tons deadweight and above shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with the requirements of paragraphs (2) and (3) of this Regulation, or, alternatively, operate with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provisions of Regulation 13A of this Annex.

An oil tanker qualified as a segregated ballast oil tanker

(11) Any oil tanker which is not required to be provided with segregated ballast tanks in accordance with paragraph (1), (7) or (10) of this Regulation may, however, be qualified as a segregated ballast tanker, provided that it complies with the requirements of paragraphs (2) and (3), or paragraph (5) as appropriate, of this Regulation.

**Regulation 13A. REQUIREMENTS FOR OIL TANKERS WITH
DEDICATED CLEAN BALLAST TANKS**

(1) An oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provisions of Regulation 13(9) or (10) of this Annex, shall have adequate tank capacity,

dedicated solely to the carriage of clean ballast as defined in Regulation 1(16) of this Annex, to meet the requirements of Regulation 13(2) and (3) of this Annex.

(2) The arrangements and operational procedures for dedicated clean ballast tanks shall comply with the requirements established by the Administration. Such requirements shall contain at least all the provisions of the Specifications for Oil Tankers with Dedicated Clean Ballast Tanks adopted by the International Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention, 1978, in Resolution 14 and as may be revised by the Organization.

(3) An oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks shall be equipped with an oil content meter, approved by the Administration on the basis of specifications recommended by the Organization*, to enable supervision of the oil content in ballast water being discharged. The oil content meter shall be installed no later than at the first scheduled shipyard visit of the tanker following the entry into force of the present Protocol. Until such time as the oil content meter is installed, it shall immediately before discharge of ballast be established by examination of the ballast water from dedicated tanks that no contamination with oil has taken place.

(4) Every oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks shall be provided with:

- (a) A Dedicated Clean Ballast Tank Operation Manual detailing the system and specifying operational procedures. Such a Manual shall be to the satisfaction of the Administration and shall contain all the information set out in the Specifications referred to in paragraph (2) of this Regulation. If an alteration affecting the dedicated clean ballast tank system is made, the Operation Manual shall be revised accordingly; and
- (b) A Supplement to the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex as set out in Supplement 1 to Appendix III of this Annex. The Supplement shall be permanently attached to the Oil Record Book.

Regulation 13B. REQUIREMENTS FOR CRUDE OIL WASHING

(1) Every crude oil washing system required to be provided in accordance with Regulation 13(6) and (8) of this Annex shall comply with the requirements of this Regulation.

(2) The crude oil washing installation and associated equipment and arrangements shall comply with the requirements established by the Administration. Such requirements shall contain at least all the provisions of the Specifications for the Design, Operation and Control of Crude Oil Washing Systems adopted by the International Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention, 1978, in Resolution 15 and as may be revised by the Organization.

(3) An inert gas system shall be provided in every cargo tank and slop tank in accordance with the appropriate Regulations of Chapter II-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974,¹ as modified and added to by the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974.²

(4) With respect to the ballasting of cargo tanks, sufficient cargo tanks shall be crude oil washed prior to each ballast voyage in order that, taking into account the tanker's trading pattern and expected weather conditions, ballast water is put only into cargo tanks which have been crude oil washed.

* Reference is made to the Recommendation on International Performance and Test Specifications for Oily-Water Separating Equipment and Oil Content Meters adopted by the Organization by Resolution A.393(X).

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1184, p. 2.

² *Ibid.*, vol. 1226, p. 213.

- (5) Every oil tanker operating with crude oil washing systems shall be provided with:
- (a) An Operations and Equipment Manual detailing the system and equipment and specifying operational procedures. Such a Manual shall be to the satisfaction of the Administration and shall contain all the information set out in the Specifications referred to in paragraph (2) of this Regulation. If an alteration affecting the crude oil washing system is made, the Operations and Equipment Manual shall be revised accordingly; and
 - (b) A Supplement to the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex as set out in Supplement 2 to Appendix III of this Annex. The Supplement shall be permanently attached to the Oil Record Book.

Regulation 13C. EXISTING TANKERS ENGAGED IN SPECIFIC TRADES

(1) Subject to the provisions of paragraphs (2) and (3) of this Regulation, Regulation 13(7) to (10) of this Annex shall not apply to an existing oil tanker solely engaged in specific trades between:

- (a) Ports or terminals within a State Party to the present Protocol; or
- (b) Ports or terminals of States Parties to the present Protocol, where:
 - (i) The voyage is entirely within a Special Area as defined in Regulation 10(I) of this Annex; or
 - (ii) The voyage is entirely within other limits designated by the Organization.

(2) The provisions of paragraph (1) of this Regulation shall only apply when the ports or terminals where cargo is loaded on such voyages are provided with reception facilities adequate for the reception and treatment of all the ballast and tank washing water from oil tankers using them and all the following conditions are complied with:

- (a) Subject to the exceptions provided for in Regulation 11 of this Annex, all ballast water, including clean ballast water, and tank washing residues are retained on board and transferred to the reception facilities and the entry in the appropriate Sections of the Supplement to the Oil Record Book referred to in paragraph (3) of this Regulation is endorsed by the competent Port State authority;
- (b) Agreement has been reached between the Administration and the Governments of the Port States referred to in subparagraph (1)(a) or (b) of this Regulation concerning the use of an existing oil tanker for a specific trade;
- (c) The adequacy of the reception facilities in accordance with the relevant provisions of this Annex at the ports or terminals referred to above, for the purpose of this Regulation, is approved by the Governments of the States Parties to the present Protocol within which such ports or terminals are situated; and
- (d) The International Oil Pollution Prevention Certificate is endorsed to the effect that the oil tanker is solely engaged in such specific trade.

(3) Every oil tanker engaged in a specific trade shall be provided with a Supplement to the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex as set out in Supplement 3 to Appendix III of this Annex. The Supplement shall be permanently attached to the Oil Record Book.

Regulation 13D. EXISTING OIL TANKERS HAVING SPECIAL BALLAST ARRANGEMENTS

(1) Where an existing oil tanker is so constructed or operates in such a manner that it complies at all times with the draught and trim requirements set out in Regulation 13(2) of this Annex without recourse to the use of ballast water, it shall be deemed to comply

with the segregated ballast tank requirements referred to in Regulation 13(7) of this Annex, provided that all of the following conditions are complied with:

- (a) Operational procedures and ballast arrangements are approved by the Administration;
- (b) Agreement is reached between the Administration and the Governments of the Port States Parties to the present Protocol concerned when the draught and trim requirements are achieved through an operational procedure; and
- (c) The International Oil Pollution Prevention Certificate is endorsed to the effect that the oil tanker is operating with special ballast arrangements.

(2) In no case shall ballast water be carried in oil tanks except on those rare voyages when weather conditions are so severe that, in the opinion of the master, it is necessary to carry additional ballast water in cargo tanks for the safety of the ship. Such additional ballast water shall be processed and discharged in compliance with Regulation 9 of this Annex and in accordance with the requirements of Regulation 15 of this Annex, and entry shall be made in the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex.

(3) An Administration which has endorsed a Certificate in accordance with subparagraph (1)(c) of this Regulation shall communicate to the Organization the particulars thereof for circulation to the Parties to the present Protocol.

Regulation 13E. PROTECTIVE LOCATION OF SEGREGATED BALLAST SPACES

(1) In every new crude oil tanker of 20,000 tons deadweight and above and every new product carrier of 30,000 tons deadweight and above, the segregated ballast tanks required to provide the capacity to comply with the requirements of Regulation 13 of this Annex which are located within the cargo tank length, shall be arranged in accordance with the requirements of paragraphs (2), (3) and (4) of this Regulation to provide a measure of protection against oil outflow in the event of grounding or collision.

(2) Segregated ballast tanks and spaces other than oil tanks within the cargo tank length (L_1) shall be so arranged as to comply with the following requirement:

$$\Sigma PA_c + \Sigma PA_s \geq J[L_1 (B + 2D)]$$

where:

PA_c = the side shell area in square metres for each segregated ballast tank or space other than an oil tank based on projected moulded dimensions,

PA_s = the bottom shell area in square metres for each such tank or space based on projected moulded dimensions,

L_1 = length in metres between the forward and after extremities of the cargo tanks,

B = maximum breadth of the ship in metres as defined in Regulation 1(21) of this Annex,

D = moulded depth in metres measured vertically from the top of the keel to the top of the freeboard deck beam at side amidships. In ships having rounded gunwales, the moulded depth shall be measured to the point of intersection of the moulded lines of the deck and side shell plating, the lines extending as though the gunwale were of angular design,

J = 0.45 for oil tankers of 20,000 tons deadweight 0.30 for oil tankers of 200,000 tons deadweight and above, subject to the provisions of paragraph (3) of this Regulation.

For intermediate values of deadweight the value of "J" shall be determined by linear interpolation.

Whenever symbols given in this paragraph appear in this Regulation, they have the meaning as defined in this paragraph.

(3) For tankers of 200,000 tons deadweight and above the value of "J" may be reduced as follows:

$$J \text{ reduced} = \left[J - \left(a - \frac{0_c + 0_s}{4 0_A} \right) \right] \text{ or } 0.2 \text{ whichever is greater}$$

where:

- a = 0.25 for oil tankers of 200,000 tons deadweight
- a = 0.40 for oil tankers of 300,000 tons deadweight
- a = 0.50 for oil tankers of 420,000 tons deadweight and above,

For intermediate values of deadweight the value of "a" shall be determined by linear interpolation.

- 0_c = as defined in Regulation 23(1)(a) of this Annex,
- 0_s = as defined in Regulation 23(1)(b) of this Annex,
- 0_A = the allowable oil outflow as required by Regulation 24(2) of this Annex.

(4) In the determination of "PA_c" and "PA_s" for segregated ballast tanks and spaces other than oil tanks the following shall apply:

- (a) The minimum width of each wing tank or space either of which extends for the full depth of the ship's side or from the deck to the top of the double bottom shall be not less than 2 metres. The width shall be measured inboard from the ship's side at right angles to the centre line. Where a lesser width is provided the wing tank or space shall not be taken into account when calculating the protecting area "PA_c"; and
- (b) The minimum vertical depth of each double bottom tank or space shall be B/15 or 2 metres, whichever is the lesser. Where a lesser depth is provided the bottom tank or space shall not be taken into account when calculating the protecting area "PA_s".

The minimum width and depth of wing tanks and double bottom tanks shall be measured clear of the bilge area and, in the case of minimum width, shall be measured clear of any rounded gunwale area.

Regulation 14: No change

Regulation 15

In the existing text of this Regulation, delete reference to "(1973)" in relation to the International Oil Pollution Prevention Certificate.

Regulations 16 and 17: No change

**Regulation 18. PUMPING, PIPING AND DISCHARGE ARRANGEMENTS
OF OIL TANKERS**

Paragraphs (1) to (4): No change.

The following paragraphs are added to the existing text:

(5) Every new oil tanker required to be provided with segregated ballast tanks, or fitted with a crude oil washing system shall comply with the following requirements:

- (a) It shall be equipped with oil piping so designed and installed such that oil retention in the lines is minimized; and
- (b) Means shall be provided to drain all cargo pumps and all oil lines at the completion of cargo discharge, where necessary by connexion to a stripping device. The line and pump drainings shall be capable of being discharged both ashore and to a cargo tank

or a slop tank. For discharge ashore a special small diameter line shall be provided for that purpose and connected outboard of the ship's manifold valves.

(6) Every existing crude oil carrier required to be provided with segregated ballast tanks, or fitted with a crude oil washing system or operated with dedicated clean ballast tanks, shall comply with the provisions of paragraph (5)(b) of this Regulation.

Regulation 19: No change

Regulation 20

In the existing text of this Regulation, delete reference to "(1973)" in relation to the International Oil Pollution Prevention Certificate.

Regulations 21 to 25: No change

Appendix I. LIST OF OILS: No change

Appendix II. FORM OF CERTIFICATE

The existing form of Certificate is replaced by the following form:

INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

Issued under the provisions of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, under the Authority of the Government of

.....
(full designation of the country)

by
(full designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973)

Name of ship	Distinctive number or letters	Port of registry	Gross tonnage

Type of ship:

Crude oil tanker*

Product carrier*

Crude oil/product carrier*

Ship other than an oil tanker with cargo tanks coming under Regulation 2(2) of Annex I of the Protocol*

Ship other than any of the above*

Date of building or major conversion contract

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or on which major conversion was commenced

Date of delivery or completion of major conversion

Part A. ALL SHIPS

The ship is equipped with:

For ships of 400 tons gross tonnage and above:

(a) Oily-water separating equipment* (capable of producing effluent with an oil content not exceeding 100 parts per million)

(b) An oil filtering system* (capable of producing effluent with an oil content not exceeding 100 parts per million)

For ships of 10,000 tons gross tonnage and above:

(c) An oil discharge monitoring and control system* (additional to (a) or (b) above) or

(d) Oily-water separating equipment and an oil filtering system* (capable of producing effluent with an oil content not exceeding 15 parts per million) in lieu of (a) or (b) above.

* Delete as appropriate.

Particulars of requirements from which exemption is granted under Regulation 2(2) and 2(4)(a) of Annex I of the Protocol:

.....

Remarks:

*Endorsement for existing ships**

This is to certify that this ship has now been so equipped as to comply with the requirements of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as relating to existing ships.**

Signed
 (Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority,
 as appropriate)

*Part B. OIL TANKERS****

Carrying capacity of ship (m ³)	Deadweight of ship (metric tons)	Length of ship (m)

It is certified that this ship is constructed and equipped, and must operate, in accordance with the following:

1. This ship is:

- (a) Required to be constructed according to and complies with†
 (b) Not required to be constructed according to†

* This entry need not be reproduced on a Certificate other than the first Certificate issued to any ship.

** The period after the entry into force of the Protocol within which oily-water separating equipment, oil discharge control systems, oil filtering systems and/or slop tank arrangements must be provided is set out in Regulations 13A(3), 15(1) and 16(4) of Annex I of the Protocol.

*** This Part should be completed for oil tankers including combination carriers, and those entries which are applicable should be completed for ships other than oil tankers which are constructed and utilized to carry oil in bulk of an aggregate capacity of 200 cubic metres or above.

† Delete as appropriate.

(c) Not required to be constructed according to, but complies with* the requirements of Regulation 24 of Annex I of the Protocol.

2. This ship is:

(a) Required to be constructed according to and complies with*

(b) Not required to be constructed according to* the requirements of Regulation 13E of Annex I of the Protocol.

3. This ship is:

(a) Required to be provided with segregated ballast tanks according to, and complies with*

(b) Not required to be provided with segregated ballast tanks according to*

(c) Not required to be provided with segregated ballast tanks according to, but complies with*

(d) In accordance with Regulation 13C or 13D of Annex I of the Protocol, and as specified in Part C of this Certificate, exempted from*

the requirements of Regulation 13 of Annex I of the Protocol

(e) Fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing in accordance with the provisions of Regulation 13B of Annex I of the Protocol, in lieu of being provided with segregated ballast tanks*

(f) Provided with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provisions of Regulation 13A of Annex I of the Protocol, in lieu of being either provided with segregated ballast tanks or fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing*

4. This ship is:

(a) Required to be fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing according to, and complies with*

(b) Not required to be fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing according to*

the requirements of Regulation 13(6) of Annex I of the Protocol.

*Segregated ballast tanks***

The segregated ballast tanks are distributed as follows:

Tank	Volume (m ³)	Tank	Volume (m ³)

*Dedicated Clean Ballast Tanks***

This ship is operating with dedicated clean ballast tanks until
(Date)
in accordance with the requirements of Regulation 13A of Annex I of the Protocol.

* Delete as appropriate.

** Delete if not applicable.

The dedicated clean ballast tanks are designated as follows:

Tank	Volume (m ³)	Tank	Volume (m ³)

*Manual**

This is to certify that this ship has been supplied with:

- (a) A valid Dedicated Clean Ballast Tank Operation Manual in accordance with Regulation 13A of Annex I of the Protocol**
- (b) A valid Operations and Equipment Manual for Crude Oil Washing in accordance with Regulation 13B of Annex I of the Protocol**

Identification of the valid Manual

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority,
as appropriate)

Identification of the valid Manual

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority,
as appropriate)

* Delete if not applicable.

** Delete as appropriate.

Part C. EXEMPTIONS*

This is to certify that this ship is:

- (a) Solely engaged in trade between and in accordance with Regulation 13C of Annex I of the Protocol**; or
- (b) Operating with special ballast arrangements in accordance with Regulation 13D of Annex I of the Protocol**

and is therefore exempted from the requirements of Regulation 13 of Annex I of the Protocol.

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority,
as appropriate)

THIS IS TO CERTIFY:

That the ship has been surveyed in accordance with Regulation 4 of Annex I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, concerning the prevention of pollution by oil; and

That the survey shows that the structure, equipment, systems, fittings, arrangement and material of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Annex I of that Protocol.

This Certificate is valid until

Subject to intermediate survey(s) at intervals of

Issued at
(Place of issue of Certificate)

..... 19.....
(Signature of duly authorized official)

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

INTERMEDIATE SURVEY

This is to certify that at an intermediate survey required by Regulation 4(1)(c) of Annex I of the Protocol 1978 Relating to the International Convention for the Prevention

* Delete if not applicable.
** Delete as appropriate.

of Pollution from Ships, 1973, this ship and the condition thereof were found to comply with the relevant provisions of that Protocol.

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

Next intermediate survey due

(Seal or stamp of the Authority,
as appropriate)

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

Next intermediate survey due

(Seal or stamp of the Authority,
as appropriate)

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

Next intermediate survey due

(Seal or stamp of the Authority,
as appropriate)

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority,
as appropriate)

Appendix III. FORM OF OIL RECORD BOOK

The following forms of Supplements to the Oil Record Book are added to the existing form:

Supplement I

**FORM OF SUPPLEMENT TO OIL RECORD BOOK FOR OIL TANKERS
OPERATED WITH DEDICATED CLEAN BALLAST TANKS***

Name of ship

Distinctive number or letters

Total cargo carrying capacity cubic metres

Total dedicated clean ballast capacity cubic metres

The following tanks are designated as dedicated clean ballast tanks:

Tank	Volume (m ³)	Tank	Volume (m ³)

NOTE: The periods covered by the Supplement should be consistent with the periods covered by the Oil Record Book.

* This Supplement should be attached to the Oil Record Book for oil tankers operating with dedicated clean ballast tanks in accordance with Regulation 13A of Annex I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973. Other information as required should be entered in the Oil Record Book.

(A) *Ballasting of dedicated clean ballast tanks*

101.	Identity of tank(s) ballasted			
102.	Date and position of ship when water intended for flushing, or port ballast was taken to dedicated clean ballast tank(s)			
103.	Date and position of ship when pump(s) and lines were flushed to slop tank			
104.	Date and position of ship when additional ballast water was taken to dedicated clean ballast tank(s)			
105.	Date, time and position of ship when (a) valves to slop tank, (b) valves to cargo tanks, (c) other valves affecting the clean ballast system were closed			
106.	Quantity of clean ballast taken on board			

The undersigned certifies that, in addition to the above, all sea valves, cargo tank and pipeline connexions and connexions between tanks or inter-tank connexions, were secured on the completion of ballasting of dedicated clean ballast tanks.

Date of entry Officer in charge

Master

(B) *Discharge of clean ballast*

107.	Identity of tank(s)			
108.	Date, time and position of ship at start of discharge of clean ballast (a) to sea, or (b) into reception facility			
109.	Date, time and position of ship upon completion of discharge to sea			
110.	Quantity discharged (a) to sea, or (b) into reception facility			
111.	Was the ballast water checked for oil contamination before discharge?			
112.	Was the discharge monitored during discharge by an oil content meter?			
113.	Was there any indication of oil contamination of the ballast water before or during discharge?			
114.	Date and position of ship when pump and lines were flushed after loading			
115.	Date, time and position of ship when (a) valves to slop tank, (b) valves to cargo tanks, (c) other valves affecting the clean ballast system were closed			
116.	Quantity of polluted water transferred to slop tank(s). (Identify slop tank(s))			

The undersigned certifies that, in addition to the above, all sea valves overboard discharge valves, cargo tank and pipeline connexions and connexions between tanks or inter-tank connexions, were secured on completion of discharge of clean ballast and that the pump(s) and pipes designated for clean ballast operations were properly cleaned upon completion of discharge of clean ballast.

Date of entry Officer in charge

Master

Supplement 2

FORM OF SUPPLEMENT TO OIL RECORD BOOK FOR CRUDE OIL TANKERS
OPERATING WITH A CARGO TANK CLEANING PROCEDURE USING
CRUDE OIL WASHING*

Name of ship

Distinctive number or letters

Total cargo carrying capacity cubic metres

Voyage from to
(Port(s)) (Date) (Port(s)) (Date)

NOTES: The periods covered by the supplement should be consistent with the periods covered by the Oil Record Book.

The cargo tanks crude oil washed should be those laid down in the Operations and Equipment Manual required by Regulation 13B(5)(a) of the Protocol.

A separate column should be used for each tank washed or water rinsed.

(A) *Crude oil washing*

201.	Date when and port where crude oil washing was carried out or ship's position if carried out between two discharge ports				
202.	Identity of tank(s) washed (see Note 1)				
203.	Number of machines in use				
204.	Commenced washing (a) Date and time (b) Ullage				
205.	Washing pattern employed (see Note 2)				
206.	Washing line pressure				
207.	Completed or stopped washing (a) Date and time (b) Ullage				
208.	Remarks				

* This Supplement should be attached to the Oil Record Book for crude oil tankers operating with a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing in accordance with Regulation 13B of Annex I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, and is intended to replace Section (e) of the Oil Record Book. Details of ballasting and deballasting and other information required should be entered in the Oil Record Book.

Note 1. When an individual tank has more machines than can be operated simultaneously, as described in the Operations and Equipment Manual, then the section being crude oil washed should be identified, e.g. No. 2 centre, forward section.

Note 2. In accordance with the Operations and Equipment Manual, enter whether single-stage or multi-stage method of washing is employed. If multi-stage method is used, give the vertical arc covered by the machines and the number of times that arc is covered for that particular stage of the programme.

The tanks were washed in accordance with programmes given in the Operations and Equipment Manual (see Note 3) and confirmed dry on completion.

Date of entry Officer in charge

Master

(B) *Water rinsing or flushing of tank bottoms*

209.	Date and position of ship when rinsing or flushing was carried out				
210.	Identity of tank(s) and date				
211.	Volume of water used				
212.	Transferred to: (a) Reception facilities (b) Slop tank(s) (identify slop tank(s))				

Date of entry Officer in charge

Master

Note 3. If the programmes given in the Operations and Equipment Manual are not followed, then details must be given under Remarks.

Supplement 3

FORM OF SUPPLEMENT TO OIL RECORD BOOK
FOR OIL TANKERS ENGAGED IN SPECIFIC TRADES*

Name of ship

Distinctive number or letters

Total cargo carrying capacity cubic metres

Total ballast water capacity required for compliance with Regulation 13(2) and (3) of
Annex I of the Protocol cubic metresVoyages from to
(Port(s)) (Port(s))NOTE: The periods covered by the Supplement should be consistent with the periods
covered by the Oil Record Book.(A) *Loading of ballast water*

301.	Identity of tank(s) ballasted				
302.	Date and position of ship when ballasted				
303.	Total quantity of ballast loaded in cubic metres				
304.	Method of calculating ballast quantity				
305.	Remarks				
306.	Date and signature of officer in charge				
307.	Date and signature of Master				

* This Supplement should be attached to the Oil Record Book for oil tankers engaged in specific trades in accordance with Regulation 13C of Annex I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, and is intended to replace Sections (d), (f), (g) and (i) of the Oil Record Book. Other information required should be entered in the Oil Record Book.

(B) *Re-allocation of ballast water within the ship*

308.	Reason for re-allocation				
309.	Date and signature of officer in charge				
310.	Date and signature of Master				

(C) *Ballast water discharge to reception facility*

311.	Date and port(s) where ballast water was discharged				
312.	Name or designation of reception facility				
313.	Total quantity of ballast water discharged in cubic metres				
314.	Method of calculating ballast quantity				
315.	Date and signature of officer in charge				
316.	Date and signature of Master				
317.	Date, signature and stamp of port authority official				

*ANNEX II***REGULATIONS FOR THE CONTROL OF POLLUTION
BY NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK**

No change

*ANNEX III***REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY HARMFUL SUBSTANCES CARRIED
BY SEA IN PACKAGED FORMS, OR IN FREIGHT CONTAINERS, PORTABLE TANKS OR
ROAD AND RAIL TANK WAGONS**

No change

*ANNEX IV***REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY SEWAGE FROM SHIPS**

No change

*ANNEX V***REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY GARBAGE FROM SHIPS**

No change

[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 грузместность 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 подпадало 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 дедеветом 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 Правилла применяется для целей Правила 13 (1) настоящего Приложения.

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

(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 Правиллом 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 соответствует 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 приятные 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 правительством, 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 Правилom 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 перевозок чистого балласта, как это определено в Правиле 1 (16) настоящего Приложения, чтобы удовлетворять требованиям Правил 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 осуществлять 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 палубе, 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 Правил. 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 Правил.

(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 Правил. Если происходит какое-либо изменение, влияющее на систему мойки сырой нефтью, соответственное 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 Правил, Правила 13 (7)-(10) настоящего Приложения не применяются к существующим нефтяным танкерам, занятым только в специальных перевозках между:

- (a) портам и терминалами в пределах государства-Стороны настоящего Протокола; или
- (b) портам 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 Правил 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 Правил;
- (b) было достигнуто соглашение между Администрацией и правительством государств порта, упомянутых в подпункте 1 (a) или (b) настоящего Правил, 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 Правил, 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 следующие 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 Правил 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 Правил, сообщает Организации о подробностях указанного Свидетельства для рассылки Сторонам настоящего Протокола.

Правило 13E. ЗАЩИТНОЕ РАСПОЛОЖЕНИЕ ТАНКОВ ИЗОЛИРОВАННОГО БАЛЛАСТА

(1) На каждом новом танкере, первозящем сырую нефть, дедеветом 20.000 тонн и более и на каждом новом танкере, перевозящем нефтенпродукты, дедеветом 30.000 тонн и более танки изолированного балласта, требуемые для обеспечения вместимости для удовлетворения требованиям Правил 13 настоящего Приложения, которые расположены по длине грузового танка, устанавливаются в соответствии с требованиями пунктов (2), (3) и (4) настоящего Правил 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) грузового танка, установлены так, чтобы удовлетворять следующим требованиям:

$$\Sigma PA_C + \Sigma PA_S \geq J [L_1 (B + 2D)]$$

где:

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

- PA_S = площади обшивки дна в квадратных метрах для каждого такого танка или пространства, основанной на проекции теоретических размеров,
- L_1 = 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 Правил.

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:

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

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 «а» 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 = допускуемому вытву нефти, согласно требованиям Правил 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 В/15 или 2 метра в зависимости от того, что меньше. Если предусматривается меньшая высота, тапк или пространство двойного дна не принимаются в расчет при вычислении защитной зоны "РА_S".

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 обеспечиваться 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 тапки. 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

* Не нужно 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 указанному 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).

Перечисленные требования, 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 ³)	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 ³)	Танк	Объем (м ³)

*Предназначенные для чистого балласта танки***

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

Предназначенные для чистого балласта танки размещаются следующим образом:

Танк	Объем (м ³)	Танк	Объем (м ³)

*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 освидетельствованье 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 ПРИМЕИЯЮТСЯ
ПРЕДНАЗНАЧЕННЫЕ ДЛЯ ЧИСТОГО БАЛЛАСТА ТАНКИ***

Название судна

Регистрационный номер судна или буквы

Общая грузопместимость в кубических метрах

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

Следующие танки предназначаются в качестве танков чистого балласта:

Танк	Объем (м ³)	Танк	Объем (м ³)

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.

(A) 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 забортные 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))			

Ниженотписавшиеся 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 грузоподъемность 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, описанные которых дано в Руководстве по эксплуатации и оборудованию, требуемым Правил 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 Правил 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: (a) дата и время (b) незаполненная часть объема танка				
205.	Применяемый порядок мойки (см. Примечание 2)				
206.	Давление в моечном трубопроводе				
207.	Мойка завершена или приостановлена: (a) дата и время (b) 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 занси 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: (а) приемные устройства (б) 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 Правил 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 Правил 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.

(А) Погрузка водяного балласта

301.	Номер(а) танка(ов), заполненного(ых) балластом				
302.	Дата и местоахождение 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				

(В) Перераспределение водяного балласта на судне

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

(С) 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

FINAL ACT OF THE INTERNATIONAL CONFERENCE ON
TANKER SAFETY AND POLLUTION PREVENTION, 1978

1. In consideration of recommendations made by the Maritime Safety Committee, the Council of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization decided, on 25 May 1977, to convene the International Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention which was held in London from 6 to 17 February 1978.

2. Upon the invitation of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, the following States were represented by delegations at the Conference:

Algeria	Liberia
Argentina	Malaysia
Australia	Mexico
Bahamas	Morocco
Bahrain	Netherlands
Barbados	New Zealand
Belgium	Nigeria
Brazil	Norway
Bulgaria	Oman
Canada	Panama
Chile	Philippines
Colombia	Poland
Cuba	Portugal
Cyprus	Republic of Korea
Denmark	Romania
Egypt	Saudi Arabia
Finland	Senegal
France	Singapore
German Democratic Republic	Spain
Germany, Federal Republic of	Sweden
Ghana	Thailand
Greece	Trinidad and Tobago
India	Tunisia
Indonesia	Turkey
Iran	Union of Soviet Socialist Republics
Iraq	United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
Ireland	United States of America
Israel	Uruguay
Italy	Venezuela
Japan	Yugoslavia
Kenya	
Kuwait	

3. The following States were represented at the Conference by observers:

China
Ecuador
Mauritius

4. At the invitation of the Organization, the following organization in the United Nations system sent a representative to the Conference:

United Nations Environment Programme (UNEP)

5. The following inter-governmental organizations sent observers to the Conference:

Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD)
Commission of the European Communities (EEC)

6. The following non-governmental organizations also sent observers to the Conference:

International Chamber of Shipping (ICS)
International Shipping Federation (ISF)
International Union of Marine Insurance (IUMI)
International Confederation of Free Trade Unions (ICFTU)
International Radio-Maritime Committee (CIRM)
International Association of Ports and Harbors (IAPH)
Baltic and International Maritime Conference (BIMCO)
International Association of Classification Societies (IACS)
Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)
International Shipowners' Association (INSA)
Engineering Committee on Oceanic Resources (ECOR)
Friends of the Earth International (FOE)
International Association of Institutes of Navigation (IAIN)
Association of West European Shipbuilders (AWES)

7. At the opening of the Conference, Mr. S. Clinton Davis, Parliamentary Under-Secretary of State for Companies, Aviation and Shipping of the Department of Trade of the United Kingdom, made a statement on behalf of Her Majesty's Government welcoming delegates to the Conference.

8. His Excellency Mr. Manuel Tello, C.M.G. of the delegation of Mexico was elected President of the Conference. The following Vice-Presidents were also elected:

Mr. M. Jacquier (France)
Mr. P. Gavai (India)
Mr. R. Adero (Kenya)
H.E. Mr. Said Ben Ammar (Tunisia)
Mr. A. Kolesnitchenko (USSR)

9. The following officers of the Conference were appointed:

Secretary-General: Mr. C. P. Srivastava;

Executive Secretaries: Captain G. P. Kostylev, Mr. Y. Sasamura.

10. The Conference established the following Committees:

Committee I

Chairman: Mr. J. Vonau (Poland);
Vice-Chairman: Mr. S. Abboud (Egypt).

Committee II

Chairman: Mr. P. Eriksson (Sweden);
Vice-Chairman: Mr. J. H. Birtwhistle (Canada).

Committee III

Chairman: Dr. L. Spinelli (Italy);
Vice-Chairman: Captain J. F. Schwarz (Argentina).

Credentials Committee

Chairman: Captain S. Tardana (Indonesia).

Drafting Committee

Chairman: Mr. S. N. Burbridge (United Kingdom).

11. The following documentation formed the basis for the work of the Conference:

- The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973;¹
- The International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974;²
- Draft Protocols to those Conventions jointly prepared by the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee of the Organization;
- Draft Resolutions relating to the improvement of safety at sea and the prevention of marine pollution from ships;
- Proposals and comments submitted to the Conference by interested governments and organizations.

12. As a result of its deliberations which are recorded in the summary records and reports of the Conference, the following instruments were adopted by the Conference:

Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Safety of life at Sea, 1974³ and

Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973⁴

The above Protocols constitute Attachments 1 and 2 to this Final Act respectively.

13. The Conference also adopted the Resolutions shown at Attachment 3 to this Final Act.

14. The text of this Final Act, including its Attachments, is deposited with the Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization. It is established in a single original in the English, French, Russian and Spanish languages, and is accompanied by the texts of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, and of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973. The texts of the Protocols appear in the authentic languages specified in the Conventions to which they relate. Official translations

¹ See p. 184 of this volume.

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 1185, p. 2.

³ *Ibid.*, vol. 1226, p. 213.

⁴ See p. 62 of this volume.

of the Protocols will be prepared in the languages specified in the Conventions to which they relate. Originals of these official translations will be deposited with this Final Act.

15. The Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization shall send certified copies of this Final Act with the Resolutions of the Conference, certified copies of the authentic texts of the Protocols and, when they have been prepared, official translations of the Protocols, to the Governments of the States invited to be represented at the Conference, in accordance with the wishes of those Governments.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned have affixed their signatures to this Final Act.

DONE at London this seventeenth day of February one thousand nine hundred and seventy-eight.

[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	Папама
Бразилия	Польша
Венесуэла	Португалия
Гана	Румыния
Германская Демократическая Республика	Саудовская Аравия
Греция	Сепегал
Дания	Сипгапур
Египет	Соединенное Королевство Велико- британии 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
Капада	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. Клиитон 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. Сасamura

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 работе 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.

Attachment 3

RESOLUTION I

TARGET DATE FOR THE ENTRY INTO FORCE OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

The Conference,

Recognizing that the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, (MARPOL Protocol) when implemented, would substantially achieve the complete elimination of intentional pollution of the marine environment by oil and other harmful substances and the minimization of accidental discharge of such substances,

Desiring to bring the MARPOL Protocol which incorporates and modifies the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, (MARPOL Convention) into force as soon as possible,

Taking note of the work by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization to resolve the technical problems involved in the implementation of the MARPOL Convention,

Recommends that all Governments concerned adopt a target date of June 1981 for the entry into force of the MARPOL Protocol which incorporates and modifies the MARPOL Convention,

Recommends also that those States which contemplate becoming Parties to the MARPOL Protocol:

- (a) Make every effort to deposit their instruments of ratification, approval, acceptance or accession at as early a date as possible but not later than June 1980;
- (b) If they have not deposited such instruments before June 1980, give the Secretary-General of the Organization by that date an indication of the period within which they expect to be able to do so,

Recommends further that, prior to the entry into force of the MARPOL Protocol, Governments should ensure that the provisions of that Protocol are applied by the date fixed to new ships in respect of requirements which contain a specific implementation date,

Noting that, with regard to existing oil tankers, the MARPOL Protocol prescribes that requirements should be implemented in relation to the date on which the Protocol enters into force,

Invites all Governments concerned to put these requirements into effect, to the maximum extent, without waiting for the entry into force of the MARPOL Protocol, by June 1981, or as soon as possible thereafter, namely:

—For existing crude oil tankers:

Requirements for segregated ballast tanks, crude oil washing system or dedicated clean ballast tanks contained in Regulation 13 of Annex I of the MARPOL Protocol

—For existing product carriers:

Requirements for segregated ballast tanks or dedicated clean ballast tanks contained in Regulation 13 of Annex I of the MARPOL Protocol,

Recommends that the eleventh session of the Assembly of the Organization in 1979 review progress towards meeting those dates.

RESOLUTION 2

TARGET DATE FOR THE ENTRY INTO FORCE OF THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AND THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THAT CONVENTION

The Conference,

Recognizing that the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, (SOLAS Convention) and the Protocol of 1978 relating to that Convention (SOLAS Protocol) when implemented, can make a significant improvement in the safety of ships and property at sea and the life of persons on board,

Noting that the SOLAS Protocol adopted by the Conference cannot enter into force before the SOLAS Convention enters into force,

Desiring to bring the SOLAS Convention and the SOLAS Protocol into force as soon as possible,

Recommends that all Governments concerned adopt a target date of June 1979 for the entry into force of the SOLAS Convention and endeavour to ensure that the SOLAS Protocol enters into force at the same time or as soon as possible thereafter,

Recommends also that those States which contemplate becoming Parties to the SOLAS Convention:

- (a) Make every effort to deposit their instruments of ratification, approval, acceptance or accession at the earliest possible date, but not later than June 1978;
- (b) Deposit instruments of ratification, approval or acceptance of, or accession to, the SOLAS Protocol when it is open for signature or as soon as possible thereafter; and when it becomes possible to do so, endeavour to deposit instruments of ratification, approval or acceptance of, or accession to, both the SOLAS Convention and the SOLAS Protocol simultaneously;
- (c) If they have not deposited such instruments before June 1978, give the Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization by that date an indication of the period within which they expect to be able to do so,

Recommends also that States which have deposited instruments of ratification of the SOLAS Convention should deposit instruments of ratification of the SOLAS Protocol as soon as possible,

Recommends further that, prior to the entry into force of the SOLAS Protocol, Administrations should ensure that the provisions of that instrument are applied to new tankers by the date fixed in respect of requirements which contain a specific implementation date,

Noting that, with regard to existing ships, the SOLAS Protocol prescribes that the requirements should be implemented in relation to the date on which that Protocol enters into force,

Invites all Governments concerned to put these requirements into effect to the maximum extent, without waiting for the entry into force of the SOLAS Protocol, by the following dates, or as soon as possible thereafter, namely:

—Requirements for inert gas systems contained in Regulation 60 of Chapter II-2 of the SOLAS Protocol

Existing tankers of 70,000 tons deadweight and above: by June 1981

Existing tankers of 40,000 tons deadweight and above but below 70,000 tons deadweight, and existing crude oil tankers of 20,000 tons and above but below 40,000 tons deadweight fitted with high capacity tank washing machines: by June 1983

—Requirements for steering gear for existing tankers contained in Regulation 29(d) of Chapter II-1 of the SOLAS Protocol: by June 1981,

Recommends that the eleventh session of the Assembly of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization in 1979 review progress towards meeting these dates.

RESOLUTION 3

FUTURE DEVELOPMENTS AIMED AT ELIMINATING POLLUTION

The Conference,

Noting that Resolutions I and 3 of the International Conference on Marine Pollution, 1973, expressed the belief that the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, will, when implemented, constitute a further important step towards the complete elimination of pollution of the sea by harmful substances from ships,

Believing that the Protocol of 1978 relating to that Convention (MARPOL Protocol) will further contribute towards the objective of eliminating pollution by oil,

Noting the provisions of the MARPOL Protocol extending the requirements for segregated ballast tanks to all new crude oil tankers of 20,000 tons deadweight and above and also making the crude oil washing systems obligatory for such oil tankers,

Being aware that the combination of the requirements for segregated ballast tanks and crude oil washing systems provides Administrations with a greatly improved ability to meet the objective of completely eliminating pollution of the sea from ships,

Recommends that such combination of requirements should be an ultimate objective of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization in respect of pollution from crude oil tankers,

Invites the Organization to develop, not later than 1986, proposals for appropriate amendments to the MARPOL Protocol to achieve the above objective.

RESOLUTION 4

CONTROL PROCEDURES FOR EXISTING CRUDE OIL TANKERS OF LESS THAN 40,000 TONS DEADWEIGHT

The Conference,

Having adopted the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, (MARPOL Protocol),

Noting that the MARPOL Protocol contains new requirements relating to the carriage of ballast and the washing of cargo tanks in oil tankers of 40,000 tons deadweight and above,

Recognizing that in order to implement these requirements effectively, continuing strong emphasis should be placed on the effective operation of washing procedures, which will be required regardless of whether existing oil tankers of 40,000 tons deadweight and above operate with segregated ballast tanks, crude oil washing systems or dedicated clean ballast tanks,

Recognizing also that for existing tankers of less than 40,000 tons deadweight full reliance will need to be placed on the effective operation of the systems to be used for retaining the oil on board,

Recognizing further the progress made by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization in developing procedures for the control of discharges referred to in Resolution 6 adopted by this Conference,

Urges Governments to pay special attention to implementing those procedures on tankers of less than 40,000 tons deadweight, both in loading and unloading ports or terminals,

Recommends that the measures taken to implement such procedures should be kept under regular review by the Organization.

RESOLUTION 5

FURTHER DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL STANDARDS FOR INERT GAS SYSTEMS

The Conference,

Recognizing that the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS Convention) and the Protocol of 1978 relating to that Convention (SOLAS Protocol) significantly extend the application of inert gas systems to both new and existing tankers,

Bearing in mind Resolution 2 adopted by this Conference to implement the SOLAS Convention and the SOLAS Protocol as soon as possible and the effect of this extended application on the available manufacturing capacity and the essential need to ensure that every inert gas system is in compliance with the highest technical standards,

Recommends that the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization promote studies with a view to re-examining the requirements relating to inert gas systems in Regulation 62 of Chapter II-2 of the SOLAS Convention and developing guidelines to supplement the requirements of that Regulation by taking account of the arduous operating conditions and the need to maintain these systems to a satisfactory standard.

RESOLUTION 6

PROCEDURES FOR THE EFFECTIVE ENFORCEMENT OF CONVENTIONS RELATING TO SAFETY OF LIFE AT SEA AND THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS

The Conference,

Recognizing the importance of making acceptable international instruments covering safety and the prevention of pollution, ensuring their rapid entry into force and their effective enforcement subsequently,

Noting with regard to prevention of pollution from ships that Resolution 1 adopted by the International Conference on Marine Pollution, 1973, urged Governments to accept the 1969 Amendments¹ to the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954,² as a matter of urgency,

Noting also with satisfaction that the aforementioned Amendments came into force on 20 January 1978,

Being aware that Resolution A.39I(X) adopted by the Assembly of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization on 14 November 1977,³ set out guidelines for the enforcement of the aforementioned Convention as amended,

Noting further that Resolution A.32I(IX) adopted by the Assembly of the Organization on 12 November 1975⁴ setting out procedures for the control of ships in respect of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960,⁵ and the International Convention on Load Lines, 1966,⁶

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1140, p. 340.

² *Ibid.*, vol. 327, p. 3.

³ Resolutions and other Decisions, *International Governmental Maritime Consultative Organization Assembly, Tenth Session, 7-17 November 1977*, p. 208.

⁴ *Ibid.*, Ninth Session, 3-14 November 1975, p. 26.

⁵ United Nations, *Treaty Series*, vol. 536, p. 27.

⁶ *Ibid.*, vol. 640, p. 133.

Urges Governments to implement the above-mentioned procedures and guidelines in order to ensure that the standards of safety on ships and those concerning the prevention of pollution from ships are fully complied with,

Invites the Organization to develop further these procedures and guidelines, as appropriate, as new standards contained in conventions and protocols relating to safety and prevention of pollution come into force.

RESOLUTION 7

DEVELOPMENT OF GUIDELINES FOR THE PERFORMANCE OF IN PORT INSPECTIONS OF THE RESULT OF CARGO TANK CLEANING USING CRUDE OIL WASHING

The Conference,

Noting that Regulations 13 and 13B of Annex I of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, (MARPOL Protocol) adopted by this Conference contain new requirements for a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing,

Recognizing that in order to implement these requirements effectively continuing strong emphasis should be placed on the effective operation of crude oil washing procedures with a view to achieving the ultimate objective of complete elimination of pollution from ships,

Recognizing also that uniform guidelines for the extent and particulars of in port inspections of the results of cargo tank cleaning are a prerequisite for ensuring compliance of crude oil tankers using crude oil washing systems at all times with the provisions of the MARPOL Protocol,

Recommends that the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization take urgent action to develop such guidelines which should be implemented by Governments as soon as they are adopted by the Organization.

RESOLUTION 8

IMPROVEMENT OF THE STANDARDS OF CREWS ON TANKERS

The Conference,

Having adopted the Protocols of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, and the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, which contain more stringent requirements for the design, equipment, inspection and certification of ships, particularly tankers,

Noting that an international conference will shortly be held on training and certification of seafarers with the intention of concluding a convention thereon,

Bearing in mind that the human factor is of critical importance with regard to the safe operation of ships,

Recognizing therefore that the full advantage of complex and advanced design and equipment of tankers with regard to safety of life at sea and protection of the marine environment can only be obtained if at the same time requirements are introduced on adequate training and certification of crews on tankers,

Invites the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization to bring to the attention of the 1978 International Conference on Training and Certification of Seafarers the need for the adoption of provisions in an international convention for adequate training and certification of crews on tankers.

RESOLUTION 9

PROTECTION OF PARTICULARLY SENSITIVE SEA AREAS

The Conference,

Noting with appreciation the work being carried out by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization concerning the protection of the marine environment against pollution from ships and from dumping of wastes,

Noting further the action taken by the International Conference on Marine Pollution, 1973, to include in the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, (MARPOL Convention) special mandatory provisions to prevent pollution of the sea in certain defined special areas, including the Mediterranean Sea area, the Baltic Sea area, the Black Sea area, the Red Sea area and the "Gulfs" area, because of their particular oceanographic characteristics and ecological significance,

Noting also that, under Article VIII of the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972¹ (the London Dumping Convention), Contracting Parties with common interests to protect in the marine environment in a given geographical area shall endeavour, taking into account characteristic regional features, to enter into regional agreements consistent with that Convention for the prevention of pollution, especially by dumping,

Being aware of continuing activities in special regions including the Mediterranean Sea, the Red Sea, the "Gulfs" area, the Gulf of Guinea, the Caribbean and South East Asian Waters, within the United Nations system under the co-ordination of the United Nations Environment Programme and with the participation of IMCO,

Being aware also of the need for measures aiming at the protection of particularly sensitive sea areas against pollution from ships and dumping of wastes,

Realizing that this need cannot be met without special studies undertaken as a matter of priority,

Recognizing the competence of the Organization in the field of the prevention and control of marine pollution from ships and dumping of wastes, and the competence of other international organizations in the field of the marine environment,

Invites the Organization:

- (a) To pursue its efforts in respect of the protection of the marine environment against pollution from ships and dumping of wastes;
- (b) To initiate, as a matter of priority and in addition to the work under way, studies, in collaboration with other relevant international organizations and expert bodies, with a view to:
 - (i) Making an inventory of sea areas around the world which are in special need of protection against marine pollution from ships and dumping, on account of the areas' particular sensitivity in respect of their renewable natural resources or in respect of their importance for scientific purposes;
 - (ii) Assessing, inasmuch as possible, the extent of the need of protection, as well as the measures which might be considered appropriate, in order to achieve a reasonable degree of protection, taking into account also other legitimate uses of the seas;
- (c) To consider, on the basis of the studies carried out accordingly and the results of other work undertaken, what action will be needed in order to enhance the protection of the marine environment from pollution from ships and dumping of wastes;

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1046, p. 120.

- (d) To take action, when appropriate, in accordance with the established procedure, with a view to incorporating any necessary provisions, within the framework of relevant conventions, as may be identified as a result of the above studies;
- (e) To formulate a recommendation to the Consultative Meeting of Contracting Parties that appropriate steps be taken within the framework of the London Dumping Convention, to protect such particularly sensitive sea areas from pollution caused by dumping.

RESOLUTION 10

DEVELOPMENT OF GUIDELINES FOR THE PERFORMANCE OF STATUTORY SURVEYS AND INSPECTIONS, INCLUDING UNSCHEDULED INSPECTIONS AND MANDATORY ANNUAL SURVEYS OF SHIPS

The Conference,

Noting that the Protocols of 1978 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, (SOLAS Protocol) and to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, (MARPOL Protocol) provide for modifications to the provisions relating to the intervals of surveys and inspections, and the introduction of unscheduled inspections and mandatory annual surveys conducted in lieu of unscheduled inspections of ships,

Realizing that the efficiency of such surveys and inspections depends on the national rules promulgated by Administrations to give effect to the provisions of the Conventions and Protocols,

Recognizing that uniform requirements for the extent and particulars of the surveys and inspections can make a valuable contribution to the cause of ensuring continual compliance of ships with the requirements of the Conventions and Protocols,

Recognizing also that at the present time there are a number of different periods of validity for the Certificates required by the SOLAS and MARPOL Conventions and the International Convention on Load Lines, 1966, as well as different intervals of intermediate surveys or inspections required by the said Conventions and Protocols and that it would be of advantage to standardize these periods and intervals,

Recommends that the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization take early action to develop guidelines for Administrations as to the extent, particulars and frequency of such surveys and inspections of ships having due regard to their construction, machinery, equipment and age; these guidelines should also contain requirements for the frequency and scope of unscheduled inspections and the scope of mandatory annual surveys conducted in lieu of unscheduled inspections,

Recommends also that in due course the Organization take the necessary action to amend the appropriate instruments with a view to standardizing the periods of validity of the Certificates as well as the intervals of intermediate surveys and inspections required by the above-mentioned Conventions and Protocols.

RESOLUTION 11

MARINE SAFETY CORPS

The Conference,

Noting the importance of all Administrations exercising effectively their responsibilities for formulating regulations and causing surveys and inspections of ships to be undertaken in accordance with international conventions relating to maritime safety and the prevention of pollution from ships,

Recognizing that certain Administrations have inadequate reserves of skilled and experienced personnel to undertake such work as fully and frequently as desirable and that the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization may be able to help them to develop such reserves by providing appropriate skilled advice and assistance, on request and through the available technical assistance programmes,

Requests the Organization to formulate arrangements for making such advice and assistance available by the establishment and utilization of a Marine Safety Corps of experts whose services may be made available by Governments willing to provide such assistance,

Requests the Secretary-General of the Organization to make such arrangements widely known among Member States, to arrange to make these experts available to Governments in response to their requests for such assistance, through the available technical assistance programmes, and to report on these operations to the Maritime Safety Committee or the Marine Environment Protection Committee of the Organization, as appropriate.

RESOLUTION 12

IMPROVED STEERING GEAR STANDARDS

The Conference,

Having adopted the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, (SOLAS Protocol),

Noting that substantive changes to the technical provisions of the 1974 Convention concerning improved steering gear standards incorporated in that Protocol will apply only to tankers of 10,000 tons gross tonnage and upwards,

Noting also that Resolution A.325(IX) adopted by the Assembly of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization¹, which deals, *inter alia*, with improved steering arrangements for new ships of various tonnages, is in the form of a recommendation only,

Recognizing the need to consider the application of the improved steering gear standards in the SOLAS Protocol and in the above-mentioned Resolution to all new ships,

Requests the Organization as a matter of urgency:

- (a) To redraft the steering gear standards for passenger and cargo ships as contained in Resolution A.325(IX), taking into account the provisions of the SOLAS Protocol;
- (b) To study the need for making the steering gear standards, which are applicable to tankers only in the SOLAS Protocol, applicable also to ships other than tankers; and
- (c) To consider the adoption of improved steering gear standards, together with other provisions for machinery and electrical installations in Resolution A.325(IX), as amendments to Chapter II-1 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, upon its entry into force.

RESOLUTION 13

CARRIAGE OF COLLISION AVOIDANCE AIDS

The Conference,

Recognizing that the proper use of collision avoidance aids will assist the interpretation of radar data and could reduce the risk of collision and pollution of the marine environment,

¹ Resolutions and other Decisions, *International Governmental Maritime Consultative Organization Assembly, Ninth Session, 3-14 November 1975*, p. 36.

Bearing in mind that collision avoidance aids with inadequate operational performance standards or operated by insufficiently trained personnel might prejudice safety of navigation,

Considering the need to prepare requirements for the carriage of such aids on all ships of 10,000 tons gross tonnage and upwards,

Considering also that the preparation of performance standards is a prerequisite for such requirements,

Invites the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization:

- (a) To develop performance standards for collision avoidance aids as a matter of urgency and not later than 1 July 1979;
- (b) To prepare, within the same period, requirements for the carriage of such aids on all ships of 10,000 tons gross tonnage and upwards so that Chapter V of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, can be amended at the earliest practicable time; and
- (c) To invite the attention of the 1978 International Conference on Training and Certification of Seafarers to the need for including appropriate provisions concerning the use of collision avoidance aids in an international convention on training and certification of seafarers.

RESOLUTION 14

SPECIFICATIONS FOR OIL TANKERS WITH DEDICATED CLEAN BALLAST TANKS

The Conference,

Having adopted the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, (MARPOL Protocol) which contains new and more stringent requirements for the design, equipment and operation of new and existing oil tankers,

Noting Regulation 13 of Annex 1 of the MARPOL Protocol which requires certain oil tankers to operate with dedicated clean ballast tanks,

Noting further that under Regulation 13A(2) of Annex 1 of the MARPOL Protocol requirements for arrangements and operational procedures for dedicated clean ballast tanks shall contain at least all the provisions of the Specifications adopted by the Conference,

Adopts the Specifications for Oil Tankers with Dedicated Clean Ballast Tanks, the text of which is set out in the Annex to this Resolution,

Recognizes that further improvement may be required in the Specifications,

Requests the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization to review and revise, as necessary, those Specifications.

ANNEX

SPECIFICATIONS FOR OIL TANKERS WITH DEDICATED CLEAN BALLAST TANKS

1. Purpose

The purpose of these Specifications is to define:

- (a) The proper on board arrangements; and
- (b) The operational procedures

for the dedicated clean ballast tanks (CBT) concept. These Specifications are intended to be used by shipowners when developing and by Administrations when approving detailed arrangements and procedures for each individual tanker.

2. *Application*

These Specifications apply to oil tankers intended to be operated under the CBT concept in accordance with Regulation 13A of Annex I of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, (MARPOL Protocol).

3. *On board arrangements*

The selection of tanks dedicated solely to the carriage of clean ballast and the pumping and piping arrangements shall be developed by the shipowner and be approved and certified by the Administration on the basis of these Specifications.

3.1. *Selection of tanks*

The selection of clean ballast tanks shall be made to achieve the best overall result from operational and pollution prevention points of view, having regard to the following aspects:

- (a) Tanks shall be so selected as to provide adequate capacity to enable the tanker to meet the requirements of Regulation 13(2) and (3) of Annex I of the MARPOL Protocol.
- (b) Hull stress must be within acceptable limits in the resulting ballast and loaded conditions.
- (c) Tanks shall be so selected as to require a minimum of involvement of the cargo piping and pumping system.
- (d) While wing tanks are preferable from the damage protection point of view for carriage of clean ballast, centre tanks are acceptable if they offer a significantly better overall arrangement with regard to tank volume and piping arrangements.
- (e) If a slop tank is not included in the original tank arrangement, a tank of sufficient capacity shall be designated as the slop tank to receive the pipe flushing water.

3.2. *Pumping and piping*

In the overall arrangement the following points should also be kept in mind:

- (a) All ballast tanks should, whenever possible, be served by a single pump with a minimum of piping involved, in order to reduce the risk of contamination.
- (b) The piping system required for ballast handling should be so arranged as to flush without depositing oily water in the clean ballast tanks. Flushing may be done from a sea chest through the piping to a slop tank or from the clean ballast tanks to the slop tank. If separate ballast lines are used, these lines need not be flushed.
- (c) "Dead end" pipe sections should be avoided as far as possible but where necessary means shall be provided to drain such sections by connexion to a stripping device.
- (d) Double valve separation of ballast and cargo spaces should always be maintained during the voyage and to the maximum extent possible during cargo and ballast operations.
- (e) When an oil content meter is installed as required by Regulation 13A(3) of Annex I of the MARPOL Protocol, sampling points should be arranged to enable sampling of all discharges of clean ballast water, as well as regular load on top (LOT) discharges. When possible a sampling point should be arranged to enable sampling of the pipe flushing water routed to the slop tank.

4. *Operational Procedures*

A Clean Ballast Tank Operation Manual, which includes a check list, shall be developed by the shipowner for each individual tanker and shall be approved by the Administration on the basis of these Specifications.

4.1. *In loading port*

Prior to the tanker's arrival at loading port, the clean ballast quantity may be reduced to berthing condition, using a pipe that has been cleaned during the ballast voyage. A CBT tanker is never loaded to its full cargo carrying capacity, and is normally capable of carrying a full cargo together with the normal quantity of port ballast, i.e. quantity of clean ballast for arrival purposes. This enables the tanker to operate, draught permitting, without handling any ballast water in port.

After any discharge of clean ballast in port the affected pipe system should be drained, and all valves to clean ballast tanks should be closed. If the pipe flushing procedure requires water to be available in the ballast tanks, the proper quantity is left in these tanks before they are closed off from the piping system. Thereafter, the piping system is used for normal cargo loading operations.

4.2. *Loaded voyage*

During the voyage in loaded condition pump and pipe flushing is carried out. Any resulting oily mixtures are to be settled in a slop tank. Overboard discharges from the slop tank are to be controlled in accordance with the requirements of the MARPOL Protocol.

When convenient after departure, the pumping and piping system to be used for clean ballast handling is flushed to a slop tank. The quantity of flushing water available should be at least 10 times the affected pipe volume. If ballast in excess of the necessary flushing water quantity is retained on board during loading, the remaining quantity can be discharged overboard using the clean piping.

When an oil content meter is installed in accordance with the requirements of Regulation 13A(3) of Annex I of the MARPOL Protocol, all discharges shall be monitored by this equipment. Where possible, the oil content in the pipe flushing water shall also be monitored to assist in controlling the efficiency of the flushing and for the detection of any abnormalities in the operation.

4.3. *In unloading port*

Prior to berthing in an unloading port, a quantity of clean ballast, adequate for flushing the piping designated for handling clean ballast, shall be taken on board through that piping which has remained clean throughout the voyage. If port draught limitations permit, it is recommended that more ballast be taken on board within the deadweight limit, up to the normal quantity for departure condition, thereby eliminating the need for further handling of ballast during the unloading. If it is expected that further ballasting during the unloading is necessary, the required pump and pipe section is initially left clean. The desired ballast is taken on as soon as draught conditions permit, whereupon the unloading can continue with all pumps available.

Upon completion of the unloading or at departure, the pump and piping are flushed to the slop tank, followed by ballasting of the clean ballast tanks to normal sea conditions.

4.4. *Ballast voyage*

During the ballast voyage the pumping and piping system used for handling clean ballast shall be kept clean and, after any handling of oily water, be reflushed as necessary in preparation for ballast handling in the loading port. Overboard discharges from the slop tank are to be controlled in accordance with the requirements of the MARPOL Protocol.

4.5. *Check list*

The approved operational procedures should be supplemented by a check list. The list in the Appendix to these Specifications applies generally to all tankers operating under the CBT concept. When the check list for a specific tanker is prepared, it should be expanded to include any other step of relevance and be completed with appropriate identification of pumps, valves, etc.

5. *Survey and certification*

5.1 Every oil tanker intended to be operated with dedicated clean ballast tanks in accordance with Regulation 13A of Annex I of the MARPOL Protocol, shall be subject to the survey required by Regulation 4 of Annex I of that Protocol.

5.2 Such survey should be made prior to the date of entry into force of the MARPOL Protocol in order to enable issue of the International Oil Pollution Prevention Certificate before compliance with the MARPOL Protocol requirements becomes mandatory.

5.3 The survey shall include the verifications of the appropriateness of:

- The selection of ballast tanks and pumping and piping arrangements, in accordance with Section 3 above;
- The CBT Operation Manual, i.e. the detailed operational procedures including check list, in accordance with Section 4 above.

5.4 Upon approval in the respects mentioned in Sections 5.1 and 5.3 above, the International Oil Pollution Prevention Certificate shall be issued by the Administration. The Certificate shall indicate which tanks are approved solely for the carriage of dedicated clean ballast. It shall also state that the master has been supplied with information concerning approved operational procedures (CBT Operation Manual).

5.5 Alterations to a CBT tanker which affect its capability to be operated under the CBT concept require the approval of the Administration and shall be reflected in the International Oil Pollution Prevention Certificate and, if appropriate, in the CBT Operation Manual.

6. *Documents*

The International Oil Pollution Prevention Certificate and the CBT Operation Manual shall at all times be available on board the tanker.

APPENDIX

CBT Operational procedures—check list

I. *Prior to arrival at the loading port*

1. Transfer all remaining slop to a cargo tank.
2. Ensure that the pumping and piping designated for clean ballast operation have been properly cleaned to accommodate simultaneous discharge of clean ballast while loading.
3. Ensure that all valves to the slop tank and the cargo tanks are closed.
4. Perform visual inspection of all clean ballast tanks and their contents, if any, for signs of contamination.
5. Discharge a sufficient amount of clean ballast water to ensure that remaining ballast water and cargo to be loaded will not exceed the permissible deadweight or draught. Leave a sufficient amount of water for flushing the piping, and as a minimum, a quantity equal to 10 times the volume of the affected piping.
6. Ensure that all valves to the clean ballast tanks are closed.
7. If no further ballast discharge is anticipated, drain the clean ballast piping.

II. *In the loading port*

1. Perform normal loading operations of cargo tanks.
2. Ensure sufficient slop tank capacity is available for subsequent reception of cargo pump and pipe flushings.

3. When applicable, discharge remaining clean ballast before entire piping system is used for loading. Leave the required minimum quantity of flushing water in ballast tanks.
 4. Ensure that all valves to the clean ballast tanks are closed.
 5. Ensure that all valves to the cargo tanks are closed upon completion of loading.
- III. *After departure from the loading port*
1. Flush appropriate pumping and piping with sufficient water from clean ballast tanks into a slop tank.
 2. Ensure that valves to the slop tank are closed before pumping the remaining clean water overboard and monitoring oil content of the water, either visually or by a content meter.
 3. Ensure that all valves in the clean ballast tanks are closed.
- IV. *Prior to arrival at the unloading port*
1. Ensure that all valves to the slop tank and the cargo tanks are closed.
 2. Recheck that the pumping and piping designated for clean ballast operation have been properly cleaned.
 3. Ballast as required through clean cargo pumps and pipes, considering port draught requirements.
 4. Ensure that all valves in the clean ballast tanks are closed.
- V. *In the unloading port*
1. Allocate pumping and piping intended for clean ballast operation.
 2. Perform normal unloading operations.
 3. As soon as draught conditions permit, complete ballasting as required to departure condition.
 4. Ensure that all valves to the clean ballast tanks are closed.
 5. Complete unloading.
- VI. *After departure from the unloading port*
1. Flush pumping and piping serving the clean ballast tanks into the slop tank.
 2. Top up clean ballast tanks as required.
 3. Process the slop tank content in accordance with LOT procedures.

RESOLUTION 15

SPECIFICATIONS FOR THE DESIGN, OPERATION AND CONTROL OF CRUDE OIL WASHING SYSTEMS

The Conference,

Having adopted the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, (MARPOL Protocol) which contains new and more stringent requirements for the design, equipment and operation of new and existing oil tankers,

Noting Regulation 13 of Annex I of the MARPOL Protocol which requires certain oil tankers to operate with a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing,

Noting further that under Regulation 13B(2) of Annex I of the MARPOL Protocol the requirements for the crude oil washing installation and associated equipment and arrangements shall contain at least all the provisions of the Specifications adopted by the Conference,

Adopts the Specifications for the Design, Operation and Control of Crude Oil Washing Systems, the text of which is set out in the Annex to this Resolution,

Recognizes that further improvement may be required in the Specifications, taking into account the development of technology in this field and in the light of experience gained,

Requests the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization to review and revise, as necessary, the Specifications in order that the revised Specifications reflect the latest technology and practices as may be developed by the time of entry into force of the Protocol.

ANNEX

SPECIFICATIONS FOR THE DESIGN, OPERATION AND CONTROL OF CRUDE OIL WASHING SYSTEMS

INDEX OF SECTIONS

- | | |
|---|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Purpose 2. Application 3. General provisions <ol style="list-style-type: none"> 3.1 Definition 3.2 Initial survey 4. Design criteria <ol style="list-style-type: none"> 4.1 Piping 4.2 Tank washing machines 4.3 Pumps 4.4 Stripping system 4.5 Ballast lines 5. Qualification of personnel 6. Operation <ol style="list-style-type: none"> 6.1 Tankage to be crude oil washed | <ol style="list-style-type: none"> 6.2 Drainage and discharge ashore of cargo lines 6.3 Filling of departure ballast tanks 6.4 Crude oil washing at sea 6.5 Discharge of oily water effluents on ballast voyage 6.6 Use and control of inert gas 6.7 Precautions against electrostatic generation 6.8 Vapour emission <ol style="list-style-type: none"> 7. Operations and Equipment Manual <p><i>Appendix I.</i> List of changes when applying the specifications to new crude oil tankers of 20,000 tons deadweight and above</p> <p><i>Appendix II.</i> Training for persons intended to assume overall charge of crude oil washing</p> |
|---|--|

1. Purpose

The purpose of these Specifications is to provide specific design criteria, operational requirements and control and enforcement procedures for the crude oil washing of cargo tanks of crude oil carriers as specified in Section 2.

2. Application

2.1. These Specifications apply to:

- (a) Existing crude oil tankers of 40,000 tons deadweight and above in accordance with Regulation 13(8) of Annex I of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, (MARPOL Protocol); and
- (b) New crude oil tankers of 20,000 tons deadweight and above in accordance with Regulation 13(6) of Annex I of the MARPOL Protocol, with the changes listed in Appendix I.

Compliance of these ships with these Specifications shall be shown on the International Oil Pollution Prevention Certificate as modified by the MARPOL Protocol.

2.2 If a crude oil that is not suitable for crude oil washing is intended to be carried as cargo in a ship that is provided with only a crude oil washing system, then that ship must comply with segregated ballast tank requirements in accordance with Regulation 13(7) or dedicated clean ballast tank requirements in accordance with Regulation 13(9) of Annex I of the MARPOL Protocol.

3. *General Provisions*

3.1 *Definition*

For the purpose of these Specifications,

3.1.1 "Arrival ballast" means clean ballast as defined in Regulation 1(16) of Annex I of the MARPOL Protocol.

3.1.2 "Departure ballast" means ballast other than arrival ballast.

3.2 *Initial survey*

The initial survey referred to in Regulation 4 of Annex I of the MARPOL Protocol shall include a complete inspection of the crude oil washing equipment and arrangements and shall include, except for the cases specified in paragraph 4.2.11, an examination of the tanks after they have been crude oil washed and the additional controls as specified in paragraph 4.2.10 to ensure the washing system efficiency is in accordance with these Specifications.

4. *Design criteria*

4.1 *Piping*

4.1.1 The crude oil washing pipes and all valves incorporated in the supply piping system shall be of steel or other equivalent material and shall be of adequate strength having regard to the pressure to which they may be subjected; and shall be properly jointed and supported.

4.1.2 The crude oil washing system shall consist of permanent pipework and shall be independent of the fire mains or any system other than for tank washing except that sections of the ship's cargo system may be incorporated into the crude oil washing system provided that they meet the requirements as applied to crude oil pipework. Notwithstanding the requirements of this paragraph, in combination carriers the arrangements should allow removal of the equipment, if necessary, when carrying non-liquid cargoes and be such that when reinstated the system is as originally fitted and tested for oil tightness.

4.1.3 Provision shall be made to prevent overpressure in the tank washing supply piping. Any relief device fitted to prevent overpressure shall discharge into the suction side of the supply pump. Alternative methods to the satisfaction of the Administration may be accepted provided an equivalent degree of safety and environmental protection is provided.

4.1.4 Where hydrant valves are fitted for water washing purposes on tank washing lines, all such valves shall be of adequate strength and provisions made for such connexions to be blanked off when washing lines may contain crude oil.

4.1.5 All connexions for pressure gauges or other instrumentation shall be provided with isolating valves adjacent to the lines or the fitting shall be of the sealed type.

4.1.6 No part of the crude oil washing system shall enter the machinery spaces. Where the tank washing system is fitted with a steam heater for use when water washing, the heater must be effectively isolated during crude oil washing by double shut-off valves or by clearly identifiable blanks.

4.1.7 Where a combined crude oil-water washing supply piping is provided the piping shall be so designed that it can be drained so far as is practicable of crude oil, before water washing is commenced, into spaces designated in the Operations and Equipment Manual. These spaces may be the slop tank or other cargo spaces.

4.1.8 The piping system shall be of such a diameter that the greatest number of tank cleaning machines required, as specified in the Operations and Equipment Manual, can be operated simultaneously at the designed pressure and throughput. The arrangement of the piping shall be such that the required number of tank cleaning machines to each cargo compartment as specified in the Operations and Equipment Manual referred to in these Specifications can be operated simultaneously.

4.1.9 The piping system shall be tested to one and one-half times the working pressure after it has been installed on the ship.

4.1.10 The crude oil washing supply piping shall be anchored (firmly attached) to the ship's structure at appropriate locations, and means shall be provided to permit freedom of movement elsewhere to accommodate thermal expansion and flexing of the ship. The anchoring shall be such that any hydraulic shock can be absorbed without undue movement of the supply piping. The anchors should normally be situated at the ends furthest from the entry of the crude oil supply to the supply piping. If tank washing machines are used to anchor the ends of branch pipes then special arrangements are necessary to anchor these sections when the machines are removed for any reason.

4.2 *Tank washing machines*

4.2.1 The tank washing machines for crude oil washing shall be permanently mounted and shall be of a design acceptable to the Administration.

4.2.2 The performance characteristic of a tank washing machine is governed by nozzle diameter, working pressure and the movement pattern and timing. Each tank cleaning machine fitted shall have a characteristic such that the sections of the cargo tank covered by that machine will be effectively cleaned within the time specified in the Operations and Equipment Manual.

4.2.3 Tank washing machines shall be mounted in each cargo tank and the method of support shall be to the satisfaction of the Administration. Where the tank machines are positioned well below the deck level to cater for protuberances in the tank consideration may need to be given to additional support for the machine and its supply piping.

4.2.4 Each machine shall be capable of being isolated by means of stop valves in the supply line. If a deck mounted tank washing machine is removed for any reason provision shall be made to blank off the oil supply line to the machine for the period the machine is removed. Similarly provision shall be made to close the tank opening with a plate or equivalent means.

4.2.5 Where the drive units for the tank cleaning machines are not integral with the tank cleaning machine sufficient drive units shall be provided to ensure that no drive unit need be moved more than twice from its original position during cargo discharge to accomplish the washing programme as specified in the Operations and Equipment Manual.

4.2.6 The number and location of the tank washing machines shall be to the satisfaction of the Administration.

4.2.7 The location of the machines is dependent upon the characteristics detailed in paragraph 4.2.2 and upon the configuration of the internal structure of the tank.

4.2.8 The number and location of the machines shall be such that all horizontal and vertical areas are washed by direct impingement or effectively by deflection or splashing of the impinging jet. In assessing an acceptable degree of jet deflection and splashing, particular attention shall be paid to the washing of upward facing horizontal areas and the following parameters shall be used:

- (i) For horizontal areas of a tank bottom and the upper surfaces of a tank's stringers and other large primary structural members, the total area shielded from direct impingement by deck or bottom transverses, main girders, stringers or similar large primary

structural members shall not exceed 10 per cent of the total horizontal area of tank bottom, the upper surface of stringers, and other large primary structural members.

- (ii) For vertical areas of the sides of a tank, the total area of the tank's sides shielded from direct impingement by deck or bottom transverses, main girders, stringers or similar large primary structural members shall not exceed 15 per cent of the total area of the tank's sides.

In some installations it may be necessary to consider the fitting of more than one type of tank washing machine in order to effect adequate coverage.

4.2.9 At the design stage the following minimum procedures shall be used to determine the area of the tank surface covered by direct impingement:

- (i) Using suitable structural plans, lines are set out from the tips of each machine to those parts of the tank within the range of the jets.
- (ii) Where the configuration of the tanks is considered by the Administration to be complicated, a pinpoint of light simulating the tip of the tank washing machine in a scale model of the tank shall be used.

4.2.10 (i) To confirm the cleanliness of the tank and to verify the design in respect of the number and location of the tank washing machines a visual inspection shall be made by entry to the tanks after a crude oil wash but prior to any water rinse which may be specified in the Operations and Equipment Manual. The bottom of the tank to be inspected may, however, be flushed with water and stripped in order to remove any heel of crude oil before gas freeing for entry. This inspection shall ensure that the tank is essentially free of oil clingage and deposits. If the flushing procedure is adopted, a similar but unflushed tank must be used for the test specified in sub-paragraph (ii) below.

(ii) To verify the effectiveness of the stripping and drainage arrangements a measurement shall be made of the amount of oil floating on top of the departure ballast. The ratio of the volume of oil on top of the total departure ballast water to the volume of tanks that contain this water shall not exceed 0.00085. This test shall be carried out after crude oil washing and stripping in a tank similar in all relevant respects to the tank examined in accordance with sub-paragraph (i), which has not been subjected to a water rinse nor to the intervening water flushing permissible in sub-paragraph (i) above.

(iii) The arrival ballast after a typical ballast voyage before which the arrival ballast tanks have been crude oil washed and during which the tanks have been water rinsed in accordance with the programme set out in the Operations and Equipment Manual shall be totally discharged to the loading port harbour through an oil discharge monitoring and control system approved by the Administration, and the oil content of the effluent shall not exceed 15 ppm.

4.2.11 Where an Administration is satisfied that ships are similar in all relevant respects, the requirements of paragraph 4.2.10 need only be applied to one such ship. Furthermore where a ship has a series of tanks that are similar in all relevant respects then, for that series of tanks, the requirements of sub-paragraph 4.2.10(i) need only be applied to one tank of that series.

4.2.12 The design of the deck-mounted tank washing machines shall be such that means are provided external to the cargo tanks which when crude oil washing would indicate the rotation and arc of the movement of the machine.

4.2.13 Where submerged machines are required they should be non-programmable and in order to comply with the requirements of paragraph 4.2.8 it must be possible to verify their rotation either by indicators external to the tank or by checking their characteristic sound pattern. Where verification by sound pattern is the only method of checking the operation of bottom machines, then the operation of those machines shall be verified towards the end of each wash cycle. The method of verification by sound pattern shall be specified in the Operations and Equipment Manual.

4.3. *Pumps*

4.3.1 The pumps supplying crude oil to the tank cleaning machines shall be either the cargo pumps or pumps specifically provided for the purpose.

4.3.2 The capacity of the pumps shall be sufficient to provide the necessary throughput at the required pressure for the maximum number of tank cleaning machines required to be operated simultaneously as specified in the Operations and Equipment Manual. In addition to the above requirement the pumps shall, if an eductor system is fitted for tank stripping, be capable of supplying the eductor driving fluid to meet the requirements of paragraph 4.4.2.

4.3.3 The capacity of the pumps shall be such that the requirements of paragraph 4.3.2 can be met with any one pump inoperative. The pumping and piping arrangements shall be such that the crude oil washing system can be effectively operated with any one pump out of use.

4.3.4 The carriage of more than one grade of cargo shall not prevent crude oil washing of tanks.

4.3.5 To permit crude oil washing to be effectively carried out where the back pressure presented by the shore terminal is below the pressure required for crude oil washing, provision shall be made such that an adequate pressure to the washing machines can be maintained in accordance with paragraph 4.3.2. This requirement shall be met with any one cargo pump out of action. The minimum supply pressure required for crude oil washing shall be specified in the Operations and Equipment Manual. Should this minimum supply pressure not be obtainable crude oil washing operations shall not be carried out.

4.4 *Stripping system*

4.4.1 The design of the system for stripping crude oil from the bottom of every cargo tank shall be to the satisfaction of the Administration.

4.4.2 The design and capacity of the tank stripping system shall be such that the bottom of the tank being cleaned is kept free of accumulations of oil and sediment towards completion of the tank washing process.

4.4.3 The stripping system shall be capable of removing oil at a rate of 1.25 times the total throughput of all the tank cleaning machines to be operated simultaneously when washing the bottom of the cargo tank(s) as described in the ship's Operation and Equipment Manual.

4.4.4 Means such as level gauges, hand dipping, and stripping system performance gauges as referred to in paragraph 4.4.8 shall be provided for checking that the bottoms of cargo tanks are dry after the crude oil washing. Suitable arrangements for hand dipping must be provided at the aftermost portion of a cargo tank and in three other suitable locations. For the purpose of this paragraph "dry" means a small quantity of oil near the stripping suction with the tank dry everywhere else.

4.4.5 Means shall be provided to drain all cargo pumps and lines at the completion of cargo discharge, where necessary by connexion to a stripping device. The line and pump drainings shall be capable of being discharged both to a cargo tank and ashore. For discharge ashore a special small diameter line shall be provided for that purpose and connected outboard of the ship's manifold valves.

4.4.6 The means for stripping oil from the cargo tanks shall be by positive displacement pump, self-priming centrifugal pump or eductor or other methods to the satisfaction of the Administration. Where a stripping line is connected to a number of tanks means shall be provided for isolating each tank not being stripped at that particular time.

4.4.7 The carriage of more than one grade of cargo shall not prevent crude oil washing of tanks.

4.4.8 Equipment shall be provided for monitoring the efficiency of the stripping system. All such equipment shall have remote read out facilities in the cargo control room or in some other safe and convenient place easily accessible to the officer in charge of cargo and operations. Where a stripping pump is provided the monitoring equipment shall include either a flow indicator, or a stroke counter or revolution counter as appropriate, and pressure gauges at the inlet and discharge connexions of the pump or equivalent. Where eductors are provided the monitoring equipment shall include pressure gauges at the driving fluid intake and at the discharge and a pressure/vacuum gauge at the suction intake.

4.4.9 The internal structure of the tank shall be such that drainage of oil to the tank suction of the stripping system is adequate to meet the requirements of paragraphs 4.4.2 and 4.4.4. Care shall be taken that both longitudinal and transverse drainage are satisfactory and shall be verified during the inspection required by paragraphs 3.2 and 4.2.10.

4.4.10 The trim conditions for crude oil washing given in the Operations and Equipment Manual shall be adhered to. In general, trim by the stern is only important during the final stages of tank discharge and shall be the maximum possible compatible with operational constraints but in no case less than that recorded during the crude oil washing prior to the inspection required by paragraphs 3.2 and 4.2.10.

4.4.11 The stripping lines and associated fittings shall be in accordance with the requirements of paragraph 4.1.1.

4.5 *Ballast lines*

4.5.1 Where a separate ballast water system for ballasting cargo tanks is not provided the arrangement shall be such that the cargo pump, manifolds and pipes used for ballasting can be safely and effectively drained of oil before ballasting.

5. *Qualification of personnel*

5.1 The training requirements of ships' personnel engaged in the crude oil washing of tankers shall be to the satisfaction of the Administration.

5.2 Where a person such as the Master, the Chief Officer or the Cargo Control Officer assumes overall charge of a crude oil wash he shall:

- (i) Have at least one year's experience on oil tankers where his duties have included the discharge of cargo and associated crude [oil] washing. Where his duties have not included crude oil washing operations, he shall have completed a training programme in crude oil washing in accordance with Appendix II to these Specifications and satisfactory to the Administration;
- (ii) Have participated at least twice in crude oil wash programmes one of which shall be in the particular ship for which he is required to undertake the responsibility of cargo discharge. Alternatively this latter participation may be acceptable if undertaken on a ship that is similar in all relevant respects; and
- (iii) Be fully knowledgeable of the contents of the Operations and Equipment Manual.

5.3 Where other nominated persons are intended to have particular responsibilities as defined in the Operations and Equipment Manual they shall have at least 6 months' experience on oil tankers where in the course of their duties they should have been involved in the cargo discharge operation. In addition they should have been instructed in the crude oil washing operation in the particular ship for which they are required to undertake this responsibility and be fully knowledgeable of the contents of the Operations and Equipment Manual. Appendix II to these Specifications should be used as guidance in establishing the content of such instruction.

6. *Operation*

6.1 *Tankage to be crude oil washed*

Before departure on a ballast voyage, after the complete discharge of cargo, sufficient tanks shall have been crude oil washed, in accordance with the procedures specified in the Operations and Equipment Manual to ensure that:

- (i) As a minimum, sufficient tanks have been washed to permit compliance with the draught and trim requirements of Regulation 13(2)(a), (b) and (c) of Annex I of the MARPOL Protocol during all phases of the ballast voyage; and
- (ii) Account is taken of the ship's trading pattern and the expected weather conditions so that additional ballast water is not put into tanks which have not been crude oil washed.

In addition to the tanks referred to in sub-paragraph (i) above, approximately one-quarter of all remaining tanks shall be crude oil washed for sludge control, but these additional tanks may include the tanks referred to in sub-paragraph (ii) above. However for sludge control purposes, no tank need be crude oil washed more than once in every four months. Crude oil washing shall not be conducted between the final discharge and loading ports; that is to say no crude oil washing shall be undertaken during the ballast voyage. Ballast water shall not be put into tanks that have not been crude oil washed. Water that is put into a tank which has been crude oil washed but not water rinsed shall be regarded as dirty ballast.

6.2 *Drainage and discharge ashore of cargo lines*

At the end of cargo discharge all cargo main and stripping lines shall be drained and stripped and the drainings and strippings passed to the shore via the special small diameter line required by paragraph 4.4.5.

6.3 *Filling of departure ballast tanks*

Care shall be taken at the completion of crude oil washing of any departure ballast tank to strip the tank as completely as possible. Where departure ballast is filled through cargo lines and pumps, these must be drained and stripped of oil using the means required by paragraph 4.4.5 before ballast is loaded.

6.4 *Crude oil washing at sea*

All crude oil washing must be completed before the ship leaves its final port of discharge. Where any tank is crude oil washed whilst the ship is at sea between multiple discharge ports, the tank shall be left empty and available for inspection at the next discharge port before commencing the next ballast voyage. This inspection may consist of multiple sounding/dipping of the bottom of the tank when the tank is empty. Departure ballast tanks shall be ballasted prior to departure from port so that examination of the surface of the ballast water can be made. In the latter case the guidance given in sub-paragraph 4.2.10(ii) is relevant to the inspection.

6.5 *Discharge of oily water effluents on ballast voyage*

The discharge of departure ballast and any other water effluent discharged during the ballast voyage shall comply with the requirements of Regulation 9 of Annex I of the MARPOL Protocol.

6.6 *Use and control of inert gas*

On ships to which these Specifications apply, no tank shall be crude oil washed unless the inert gas system required by Regulation 13B(3) of Annex I of the MARPOL Protocol is in proper operation. Before each tank is crude oil washed, the oxygen level shall be determined at a point 1 metre from the deck and at the middle region of the ullage space and neither of these determination shall exceed 8 per cent by volume. Where tanks have complete or partial wash bulk-heads, the determinations should be taken from similar levels in each section of the tank. The oxygen level of the inert gas being delivered during the washing process shall be continuously monitored. If during crude oil washing:

- (i) The oxygen level of the inert gas being delivered exceeds 8 per cent by volume; or
- (ii) The pressure of the atmosphere at the tanks is no longer positive,

then the washing must be stopped until satisfactory conditions are restored.

6.7. *Precautions against electrostatic generation*

To avoid excessive electrostatic generation in the washing process due to the presence of water in the crude oil washing fluid, the contents of any tank to be used as a source of crude oil washing fluid must first be discharged by at least 1 metre before being so used. Any tank used as a slop tank on the previous ballast voyage shall be completely discharged and refilled with dry crude if that tank is to be used as a source of washing fluid.

6.8 *Vapour emission*

On ships to which these Specifications apply there shall be means to avoid vapour emission during the filling of departure ballast wherever local conditions require it. The method of preventing the emission of hydrocarbon vapour into the atmosphere shall be:

- (a) By the use of permanent ballast tanks wherever these are sufficient to provide the minimum departure draught; or
- (b) By the containment in empty cargo tanks by the simultaneous ballasting and cargo discharge.

Alternative methods to the satisfaction of the Administrations may be accepted provided an equivalent degree of environmental protection is provided.

7. *Operations and equipment manual*

The Operations and Equipment Manual must be to the satisfaction of the Administration and shall contain the following information and operational instructions:

7.1 The complete text of the "Specifications for the Design, Operation and Control of Crude Oil Washing Systems".

7.2 A line drawing of the crude oil washing system showing the respective position of pumps, lines and washing machines which relate to the crude oil washing system.

7.3 A description of the system and a listing of procedures for checking that equipment is working properly during crude oil washing operations. This shall include a listing of the system and equipment parameters to be monitored, such as line pressure, oxygen level, machine revolutions, duration of cycles, etc. The established values for these parameters shall be included. The results of the tests carried out in accordance with paragraph 4.2.10 and the values of all parameters monitored during such tests shall also be included.

7.4 Details of the requirements of Section 6 of these Specifications together with advice and instructions, where appropriate, in meeting these requirements such as:

- (i) Recommended methods and programmes of crude oil washing in order to accord with all foreseeable circumstances of cargo discharge restraints and to obtain maximum trim during the completion of washing and draining of each tank.
- (ii) The procedure on ships to avoid vapour emission in accordance with paragraph 6.8.
- (iii) The method of draining tanks which shall include information on optimum trim conditions as required by paragraph 4.4.10.
- (iv) The method of draining cargo pumps, cargo lines, crude oil washing lines and stripping lines, and spaces into which they may be drained, together with the final discharge ashore via the small discharge line on completion of discharge.
- (v) Typical washing programmes under various conditions of loading specifying:
 - (1) The tanks to be washed in accordance with paragraph 6.1;
 - (2) The method for washing each tank, that is single or multi-stage;
 - (3) The number of tank washing machines to be used simultaneously;
 - (4) The duration of the crude oil wash and water rinse where the latter is appropriate;

- (5) The volume of water used for water rinse, which shall be at least equal to that used in the water rinse prior to the inspection required by paragraphs 3.2 and 4.2.10; and
- (6) The preferred order in which the tanks are to be washed.
- (vi) The procedure for draining and stripping, where appropriate, cargo lines and pumps before being used for the loading of departure ballast.
- (vii) The procedure for water washing lines before discharge of departure ballast and the loading and final discharge of arrival ballast.
- (viii) The procedure for verifying by sound patterns that bottom mounted machines are operating shall be carried out towards the end of the wash cycle for each tank. When carrying out such verification all other machines shall be shut down as necessary.
- (ix) Precise details of procedure to ensure compliance with Regulation 9 of Annex I of the MARPOL Protocol in the discharge of departure ballast, the water flushing of lines and the decanting of the slop tank(s) at sea.

7.5 The dangers of leakage from the crude oil washing system and the precautions necessary to prevent leakage and the action to be taken in the event of a leakage. Guidance shall be given on how the crude oil washing system is to be operationally tested for leakage before each discharge.

7.6 The method of preventing the entry of oil to the engine room through steam heaters as required by paragraph 4.1.6.

7.7 The personnel required at all times to conduct the dual operation of discharging cargo and crude oil washing. The numbers of such personnel shall include:

- (i) The person meeting the requirements of paragraph 5.2 who will have overall control of the crude oil washing process;
- (ii) Those persons meeting the requirements of paragraph 5.3 who will be expected to undertake the actual operation; and
- (iii) At least one person on deck at all times during washing to keep watch for leaks and malfunctioning of equipment, to test the oxygen content of tanks before washing, to check tank atmosphere pressure, to sound tank bottoms if required, to lift ullage floats if necessary and to change drive units when this is necessary.

The duties of such persons are not necessarily mutually exclusive.

7.8 An effective means of communication between the watchkeeper on deck and the cargo control position so that in the event of a leak in or malfunctioning of the crude oil washing system the washing may be stopped as soon as possible.

7.9 The typical procedures for ballasting.

7.10 A pre-crude oil wash operational checklist for the use of the crew at each discharge which shall include the checking and calibration of all instruments.

7.11 The recommended intervals for on board inspection and maintenance of crude oil washing equipment in addition to statutory surveys. Reference should be made to technical manuals supplied by the manufacturers of the equipment.

7.12 A list of crude oils unsuitable for the crude oil washing process and their origin.

APPENDIX I

List of changes when applying the specifications to new crude oil tankers of 20,000 tons deadweight and above

- | <i>Paragraph number</i> | <i>List of changes</i> |
|-------------------------|--|
| 4.2.5 | This paragraph is not applicable. |
| 4.2.10 | Sub-paragraph (iii) is not applicable. |
| 6.1 | Replace by the following: |
| 6.1.1 | Before departure on a ballast voyage: |
| | (i) Approximately one quarter of the cargo tanks shall be crude oil washed for sludge control purposes on a rotational basis and in accordance with the procedures specified in the Operations and Equipment Manual. However, for these purposes, no tank need be crude oil washed more than once in every four months; and |
| | (ii) If it is considered that additional ballast in a cargo tank or tanks may be required during the ballast voyage under the conditions and provisions specified in Regulation 13(3) Annex I of the MARPOL Protocol, the tank or tanks which may be used for this ballast shall be crude oil washed in accordance with the procedures specified in the Operations and Equipment Manual. |
| 6.1.2 | Ballast water shall not be put into cargo tanks that have not been crude oil washed. Water that is put into a tank which has been crude oil washed but not water rinsed shall be regarded as dirty ballast. |
| 6.1.3 | Crude oil washing shall not be conducted between the final discharge and loading ports; that is to say no crude oil washing shall be undertaken during the ballast voyage. |
| 6.3 | Replace by the following: |
| 6.3 | <i>Filling of additional ballasting cargo tanks</i> |
| | Care shall be taken at the completion of crude oil washing of any cargo tank that might contain ballast to strip the tank as completely as possible. Where this ballast is filled through cargo lines and pumps, these must be drained and stripped of oil using the means required by paragraph 4.4.5. |
| 6.4 | The last two sentences are not applicable. |
| 6.5 | Replace by the following: |
| 6.5 | <i>Discharge of oily water effluents on ballast voyage</i> |
| | The discharge of additional ballast from cargo tanks and any other water effluent discharged during the ballast voyage shall comply with the requirements of Regulation 9 of Annex I of the MARPOL Protocol. |
| 6.8 | This paragraph is not applicable. |
| 7.4 | This paragraph is not applicable. |

APPENDIX II

*Training for persons intended to assume overall charge of crude oil washing**Introduction*

Any required training shall be by supervised instruction, conducted in a shore-based facility or aboard a suitably equipped ship having training facilities and instructors for this

purpose, dealing with the principles involved and the application of these principles to ship operation.

In drawing up an Administration-approved syllabus of training, the Specifications for the Design, Operation and Control of Crude Oil Washing Systems of tankers adopted by the Conference shall be taken into account.

Such training shall include but not necessarily be limited to:

(a) An introduction to the principles of crude oil washing which shall include:

- The characteristics of crude oil as a washing fluid and its contrast with water washing;
- Top washing;
- Bottom washing;
- Trim requirements;
- Methods of bleeding off from the cargo discharge;
- Maintenance of required washing fluid pressure;
- Washing at sea between discharge ports;
- Recirculatory washing;
- Relative priorities and requirements for the departure ballast tanks, arrival ballast tanks and cargo only tanks;

(b) Equipment and design

- (i) Location of washing machines;
- (ii) Washing machines, deck-mounted and submerged:
 - Types;
 - Characteristics;
 - Features of construction;
 - Operating parameters;
- (iii) Drive units;
- (iv) Washing fluid supply and distribution systems;
- (v) Stripping systems;
- (vi) Means of sounding tanks;
- (vii) Inert gas requirements.

(c) Generalized crude oil washing procedures

- (i) Traditional pipeline ship/free flow ship/partial free flow ship;
- (ii) Single/multi parcel cargoes;
- (iii) Optimization of procedure to wash with minimum extra berth time;
- (iv) Ballasting for departure with various ship and pipeline configurations;
- (v) Procedure for washing at sea between discharge ports.

(d) Associated procedure

- (i) Means for minimizing residues on board
 - Stripping of cargo tanks;
 - Draining and stripping of cargo lines;
 - Final discharge of cargo ashore;
- (ii) Water rinsing of arrival ballast tanks;

- (iii) Filling and ultimate discharge of arrival ballast;
- (iv) Discharge of departure ballast;
- (v) Build-up and decanting of slop tank;
- (vi) Requirements of Regulation 9 of Annex I of the MARPOL Protocol;
- (vii) Avoidance of venting in port during ballasting operations.
 - (e) Safety
 - (i) Inert gas procedure;
 - (ii) Maintenance and monitoring of inert gas quality and pressure;
 - (iii) Stopping of washing/discharge under abnormal inert gas conditions;
 - (iv) Electrostatic generation and the precautions required to avoid it;
 - (v) Pipework integrity;
 - (vi) Avoidance of surge pressures;
 - (f) Spillage.
 - (i) Check lists
 - (i) Before entering port;
 - (ii) Before commencing crude oil washing;
 - (iii) After crude oil washing;
 - (iv) After sailing.
 - (g) Regulatory enforcement procedures
 - (i) Operations and Equipment Manual;
 - (ii) Oil Record Book;
 - (iii) Sounding of tanks;
 - (iv) Measurement of oil on top of departure ballast.
 - (h) Maintenance of plant and equipment
 - (i) Maintenance of equipment in accordance with manufacturers' instructions;
 - (ii) Additional maintenance items.

Administrations shall ensure that the training facility issues an appropriate document to those qualified in accordance with this Appendix to serve as officers primarily responsible for crude oil washing.

RESOLUTION 16

EXISTING TANKERS ENGAGED IN SPECIFIC TRADES

The Conference,

Noting that Regulation I3C of Annex I of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, (MARPOL Protocol) adopted by this Conference, contains provisions for existing tankers engaged in specific trades within specified areas,

Noting further that that Regulation also provides that such areas may be extended to other limits to be designated by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization,

Bearing in mind that such an extension cannot be appropriately considered without a prior assessment of all aspects and consequences thereof,

Resolves that the Organization should expeditiously promote studies of the concept of specific trades which should address at least the following topics:

- (a) Possible extension of specific trades within other limits as provided for in Regulation 13C(1)(b)(ii) of Annex I of the MARPOL Protocol;
- (b) The environmental implications of such an extension;
- (c) Any additional controls which may be necessary to apply such an extension; and
- (d) Any method (such as the method for acceptance of traffic separation schemes) which may be necessary or advisable to enable the Organization to extend specific trades as provided for in Regulation 13C(1)(b)(ii) of Annex I of the MARPOL Protocol.

RESOLUTION 17

PROTECTIVE LOCATION OF BALLAST TANKS IN SEGREGATED BALLAST TANKERS

The Conference,

Noting that Regulation 13E of Annex I of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, adopted by the Conference contains empirical criteria for the protective location of segregated ballast tanks which are framed to minimize consequences of grounding and collision accidents to the ship, its cargo and the marine environment from *inter alia* oil outflow, fire, explosion, loss of life and salvage operations,

Noting however that at present the state of knowledge of accident data has not advanced sufficiently to enable the Conference to formulate a possibly more rational probabilistic approach,

Recommends that the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization should undertake as soon as possible to study and develop more rational probabilistic formulae or criteria for the protective disposition of segregated ballast tanks, including the feasibility of relating the protective area concept of segregated ballast tanks to the inter-relationship of hypothetical and allowable oil outflow.

RESOLUTION 18

POSSIBLE REPLACEMENT OF "DEADWEIGHT" BY ANOTHER PARAMETER IN THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AND THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AND ITS PROTOCOL

The Conference,

Noting that the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, and the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, and its Protocol contain provisions which use "deadweight" as a parameter to determine the application of various requirements for oil tankers,

Recognizing that "deadweight" might not be the most suitable parameter for the above-mentioned purposes,

Requests the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization to study whether "deadweight" in these instruments should be replaced by another parameter which will ensure uniformity in the application of the requirements in these instruments.

[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, содержащимся в Правиле 13 Приложения I Протокола МАРПОЛ

— для существующих танкеров-нефтепродуктовозов

Требования к танкам изолированного балласта или выделенным для чистого балласта танкам, содержащимся 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 июль 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 хранение 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-нефтеперевозках 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 тапкеры-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 тапки изолированного балласта, системы мойки сырой нефтью или выделенные для чистого балласта тапки,

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 Правила, 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 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 (X), 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 конструкциям, 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 безопасной 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 обратить внимание 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 непрерывающуюся 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 уномя-

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 Организацию 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 услугам 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 тапки, 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 загрузки 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 грузоместности 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 норту, 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 грузочных 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. Забортные 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. Нужно 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 норту загрузки. Забортные 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 подлежащие 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 Правилom 13А Приложения I Протокола МАРПОЛ, подвергается освидетельствованию, требуемому Правилom 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

1. *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

- | | |
|--|------------------------------|
| 1. Цель | 4. Критерий конструкции |
| 2. Применение | 4.1 Трубопровод |
| 3. Общие положения | 4.2 Машинки для мойки танков |
| 3.1 Определение | 4.3 Насосы |
| 3.2 Первоначальное освидетельствование | 4.4 Зачистная система |
| | 4.5 Балластный трубопровод |

- | | |
|---|--|
| <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 нефтеводной 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:

- (а) 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
- (б) 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 проектируемом 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 отводящих 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 таким, 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 конфигурация танков Администрацией считается 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 гавань 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 термипале 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 зачистной 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 зачистной 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 зачистной 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 Зачистной 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 операций по мойке, он должен:

- (i) иметь, по крайней мере, один год стажа работы на нефтяном танкере, на котором в его обязанности входила выгрузка груза и связанная с ней мойка сырой нефтью. Если в его обязанности 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 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 зачищенный 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, таик 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 нефтеводяной 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 полиые 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 паличия 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 полиостью 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 таики 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) Рекомендуемые 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 отход.

- (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 па 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 необязательно 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 нештормальной 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 свидетельствам, 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 танкерим-нефтесырьевозам 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: <ul style="list-style-type: none"> (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 потребуется 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 нортом 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 нефтеводяной 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 нортами 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 причал;
 - (iii) прием и окончательный сброс балласта на причал;
 - (iv) сброс балласта на отход;
 - (v) скопление и декантация содержимого отстойного танка;
 - (vi) требования Правил 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;
 - (vii) 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 иадающий 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 Организация 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.

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

The Parties to the Convention,

Being conscious of the need to preserve the human environment in general and the marine environment in particular,

Recognizing that deliberate, negligent or accidental release of oil and other harmful substances from ships constitutes a serious source of pollution,

Recognizing also the importance of the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954,¹ as being the first multilateral instrument to be concluded with the prime objective of protecting the environment, and appreciating the significant contribution which that Convention has made in preserving the seas and coastal environment from pollution,

Desiring to achieve the complete elimination of intentional pollution of the marine environment by oil and other harmful substances and the minimization of accidental discharge of such substances,

Considering that this object may best be achieved by establishing rules not limited to oil pollution having a universal purport,

Have agreed as follows:

Article 1. GENERAL OBLIGATIONS UNDER THE CONVENTION

(1) The Parties to the Convention undertake to give effect to the provisions of the present Convention and those Annexes thereto by which they are bound, in order to prevent the pollution of the marine environment by the discharge of harmful substances or effluents containing such substances in contravention of the Convention.

(2) Unless expressly provided otherwise, a reference to the present Convention constitutes at the same time a reference to its Protocols and to the Annexes.

Article 2. DEFINITIONS

For the purposes of the present Convention, unless expressly provided otherwise:

(1) "Regulations" means the Regulations contained in the Annexes to the present Convention.

(2) "Harmful substance" means any substance which, if introduced into the sea, is liable to create hazards to human health, to harm living resources and marine life, to damage amenities or to interfere with other legitimate uses of the sea, and includes any substance subject to control by the present Convention.

(3) (a) "Discharge", in relation to harmful substances or effluents containing such substances, means any release howsoever caused from a ship and includes any escape, disposal, spilling, leaking, pumping, emitting or emptying;

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 327, p. 3.

(b) "Discharge" does not include:

- (i) Dumping within the meaning of the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, done at London on 13 November 1972;¹ or
- (ii) Release of harmful substances directly arising from the exploration, exploitation and associated off-shore processing of sea-bed mineral resources; or
- (iii) Release of harmful substances for purposes of legitimate scientific research into pollution abatement or control.

(4) "Ship" means a vessel of any type whatsoever operating in the marine environment and includes hydrofoil boats, air-cushion vehicles, submersibles, floating craft and fixed or floating platforms.

(5) "Administration" means the Government of the State under whose authority the ship is operating. With respect to a ship entitled to fly a flag of any State, the Administration is the Government of that State. With respect to fixed or floating platforms engaged in exploration and exploitation of the sea-bed and subsoil thereof adjacent to the coast over which the coastal State exercises sovereign rights for the purposes of exploration and exploitation of their natural resources, the Administration is the Government of the coastal State concerned.

(6) "Incident" means an event involving the actual or probable discharge into the sea of a harmful substance, or effluents containing such a substance.

(7) "Organization" means the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.

Article 3. APPLICATION

(1) The present Convention shall apply to:

- (a) Ships entitled to fly the flag of a Party to the Convention; and
- (b) Ships not entitled to fly the flag of a Party but which operate under the authority of a Party.

(2) Nothing in the present Article shall be construed as derogating from or extending the sovereign rights of the Parties under international law over the sea-bed and subsoil thereof adjacent to their coasts for the purposes of exploration and exploitation of their natural resources.

(3) The present Convention shall not apply to any warship, naval auxiliary or other ship owned or operated by a State and used, for the time being, only on government non-commercial service. However, each Party shall ensure by the adoption of appropriate measures not impairing the operations or operational capabilities of such ships owned or operated by it, that such ships act in a manner consistent, so far as is reasonable and practicable, with the present Convention.

Article 4. VIOLATION

(1) Any violation of the requirements of the present Convention shall be prohibited and sanctions shall be established therefor under the law of the Administration of the ship concerned wherever the violation occurs. If the Administration is informed of such a violation and is satisfied that sufficient evidence is

¹ Should read 29 December 1972. For the text of the Convention, see United Nations, *Treaty Series*, vol. 1046, p. 120.

available to enable proceedings to be brought in respect of the alleged violation, it shall cause such proceedings to be taken as soon as possible, in accordance with its law.

(2) Any violation of the requirements of the present Convention within the jurisdiction of any Party to the Convention shall be prohibited and sanctions shall be established therefor under the law of that Party. Whenever such a violation occurs, that Party shall either:

- (a) Cause proceedings to be taken in accordance with its law; or
- (b) Furnish to the Administration of the ship such information and evidence as may be in its possession that a violation has occurred.

(3) Where information or evidence with respect to any violation of the present Convention by a ship is furnished to the Administration of that ship, the Administration shall promptly inform the Party which has furnished the information or evidence, and the Organization, of the action taken.

(4) The penalties specified under the law of a Party pursuant to the present Article shall be adequate in severity to discourage violations of the present Convention and shall be equally severe irrespective of where the violations occur.

Article 5. CERTIFICATES AND SPECIAL RULES ON INSPECTION OF SHIPS

(1) Subject to the provisions of paragraph (2) of the present Article a certificate issued under the authority of a Party to the Convention in accordance with the provisions of the Regulations shall be accepted by the other Parties and regarded for all purposes covered by the present Convention as having the same validity as a certificate issued by them.

(2) A ship required to hold a certificate in accordance with the provisions of the Regulations is subject, while in the ports or off-shore terminals under the jurisdiction of a Party, to inspection by officers duly authorized by that Party. Any such inspection shall be limited to verifying that there is on board a valid certificate, unless there are clear grounds for believing that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of that certificate. In that case, or if the ship does not carry a valid certificate, the Party carrying out the inspection shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment. That Party may, however, grant such a ship permission to leave the port or off-shore terminal for the purpose of proceeding to the nearest appropriate repair yard available.

(3) If a Party denies a foreign ship entry to the ports or off-shore terminals under its jurisdiction or takes any action against such a ship for the reason that the ship does not comply with the provisions of the present Convention, the Party shall immediately inform the consul or diplomatic representative of the Party whose flag the ship is entitled to fly, or if this is not possible, the Administration of the ship concerned. Before denying entry or taking such action the Party may request consultation with the Administration of the ship concerned. Information shall also be given to the Administration when a ship does not carry a valid certificate in accordance with the provisions of the Regulations.

(4) With respect to the ships of non-Parties to the Convention, Parties shall apply the requirements of the present Convention as may be necessary to ensure that no more favourable treatment is given to such ships.

Article 6. DETECTION OF VIOLATIONS AND ENFORCEMENT OF THE CONVENTION

(1) Parties to the Convention shall co-operate in the detection of violations and the enforcement of the provisions of the present Convention, using all appropriate and practicable measures of detection and environmental monitoring, adequate procedures for reporting and accumulation of evidence.

(2) A ship to which the present Convention applies may, in any port or off-shore terminal of a Party, be subject to inspection by officers appointed or authorized by that Party for the purpose of verifying whether the ship has discharged any harmful substances in violation of the provisions of the Regulations. If an inspection indicates a violation of the Convention, a report shall be forwarded to the Administration for any appropriate action.

(3) Any Party shall furnish to the Administration evidence, if any, that the ship has discharged harmful substances or effluents containing such substances in violation of the provisions of the Regulations. If it is practicable to do so, the competent authority of the former Party shall notify the Master of the ship of the alleged violation.

(4) Upon receiving such evidence, the Administration so informed shall investigate the matter, and may request the other Party to furnish further or better evidence of the alleged contravention. If the Administration is satisfied that sufficient evidence is available to enable proceedings to be brought in respect of the alleged violation, it shall cause such proceedings to be taken in accordance with its law as soon as possible. The Administration shall promptly inform the Party which has reported the alleged violation, as well as the Organization, of the action taken.

(5) A Party may also inspect a ship to which the present Convention applies when it enters the ports or off-shore terminals under its jurisdiction, if a request for an investigation is received from any Party together with sufficient evidence that the ship has discharged harmful substances or effluents containing such substances in any place. The report of such investigation shall be sent to the Party requesting it and to the Administration so that the appropriate action may be taken under the present Convention.

Article 7. UNDUE DELAY TO SHIPS

(1) All possible efforts shall be made to avoid a ship being unduly detained or delayed under Article 4, 5 or 6 of the present Convention.

(2) When a ship is unduly detained or delayed under Article 4, 5 or 6 of the present Convention, it shall be entitled to compensation for any loss or damage suffered.

Article 8. REPORTS ON INCIDENTS INVOLVING HARMFUL SUBSTANCES

(1) A report of an incident shall be made without delay to the fullest extent possible in accordance with the provisions of Protocol I to the present Convention.

(2) Each Party to the Convention shall:

(a) Make all arrangements necessary for an appropriate officer or agency to receive and process all reports on incidents; and

(b) Notify the Organization with complete details of such arrangements for circulation to other Parties and Member States of the Organization.

(3) Whenever a Party receives a report under the provisions of the present Article, that Party shall relay the report without delay to:

- (a) The Administration of the ship involved; and
- (b) Any other State which may be affected.

(4) Each Party to the Convention undertakes to issue instructions to its maritime inspection vessels and aircraft and to other appropriate services, to report to its authorities any incident referred to in Protocol I to the present Convention. That Party shall, if it considers it appropriate, report accordingly to the Organization and to any other party concerned.

Article 9. OTHER TREATIES AND INTERPRETATION

(1) Upon its entry into force, the present Convention supersedes the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954, as amended, as between Parties to that Convention.

(2) Nothing in the present Convention shall prejudice the codification and development of the law of the sea by the United Nations Conference on the Law of the Sea convened pursuant to Resolution 2750 C(XXV) of the General Assembly of the United Nations¹ nor the present or future claims and legal views of any State concerning the law of the sea and the nature and extent of coastal and flag State jurisdiction.

(3) The term "jurisdiction" in the present Convention shall be construed in the light of international law in force at the time of application or interpretation of the present Convention.

Article 10. SETTLEMENT OF DISPUTES

Any dispute between two or more Parties to the Convention concerning the interpretation or application of the present Convention shall, if settlement by negotiation between the Parties involved has not been possible, and if these Parties do not otherwise agree, be submitted upon request of any of them to arbitration as set out in Protocol II to the present Convention.

Article 11. COMMUNICATION OF INFORMATION

(1) The Parties to the Convention undertake to communicate to the Organization:

- (a) The text of laws, orders, decrees and regulations and other instruments which have been promulgated on the various matters within the scope of the present Convention;
- (b) A list of non-governmental agencies which are authorized to act on their behalf in matters relating to the design, construction and equipment of ships carrying harmful substances in accordance with the provisions of the Regulations;
- (c) A sufficient number of specimens of their certificates issued under the provisions of the Regulations;
- (d) A list of reception facilities including their location, capacity and available facilities and other characteristics;

¹ United Nations, *Official Records of the General Assembly, Twenty-fifth Session, Supplement No. 28 (A/8028)*, p. 26.

- (e) Official reports or summaries of official reports in so far as they show the results of the application of the present Convention; and
- (f) An annual statistical report, in a form standardized by the Organization, of penalties actually imposed for infringement of the present Convention.

(2) The Organization shall notify Parties of the receipt of any communications under the present Article and circulate to all Parties any information communicated to it under sub-paragraphs (1)(b) to (f) of the present Article.

Article 12. CASUALTIES TO SHIPS

(1) Each Administration undertakes to conduct an investigation of any casualty occurring to any of its ships subject to the provisions of the Regulations if such casualty has produced a major deleterious effect upon the marine environment.

(2) Each Party to the Convention undertakes to supply the Organization with information concerning the findings of such investigation, when it judges that such information may assist in determining what changes in the present Convention might be desirable.

Article 13. SIGNATURE, RATIFICATION, ACCEPTANCE, APPROVAL AND ACCESSION

(1) The present Convention shall remain open for signature at the Headquarters of the Organization from 15 January 1974 until 31 December 1974 and shall thereafter remain open for accession. States may become Parties to the present Convention by:

- (a) Signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or
- (b) Signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or
- (c) Accession.

(2) Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization.

(3) The Secretary-General of the Organization shall inform all States which have signed the present Convention or acceded to it of any signature or of the deposit of any new instrument of ratification, acceptance, approval or accession and the date of its deposit.

Article 14. OPTIONAL ANNEXES

(1) A State may at the time of signing, ratifying, accepting, approving or acceding to the present Convention declare that it does not accept any one or all of Annexes III, IV and V (hereinafter referred to as "Optional Annexes") of the present Convention. Subject to the above, Parties to the Convention shall be bound by any Annex in its entirety.

(2) A State which has declared that it is not bound by an Optional Annex may at any time accept such Annex by depositing with the Organization an instrument of the kind referred to in Article 13(2).

(3) A State which makes a declaration under paragraph (1) of the present Article in respect of an Optional Annex and which has not subsequently accepted

that Annex in accordance with paragraph (2) of the present Article shall not be under any obligation nor entitled to claim any privileges under the present Convention in respect of matters related to such Annex and all references to Parties in the present Convention shall not include that State in so far as matters related to such Annex are concerned.

(4) The Organization shall inform the States which have signed or acceded to the present Convention of any declaration under the present Article as well as the receipt of any instrument deposited in accordance with the provisions of paragraph (2) of the present Article.

Article 15. ENTRY INTO FORCE¹

(1) The present Convention shall enter into force twelve months after the date on which not less than 15 States, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping, have become parties to it in accordance with Article 13.

(2) An Optional Annex shall enter into force twelve months after the date on which the conditions stipulated in paragraph (1) of the present Article have been satisfied in relation to that Annex.

(3) The Organization shall inform the States which have signed the present Convention or acceded to it of the date on which it enters into force and of the date on which an Optional Annex enters into force in accordance with paragraph (2) of the present Article.

(4) For States which have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of the present Convention or any Optional Annex after the requirements for entry into force thereof have been met but prior to the date of entry into force, the ratification, acceptance, approval or accession shall take effect on the date of entry into force of the Convention or such Annex or three months after the date of deposit of the instrument whichever is the later date.

(5) For States which have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession after the date on which the Convention or an Optional Annex entered into force, the Convention or the Optional Annex shall become effective three months after the date of deposit of the instrument.

(6) After the date on which all the conditions required under Article 16 to bring an amendment to the present Convention or an Optional Annex into force have been fulfilled, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to the Convention or Annex as amended.

Article 16. AMENDMENTS

(1) The present Convention may be amended by any of the procedures specified in the following paragraphs.

(2) Amendments after consideration by the Organization:

¹ The International Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention, 1978, which adopted the Protocol, envisaged that the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, should not be subject to independent application, in view of the modifications and additions set out in the 1978 Protocol. It is, therefore, the expectation of the Governments which adopted this policy, and of the depositary, that the 1973 Convention will be applied solely as it is incorporated in the 1978 Protocol, and subject to the aforementioned modifications and additions, but will never enter into force on its own. (Information provided by the International Maritime Organization.)

(a) Any amendment proposed by a Party to the Convention shall be submitted to the Organization and circulated by its Secretary-General to all Members of the Organization and all Parties at least six months prior to its consideration;

(b) Any amendment proposed and circulated as above shall be submitted to an appropriate body by the Organization for consideration;

(c) Parties to the Convention, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the appropriate body;

(d) Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of only the Parties to the Convention present and voting;

(e) If adopted in accordance with sub-paragraph (d) above, amendments shall be communicated by the Secretary-General of the Organization to all the Parties to the Convention for acceptance;

(f) An amendment shall be deemed to have been accepted in the following circumstances:

- (i) An amendment to an Article of the Convention shall be deemed to have been accepted on the date on which it is accepted by two-thirds of the Parties, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet;
- (ii) An amendment to an Annex to the Convention shall be deemed to have been accepted in accordance with the procedure specified in sub-paragraph (f)(iii) unless the appropriate body, at the time of its adoption, determines that the amendment shall be deemed to have been accepted on the date on which it is accepted by two-thirds of the Parties, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet. Nevertheless, at any time before the entry into force of an amendment to an Annex to the Convention, a Party may notify the Secretary-General of the Organization that its express approval will be necessary before the amendment enters into force for it. The latter shall bring such notification and the date of its receipt to the notice of Parties;
- (iii) An amendment to an Appendix to an Annex to the Convention shall be deemed to have been accepted at the end of a period to be determined by the appropriate body at the time of its adoption, which period shall be not less than ten months, unless within that period an objection is communicated to the Organization by not less than one-third of the Parties or by the Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet whichever condition is fulfilled;
- (iv) An amendment to Protocol I to the Convention shall be subject to the same procedures as for the amendments to the Annexes to the Convention, as provided for in sub-paragraphs (f)(ii) or (f)(iii) above;
- (v) An amendment to Protocol II to the Convention shall be subject to the same procedures as for the amendments to an Article of the Convention, as provided for in sub-paragraph (f)(i) above;
- (g) The amendment shall enter into force under the following conditions:
 - (i) In the case of an amendment to an Article of the Convention, to Protocol II, or to Protocol I or to an Annex to the Convention not under the procedure

specified in sub-paragraph (f)(iii), the amendment accepted in conformity with the foregoing provisions shall enter into force six months after the date of its acceptance with respect to the Parties which have declared that they have accepted it;

- (ii) In the case of an amendment to Protocol I, to an Appendix to an Annex or to an Annex to the Convention under the procedure specified in sub-paragraph (f)(iii), the amendment deemed to have been accepted in accordance with the foregoing conditions shall enter into force six months after its acceptance for all the Parties with the exception of those which, before that date, have made a declaration that they do not accept it or a declaration under sub-paragraph (f)(ii), that their express approval is necessary.

(3) Amendment by a Conference:

(a) Upon the request of a Party, concurred in by at least one-third of the Parties, the Organization shall convene a Conference of Parties to the Convention to consider amendments to the present Convention.

(b) Every amendment adopted by such a Conference by a two-thirds majority of those present and voting of the Parties shall be communicated by the Secretary-General of the Organization to all Contracting Parties for their acceptance.

(c) Unless the Conference decides otherwise, the amendment shall be deemed to have been accepted and to have entered into force in accordance with the procedures specified for that purpose in paragraph (2)(f) and (g) above.

(4) (a) In the case of an amendment to an Optional Annex, a reference in the present Article to a "Party to the Convention" shall be deemed to mean a reference to a Party bound by that Annex.

(b) Any Party which has declined to accept an amendment to an Annex shall be treated as a non-Party only for the purpose of application of that Amendment.

(5) The adoption and entry into force of a new Annex shall be subject to the same procedures as for the adoption and entry into force of an amendment to an Article of the Convention.

(6) Unless expressly provided otherwise, any amendment to the present Convention made under this Article, which relates to the structure of a ship, shall apply only to ships for which the building contract is placed, or in the absence of a building contract, the keel of which is laid, on or after the date on which the amendment comes into force.

(7) Any amendment to a Protocol or to an Annex shall relate to the substance of that Protocol or Annex and shall be consistent with the Articles of the present Convention.

(8) The Secretary-General of the Organization shall inform all Parties of any amendments which enter into force under the present Article, together with the date on which each such amendment enters into force.

(9) Any declaration of acceptance or of objection to an amendment under the present Article shall be notified in writing to the Secretary-General of the Organization. The latter shall bring such notification and the date of its receipt to the notice of the Parties to the Convention.

Article 17. PROMOTION OF TECHNICAL CO-OPERATION

The Parties to the Convention shall promote, in consultation with the Organization and other international bodies, with assistance and co-ordination by the Executive Director of the United Nations Environment Programme, support for those Parties which request technical assistance for:

- (a) The training of scientific and technical personnel;
- (b) The supply of necessary equipment and facilities for reception and monitoring;
- (c) The facilitation of other measures and arrangements to prevent or mitigate pollution of the marine environment by ships; and
- (d) The encouragement of research;

preferably within the countries concerned, so furthering the aims and purposes of the present Convention.

Article 18. DENUNCIATION

(1) The present Convention or any Optional Annex may be denounced by any Parties to the Convention at any time after the expiry of five years from the date on which the Convention or such Annex enters into force for that Party.

(2) Denunciation shall be effected by notification in writing to the Secretary-General of the Organization who shall inform all the other Parties of any such notification received and of the date of its receipt as well as the date on which such denunciation takes effect.

(3) A denunciation shall take effect twelve months after receipt of the notification of denunciation by the Secretary-General of the Organization or after the expiry of any other longer period which may be indicated in the notification.

Article 19. DEPOSIT AND REGISTRATION

(1) The present Convention shall be deposited with the Secretary-General of the Organization who shall transmit certified true copies thereof to all States which have signed the present Convention or acceded to it.

(2) As soon as the present Convention enters into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General of the Organization to the Secretary-General of the United Nations for registration and publication, in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article 20. LANGUAGES

The present Convention is established in a single copy in the English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic. Official translations in the Arabic, German, Italian and Japanese languages shall be prepared and deposited with the signed original.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed the present Convention.

DONE at London this second day of November, one thousand nine hundred and seventy-three.

PROTOCOL I

PROVISIONS CONCERNING REPORTS ON INCIDENTS INVOLVING HARMFUL SUBSTANCES (in accordance with Article 8 of the Convention)

Article I. DUTY TO REPORT

(1) The Master of a ship involved in an incident referred to in Article III of this Protocol, or other person having charge of the ship, shall report the particulars of such incident without delay and to the fullest extent possible in accordance with the provisions of this Protocol.

(2) In the event of the ship referred to in paragraph (1) of the present Article being abandoned, or in the event of a report from such ship being incomplete or unobtainable, the owner, charterer, manager or operator of the ship, or their agents shall, to the fullest extent possible assume the obligations placed upon the Master under the provisions of this Protocol.

Article II. METHODS OF REPORTING

(1) Each report shall be made by radio whenever possible, but in any case by the fastest channels available at the time the report is made. Reports made by radio shall be given the highest possible priority.

(2) Reports shall be directed to the appropriate officer or agency specified in paragraph (2)(a) of Article 8 of the Convention.

Article III. WHEN TO MAKE REPORTS

The report shall be made whenever an incident involves:

- (a) A discharge other than as permitted under the present Convention; or
- (b) A discharge permitted under the present Convention by virtue of the fact that:
 - (i) It is for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or
 - (ii) It results from damage to the ship or its equipment; or
- (c) A discharge of a harmful substance for the purpose of combating a specific pollution incident or for purposes of legitimate scientific research into pollution abatement or control; or
- (d) The probability of a discharge referred to in sub-paragraphs (a), (b) or (c) of this Article.

Article IV. CONTENTS OF REPORT

(1) Each report shall contain in general:

- (a) The identity of the ship;
- (b) The time and date of the occurrence of the incident;
- (c) The geographic position of the ship when the incident occurred;
- (d) The wind and sea conditions prevailing at the time of the incident; and
- (e) Relevant details respecting the condition of the ship.

(2) Each report shall contain, in particular:

- (a) A clear indication or description of the harmful substances involved, including, if possible, the correct technical names of such substances (trade names should not be used in place of the correct technical names);
- (b) A statement or estimate of the quantities, concentrations and likely conditions of harmful substances discharged or likely to be discharged into the sea;
- (c) Where relevant, a description of the packaging and identifying marks; and
- (d) If possible the name of the consignor, consignee or manufacturer.

(3) Each report shall clearly indicate whether the harmful substance discharged, or likely to be discharged is oil, a noxious liquid substance, a noxious solid substance or a noxious gaseous substance and whether such substance was or is carried in bulk or contained in packaged form, freight containers, portable tanks, or road and rail tank wagons.

(4) Each report shall be supplemented as necessary by any other relevant information requested by a recipient of the report or which the person sending the report deems appropriate.

Article V. SUPPLEMENTARY REPORT

Any person who is obliged under the provisions of this Protocol to send a report shall, when possible:

- (a) Supplement the initial report, as necessary, with information concerning further developments; and
- (b) Comply as fully as possible with requests from affected States for additional information concerning the incident.

PROTOCOL II

ARBITRATION

(in accordance with Article 10 of the Convention)

Article I. Arbitration procedure, unless the Parties to the dispute decide otherwise, shall be in accordance with the rules set out in this Protocol.

Article II. (1) An Arbitration Tribunal shall be established upon the request of one Party to the Convention addressed to another in application of Article 10 of the present Convention. The request for arbitration shall consist of a statement of the case together with any supporting documents.

(2) The requesting Party shall inform the Secretary-General of the Organization of the fact that it has applied for the establishment of a Tribunal, of the names of the Parties to the dispute, and of the Articles of the Convention or Regulations over which there is in its opinion disagreement concerning their interpretation or application. The Secretary-General shall transmit this information to all Parties.

Article III. The Tribunal shall consist of three members: one Arbitrator nominated by each Party to the dispute and a third Arbitrator who shall be nominated by agreement between the two first named, and shall act as its Chairman.

Article IV. (1) If, at the end of a period of sixty days from the nomination of the second Arbitrator, the Chairman of the Tribunal shall not have been nominated, the Secretary-General of the Organization upon request of either Party shall within a further period of sixty days proceed to such nomination, selecting him from a list of qualified persons previously drawn up by the Council of the Organization.

(2) If, within a period of sixty days from the date of the receipt of the request, one of the Parties shall not have nominated the member of the Tribunal for whose designation it is responsible, the other Party may directly inform the Secretary-General of the Organization who shall nominate the Chairman of the Tribunal within a period of sixty days, selecting him from the list prescribed in paragraph (1) of the present Article.

(3) The Chairman of the Tribunal shall, upon nomination, request the Party which has not provided an Arbitrator, to do so in the same manner and under the same conditions. If the Party does not make the required nomination, the Chairman of the Tribunal shall request the Secretary-General of the Organization to make the nomination in the form and conditions prescribed in the preceding paragraph.

(4) The Chairman of the Tribunal, if nominated under the provisions of the present Article, shall not be or have been a national of one of the Parties concerned, except with the consent of the other Party.

(5) In the case of the decease or default of an Arbitrator for whose nomination one of the Parties is responsible, the said Party shall nominate a replacement within a period of sixty days from the date of decease or default. Should the said Party not make the nomination, the arbitration shall proceed under the remaining Arbitrators. In case of the decease or default of the Chairman of the Tribunal, a replacement shall be nominated in accordance with the provisions of Article III above, or in the absence of agreement between the members of the Tribunal within a period of sixty days of the decease or default, according to the provisions of the present Article.

Article V. The Tribunal may hear and determine counter-claims arising directly out of the subject matter of the dispute.

Article VI. Each Party shall be responsible for the remuneration of its Arbitrator and connected costs and for the costs entailed by the preparation of its own case. The remuneration of the Chairman of the Tribunal and of all general expenses incurred by the Arbitration shall be borne equally by the Parties. The Tribunal shall keep a record of all its expenses and shall furnish a final statement thereof.

Article VII. Any Party to the Convention which has an interest of a legal nature and which may be affected by the decision in the case may, after giving written notice to the Parties which have originally initiated the procedure, join in the arbitration procedure with the consent of the Tribunal.

Article VIII. Any Arbitration Tribunal established under the provisions of the present Protocol shall decide its own rules of procedure.

Article IX. (1) Decisions of the Tribunal both as to its procedure and its place of meeting and as to any question laid before it, shall be taken by majority votes of its members; the absence or abstention of one of the members of the

Tribunal for whose nomination the Parties were responsible, shall not constitute an impediment to the Tribunal reaching a decision. In cases of equal voting, the vote of the Chairman shall be decisive.

(2) The Parties shall facilitate the work of the Tribunal and in particular, in accordance with their legislation, and using all means at their disposal:

- (a) Provide the Tribunal with the necessary documents and information;
- (b) Enable the Tribunal to enter their territory, to hear witnesses or experts, and to visit the scene.

(3) Absence or default of one Party shall not constitute an impediment to the procedure.

Article X. (1) The Tribunal shall render its award within a period of five months from the time it is established unless it decides, in the case of necessity, to extend the time limit for a further period not exceeding three months. The award of the Tribunal shall be accompanied by a statement of reasons. It shall be final and without appeal and shall be communicated to the Secretary-General of the Organization. The Parties shall immediately comply with the award.

(2) Any controversy which may arise between the Parties as regards interpretation or execution of the award may be submitted by either Party for judgment to the Tribunal which made the award, or, if it is not available to another Tribunal constituted for this purpose, in the same manner as the original Tribunal.

A N N E X I

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY OIL

Chapter I. GENERAL

Regulation 1. DEFINITIONS

For the purposes of this Annex:

(1) "Oil" means petroleum in any form including crude oil, fuel oil, sludge, oil refuse and refined products (other than petrochemicals which are subject to the provisions of Annex II of the present Convention) and, without limiting the generality of the foregoing, includes the substances listed in Appendix I to this Annex.

(2) "Oily mixture" means a mixture with any oil content.

(3) "Oil fuel" means any oil used as fuel in connexion with the propulsion and auxiliary machinery of the ship in which such oil is carried.

(4) "Oil tanker" means a ship constructed or adapted primarily to carry oil in bulk in its cargo spaces and includes combination carriers and any "chemical tanker" as defined in Annex II of the present Convention when it is carrying a cargo or part cargo of oil in bulk.

(5) "Combination carrier" means a ship designed to carry either oil or solid cargoes in bulk.

(6) "New ship" means a ship:

- (a) For which the building contract is placed after 31 December 1975; or
- (b) In the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction after 30 June 1976; or
- (c) The delivery of which is after 31 December 1979; or

- (d) Which has undergone a major conversion:
- (i) For which the contract is placed after 31 December 1975; or
 - (ii) In the absence of a contract, the construction work of which is begun after 30 June 1976; or
 - (iii) Which is completed after 31 December 1979.
- (7) "Existing ship" means a ship which is not a new ship.
- (8) "Major conversion" means a conversion of an existing ship:
- (a) Which substantially alters the dimensions or carrying capacity of the ship; or
 - (b) Which changes the type of the ship; or
 - (c) The intent of which in the opinion of the Administration is substantially to prolong its life; or
 - (d) Which otherwise so alters the ship that if it were a new ship, it would become subject to relevant provisions of the present Convention not applicable to it as an existing ship.
- (9) "Nearest land". The term "from the nearest land" means from the baseline from which the territorial sea of the territory in question is established in accordance with international law, except that, for the purposes of the present Convention "from the nearest land" off the north eastern coast of Australia shall mean from a line drawn from a point on the coast of Australia in
- Latitude 11°00' South, longitude 142°08' East to a point in latitude 10°35' South,
 Longitude 141°55' East—thence to a point latitude 10°00' South,
 Longitude 142°00' East, thence to a point latitude 9°10' South,
 Longitude 143°52' East, thence to a point latitude 9°00' South,
 Longitude 144°30' East, thence to a point latitude 13°00' South,
 Longitude 144°00' East, thence to a point latitude 15°00' South,
 Longitude 146°00' East, thence to a point latitude 18°00' South,
 Longitude 147°00' East, thence to a point latitude 21°00' South,
 Longitude 153°00' East, thence to a point on the coast of Australia in latitude 24°42' South, longitude 153°15' East.
- (10) "Special area" means a sea area where for recognized technical reasons in relation to its oceanographical and ecological condition and to the particular character of its traffic the adoption of special mandatory methods for the prevention of sea pollution by oil is required. Special areas shall include those listed in Regulation 10 of this Annex.
- (11) "Instantaneous rate of discharge of oil content" means the rate of discharge of oil in litres per hour at any instant divided by the speed of the ship in knots at the same instant.
- (12) "Tank" means an enclosed space which is formed by the permanent structure of a ship and which is designed for the carriage of liquid in bulk.
- (13) "Wing tank" means any tank adjacent to the side shell plating.
- (14) "Centre tank" means any tank inboard of a longitudinal bulkhead.
- (15) "Slop tank" means a tank specifically designated for the collection of tank drainings, tank washings and other oily mixtures.
- (16) "Clean ballast" means the ballast in a tank which since oil was last carried therein, has been so cleaned that effluent therefrom if it were discharged from a ship which is stationary into clean calm water on a clear day would not produce visible traces of oil on the surface of the water or on adjoining shorelines or cause a sludge or emulsion to be deposited beneath the surface of the water or upon adjoining shorelines. If the ballast is discharged through an oil discharge monitoring and control system approved by

the Administration, evidence based on such a system to the effect that the oil content of the effluent did not exceed 15 parts per million shall be determinative that the ballast was clean, notwithstanding the presence of visible traces.

(17) "Segregated ballast" means the ballast water introduced into a tank which is completely separated from the cargo oil and oil fuel system and which is permanently allocated to the carriage of ballast or to the carriage of ballast or cargoes other than oil or noxious substances as variously defined in the Annexes of the present Convention.

(18) "Length" (L) means 96 per cent of the total length on a waterline at 85 per cent of the least moulded depth measured from the top of the keel, or the length from the fore-side of the stem to the axis of the rudder stock on that waterline, if that be greater. In ships designed with a rake of keel the waterline on which this length is measured shall be parallel to the designed waterline. The length (L) shall be measured in metres.

(19) "Forward and after perpendiculars" shall be taken at the forward and after ends of the length (L). The forward perpendicular shall coincide with the foreside of the stem on the waterline on which the length is measured.

(20) "Amidships" is at the middle of the length (L).

(21) "Breadth" (B) means the maximum breadth of the ship, measured amidships to the moulded line of the frame in a ship with a metal shell and to the outer surface of the hull in a ship with a shell of any other material. The breadth (B) shall be measured in metres.

(22) "Deadweight" (DW) means the difference in metric tons between the displacement of a ship in water of a specific gravity of 1.025 at the load waterline corresponding to the assigned summer freeboard and the lightweight of the ship.

(23) "Lightweight" means the displacement of a ship in metric tons without cargo, oil fuel, lubricating oil, ballast water, fresh water and feedwater in tanks, consumable stores, passengers and their effects.

(24) "Permeability" of a space means the ratio of the volume within that space which is assumed to be occupied by water to the total volume of that space.

(25) "Volumes" and "areas" in a ship shall be calculated in all cases to moulded lines.

Regulation 2. APPLICATION

(1) Unless expressly provided otherwise, the provisions of this Annex shall apply to all ships.

(2) In ships other than oil tankers fitted with cargo spaces which are constructed and utilized to carry oil in bulk of an aggregate capacity of 200 cubic metres or more, the requirements of Regulations 9, 10, 14, 15(1), (2) and (3), 18, 20 and 24(4) of this Annex for oil tankers shall also apply to the construction and operation of those spaces, except that where such aggregate capacity is less than 1,000 cubic metres the requirements of Regulation 15(4) of this Annex may apply in lieu of Regulation 15(1), (2) and (3).

(3) Where a cargo subject to the provisions of Annex II of the present Convention is carried in a cargo space of an oil tanker, the appropriate requirements of Annex II of the present Convention shall also apply.

(4) (a) Any hydrofoil, air-cushion vehicle and other new type of vessel (near-surface craft, submarine craft, etc.) whose constructional features are such as to render the application of any of the provisions of Chapters II and III of this Annex relating to construction and equipment unreasonable or impracticable may be exempted by the Administration from such provisions, provided that the construction and equipment of that ship provides equivalent protection against pollution by oil, having regard to the service for which it is intended.

(b) Particulars of any such exemption granted by the Administration shall be indicated in the Certificate referred to in Regulation 5 of this Annex.

(c) The Administration which allows any such exemption shall, as soon as possible, but not more than ninety days thereafter, communicate to the Organization particulars of same and the reasons therefor, which the Organization shall circulate to the Parties to the Convention for their information and appropriate action, if any.

Regulation 3. EQUIVALENTS

(1) The Administration may allow any fitting, material, appliance or apparatus to be fitted in a ship as an alternative to that required by this Annex if such fitting, material, appliance or apparatus is at least as effective as that required by this Annex. This authority of the Administration shall not extend to substitution of operational methods to effect the control of discharge of oil as equivalent to those design and construction features which are prescribed by Regulations in this Annex.

(2) The Administration which allows a fitting, material, appliance or apparatus, as an alternative to that required by this Annex shall communicate to the Organization for circulation to the Parties to the Convention particulars thereof, for their information and appropriate action, if any.

Regulation 4. SURVEYS

(1) Every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above, and every other ship of 400 tons gross tonnage and above shall be subject to the surveys specified below:

(a) An initial survey before the ship is put in service or before the Certificate required under Regulation 5 of this Annex is issued for the first time, which shall include a complete survey of its structure, equipment, fittings, arrangements and material in so far as the ship is covered by this Annex. This survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex.

(b) Periodical surveys at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, which shall be such as to ensure that the structure, equipment, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex. However, where the duration of the International Oil Pollution Prevention Certificate (1973) is extended as specified in Regulation 8(3) or (4) of this Annex, the interval of the periodical survey may be extended correspondingly.

(c) Intermediate surveys at intervals specified by the Administration but not exceeding thirty months, which shall be such as to ensure that the equipment and associated pump and piping systems, including oil discharge monitoring and control systems, oily-water separating equipment and oil filtering systems, fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order. Such intermediate surveys shall be endorsed on the International Oil Pollution Prevention Certificate (1973) issued under Regulation 5 of this Annex.

(2) The Administration shall establish appropriate measures for ships which are not subject to the provisions of paragraph (1) of this Regulation in order to ensure that the applicable provisions of this Annex are complied with.

(3) Surveys of the ship as regards enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it. In every case the Administration concerned fully guarantees the completeness and efficiency of the surveys.

(4) After any survey of the ship under this Regulation has been completed, no significant change shall be made in the structure, equipment, fittings, arrangements or material covered by the survey without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fittings.

Regulation 5. ISSUE OF CERTIFICATE

(1) An International Oil Pollution Prevention Certificate (1973) shall be issued, after survey in accordance with the provisions of Regulation 4 of this Annex, to any oil tanker of 150 tons gross tonnage and above and any other ships of 400 tons gross tonnage and above which are engaged in voyages to ports or off-shore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention. In the case of existing ships this requirement shall apply twelve months after the date of entry into force of the present Convention.

(2) Such Certificate shall be issued either by the Administration or by any persons or organization duly authorized by it. In every case the Administration assumes full responsibility for the Certificate.

Regulation 6. ISSUE OF A CERTIFICATE BY ANOTHER GOVERNMENT

(1) The Government of a Party to the Convention may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of this Annex are complied with, shall issue or authorize the issue of an International Oil Pollution Prevention Certificate (1973) to the ship in accordance with this Annex.

(2) A copy of the Certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as soon as possible to the requesting Administration.

(3) A Certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and it shall have the same force and receive the same recognition as the Certificate issued under Regulation 5 of this Annex.

(4) No International Oil Pollution Prevention Certificate (1973) shall be issued to a ship which is entitled to fly the flag of a State which is not a Party.

Regulation 7. FORM OF CERTIFICATE

The International Oil Pollution Prevention Certificate (1973) shall be drawn up in an official language of the issuing country in the form corresponding to the model given in Appendix II to this Annex. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.

Regulation 8. DURATION OF CERTIFICATE

(1) An International Oil Pollution Prevention Certificate (1973) shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years from the date of issue, except as provided in paragraphs (2), (3) and (4) of this Regulation.

(2) If a ship at the time when the Certificate expires is not a port or off-shore terminal under the jurisdiction of the Party to the Convention whose flag the ship is entitled to fly, the Certificate may be extended by the Administration, but such extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the State whose flag the ship is entitled to fly or in which it is to be surveyed and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so.

(3) No Certificate shall be thus extended for a period longer than five months and a ship to which such extension is granted shall not on its arrival in the State whose flag it is entitled to fly or the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port or State without having obtained a new Certificate.

(4) A Certificate which has not been extended under the provisions of paragraph (2) of this Regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it.

(5) A Certificate shall cease to be valid if significant alterations have taken place in the construction, equipment, fittings, arrangements, or material required without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fittings, or if intermediate surveys as specified by the Administration under Regulation 4(1)(c) of this Annex are not carried out.

(6) A Certificate issued to a ship shall cease to be valid upon transfer of such a ship to the flag of another State, except as provided in paragraph (7) of this Regulation.

(7) Upon transfer of a ship to the flag of another Party, the Certificate shall remain in force for a period not exceeding five months provided that it would not have expired before the end of that period, or until the Administration issues a replacement Certificate, whichever is earlier. As soon as possible after the transfer has taken place the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall transmit to the Administration a copy of the Certificate carried by the ship before the transfer and, if available, a copy of the relevant survey report.

Chapter II. *REQUIREMENTS FOR CONTROL OF OPERATIONAL POLLUTION*

Regulation 9. CONTROL OF DISCHARGE OF OIL

(1) Subject to the provisions of Regulations 10 and 11 of this Annex and paragraph (2) of this Regulation, any discharge into the sea of oil or oily mixtures from ships to which this Annex applies shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

- (a) For an oil tanker, except as provided for in sub-paragraph (b) of this paragraph:
- (i) The tanker is not within a special area;
 - (ii) The tanker is more than 50 nautical miles from the nearest land;
 - (iii) The tanker is proceeding en route;
 - (iv) The instantaneous rate of discharge of oil content does not exceed 60 litres per nautical mile;
 - (v) The total quantity of oil discharged into the sea does not exceed for existing tankers 1/15,000 of the total quantity of the particular cargo of which the residue formed a part, and for new tankers 1/30,000 of the total quantity of the particular cargo of which the residue formed a part; and
 - (vi) The tank has in operation, except as provided for in Regulation 15(3) [(5) and (6)]¹ of this Annex, an oil discharge monitoring and control system and a slop tank arrangement as required by Regulation 15 of this Annex;
- (b) From a ship of 400 tons gross tonnage and above other than an oil tanker and from machinery space bilges excluding cargo pump room bilges of an oil tanker unless mixed with oil cargo residue:
- (i) The ship is not within a special area;
 - (ii) The ship is more than 12 nautical miles from the nearest land;
 - (iii) The ship is proceeding en route;
 - (iv) The oil content of the effluent is less than 100 parts per million; and
 - (v) The ship has in operation an oil discharge monitoring and control system, oily-water separating equipment, oil filtering system or other installation as required by Regulation 16 of this Annex.

(2) In the case of a ship of less than 400 tons gross tonnage other than an oil tanker whilst outside the special area, the Administration shall ensure that it is equipped as far as practicable and reasonable with installations to ensure the storage of oil residues on board and their discharge to reception facilities or into the sea in compliance with the requirements of paragraph (1)(b) of this Regulation.

(3) Whenever visible traces of oil are observed on or below the surface of the water in the immediate vicinity of a ship or its wake, Governments of Parties to the Convention

¹ 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.

should, to the extent they are reasonably able to do so, promptly investigate the facts bearing on the issue of whether there has been a violation of the provisions of this Regulation or Regulation 10 of this Annex. The investigation should include, in particular, the wind and sea conditions, the track and speed of the ship, other possible sources of the visible traces in the vicinity, and any relevant oil discharge records.

(4) The provisions of paragraph (1) of this Regulation shall not apply to the discharge of clean or segregated ballast. The provisions of sub-paragraph (1)(b) of this Regulation shall not apply to the discharge of oily mixture which without dilution has an oil content not exceeding 15 parts per million.

(5) No discharge into the sea shall contain chemicals or other substances in quantities or concentrations which are hazardous to the marine environment or chemicals or other substances introduced for the purpose of circumventing the conditions of discharge specified in this Regulation.

(6) The oil residues which cannot be discharged into the sea in compliance with paragraphs (1), (2) and (4) of this Regulation shall be retained on board or discharged to reception facilities.

*Regulation 10. METHODS FOR THE PREVENTION OF OIL POLLUTION FROM SHIPS
WHILE OPERATING IN SPECIAL AREAS*

(1) For the purposes of this Annex the special areas are the Mediterranean Sea area, the Baltic Sea area, the Black Sea area, the Red Sea area and the "Gulfs area" which are defined as follows:

(a) The Mediterranean Sea area means the Mediterranean Sea proper including the gulfs and seas therein with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the 41° N parallel and bounded to the west by the Straits of Gibraltar at the meridian of 5°36' W.

(b) The Baltic Sea area means the Baltic Sea proper with the Gulf of Bothnia, the Gulf of Finland and the entrance to the Baltic Sea bounded by the parallel of the Skaw in the Skagerrak at 57°44.8' N.

(c) The Black Sea area means the Black Sea proper with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the parallel 41° N.

(d) The Red Sea area means the Red Sea proper including the Gulfs of Suez and Aqaba bounded at the south by the rhumb line between Ras si Ane (12°8.5' N, 43°19.6' E) and Husn Murad (12°40.4' N, 43°30.2' E).

(e) The Gulfs area means the sea area located north west of the rhumb line between Ras al Hadd (22°30' N, 59°48' E) and Ras Al Fasteh (25°04' N, 61°25' E).

(2) (a) Subject to the provisions of Regulation 11 of this Annex, any discharge into the sea of oil or oily mixture from any oil tanker and any ship of 400 tons gross tonnage and above other than an oil tanker shall be prohibited, while in a special area.

(b) Such ships while in a special area shall retain on board all oil drainage and sludge, dirty ballast and tank washing waters and discharge them only to reception facilities.

(3) (a) Subject to the provisions of Regulation 11 of this Annex, any discharge into the sea of oil or oily mixture from a ship of less than 400 tons gross tonnage, other than an oil tanker, shall be prohibited while in a special area, except when the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million or alternatively when all of the following conditions are satisfied:

- (i) The ship is proceeding en route;
- (ii) The oil content of the effluent is less than 100 parts per million; and
- (iii) The discharge is made as far as practicable from the land, but in no case less than 12 nautical miles from the nearest land.

(b) No discharge into the sea shall contain chemicals or other substances in quantities or concentrations which are hazardous to the marine environment or chemicals or other substances introduced for the purpose of circumventing the conditions of discharge specified in this Regulation.

(c) The oil residues which cannot be discharged into the sea in compliance with sub-paragraph (a) of this paragraph shall be retained on board or discharged to reception facilities.

(4) The provisions of this Regulation shall not apply to the discharge of clean or segregated ballast.

(5) Nothing in this Regulation shall prohibit a ship on a voyage only part of which is in a special area from discharging outside the special area in accordance with Regulation 9 of this Annex.

(6) Whenever visible traces of oil are observed on or below the surface of the water in the immediate vicinity of a ship or its wake, the Governments of Parties to the Convention should, to the extent they are reasonably able to do so, promptly investigate the facts bearing on the issue of whether there has been a violation of the provisions of this Regulation or Regulation 9 of this Annex. The investigation should include, in particular, the wind and sea conditions, the track and speed of the ship, other possible sources of the visible traces in the vicinity, and any relevant oil discharge records.

(7) Reception facilities within special areas:

(a) Mediterranean Sea, Black Sea and Baltic Sea areas:

- (i) The Government of each Party to the Convention, the coastline of which borders on any given special area undertakes to ensure that not later than 1 January 1977 all oil loading terminals and repair ports within the special area are provided with facilities adequate for the reception and treatment of all the dirty ballast and tank washing water from oil tankers. In addition all ports within the special area shall be provided with adequate reception facilities for other residues and oily mixtures from all ships. Such facilities shall have adequate capacity to meet the needs of the ships using them without causing undue delay.
- (ii) The Government of each Party having under its jurisdiction entrances to seawater courses with low depth contour which might require a reduction of draught by the discharge of ballast undertakes to ensure the provision of the facilities referred to in sub-paragraph (a)(i) of this paragraph but with the proviso that ships required to discharge slops or dirty ballast could be subject to some delay.
- (iii) During the period between the entry into force of the present Convention (if earlier than 1 January 1977) and 1 January 1977 ships while navigating in the special areas shall comply with the requirements of Regulation 9 of this Annex. However, the Governments of Parties the coastlines of which border any of the special areas under this sub-paragraph may establish a date earlier than 1 January 1977, but after the date of entry into force of the present Convention, from which the requirements of this Regulation in respect of the special areas in question shall take effect:
 - (1) If all the reception facilities required have been provided by the date so established; and
 - (2) Provided that the Parties concerned notify the Organization of the date so established at least six months in advance, for circulation to other Parties.
- (iv) After 1 January 1977, or the date established in accordance with sub-paragraph (a)(iii) of this paragraph if earlier, each Party shall notify the Organization for transmission to the Contracting Governments concerned of all cases where the facilities are alleged to be inadequate.

- (b) Red Sea area and Gulfs area:
- (i) The Government of each Party the coastline of which borders on the special areas undertakes to ensure that as soon as possible all oil loading terminals and repair ports within these special areas are provided with facilities adequate for the reception and treatment of all the dirty ballast and tank washing water from tankers. In addition all ports within the special area shall be provided with adequate reception facilities for other residues and oily mixtures from all ships. Such facilities shall have adequate capacity to meet the needs of the ships using them without causing undue delay.
 - (ii) The Government of each Party having under its jurisdiction entrances to seawater courses with low depth contour which might require a reduction of draught by the discharge of ballast shall undertake to ensure the provision of the facilities referred to in sub-paragraph (b)(i) of this paragraph but with the proviso that ships required to discharge slops or dirty ballast could be subject to some delay.
 - (iii) Each Party concerned shall notify the Organization of the measures taken pursuant to provisions of sub-paragraph (b)(i) and (ii) of this paragraph. Upon receipt of sufficient notifications the Organization shall establish a date from which the requirements of this Regulation in respect of the area in question shall take effect. The Organization shall notify all Parties of the date so established no less than twelve months in advance of that date.
 - (iv) During the period between the entry into force of the present Convention and the date so established, ships while navigating in the special area shall comply with the requirements of Regulation 9 of this Annex.
 - (v) After such date oil tankers loading in ports in these special areas where such facilities are not yet available shall also fully comply with the requirements of this Regulation. However, oil tankers entering these special areas for the purpose of loading shall make every effort to enter the area with only clean ballast on board.
 - (vi) After the date on which the requirements for the special area in question take effect, each Party shall notify the Organization for transmission to the Parties concerned of all cases where the facilities are alleged to be inadequate.
 - (vii) At least the reception facilities as prescribed in Regulation 12 of this Annex shall be provided by 1 January 1977 or one year after the date of entry into force of the present Convention, whichever occurs later.

Regulation 11. EXCEPTIONS

Regulations 9 and 10 of this Annex shall not apply to:

- (a) The discharge into the sea of oil or oily mixture necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or
- (b) The discharge into the sea of oil or oily mixture resulting from damage to a ship or its equipment:
 - (i) Provided that all reasonable precautions have been taken after the occurrence of the damage or discovery of the discharge for the purpose of preventing or minimizing the discharge; and
 - (ii) Except if the owner or the Master acted either with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result; or
- (c) The discharge into the sea of substances containing oil, approved by the Administration, when being used for the purpose of combating specific pollution incidents in order to minimize the damage from pollution. Any such discharge shall be subject to the approval of any Government in whose jurisdiction it is contemplated the discharge will occur.

Regulation 12. RECEPTION FACILITIES

(1) Subject to the provisions of Regulation 10 of this Annex, the Government of each Party undertakes to ensure the provision at oil loading terminals, repair ports, and in other ports in which ships have oily residues to discharge, of facilities for the reception of such residues and oily mixtures as remain from oil tankers and other ships adequate to meet the needs of the ships using them without causing undue delay to ships.

(2) Reception facilities in accordance with paragraph (1) of this Regulation shall be provided in:

- (a) All ports and terminals in which crude oil is loaded into oil tankers where such tankers have immediately prior to arrival completed a ballast voyage of not more than 72 hours or not more than 1,200 nautical miles;
- (b) All ports and terminals in which oil other than crude oil in bulk is loaded at an average quantity of more than 1,000 metric tons per day;
- (c) All ports having ship repair yards or tank cleaning facilities;
- (d) All ports and terminals which handle ships provided with the sludge tank(s) required by Regulation 17 of this Annex;
- (e) All ports in respect of oily bilge waters and other residues, which cannot be discharged in accordance with Regulation 9 of this Annex; and
- (f) All loading ports for bulk cargoes in respect of oil residues from combination carriers which cannot be discharged in accordance with Regulation 9 of this Annex.

(3) The capacity for the reception facilities shall be as follows:

(a) Crude oil loading terminals shall have sufficient reception facilities to receive oil and oily mixtures which cannot be discharged in accordance with the provisions of Regulation 9(1)(a) of this Annex from all oil tankers on voyages as described in paragraph (2)(a) of this Regulation.

(b) Loading ports and terminals referred to in paragraph (2)(b) of this Regulation shall have sufficient reception facilities to receive oil and oily mixtures which cannot be discharged in accordance with the provisions of Regulation 9(1)(a) of this Annex from oil tankers which load oil other than crude oil in bulk.

(c) All ports having ship repair yards or tank cleaning facilities shall have sufficient reception facilities to receive all residues and oily mixtures which remain on board for disposal from ships prior to entering such yards or facilities.

(d) All facilities provided in ports and terminals under paragraph (2)(d) of this Regulation shall be sufficient to receive all residues retained according to Regulation 17 of this Annex from all ships that may reasonably be expected to call at such ports and terminals.

(e) All facilities provided in ports and terminals under this Regulation shall be sufficient to receive oily bilge waters and other residues which cannot be discharged in accordance with Regulation 9 of this Annex.

(f) The facilities provided in loading ports for bulk cargoes shall take into account the special problems of combination carriers as appropriate.

(4) The reception facilities prescribed in paragraphs (2) and (3) of this Regulation shall be made available no later than one year from the date of entry into force of the present Convention or by 1 January 1977, whichever occurs later.

(5) Each Party shall notify the Organization for transmission to the Parties concerned of all cases where the facilities provided under this Regulation are alleged to be inadequate.

Regulation 13. SEGREGATED BALLAST OIL TANKERS

(1) Every new oil tanker of 70,000 tons deadweight and above shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with the requirements of this Regulation.

(2) The capacity of the segregated ballast tanks shall be so determined that the ship may operate safely on ballast voyages without recourse to the use of oil tanks for water ballast except as provided for in paragraph (3) of this Regulation. In all cases, however, the capacity of segregated ballast tanks shall be at least such that in any ballast condition at any part of the voyage, including the conditions consisting of lightweight plus segregated ballast only, the ship's draughts and trim can meet each of the following requirements:

- (a) The moulded draught amidships (dm) in metres (without taking into account any ship's deformation) shall not be less than: $dm = 2.0 + 0.02L$;
- (b) The draughts at the forward and after perpendiculars shall correspond to those determined by the draught amidships (dm), as specified in subparagraph (a) of this paragraph, in association with the trim by the stern of not greater than 0.015L; and
- (c) In any case the draught at the after perpendicular shall not be less than that which is necessary to obtain full immersion of the propeller(s).

(3) In no case shall ballast water be carried in oil tanks except in weather conditions so severe that, in the opinion of the Master, it is necessary to carry additional ballast water in oil tanks for the safety of the ship. Such additional ballast water shall be processed and discharged in compliance with Regulation 9 and in accordance with the requirements of Regulation 15 of this Annex, and entry shall be made in the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex.

(4) Any oil tanker which is not required to be provided with segregated ballast tanks in accordance with paragraph (1) of this Regulation may, however, be qualified as a segregated ballast tanker, provided that in the case of an oil tanker of 150 metres in length and above it fully complies with the requirements of paragraphs (2) and (3) of this Regulation and in the case of an oil tanker of less than 150 metres in length the segregated ballast conditions shall be to the satisfaction of the Administration.

Regulation 14. SEGREGATION OF OIL AND WATER BALLAST

(1) Except as provided in paragraph (2) of this Regulation, in new ships of 4,000 tons gross tonnage and above other than oil tankers, and in new oil tankers of 150 tons gross tonnage and above, no ballast water shall be carried in any oil fuel tank.

(2) Where abnormal conditions or the need to carry large quantities of oil fuel render it necessary to carry ballast water which is not a clean ballast in any oil fuel tank, such ballast water shall be discharged to reception facilities or into the sea in compliance with Regulation 9 using the equipment specified in Regulation 16(2) of this Annex, and an entry shall be made in the Oil Record Book to this effect.

(3) All other ships shall comply with the requirements of paragraph (1) of this Regulation as far as reasonable and practicable.

Regulation 15. RETENTION OF OIL ON BOARD

(1) Subject to the provisions of paragraphs (5) and (6) of this Regulation, oil tankers of 150 tons gross tonnage and above shall be provided with arrangements in accordance with the requirements of paragraphs (2) and (3) of this Regulation, provided that in the case of existing tankers the requirements for oil discharge monitoring and control systems and slop tank arrangements shall apply three years after the date of entry into force of the present Convention.

(2) (a) Adequate means shall be provided for cleaning the cargo tanks and transferring the dirty ballast residue and tank washings from the cargo tanks into a slop tank approved by the Administration. In existing oil tankers, any cargo tank may be designated as a slop tank.

(b) In this system arrangements shall be provided to transfer the oily waste into a slop tank or combination of slop tanks in such a way that any effluent discharged into the sea will be such as to comply with the provisions of Regulation 9 of this Annex.

(c) The arrangements of the slop tank or combination of slop tanks shall have a capacity necessary to retain the slops generated by tank washing, oil residues and dirty ballast residues but the total shall be not less than 3 per cent of the oil carrying capacity of the ship, except that, where segregated ballast tanks are provided in accordance with Regulation 13 of this Annex, or where arrangements such as eductors involving the use of water additional to the washing water are not fitted, the Administration may accept 2 per cent. New oil tankers over 70,000 tons deadweight shall be provided with at least two slop tanks.

(d) Slop tanks shall be so designed particularly in respect of the position of inlets, outlets, baffles or weirs where fitted, so as to avoid excessive turbulence and entrainment of oil or emulsion with the water.

(3) (a) An oil discharge monitoring and control system approved by the Administration shall be fitted. In considering the design of the oil content meter to be incorporated in the system, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization.* The system shall be fitted with a recording device to provide a continuous record of the discharge in litres per nautical mile and total quantity discharged, or the oil content and rate of discharge. This record shall be identifiable as to time and date and shall be kept for at least three years. The oil discharge monitor and control system shall come into operation when there is any discharge of effluent into the sea and shall be such as will ensure that any discharge of oily mixture is automatically stopped when the instantaneous rate of discharge of oil exceeds that permitted by Regulation 9(1)(a) of this Annex. Any failure of this monitoring and control system shall stop the discharge and be noted in the Oil Record Book. A manually operated alternative method shall be provided and may be used in the event of such failure, but the defective unit shall be made operable before the oil tanker commences its next ballast voyage unless it is proceeding to a repair port. Existing oil tankers shall comply with all of the provisions specified above except that the stopping of the discharge may be performed manually and the rate of discharge may be estimated from the pump characteristic.

(b) Effective oil/water interface detectors approved by the Administration shall be provided for a rapid and accurate determination of the oil/water interface in slop tanks and shall be available for use in other tanks where the separation of oil and water is effected and from which it is intended to discharge effluent direct to the sea.

(c) Instructions as to the operation of the system shall be in accordance with an operational manual approved by the Administration. They shall cover manual as well as automatic operations and shall be intended to ensure that at no time shall oil be discharged except in compliance with the conditions specified in Regulation 9 of this Annex.**

(4) The requirements of paragraphs (1), (2) and (3) of this Regulation shall not apply to oil tankers of less than 150 tons gross tonnage, for which the control of discharge of oil under Regulation 9 of this Annex shall be effected by the retention of oil on board with subsequent discharge of all contaminated washings to reception facilities. The total quantity of oil and water used for washing and returned to a storage tank shall be recorded in the Oil Record Book. This total quantity shall be discharged to reception facilities unless adequate arrangements are made to ensure that any effluent which is allowed to be discharged into the sea is effectively monitored to ensure that the provisions of Regulation 9 of this Annex are complied with.

* Reference is made to the Recommendation on International Performance Specifications for Oily-Water Separating Equipment and Oil Content Meters adopted by the Organization by Resolution A.233(VII).

** Reference is made to "Clean Seas Guide for Oil Tankers", published by the International Chamber of Shipping and the Oil Companies International Marine Forum.

(5) The Administration may waive the requirements of paragraphs (1), (2) and (3) of this Regulation for any oil tanker which engages exclusively on voyages both of 72 hours or less in duration and within 50 miles from the nearest land, provided that the oil tanker is not required to hold and does not hold an International Oil Pollution Prevention Certificate (1973). Any such waiver shall be subject to the requirement that the oil tanker shall retain on board all oily mixtures for subsequent discharge to reception facilities and to the determination by the Administration that facilities available to receive such oily mixtures are adequate.

(6) Where in the view of the Organization equipment required by Regulation 9(1)(a)(vi) of this Annex and specified in sub-paragraph (3)(a) of this Regulation is not obtainable for the monitoring of discharge of light refined products (white oils), the Administration may waive compliance with such requirement, provided that discharge shall be permitted only in compliance with procedures established by the Organization which shall satisfy the conditions of Regulation 9(1)(a) of this Annex except the obligation to have an oil discharge monitoring and control system in operation. The Organization shall review the availability of equipment at intervals not exceeding twelve months.

(7) The requirements of paragraphs (1), (2) and (3) of this Regulation shall not apply to oil tankers carrying asphalt, for which the control of discharge of asphalt under Regulation 9 of this Annex shall be effected by the retention of asphalt residues on board with discharge of all contaminated washings to reception facilities.

*Regulation 16. OIL DISCHARGE MONITORING AND CONTROL SYSTEM
AND OILY-WATER SEPARATING EQUIPMENT*

(1) Any ship of 400 tons gross tonnage and above shall be fitted with an oily-water separating equipment or filtering system complying with the provisions of paragraph (6) of this Regulation. Any such ship which carries large quantities of oil fuel shall comply with paragraph 2 of this Regulation or paragraph (1) of Regulation 14.

(2) Any ship of 10,000 tons gross tonnage and above shall be fitted:

- (a) In addition to the requirements of paragraph (1) of this Regulation with an oil discharge monitoring and control system complying with paragraph (5) of this Regulation; or
- (b) As an alternative to the requirements of paragraph (1) and subparagraph (2)(a) of this Regulation, with an oily-water separating equipment complying with paragraph (6) of this Regulation and an effective filtering system, complying with paragraph (7) of this Regulation.

(3) The Administration shall ensure that ships of less than 400 tons gross tonnage are equipped, as far as practicable, to retain on board oil or oily mixtures or discharge them in accordance with the requirements of Regulation 9(1)(b) of this Annex.

(4) For existing ships the requirements of paragraphs (1), (2) and (3) of this Regulation shall apply three years after the date of entry into force of the present Convention.

(5) An oil discharge monitoring and control system shall be of a design approved by the Administration. In considering the design of the oil content meter to be incorporated into the system, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization.* The system shall be fitted with a recording device to provide a continuous record of the oil content in parts per million. This record shall be identifiable as to time and date and shall be kept for at least three years. The monitoring and control system shall come into operation when there is any discharge of effluent into the sea and shall be such as will ensure that any discharge of oily mixture is automatically stopped when the oil content of effluent exceeds that permitted by Regulation 9(1)(b) of this Annex. Any failure of this monitoring and control system shall stop the discharge and be noted in

* Reference is made to the Recommendation on International Performance Specifications for Oily-Water Separating Equipment and Oil Content Meters adopted by the Organization by Resolution A.233(VII).

the Oil Record Book. The defective unit shall be made operable before the ship commences its next voyage unless it is proceeding to a repair port. Existing ships shall comply with all of the provisions specified above except that the stopping of the discharge may be performed manually.

(6) Oily-water separating equipment or an oil filtering system shall be of a design approved by the Administration and shall be such as will ensure that any oily mixture discharged into the sea after passing through the separator or filtering systems shall have an oil content of [less] than 100 parts per million. In considering the design of such equipment, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization.*

(7) The oil filtering system referred to in paragraph (2)(b) of this Regulation shall be of a design approved by the Administration and shall be such that it will accept the discharge from the separating system and produce an effluent the oil content of which does not exceed 15 parts per million. It shall be provided with alarm arrangements to indicate when this level cannot be maintained.

Regulation 17. TANKS FOR OIL RESIDUES (SLUDGE)

(1) Every ship of 400 tons gross tonnage and above shall be provided with a tank or tanks of adequate capacity, having regard to the type of machinery and length of voyage, to receive the oily residues (sludges) which cannot be dealt with otherwise in accordance with the requirements of this Annex, such as those resulting from the purification of fuel and lubricating oils and oil leakages in the machinery spaces.

(2) In new ships, such tanks shall be designed and constructed so as to facilitate their cleaning and the discharge of residues to reception facilities. Existing ships shall comply with this requirement as far as is reasonable and practicable.

Regulation 18. PUMPING, PIPING AND DISCHARGE ARRANGEMENTS OF OIL TANKERS

(1) In every oil tanker, a discharge manifold for connexion to reception facilities for the discharge of dirty ballast water or oil contaminated water shall be located on the open deck on both sides of the ship.

(2) In every oil tanker, pipelines for the discharge to the sea of effluent which may be permitted under Regulation 9 of this Annex shall be led to the open deck or to the ship's side above the waterline in the deepest ballast condition. Different piping arrangements to permit operation in the manner permitted in subparagraphs (4)(a) and (b) of this Regulation may be accepted.

(3) In new oil tankers means shall be provided for stopping the discharge of effluent into the sea from a position on upper deck or above located so that the manifold in use referred to in paragraph (1) of this Regulation and the effluent from the pipelines referred to in paragraph (2) of this Regulation may be visually observed. Means for stopping the discharge need not be provided at the observation position if a positive communication system such as telephone or radio system is provided between the observation position and the discharge control position.

(4) All discharges shall take place above the waterline except as follows:

- (a) Segregated ballast and clean ballast may be discharged below the waterline in ports or at offshore terminals.
- (b) Existing ships which, without modification, are not capable of discharging segregated ballast above the waterline may discharge segregated ballast below the waterline provided that an examination of the tank immediately before the discharge has established that no contamination with oil has taken place.

* Reference is made to the Recommendation on International Performance Specifications for Oily-Water Separating Equipment and Oil Content Meters adopted by the Organization by Resolution A.233(VII).

Regulation 19. STANDARD DISCHARGE CONNECTION

To enable pipes of reception facilities to be connected with the ship's discharge pipeline for residues from machinery bilges, both lines shall be fitted with a standard discharge connection in accordance with the following table:

Standard dimensions of flanges for discharge connections

<i>Description</i>	<i>Dimension</i>
Outside diameter	215 mm
Inner diameter	According to pipe outside diameter
Bolt circle diameter	183 mm
Slots in flange	6 holes 22 mm in diameter equidistantly placed on a bolt circle of the above diameter, slotted to the flange periphery. The slot width to be 22 mm
Flange thickness	20 mm
Bolts and nuts: quantity, diameter	6, each of 20 mm in diameter and of suitable length

The flange is designed to accept pipes up to a maximum internal diameter of 125 mm and shall be of steel or other equivalent material having a flat face. This flange, together with a gasket of oil-proof material, shall be suitable for a service pressure of 6 kg/cm².

Regulation 20. OIL RECORD BOOK

(1) Every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above and every ship of 400 tons gross tonnage and above other than an oil tanker shall be provided with an Oil Record Book, whether as part of the ship's official log book or otherwise, in the form specified in Appendix III to this Annex.

(2) The Oil Record Book shall be completed on each occasion, on a tank-to-tank basis, whenever any of the following operations take place in the ship;

(a) For oil tankers

- (i) Loading of oil cargo;
- (ii) Internal transfer of oil cargo during voyage;
- (iii) Opening or closing before and after loading and unloading operations of valves or similar devices which inter-connect cargo tanks;
- (iv) Opening or closing of means of communication between cargo piping and seawater ballast piping;
- (v) Opening or closing of ships' side valves before, during and after loading and unloading operations;
- (vi) Unloading of oil cargo;
- (vii) Ballasting of cargo tanks;
- (viii) Cleaning of cargo tanks;
- (ix) Discharge of ballast except from segregated ballast tanks;
- (x) Discharge of water from slop tanks;
- (xi) Disposal of residues;

(xii) Discharge overboard of bilge water which has accumulated in machinery spaces whilst in port, and the routine discharge at sea of bilge water which has accumulated in machinery spaces.

(b) For ships other than oil tankers

- (i) Ballasting or cleaning of fuel oil tanks or oil cargo spaces;
- (ii) Discharge of ballast or cleaning water from tanks referred to under (i) of this subparagraph;
- (iii) Disposal of residues;
- (iv) Discharge overboard of bilge water which has accumulated in machinery spaces whilst in port, and the routine discharge at sea of bilge water which has accumulated in machinery spaces.

(3) In the event of such discharge of oil or oily mixture as is referred to in Regulation 11 of this Annex or in the event of accidental or other exceptional discharge of oil not excepted by that Regulation, a statement shall be made in the Oil Record Book of the circumstances of, and the reasons for, the discharge.

(4) Each operation described in paragraph (2) of this Regulation shall be fully recorded without delay in the Oil Record Book so that all the entries in the book appropriate to that operation are completed. Each section of the book shall be signed by the officer or officers in charge of the operations concerned and shall be countersigned by the Master of the ship. The entries in the Oil Record Book shall be in an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly, and, for ships holding an International Oil Pollution Prevention Certificate (1973) in English or French. The entries in an official national language of the State whose flag the ship is entitled to fly shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

(5) The Oil Record Book shall be kept in such a place as to be readily available for inspection at all reasonable times and, except in the case of unmanned ships under tow, shall be kept on board the ship. It shall be preserved for a period of three years after the last entry has been made.

(6) The competent authority of the Government of a Party to the Convention may inspect the Oil Record Book on board any ship to which this Annex applies while the ship is in its port or offshore terminals and may make a copy of any entry in that book and may require the Master of the ship to certify that the copy is a true copy of such entry. Any copy so made which has been certified by the Master of the ship as a true copy of an entry in the ship's Oil Record Book shall be made admissible in any judicial proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of an Oil Record Book and the taking of a certified copy by the competent authority under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

Regulation 21. SPECIAL REQUIREMENTS FOR DRILLING RIGS AND OTHER PLATFORMS

Fixed and floating drilling rigs when engaged in the exploration, exploitation and associated offshore processing of sea-bed mineral resources and other platforms shall comply with the requirements of this Annex applicable to ships of 400 tons gross tonnage and above other than oil tankers, except that:

- (a) They shall be equipped as far as practicable with the installations required in Regulations 16 and 17 of this Annex;
- (b) They shall keep a record of all operations involving oil or oily mixture discharges, in a form approved by the Administration; and
- (c) In any special area and subject to the provisions of Regulation 11 of this Annex, the discharge into the sea of oil or oily mixture shall be prohibited except when the oil content of the discharge without dilution does not exceed 15 parts per million.

Chapter III. *REQUIREMENTS FOR MINIMIZING OIL POLLUTION FROM OIL TANKERS DUE TO SIDE AND BOTTOM DAMAGES*

Regulation 22. DAMAGE ASSUMPTIONS

(1) For the purpose of calculating hypothetical oil outflow from oil tankers, three dimensions of the extent of damage of a parallelepiped on the side and bottom of the ship are assumed as follows. In the case of bottom damages two conditions are set forth to be applied individually to the stated portions of the oil tanker.

(a) *Side damage*

(i) Longitudinal extent (λ_c): $\frac{1}{3}L^3$ or 14.5 metres, whichever is less

(ii) Transverse extent (t_c): $\frac{B}{5}$ or 11.5 metres, whichever is less

(inboard from the ship's side at right angles to the centre-line at the level corresponding to the assigned summer freeboard)

(iii) Vertical extent (v_c): from the base line upwards without limit

(b) *Bottom damage*

	For 0.3L from the forward perpendi- cular of the ship	Any other part of the ship
(i) Longitudinal extent (λ_s):	$\frac{L}{10}$	$\frac{L}{10}$ or 5 metres, whichever is less
(ii) Transverse extent (t_s):	$\frac{B}{6}$ or 10 metres, whichever is less but not less than 5 metres	5 metres
(iii) Vertical extent from the base line (v_s):	$\frac{B}{15}$ or 6 metres, whichever is less	

(2) Wherever the symbols given in this Regulation appear in this Chapter, they have the meaning as defined in this Regulation.

Regulation 23. HYPOTHETICAL OUTFLOW OF OIL

(1) The hypothetical outflow of oil in the case of side damage (O_c) and bottom damage (O_s) shall be calculated by the following formulae with respect to compartments breached by damage to all conceivable locations along the length of the ship to the extent as defined in Regulation 22 of this Annex.

(a) *For side damages:*

$$O_c = \Sigma W_1 + \Sigma K_1 C_1 \quad (I)$$

(b) *For bottom damages:*

$$O_s = \frac{1}{3}(\Sigma Z_1 W_1 + \Sigma Z_1 C_1) \quad (II)$$

where:

W_1 = volume of a wing tank in cubic metres assumed to be breached by the damage as specified in Regulation 22 of this Annex; W_1 for a segregated ballast tank may be taken equal to zero,

C_1 = volume of a centre tank in cubic metres assumed to be breached by the damage as specified in Regulation 22 of this Annex; C_1 for a segregated ballast tank may be taken equal to zero,

K_1 = $1 - \frac{b_1}{t_c}$ when b_1 is equal to or greater than t_c , K_1 shall be taken equal to zero,

Z_1 = when h_1 is equal to or greater than v_s , Z_1 shall be taken equal to zero,

b_1 = width of wing tank in metres under consideration measured inboard from the ship's side at right angles to the centreline at the level corresponding to the assigned summer freeboard,

h_1 = minimum depth of the double bottom in metres under consideration; where no double bottom is fitted h_1 shall be taken equal to zero.

Whenever symbols given in this paragraph appear in this Chapter, they have the meaning as defined in this Regulation.

(2) If a void space or segregated ballast tank of a length less than λ_c as defined in Regulation 22 of this Annex is located between wing oil tanks, O_c in formula (I) may be calculated on the basis of volume W_1 being the actual volume of one such tank (where they are of equal capacity) or the smaller of the two tanks (if they differ in capacity) adjacent to such space, multiplied by S_1 as defined below and taking for all other wing tanks involved in such a collision the value of the actual full volume.

$$S_1 = 1 - \frac{\lambda_1}{\lambda_c}$$

where λ_1 = length in metres of void space or segregated ballast tank under consideration.

(3) (a) Credit shall only be given in respect of double bottom tanks which are either empty or carrying clean water when cargo is carried in the tanks above.

(b) Where the double bottom does not extend for the full length and width of the tank involved, the double bottom is considered non-existent and the volume of the tanks above the area of the bottom damage shall be included in formula (II) even if the tank is not considered breached because of the installation of such a partial double bottom.

(c) Suction wells may be neglected in the determination of the value h_1 provided such wells are not excessive in area and extend below the tank for a minimum distance and in no case more than half the height of the double bottom. If the depth of such a well exceeds half the height of the double bottom, h_1 shall be taken equal to the double bottom height minus the well height.

Piping serving such wells if installed within the double bottom shall be fitted with valves or other closing arrangements located at the point of connexion to the tank served to prevent oil outflow in the event of damage to the piping. Such piping shall be installed as high from the bottom shell as possible. These valves shall be kept closed at sea at any time when the tank contains oil cargo, except that they may be opened only for cargo transfer needed for the purpose of trimming of the ship.

(4) In the case where bottom damage simultaneously involves four centre tanks, the value of O_s may be calculated according to the formula

$$O_s = \frac{1}{4} (\sum Z_1 W_1 + \sum Z_1 C_1) \quad \text{(III)}$$

(5) An Administration may credit as reducing oil outflow in case of bottom damage, an installed cargo transfer system having an emergency high suction in each cargo oil tank, capable of transferring from a breached tank or tanks to segregated ballast tanks or to available cargo tankage if it can be assured that such tanks will have sufficient ullage.

Credit for such a system would be governed by ability to transfer in two hours of operation oil equal to one half of the largest of the breached tanks involved and by availability of equivalent receiving capacity in ballast or cargo tanks. The credit shall be confined to permitting calculation of O_s according to formula (III). The pipes for such suction shall be installed at least at a height not less than the vertical extent of the bottom damage v_s . The Administration shall supply the Organization with the information concerning the arrangements accepted by it, for circulation to other Parties to the Convention.

Regulation 24. LIMITATION OF SIZE AND ARRANGEMENT OF CARGO TANKS

(1) Every new oil tanker shall comply with the provision[s] of this Regulation. Every existing oil tanker shall be required, within two years after the date of entry into force of the present Convention, to comply with the provisions of this Regulation if such a tanker falls into either of the following categories:

(a) A tanker, the delivery of which is after 1 January 1977; or

(b) A tanker to which both the following conditions apply:

(i) Delivery is not later than 1 January 1977; and

(ii) The building contract is placed after 1 January 1974, or in cases where no building contract has previously been placed, the keel is laid or the tanker is at a similar stage of construction after 30 June 1974.

(2) Cargo tanks of oil tankers shall be of such size and arrangements that the hypothetical outflow O_c or O_s calculated in accordance with the provisions of Regulation 23 of this Annex anywhere in the length of the ship does not exceed 30,000 cubic metres or $400 \sqrt{DM}$, whichever is the greater, but subject to a maximum of 40,000 cubic metres.

(3) The volume of any one wing cargo oil tank of an oil tanker shall not exceed seventy-five per cent of the limits of the hypothetical oil outflow referred to in paragraph (2) of this Regulation. The volume of any one centre cargo oil tank shall not exceed 50,000 cubic metres. However, in segregated ballast oil tankers as defined in Regulation 13 of this Annex, the permitted volume of a wing cargo oil tank situated between two segregated ballast tanks, each exceeding ℓ_c in length, may be increased to the maximum limit of hypothetical oil outflow provided that the width of the wing tanks exceeds t_c .

(4) The length of each cargo tank shall not exceed 10 metres or one of the following values, whichever is the greater:

(a) Where no longitudinal bulkhead is provided: $0.1L$

(b) Where a longitudinal bulkhead is provided at the centreline only: $0.15L$

(c) Where two or more longitudinal bulkheads are provided:

(i) For wing tanks: $0.2L$

(ii) For centre tanks:

(1) If $\frac{b_i}{B}$ is equal to or greater than $\frac{1}{5}$: $0.2L$

(2) If $\frac{b_i}{B}$ is less than $\frac{1}{5}$:

—Where no centreline longitudinal bulkhead is provided: $(\frac{0.5 b_i}{B} + 0.1)L$

—Where a centreline longitudinal bulkhead is provided: $(\frac{0.25 b_i}{B} + 0.15)L$

(5) In order not to exceed the volume limits established by paragraphs (2), (3) and (4) of this Regulation and irrespective of the accepted type of cargo transfer system installed, when such system inter-connects two or more cargo tanks, valves or other similar

closing devices shall be provided for separating the tanks from each other. These valves or devices shall be closed when the tanker is at sea.

(6) Lines of piping which run through cargo tanks in a position less than t_c from the ship's side or less than v_c from the ship's bottom shall be fitted with valves or similar closing devices at the point at which they open into any cargo tank. These valves shall be kept closed at sea at any time when the tanks contain cargo oil, except that they may be opened only for cargo transfer needed for the purpose of trimming of the ship.

Regulation 25. SUBDIVISION AND STABILITY

(1) Every new oil tanker shall comply with the subdivision and damage stability criteria as specified in paragraph (3) of this Regulation, after the assumed side or bottom damage as specified in paragraph (2) of this Regulation, for any operating draught reflecting actual partial or full load conditions consistent with trim and strength of the ship as well as specific gravities of the cargo. Such damage shall be applied to all conceivable locations along the length of the ship as follows:

- (a) In tankers of more than 225 metres in length, anywhere in the ship's length;
- (b) In tankers of more than 150 metres, but not exceeding 225 metres in length, anywhere in the ship's length except involving either after or forward bulkhead bounding the machinery space located aft. The machinery space shall be treated as a single floodable compartment;
- (c) In tankers not exceeding 150 metres in length, anywhere in the ship's length between adjacent transverse bulkheads with the exception of the machinery space. For tankers of 100 metres or less in length where all requirements of paragraph (3) of this Regulation cannot be fulfilled without materially impairing the operational qualities of the ship, Administrations may allow relaxations from these requirements.

Ballast conditions where the tanker is not carrying oil in cargo tanks excluding any oil residues, shall not be considered.

(2) The following provisions regarding the extent and the character of the assumed damage shall apply:

- (a) The extent of side or bottom damage shall be as specified in Regulation 22 of this Annex, except that the longitudinal extent of bottom damage within 0.3L from the forward perpendicular shall be the same as for side damage, as specified in Regulation 22(1)(a)(i) of this Annex. If any damage of lesser extent results in a more severe condition such damage shall be assumed.
- (b) Where the damage involving transverse bulkheads is envisaged as specified in subparagraphs (1)(a) and (b) of this Regulation, transverse watertight bulkheads shall be spaced at least at a distance equal to the longitudinal extent of assumed damage specified in subparagraph (a) of this paragraph in order to be considered effective. Where transverse bulkheads are spaced at a lesser distance, one or more of these bulkheads within such extent of damage shall be assumed as non-existent for the purpose of determining flooded compartments.
- (c) Where the damage between adjacent transverse watertight bulkheads is envisaged as specified in subparagraph (1)(c) of this Regulation, no main transverse bulkhead or a transverse bulkhead bounding side tanks or double bottom tanks shall be assumed damaged, unless:
 - (i) The spacing of the adjacent bulkheads is less than the longitudinal extent of assumed damage specified in subparagraph (a) of this paragraph; or
 - (ii) There is a step or a recess in a transverse bulkhead of more than 3.05 metres in length, located within the extent of penetration of assumed damage. The step formed by the after peak bulkhead and after peak tank top shall not be regarded as a step for the purpose of this Regulation.

(d) If pipes, ducts or tunnels are situated within the assumed extent of damage, arrangements shall be made so that progressive flooding cannot thereby extend to compartments other than those assumed to be floodable for each case of damage.

(3) Oil tankers shall be regarded as complying with the damage stability criteria if the following requirements are met:

(a) The final waterline, taking into account sinkage, heel and trim, shall be below the lower edge of any opening through which progressive flooding may take place. Such openings shall include air pipes and those which are closed by means of weathertight doors or hatch covers and may exclude those openings closed by means of watertight manhole covers and flush scuttles, small watertight cargo tank hatch covers which maintain the high integrity of the deck, remotely operated watertight sliding doors, and side scuttles of the non-opening type.

(b) In the final stage of flooding, the angle of heel due to unsymmetrical flooding shall not exceed 25 degrees, provided that this angle may be increased up to 30 degrees if no deck edge immersion occurs.

(c) The stability in the final stage of flooding shall be investigated and may be regarded as sufficient if the righting lever curve has at least a range of 20 degrees beyond the position of equilibrium in association with a maximum residual righting lever of at least 0.1 metre. The Administration shall give consideration to the potential hazard presented by protected or unprotected openings which may become temporarily immersed within the range of residual stability.

(d) The Administration shall be satisfied that the stability is sufficient during intermediate stages of flooding.

(4) The requirements of paragraph (1) of this Regulation shall be confirmed by calculations which take into consideration the design characteristics of the ship, the arrangements, configuration and contents of the damaged compartments; and the distribution, specific gravities and the free surface effect of liquids. The calculations shall be based on the following:

(a) Account shall be taken of any empty or partially filled tank, the specific gravity of cargoes carried, as well as any outflow of liquids from damaged compartments.

(b) The permeabilities are assumed as follows:

<i>Spaces</i>	<i>Permeability</i>
Appropriated to stores	0.60
Occupied by accommodation	0.95
Occupied by machinery	0.85
Voids	0.95
Intended for consumable liquids	0 or 0.95*
Intended for other liquids	0 to 0.95**

* Whichever results in the more severe requirements.

** The permeability of partially filled compartments shall be consistent with the amount of liquid carried.

(c) The buoyancy of any superstructure directly above the side damage shall be disregarded. The unflooded parts of superstructures beyond the extent of damage, however, may be taken into consideration provided that they are separated from the damaged space by watertight bulkheads and the requirements of sub-paragraph (3)(a) of this Regulation in respect of these intact spaces are complied with. Hinged watertight doors may be acceptable in watertight bulkheads in the superstructure.

(d) The free surface effect shall be calculated at an angle of heel of 5 degrees for each individual compartment. The Administration may require or allow the free surface

corrections to be calculated at an angle of heel greater than 5 degrees for partially filled tanks.

- (e) In calculating the effect of free surfaces of consumable liquids it shall be assumed that, for each type of liquid at least one transverse pair or a single centreline tank has a free surface and the tank or combination of tanks to be taken into account shall be those where the effect of free surfaces is the greatest.

(5) The Master of every oil tanker and the person in charge of a non-self-propelled oil tanker to which this Annex applies shall be supplied in an approved form with:

- (a) Information relative to loading and distribution of cargo necessary to ensure compliance with the provisions of this Regulation; and
- (b) Data on the ability of the ship to comply with damage stability criteria as determined by this Regulation, including the effect of relaxations that may have been allowed under sub-paragraph (1)(c) of this Regulation.

Appendix I

LIST OF OILS*

Asphalt solutions

Blending stocks
Roofers flux
Straight run residue

Oils

Clarified
Crude oil
Mixtures containing crude oil
Diesel oil
Fuel oil No. 4
Fuel oil No. 5
Fuel oil No. 6
Residual fuel oil
Road oil
Transformer oil
Aromatic oil (excluding vegetable oil)
Lubricating oils and blending stocks
Mineral oil
Motor oil
Penetrating oil
Spindle oil
Turbine oil

Distillates

Straight run
Flashed feed stocks

Gas Oil

Cracked

Gasoline Blending Stocks

Alkylates—fuel
Reformats
Polymer—fuel

Gasolines

Casinghead (natural)
Automotive
Aviation
Straight run
Fuel oil No. 1 (kerosene)
Fuel oil No. 1-D
Fuel oil No. 2
Fuel oil No. 2-D

Jet Fuels

JP-1 (kerosene)
JP-3
JP-4
JP-5 (kerosene, heavy)
Turbo fuel
Kerosene
Mineral spirit

Naphtha

Solvent
Petroleum
Heartcut distillate oil

* The list of oils shall not necessarily be considered as comprehensive.

Appendix II

FORM OF CERTIFICATE

INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE (1973)

Issued under the Provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, under the Authority of the Government of

.....
(full designation of the country)

by
(full designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973)

Name of ship	Distinctive number or letter	Port of registry	Gross tonnage

Type of ship:

Oil tanker, including combination carrier*

Asphalt carrier*

Ship other than an oil tanker with cargo tanks coming under Regulation 2(2) of Annex I of the Convention*

Ship other than any of the above*

New/existing ship*

Date of building or major conversion contract

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or on which major conversion was commenced

Date of delivery or completion of major conversion

PART A. ALL SHIPS

The ship is equipped with:

For ships of 400 tons gross tonnage and above:

(a) Oily-water separating equipment* (capable of producing the effluent with an oil content not exceeding 100 parts per million) or

(b) An oil filtering system* (capable of producing the effluent with an oil content not exceeding 100 parts per million)

For ships of 10,000 tons gross tonnage and above:

(c) An oil discharge monitoring and control system* (additional to (a) or (b) above) or

(d) Oily-water separating equipment and an oil filtering system* (capable of producing the effluent with an oil content not exceeding 15 parts per million) in lieu of (a) or (b) above.

* Delete as appropriate.

Particulars of requirements from which exemption is granted under Regulation 2(2) and 2(4)(a) of Annex I of the Convention:

.....
.....

Remarks:

PART B. OIL TANKER†*

Deadweight metric tons. Length of ship metres.

It is certified that this ship is:

- (a) Required to be constructed according to and complies with**
 - (b) Not required to be constructed according to**
 - (c) Not required to be constructed according to, but complies with**
- the requirements of Regulation 24 of Annex I of the Convention.

The capacity of segregated ballast tanks is cubic metres and complies with the requirements of Regulation 13 of Annex I of the Convention.

The segregated ballast is distributed as follows:

Tank	Quantity	Tank	Quantity

THIS IS TO CERTIFY:

That the ship has been surveyed in accordance with Regulation 4 of Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, concerning the prevention of pollution by oil; and

That the survey shows that the structure, equipment, fittings, arrangement and material of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Annex I of the Convention.

† This Part should be completed for oil tankers including combination carriers and asphalt carriers, and those entries which are applicable should be completed for ships other than oil tankers which are constructed and utilized to carry oil in bulk of an aggregate capacity of 200 cubic metres or above.

* This page need not be reproduced on a Certificate issued to any ship other than those referred to in footnote†.

** Delete as appropriate.

This Certificate is valid until subject to intermediate
survey(s) at intervals of

Issued at
(place of issue of Certificate)

..... 19.....
(Signature of duly authorized official
issuing the Certificate)

(Seal or stamp of the issuing Authority, as appropriate)

*Endorsement for existing ships**

This is to certify that this ship has been so equipped as to comply with the requirements of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 as relating to existing ships three years from the date of entry into force of the Convention.

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place of endorsement

Date of endorsement

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Intermediate survey

This is to certify that at an intermediate survey required by Regulation 4(I)(c) of Annex I of the Convention, this ship and the condition thereof are found to comply with the relevant provisions of the Convention.

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

* This entry need not be reproduced on a Certificate other than the first Certificate issued to any ship.

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Under the provisions of Regulation 8(2) and (4) of Annex I of the Convention the validity of this Certificate is extended until

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

APPENDIX III

FORM OF OIL RECORD BOOK

OIL RECORD BOOK

I. FOR OIL TANKERS*

Name of ship

Total cargo carrying capacity of ship in cubic metres

Voyage from (date) to (date)

(a) *Loading of oil cargo*

1. Date and place of loading			
2. Types of oil loaded			
3. Identity of tank(s) loaded			
4. Closing of applicable cargo tank valves and applicable line cut-off valves on completion of loading**			

The undersigned certifies that in addition to the above, all sea valves, overboard discharge valves, cargo tank and pipeline connections and inter-connections, were secured on completion of loading oil cargo.

Date of entry Officer in charge

Master

(b) *Internal transfer of oil cargo during voyage*

5. Date of internal transfer			
6. Identity of tank(s)	(i) From		
	(ii) To		
7. Was(were) tank(s) in 6(i) emptied?			

* This Part should be completed for oil tankers including combination carriers and asphalt carriers, and those entries which are applicable shall be completed for ships other than oil tankers which are constructed and utilized to carry oil in bulk of an aggregate capacity of 200 cubic metres or above. This Part need not be reproduced on an Oil Record Book issued to any ship other than those referred to above.

** Applicable valves and similar devices are those referred to in Regulations 20(2)(a)(iii), 23 and 24 of Annex I of the Convention.

The undersigned certifies that in addition to the above, all sea valves, overboard discharge valves, cargo tank and pipeline connections and inter-connections, were secured on completion of internal transfer of oil cargo.

Date of entry Officer in charge

Master

(c) *Unloading of oil cargo*

8.	Date and place of unloading			
9.	Identity of tank(s) unloaded			
10.	Was(were) tank(s) emptied?			
11.	Opening of applicable cargo tank valves and applicable line cut-off valves prior to cargo unloading**			
12.	Closing of applicable cargo tank valves and applicable line cut-off valves on completion of unloading**			

The undersigned certifies that in addition to the above, all sea valves, overboard discharge valves, cargo tank and pipeline connections and inter-connections, were secured on completion of unloading of oil cargo.

Date of entry Officer in charge

Master

(d) *Ballasting of cargo tanks*

13.	Identity of tank(s) ballasted			
14.	Date and position of ship at start of ballasting			
15.	If valves connecting cargo lines and segregated ballast lines were used give time, date and position of ship when valves were (a) opened, and (b) closed			

The undersigned certifies that in addition to the above all sea valves, overboard discharge valves, cargo tank and pipeline connections and inter-connections, were secured on completion of ballasting.

Date of entry Officer in charge

Master

(e) *Cleaning of cargo tanks*

16.	Identity of tank(s) cleaned			
17.	Date and duration of cleaning			
18.	Methods of cleaning*			

Date of entry Officer in charge

Master

(f) *Discharge of dirty ballast*

19.	Identity of tank(s)			
20.	Date and position of ship at start of discharge to sea			
21.	Date and position of ship at finish of discharge to sea			
22.	Ship's speed(s) during discharge			
23.	Quantity discharged to sea			
24.	Quantity of polluted water transferred to slop tank(s) (identify slop tank(s))			
25.	Date and port of discharge into shore reception facilities (if applicable)			
26.	Was any part of the discharge conducted during darkness, if so, for how long?			
27.	Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge?			
28.	Was any oil observed on the surface of the water in the locality of the discharge?			

Date of entry Officer in charge

Master

* Hand hosing, machine washing and/or chemical cleaning. Where chemically cleaned, the chemical concerned and the amount used should be stated.

(g) *Discharge of water from slop tanks*

29.	Identity of slop tank(s)			
30.	Time of settling from last entry of residues, or			
31.	Time of settling from last discharge			
32.	Date, time and position of ship at start of discharge			
33.	Sounding of total contents at start of discharge			
34.	Sounding of oil/water interface at start of discharge			
35.	Bulk quantity discharged and rate of discharge			
36.	Final quantity discharged and rate of discharge			
37.	Date, time and position of ship at end of discharge			
38.	Ship's speed(s) during discharge			
39.	Sounding of oil/water interface at end of discharge			
40.	Was any part of the discharge conducted during darkness, if so, for how long?			
41.	Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge?			
42.	Was any oil observed on the surface of the water in the locality of the discharge?			

Date of entry Officer in charge

Master

(h) *Disposal of residues*

43.	Identity of tank(s)			
44.	Quantity disposed from each tank			
45.	Method of disposal of residue: (a) Reception facilities (b) Mixed with cargo (c) Transferred to another (other) tank(s) (identify tank(s)) (d) Other method (state which)			
46.	Date and port of disposal of residue			

Date of entry Officer in charge

Master

(i) *Discharge of clean ballast contained in cargo tanks*

47.	Date and position of ship at commencement of discharge of clean ballast			
48.	Identity of tank(s) discharged			
49.	Was(were) the tank(s) empty on completion?			
50.	Position of vessel on completion if different from 47			
51.	Was any part of the discharge conducted during darkness, if so, for how long?			
52.	Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge?			
53.	Was any oil observed on the surface of the water in the locality of the discharge?			

Date of entry Officer in charge

Master

(j) *Discharge overboard of bilge water containing oil which has accumulated in machinery spaces whilst in port**

54.	Port			
55.	Duration of stay			
56.	Quantity disposed			
57.	Date and place of disposal			
58.	Method of disposal (state whether a separator was used)			

Date of entry Officer in charge

Master

(k) *Accidental or other exceptional discharges of oil*

59.	Date and time of occurrence			
60.	Place or position of ship at time of occurrence			
61.	Approximate quantity and type of oil			
62.	Circumstances of discharge or escape, the reasons therefor and general remarks			

Date of entry Officer in charge

Master

(l) *Has the oil monitoring and control system been out of operation at any time when discharging overboard? If so, give time and date of failure and time and date of restoration and confirm that this was due to equipment failure and state reason if known*

Date of entry Officer in charge

Master

* Where the pump starts automatically and discharges through a separator at all times it will be sufficient to enter each day "Automatic discharge from bilges through a separator".

(m) *Additional operational procedures and general remarks*

.....

.....

.....

For oil tankers of less than 150 tons gross tonnage operating in accordance with Regulation 15(4) of Annex I of the Convention, an appropriate oil record book should be developed by the Administration.

For asphalt carriers, a separate oil record book may be developed by the Administration utilizing sections (a), (b), (c), (e), (h), (j), (k) and (m) of this form of oil record book.

II. FOR SHIPS OTHER THAN OIL TANKERS

Name of ship

Operations from (date), to(date)

(a) *Ballasting or cleaning of oil fuel tanks*

1.	Identity of tank(s) ballasted			
2.	Whether cleaned since they last contained oil and, if not, type of oil previously carried			
3.	Date and position of ship at start of cleaning			
4.	Date and position of ship at start of ballasting			

Date of entry Officer in charge

Master

(b) *Discharge of dirty ballast or cleaning water from tanks referred to under section (a)*

5.	Identity of tank(s)			
6.	Date and position of ship at start of discharge			
7.	Date and position of ship at finish of discharge			
8.	Ship's speed(s) during discharge			
9.	Method of discharge (state whether to reception facility or through installed equipment)			
10.	Quantity discharged			

Date of entry Officer in charge

Master

(c) *Disposal of residues*

11.	Quantity of residue retained on board			
12.	Methods of disposal of residue: (a) Reception facilities (b) Mixed with next bunkering (c) Transferred to another (other) tank* (d) Other method (state which)			
13.	Date and port of disposal of residue			

Date of entry Officer in charge

Master

(d) *Discharge overboard of bilge water containing oil which has accumulated in machinery spaces whilst in port**

14.	Port			
15.	Duration of stay			
16.	Quantity discharged			
17.	Date and place of discharge			
18.	Method of discharge: (a) Through oily-water separating equipment; (b) Through oil filtering system; (c) Through oily-water separating equipment and an oil filtering system; (d) To reception facilities			

Date of entry Officer in charge
Master

(e) *Accidental or other exceptional discharges of oil*

19.	Date and time of occurrence			
20.	Place or position of ship at time of occurrence			
21.	Approximate quantity and type of oil			
22.	Circumstances of discharge or escape, the reasons therefor and general remarks			

Date of entry Officer in charge
Master

(f) *Has the required oil monitoring and control system been out of operation at any time when discharging overboard? If so, state time and date of failure and time and date of restoration, and confirm that this was due to equipment failure, and state reason if known*

Date of entry Officer in charge
Master

* Where the pump starts automatically and discharges through a separator at all times it will be sufficient to enter each day "Automatic discharge from bilges through a separator".

(g) *New ships of 4,000 tons gross tonnage and above: has dirty ballast been carried in oil fuel tanks?*

Yes/No

If so, state which tanks were so ballasted and method of discharge of the dirty ballast

.....

.....

Date of entry Officer in charge

Master

(h) *Additional operational procedures and general remarks*

.....

.....

.....

Date of entry Officer in charge

Master

ANNEX II

REGULATIONS FOR THE CONTROL OF POLLUTION
BY NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK*Regulation 1. DEFINITIONS*

For the purposes of this Annex:

(1) "Chemical tanker" means a ship constructed or adapted primarily to carry a cargo of noxious liquid substances in bulk and includes an "oil tanker" as defined in Annex I of the present Convention when carrying a cargo or part cargo of noxious liquid substances in bulk.

(2) "Clean ballast" means ballast carried in a tank which, since it was last used to carry a cargo containing a substance in Category A, B, C or D has been thoroughly cleaned and the residues resulting therefrom have been discharged and the tank emptied in accordance with the appropriate requirements of this Annex.

(3) "Segregated ballast" means ballast water introduced into a tank permanently allocated to the carriage of ballast or to the carriage of ballast or cargoes other than oil or noxious liquid substances as variously defined in the Annexes of the present Convention, and which is completely separated from the cargo and oil fuel system.

(4) "Nearest land" is as defined in Regulation 1(9) of Annex I of the present Convention.

(5) "Liquid substances" are those having a vapour pressure not exceeding 2.8 kp/cm² at a temperature of 37.8°C.

(6) "Noxious liquid substance" means any substance designated in Appendix II to this Annex or provisionally assessed under the provisions of Regulation 3(4) as falling into Category A, B, C or D.

(7) "Special area" means a sea area where for recognized technical reasons in relation to its oceanographic and ecological condition and to its peculiar transportation traffic the adoption of special mandatory methods for the prevention of sea pollution by noxious liquid substances is required.

Special areas shall be:

- (a) The Baltic Sea Area, and
- (b) The Black Sea Area.

(8) "Baltic Sea Area" is as defined in Regulation 19(1)(b) of Annex I of the present Convention.

(9) "Black Sea Area" is as defined in Regulation 10(1)(c) of Annex I of the present Convention.

Regulation 2. APPLICATION

(1) Unless expressly provided otherwise the provisions of this Annex shall apply to all ships carrying noxious liquid substances in bulk.

(2) Where a cargo subject to the provisions of Annex I of the present Convention is carried in a cargo space of a chemical tanker, the appropriate requirements of Annex I of the present Convention shall also apply.

(3) Regulation 13 of this Annex shall apply only to ships carrying substances which are categorized for discharge control purposes in Category A, B or C.

Regulation 3. CATEGORIZATION AND LISTING OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES

(1) For the purpose of the Regulations of this Annex, except Regulation 13, noxious liquid substances shall be divided into four categories as follows:

- (a) Category A—Noxious liquid substances which if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations would present a major hazard to either marine resources or human health or cause serious harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore justify the application of stringent anti-pollution measures.
- (b) Category B—Noxious liquid substances which if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations would present a hazard to either marine resources or human health or cause harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore justify the application of special anti-pollution measures.
- (c) Category C—Noxious liquid substances which if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations would present a minor hazard to either marine resources or human health or cause minor harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore require special operational conditions.
- (d) Category D—Noxious liquid substances which if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations would present a recognizable hazard to either marine resources or human health or cause minimal harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore require some attention in operational conditions.

(2) Guidelines for use in the categorization of noxious liquid substances are given in Appendix I to this Annex.

(3) The list of noxious liquid substances carried in bulk and presently categorized which are subject to the provisions of this Annex is set out in Appendix II to this Annex.

(4) Where it is proposed to carry a liquid substance in bulk which has not been categorized under paragraph (1) of this Regulation or evaluated as referred to in Regulation 4(1) of this Annex, the Governments of Parties to the Convention involved in the proposed operation shall establish and agree on a provisional assessment for the proposed operation on the basis of the guidelines referred to in paragraph (2) of this Regulation. Until full agreement between the Governments involved has been reached, the substance shall be carried under the most severe conditions proposed. As soon as possible, but not later than ninety days after its first carriage, the Administration concerned shall notify the Organization and provide details of the substance and the provisional assessment for prompt circulation to all Parties for their information and consideration. The Government of each Party shall have a period of ninety days in which to forward its comments to the Organization, with a view to the assessment of the substance.

Regulation 4. OTHER LIQUID SUBSTANCES

(1) The substances listed in Appendix III to this Annex have been evaluated and found to fall outside the Categories A, B, C and D, as defined in Regulation 3(1) of this Annex because they are presently considered to present no harm to human health, marine resources, amenities or other legitimate uses of the sea, when discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations.

(2) The discharge of bilge or ballast water or other residues or mixtures containing only substances listed in Appendix III to this Annex shall not be subject to any requirement of this Annex.

(3) The discharge into the sea of clean ballast or segregated ballast shall not be subject to any requirement of this Annex.

Regulation 5. DISCHARGE OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES

Categories A, B and C Substances outside Special Areas and Category D Substances in all Areas

Subject to the provisions of Regulation 6 of this Annex,

(1) The discharge into the sea of substances in Category A as defined in Regulation 3(1)(a) of this Annex or of those provisionally assessed as such or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited. If tanks containing such substances or mixtures are to be washed, the resulting residues shall be discharged to a reception facility until the concentration of the substance in the effluent to such facility is at or below the residual concentration prescribed for that substance in column III of Appendix II to this Annex and until the tank is empty. Provided that the residue then remaining in the tank is subsequently diluted by the addition of a volume of water of not less than 5 per cent of the total volume of the tank, it may be discharged into the sea when all the following conditions are also satisfied:

- (a) The ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;
- (b) The discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and
- (c) The discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.

(2) The discharge into the sea of substances in Category B as defined in Regulation 3(1)(b) of this Annex or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

- (a) The ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;
- (b) The procedures and arrangements for discharge are approved by the Administration. Such procedures and arrangements shall be based upon standards developed by the Organization and shall ensure that the concentration and rate of discharge of the effluent is such that the concentration of the substance in the wake astern of the ship does not exceed 1 part per million;
- (c) The maximum quantity of cargo discharged from each tank and its associated piping system does not exceed the maximum quantity approved in accordance with the procedures referred to in subparagraph (b) of this paragraph, which shall in no case exceed the greater of 1 cubic metre or 1/3,000 of the tank capacity in cubic metres;
- (d) The discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and
- (e) The discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.

(3) The discharge into the sea of substances in Category C as defined in Regulation 3(1)(c) of this Annex or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

- (a) The ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;
- (b) The procedures and arrangements for discharge are approved by the Administration. Such procedures and arrangements shall be based upon standards developed by the Organization and shall ensure that the concentration and rate of discharge of the effluent is such that the concentration of the substance in the wake astern of the ship does not exceed 10 parts per million;

- (c) The maximum quantity of cargo discharged from each tank and its associated piping system does not exceed the maximum quantity approved in accordance with the procedures referred to in subparagraph (b) of this paragraph, which shall in no case exceed the greater of 3 cubic metres or 1/1,000 of the tank capacity in cubic metres;
- (d) The discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and
- (e) The discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.

(4) The discharge into the sea of substances in Category D as defined in Regulation 31(1)(d) of this Annex, or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

- (a) The ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;
- (b) Such mixtures are of a concentration not greater than one part of the substance in ten parts of water; and
- (c) The discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land.

(5) Ventilation procedures approved by the Administration may be used to remove cargo residues from a tank. Such procedures shall be based upon standards developed by the Organization. If subsequent washing of the tank is necessary, the discharge into the sea of the resulting tank washings shall be made in accordance with paragraph (1), (2), (3) or (4) of this Regulation, whichever is applicable.

(6) The discharge into the sea of substances which have not been categorized, provisionally assessed, or evaluated as referred to in Regulation 4(1) of this Annex, or of ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited.

Categories A, B and C Substances within Special Areas

Subject to the provisions of Regulation 6 of this Annex,

(7) The discharge into the sea of substances in Category A as defined in Regulation 3(1)(a) of this Annex or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited. If tanks containing such substances or mixtures are to be washed the resulting residues shall be discharged to a reception facility which the States bordering the special area shall provide in accordance with Regulation 7 of this Annex, until the concentration of the substance in the effluent to such facility is at or below the residual concentration prescribed for that substance in column IV of Appendix II to this Annex and until the tank is empty. Provided that the residue then remaining in the tank is subsequently diluted by the addition of a volume of water of not less than 5 per cent of the total volume of the tank, it may be discharged into the sea when all the following conditions are also satisfied:

- (a) The ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;
- (b) The discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and
- (c) The discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.

(8) The discharge into the sea of substances in Category B as defined in Regulation 3(1)(b) of this Annex or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

- (a) The tank has been washed after unloading with a volume of water of not less than 0.5 per cent of the total volume of the tank, and the resulting residues have been discharged to a reception facility until the tank is empty;
- (b) The ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;
- (c) The procedures and arrangements for discharge and washings are approved by the Administration. Such procedures and arrangements shall be based upon standards developed by the Organization and shall ensure that the concentration and rate of discharge of the effluent is such that the concentration of the substance in the wake astern of the ship does not exceed 1 part per million;
- (d) The discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and
- (e) The discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.

(9) The discharge into the sea of substances in Category C as defined in Regulation 3(1)(c) of this Annex or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

- (a) The ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;
- (b) The procedures and arrangements for discharge are approved by the Administration. Such procedures and arrangements shall be based upon standards developed by the Organization and shall ensure that the concentration and rate of discharge of the effluent is such that the concentration of the substance in the wake astern of the ship does not exceed 1 part per million;
- (c) The maximum quantity of cargo discharged from each tank and its associated piping system does not exceed the maximum quantity approved in accordance with the procedures referred to in subparagraph (b) of this paragraph which shall in no case exceed the greater of 1 cubic metre or 1/3,000 of the tank capacity in cubic metres;
- (d) The discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and
- (e) The discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.

(10) Ventilation procedures approved by the Administration may be used to remove cargo residues from a tank. Such procedures shall be based upon standards developed by the Organization. If subsequent washing of the tank is necessary, the discharge into the sea of the resulting tank washings shall be made in accordance with paragraph (7), (8) or (9) of this Regulation, whichever is applicable.

(11) The discharge into the sea of substances which have not been categorized, provisionally assessed or evaluated as referred to in Regulation 4(1) of this Annex, or of ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited.

(12) Nothing in this Regulation shall prohibit a ship from retaining on board the residues from a Category B or C cargo and discharging such residues into the sea outside a special area in accordance with paragraph (2) or (3) of this Regulation, respectively.

(13) (a) The Governments of Parties to the Convention, the coastlines of which border on any given special area, shall collectively agree and establish a date by which time the requirement of Regulation 7(1) of this Annex will be fulfilled and from which the requirements of paragraphs (7), (8), (9) and (10) of this Regulation in respect of that area

shall take effect and notify the Organization of the date so established at least six months in advance of that date. The Organization shall then promptly notify all Parties of that date.

(b) If the date of entry into force of the present Convention is earlier than the date established in accordance with sub-paragraph (a) of this paragraph, the requirements of paragraphs (1), (2) and (3) of this Regulation shall apply during the interim period.

Regulation 6. EXCEPTIONS

Regulation 5 of this Annex shall not apply to:

- (a) The discharge into the sea of noxious liquid substances or mixtures containing such substances necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or
- (b) The discharge into the sea of noxious liquid substances or mixtures containing such substances resulting from damage to a ship or its equipment:
 - (i) Provided that all reasonable precautions have been taken after the occurrence of the damage or discovery of the discharge for the purpose of preventing or minimizing the discharge; and
 - (ii) Except if the owner or the Master acted either with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result; or
- (c) The discharge into the sea of noxious liquid substances or mixtures containing such substances, approved by the Administration, when being used for the purpose of combating specific pollution incidents in order to minimize the damage from pollution. Any such discharge shall be subject to the approval of any Government in whose jurisdiction it is contemplated the discharge will occur.

Regulation 7. RECEPTION FACILITIES

(1) The Government of each Party to the Convention undertakes to ensure the provision of reception facilities according to the needs of ships using its ports, terminals or repair ports as follows:

- (a) Cargo loading and unloading ports and terminals shall have facilities adequate for reception without undue delay to ships of such residues and mixtures containing noxious liquid substances as would remain for disposal from ships carrying them as a consequence of the application of this Annex; and
- (b) Ship repair ports undertaking repairs to chemical tankers shall have facilities adequate for the reception of residues and mixtures containing noxious liquid substances.

(2) The Government of each Party shall determine the types of facilities provided for the purpose of paragraph (1) of this Regulation at each cargo loading and unloading port, terminal and ship repair port in its territories and notify the Organization thereof.

(3) Each Party shall notify the Organization, for transmission to the Parties concerned, of any case where facilities required under paragraph (1) of this Regulation are alleged to be inadequate.

Regulation 8. MEASURES OF CONTROL

(1) The Government of each Party to the Convention shall appoint or authorize surveyors for the purpose of implementing this Regulation.

Category A Substances in all Areas

(2) (a) If a tank is partially unloaded or unloaded but not cleaned, an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.

(b) Until that tank is cleaned every subsequent pumping or transfer operation carried out in connexion with that tank shall also be entered in the Cargo Record Book.

- (3) If the tank is to be washed:
- (a) The effluent from the tank washing operation shall be discharged from the ship to a reception facility at least until the concentration of the substance in the discharge, as indicated by analyses of samples of the effluent taken by the surveyor, has fallen to the residual concentration specified for that substance in Appendix II to this Annex. When the required residual concentration has been achieved, remaining tank washings shall continue to be discharged to the reception facility until the tank is empty. Appropriate entries of these operations shall be made in the Cargo Record Book and certified by the surveyor; and
 - (b) After diluting the residue then remaining in the tank with at least 5 per cent of the tank capacity of water, this mixture may be discharged into the sea in accordance with the provisions of sub-paragraphs (1)(a), (b) and (c) or 7(a), (b) and (c), whichever is applicable, of Regulation 5 of this Annex. Appropriate entries of these operations shall be made in the Cargo Record Book.
- (4) Where the Government of the receiving Party is satisfied that it is impracticable to measure the concentration of the substance in the effluent without causing undue delay to the ship, that Party may accept an alternative procedure as being equivalent to sub-paragraph (3)(a) provided that:
- (a) A precleaning procedure for that tank and that substance, based on standards developed by the Organization, is approved by the Administration and that Party is satisfied that such procedure will fulfil the requirements of paragraph (1) or (7), whichever is applicable, of Regulation 5 of this Annex with respect to the attainment of the prescribed residual concentrations;
 - (b) A surveyor duly authorized by that Party shall certify in the Cargo Record Book that:
 - (i) The tank, its pump and piping system have been emptied, and that the quantity of cargo remaining in the tank is at or below the quantity on which the approved precleaning procedure referred to in sub-paragraph (ii) of this paragraph has been based;
 - (ii) Precleaning has been carried out in accordance with the precleaning procedure approved by the Administration for that tank and that substance; and
 - (iii) The tank washings resulting from such precleaning have been discharged to a reception facility and the tank is empty;
 - (c) The discharge into the sea of any remaining residues shall be in accordance with the provisions of paragraph (3)(b) of this Regulation and an appropriate entry is made in the Cargo Record Book.

Category B Substances outside Special Areas and Category C Substances in all Areas

(5) Subject to such surveillance and approval by the authorized or appointed surveyor as may be deemed necessary by the Government of the Party, the Master of a ship shall, with respect to a Category B substance outside special areas or a Category C substance in all areas, ensure compliance with the following:

- (a) If a tank is partially unloaded or unloaded but not cleaned, an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.
- (b) If the tank is to be cleaned at sea:
 - (i) The cargo piping system serving that tank shall be drained and an appropriate entry made in the Cargo Record Book;
 - (ii) The quantity of substance remaining in the tank shall not exceed the maximum quantity which may be discharged into the sea for that substance under Regulation 5(2)(c) of this Annex outside special areas in the case of Category B

- substances, or under Regulations 5(3)(c) and 5(9)(c) outside and within special areas respectively in the case of Category C substances. An appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book;
- (iii) Where it is intended to discharge the quantity of substance remaining into the sea the approved procedures shall be complied with, and the necessary dilution of the substance satisfactory for such a discharge shall be achieved. An appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book; or
 - (iv) Where the tank washings are not discharged into the sea, if any internal transfer of tank washings takes place from that tank an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book; and
 - (v) Any subsequent discharge into the sea of such tank washings shall be made in accordance with the requirements of Regulation 5 of this Annex for the appropriate area and Category of substance involved.
- (c) If the tank is to be cleaned in port:
- (i) The tank washings shall be discharged to a reception facility and an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book; or
 - (ii) The tank washings shall be retained on board the ship and an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book indicating the location and disposition of the tank washings.
- (d) If after unloading a Category C substance within a special area, any residues or tank washings are to be retained on board until the ship is outside the special area, the Master shall so indicate by an appropriate entry in the Cargo Record Book and in this case the procedures set out in Regulation 5(3) of this Annex shall be applicable.

Category B Substances within Special Areas

- (6) Subject to such surveillance and approval by the authorized or appointed surveyor as may be deemed necessary by the Government of the Party, the Master of a ship shall, with respect to a Category B substance within a special area, ensure compliance with the following:
- (a) If a tank is partially unloaded or unloaded but not cleaned, an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.
 - (b) Until that tank is cleaned every subsequent pumping or transfer operation carried out in connexion with that tank shall also be entered in the Cargo Record Book.
 - (c) If the tank is to be washed, the effluent from the tank washing operation, which shall contain a volume of water not less than 0.5 per cent of the total volume of the tank, shall be discharged from the ship to a reception facility until the tank, its pump and piping system are empty. An appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.
 - (d) If the tank is to be further cleaned and emptied at sea, the Master shall:
 - (i) Ensure that the approved procedures referred to in Regulation 5(8)(c) of this Annex are complied with and that the appropriate entries are made in the Cargo Record Book; and
 - (ii) Ensure that any discharge into the sea is made in accordance with the requirements of Regulation 5(8) of this Annex and an appropriate entry is made in the Cargo Record Book.
 - (e) If after unloading a Category B substance within a special area, any residues or tank washings are to be retained on board until the ship is outside the special area, the Master shall so indicate by an appropriate entry in the Cargo Record Book and in this case the procedures set out in Regulation 5(2) of this Annex shall be applicable.

Category D Substances in all Areas

(7) The Master of a ship shall, with respect to a Category D substance, ensure compliance with the following:

- (a) If a tank is partially unloaded or unloaded but not cleaned, an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.
- (b) If the tank is to be cleaned at sea:
 - (i) The cargo piping system serving that tank shall be drained and an appropriate entry made in the Cargo Record Book;
 - (ii) Where it is intended to discharge the quantity of substance remaining into the sea, the necessary dilution of the substance satisfactory for such a discharge shall be achieved. An appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book; or
 - (iii) Where the tank washings are not discharged into the sea, if any internal transfer of tank washings takes place from that tank an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book; and
 - (iv) Any subsequent discharge into the sea of such tank washings shall be made in accordance with the requirements of Regulation 5(4) of this Annex.
- (c) If the tank is to be cleaned in port:
 - (i) The tank washings shall be discharged to a reception facility and an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book; or
 - (ii) The tank washings shall be retained on board the ship and an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book indicating the location and disposition of the tank washings.

Discharge from a Slop Tank

(8) Any residues retained on board in a slop tank, including those from pump room bilges, which contain a Category A substance, or within a special area either a Category A or a Category B substance, shall be discharged to a reception facility in accordance with the provisions of Regulation 5(1), (7) or (8) of this Annex, whichever is applicable. An appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.

(9) Any residues retained on board in a slop tank, including those from pump room bilges, which contain a quantity of a Category B substance outside a special area or a Category C substance in all areas in excess of the aggregate of the maximum quantities specified in Regulation 5(2)(c), (3)(c) or (9)(c) of this Annex, whichever is applicable, shall be discharged to a reception facility. An appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.

Regulation 9. CARGO RECORD BOOK

(1) Every ship to which this Annex applies shall be provided with a Cargo Record Book, whether as part of the ship's official log book or otherwise, in the form specified in Appendix IV to this Annex.

(2) The Cargo Record Book shall be completed, on a tank-to-tank basis, whenever any of the following operations with respect to a noxious liquid substance take place in the ship:

- (i) Loading of cargo;
- (ii) Unloading of cargo;
- (iii) Transfer of cargo;
- (iv) Transfer of cargo, cargo residues or mixtures containing cargo to a slop tank;
- (v) Cleaning of cargo tanks;
- (vi) Transfer from slop tanks;

- (vii) Ballasting of cargo tanks;
- (viii) Transfer of dirty ballast water;
- (ix) Discharge into the sea in accordance with Regulation 5 of this Annex.

(3) In the event of any discharge of the kind referred to in Article [8] of the present Convention and Regulation 6 of this Annex of any noxious liquid substance or mixture containing such substance, whether intentional or accidental, an entry shall be made in the Cargo Record Book stating the circumstances of, and the reason for, the discharge.

(4) When a surveyor appointed or authorized by the Government of the Party to the Convention to supervise any operations under this Annex has inspected a ship, then that surveyor shall make an appropriate entry in the Cargo Record Book.

(5) Each operation referred to in paragraphs (2) and (3) of this Regulation shall be fully recorded without delay in the Cargo Record Book so that all the entries in the Book appropriate to that operation are completed. Each entry shall be signed by the officer or officers in charge of the operation concerned and, when the ship is manned, each page shall be signed by the Master of the ship. The entries in the Cargo Record Book shall be in an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly, and, for ships holding an International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (1973) in English or French. The entries in an official national language of the State whose flag the ship is entitled to fly shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

(6) The Cargo Record Book shall be kept in such a place as to be readily available for inspection and, except in the case of unmanned ships under tow, shall be kept on board the ship. It shall be retained for a period of two years after the last entry has been made.

(7) The competent authority of the Government of a Party may inspect the Cargo Record Book on board any ship to which this Annex applies while the ship is in its port, and may make a copy of any entry in that book and may require the Master of the ship to certify that the copy is a true copy of such entry. Any copy so made which has been certified by the Master of the ship as a true copy of an entry in the ship's Cargo Record Book shall be made admissible in any judicial proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of a Cargo Record Book and the taking of a certified copy by the competent authority under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

Regulation 10. SURVEYS

(1) Ships which are subject to the provisions of this Annex and which carry noxious liquid substances in bulk shall be surveyed as follows:

- (a) An initial survey before a ship is put into service or before the certificate required by Regulation 11 of this Annex is issued for the first time, which shall include a complete inspection of its structure, equipment, fittings, arrangements and material in so far as the ship is covered by this Annex. The survey shall be such as to ensure full compliance with the applicable requirements of this Annex.
- (b) Periodical surveys at intervals specified by the Administration which shall not exceed five years and which shall be such as to ensure that the structure, equipment, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex. However, where the duration of the International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (1973) is extended as specified in Regulation 12(2) or (4) of this Annex, the interval of the periodical survey may be extended correspondingly.
- (c) Intermediate surveys at intervals specified by the Administration which shall not exceed thirty months and which shall be such as to ensure that the equipment and

associated pump and piping systems, fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order. The survey shall be endorsed on the International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (1973) issued under Regulation 11 of this Annex.

(2) Surveys of a ship with respect to the enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it. In every case the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the surveys.

(3) After any survey of a ship under this Regulation has been completed, no significant change shall be made in the structure, equipment, fittings, arrangements or material, covered by the survey without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment and fittings for the purpose of repair or maintenance.

Regulation 11. ISSUE OF CERTIFICATE

(1) An International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (1973) shall be issued to any ship carrying noxious liquid substances which is engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention after survey of such ship in accordance with the provisions of Regulation 10 of this Annex.

(2) Such Certificate shall be issued either by the Administration or by a person or organization duly authorized by it. In every case the Administration shall assume full responsibility for the Certificate.

(3) (a) The Government of a Party may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed and if satisfied that the provisions of this Annex are complied with shall issue or authorize the issue of a Certificate to the ship in accordance with this Annex.

(b) A copy of the Certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as soon as possible to the requesting Administration.

(c) A Certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and shall have the same force and receive the same recognition as a certificate issued under paragraph (1) of this Regulation.

(d) No International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (1973) shall be issued to any ship which is entitled to fly the flag of a State which is not a Party.

(4) The Certificate shall be drawn up in an official language of the issuing country in a form corresponding to the model given in Appendix V to this Annex. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.

Regulation 12. DURATION OF CERTIFICATE

(1) An International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (1973) shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years from the date of issue, except as provided in paragraphs (2) and (4) of this Regulation.

(2) If a ship at the time when the Certificate expires is not in a port or offshore terminal under the jurisdiction of the Party to the Convention whose flag the ship is entitled to fly, the Certificate may be extended by the Administration, but such extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the State whose flag the ship is entitled to fly or in which it is to be surveyed and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so.

(3) No Certificate shall be thus extended for a period longer than five months and a ship to which such extension is granted shall not on its arrival in the State whose flag

it is entitled to fly or the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port or State without having obtained a new Certificate.

(4) A Certificate which has not been extended under the provisions of paragraph (2) of this Regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it.

(5) A Certificate shall cease to be valid if significant alterations have taken place in the structure, equipment, fittings, arrangements and material required by this Annex without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fitting for the purpose of repair or maintenance or if intermediate surveys as specified by the Administration under Regulation 10(1)(c) of this Annex are not carried out.

(6) A Certificate issued to a ship shall cease to be valid upon transfer of such a ship to the flag of another State, except as provided in paragraph (7) of this Regulation.

(7) Upon transfer of a ship to the flag of another Party, the Certificate shall remain in force for a period not exceeding five months provided that it would not have expired before the end of that period, or until the Administration issues a replacement Certificate, whichever is earlier. As soon as possible after the transfer has taken place the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall transmit to the Administration a copy of the Certificate carried by the ship before the transfer and, if available, a copy of the relevant survey report.

Regulation 13. REQUIREMENTS FOR MINIMIZING ACCIDENTAL POLLUTION

(1) The design, construction, equipment and operation of ships carrying noxious liquid substances in bulk which are subject to the provisions of this Annex shall be such as to minimize the uncontrolled discharge into the sea of such substances.

(2) Pursuant to the provisions of paragraph (1) of this Regulation, the Government of each Party shall issue, or cause to be issued, detailed requirements on the design, construction, equipment and operation of such ships.

(3) In respect of chemical tankers, the requirements referred to in paragraph (2) of this Regulation shall contain at least all the provisions given in the Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk adopted by the Assembly of the Organization in Resolution A.212(VII) and as may be amended by the Organization, provided that the amendments to that Code are adopted and brought into force in accordance with the provisions of Article 16 of the present Convention for amendment procedures to an Appendix to an Annex.

Appendix I

GUIDELINES FOR THE CATEGORIZATION OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES

Category A

Substances which are bioaccumulated and liable to produce a hazard to aquatic life or human health; or which are highly toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 4, defined by a TLM less than 1 ppm); and additionally certain substances which are moderately toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 3, defined by a TLM of 1 or more, but less than 10 ppm) when particular weight is given to additional factors in the hazard profile or to special characteristics of the substance.

Category B

Substances which are bioaccumulated with a short retention of the order of one week or less; or which are liable to produce tainting of the sea food; or which are moderately toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 3, defined by a TLM of 1 ppm or

more, but less than 10 ppm); and additionally certain substances which are slightly toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 2, defined by a TLM of 10 ppm or more, but less than 100 ppm) when particular weight is given to additional factors in the hazard profile or to special characteristics of the substance.

Category C

Substances which are slightly toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 2, defined by a TLM of 10 or more, but less than 100 ppm); and additionally certain substances which are practically non-toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 1, defined by a TLM of 100 ppm or more, but less than 1,000 ppm) when particular weight is given to additional factors in the hazard profile or to special characteristics of the substance.

Category D

Substances which are practically non-toxic to aquatic life, (as expressed by a Hazard Rating 1, defined by a TLM of 100 ppm or more, but less than 1,000 ppm); or causing deposits blanketing the seafloor with a high biochemical oxygen demand (BOD); or highly hazardous to human health, with an LD₅₀ of less than 5 mg/kg; or produce moderate reduction of amenities because of persistency, smell or poisonous or irritant characteristics, possibly interfering with use of beaches; or moderately hazardous to human health, with an LD₅₀ of 5 mg/kg or more, but less than 50 mg/kg and produce slight reduction of amenities.

Other Liquid Substances (for the purposes of Regulation 4 of this Annex)

Substances other than those categorized in Categories A, B, C and D above.

Appendix II

LIST OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES CARRIED IN BULK

Substance	UN number	Residual concentration (per cent by weight)			
		Pollution category for operational discharge			
		(Regulation 3 of Annex II)	(Regulation 5(1) of Annex II)	(Regulation 5(7) of Annex II)	
	I	II	III Outside special areas	IV Within special areas	
Acetaldehyde	1089		C		
Acetic acid	1842		C		
Acetic anhydride	1715		C		
Acetone	1090		D		
Acetone cyanohydrin	1541		A	0.1	0.05
Acetyl chloride	1717		C		
Acrolein	1092		A	0.1	0.05
Acrylic acid*	—		C		
Acrylonitrile	1093		B		
Adiponitrile	—		D		
Alkylbenzene sulfonate	—				
(straight chain)			C		
(branched chain)			B		
Allyl alcohol	1098		B		
Allyl chloride	1100		C		

* Asterisk indicates that the substance has been provisionally included in this list and that further data are necessary in order to complete the evaluation of its environmental hazards, particularly in relation to living resources.

<i>Substance</i>	<i>I</i>	<i>II</i>	<i>III</i>	<i>IV</i>
Alum (15% solution)	—	D		
Aminoethylethanolamine (hydroxyethyl-ethylene- diamine)*	—	D		
Ammonia (28% aqueous)	1005	B		
iso-Amyl acetate	1104	C		
n-Amyl acetate	1104	C		
n-Amyl alcohol	—	D		
Aniline	1547	C		
Benzene	1114	C		
Benzyl alcohol	—	D		
Benzyl chloride	1738	B		
n-Butyl acetate	1123	D		
sec-Butyl acetate	1124	D		
n-Butyl acrylate	—	D		
Butyl butyrate*	—	B		
Butylene glycol(s)	—	D		
Butyl methacrylate	—	D		
n-Butyraldehyde	1129	B		
Butyric acid	—	B		
Calcium hydroxide (solution)	—	D		
Camphor oil	1130	B		
Carbon disulphide	1131	A	0.01	0.005
Carbon tetrachloride	1846	B		
Caustic potash (potassium hydro- xide)	1814	C		
Chloroacetic acid	1750	C		
Chloroform	1888	B		
Chlorohydrins (crude)*	—	D		
Chloroprene*	1991	C		
Chlorosulphonic acid	1754	C		
para-Chlorotoluene	—	B		
Citric acid (10%-25%)	—	D		
Creosote	1334	A	0.1	0.05
Cresols	2076	A	0.1	0.05
Cresylic acid	2022	A	0.1	0.05
Crotonaldehyde	1143	B		
Cumene	1918	C		
Cyclohexane	1145	C		
Cyclohexanol	—	D		
Cyclohexanone	1915	D		
Cyclohexylamine*	—	D		
para-Cymene (isopropyltoluene)*	2046	D		
Decahydronaphthalene	1147	D		
Decane*	—	D		
Diacetone alcohol*	1148	D		
Dibenzyl ether*	—	C		
Dichlorobenzenes	1591	A	0.1	0.05
Dichloroethyl ether	1916	B		
Dichloropropene—dichloropro- pane mixture (D.D. Soil fumi- gant)	2047	B		

* Asterisk indicates that the substance has been provisionally included in this list and that further data are necessary in order to complete the evaluation of its environmental hazards, particularly in relation to living resources.

<i>Substance</i>	<i>I</i>	<i>II</i>	<i>III</i>	<i>IV</i>
Diethylamine	1154	C		
Diethylbenzene (mixed isomers) .	2049	C		
Diethyl ether	1155	D		
Diethylenetriamine*	2079	C		
Diethylene glycol monoethyl ether	—	C		
Diethylketone (3-pentanone) . . .	1156	D		
Diisobutylene*	2050	D		
Diisobutyl ketone	1157	D		
Diisopropanolamine	—	C		
Diisopropylamine	1158	C		
Diisopropyl ether*	1159	D		
Dimethylamine (40% aqueous) . . .	1160	C		
Dimethylethanolamine (2-dime- thylamino-ethanol)*	2051	C		
Dimethylformamide	—	D		
1,4-Dioxane*	1165	C		
Diphenyl/diphenyloxide, mix- tures*	—	D		
Dodecylbenzene	—	C		
Epichlorohydrin	2023	B		
2-Ethoxyethyl acetate*	1172	D		
Ethyl acetate	1173	D		
Ethyl acrylate	1917	D		
Ethyl amyl ketone*	—	C		
Ethylbenzene	1175	C		
Ethyl cyclohexane	—	D		
Ethylene chlorohydrin (2-chloro- ethanol)	1135	D		
Ethylene cyanohydrin*	—	D		
Ethylenediamine	1604	C		
Ethylene dibromide	1605	B		
Ethylene dichloride	1184	B		
Ethylene glycol monoethyl ether (methyl cellosolve)	1171	D		
2-Ethylhexyl acrylate*	—	D		
2-Ethylhexyl alcohol	—	C		
Ethyl lactate*	1192	D		
2-Ethyl 3-propylacrolein*	—	B		
Formaldehyde (37-50% solution) .	1198	C		
Formic acid	1779	D		
Furfuryl alcohol	—	C		
Heptanoic acid*	—	D		
Hexamethylenediamine*	1783	C		
Hydrochloric acid	1789	D		
Hydrofluoric acid (40% aqueous) .	1790	B		
Hydrogen peroxide (greater than 60%)	2015	C		
Isobutyl acrylate	—	D		
Isobutyl alcohol	1212	D		

* Asterisk indicates that the substance has been provisionally included in this list and that further data are necessary in order to complete the evaluation of its environmental hazards, particularly in relation to living resources.

<i>Substance</i>	<i>I</i>	<i>II</i>	<i>III</i>	<i>IV</i>
Isobutyl methacrylate	—	D		
Isobutyraldehyde	2045	C		
Isooctane*	—	D		
Isopentane	—	D		
Isophorone	—	D		
Isopropylamine	1221	C		
Isopropyl cyclohexane	—	D		
Isoprene	1218	D		
Lactic acid	—	D		
Mesityl oxide*	1229	C		
Methyl acetate	1231	D		
Methyl acrylate	1919	C		
Methylamyl alcohol	—	D		
Methylene chloride	1593	B		
2-Methyl-5-ethylpyridine*	—	B		
Methyl methacrylate	1247	D		
2-Methylpentene*	—	D		
alpha-Methylstyrene*	—	D		
Monochlorobenzene	1134	B		
Monoethanolamine	—	D		
Monoisopropanolamine	—	C		
Monomethyl ethanolamine	—	C		
Mononitrobenzene	—	C		
Monoisopropylamine	—	C		
Morpholine*	2054	C		
Naphthalene (molten)	1334	A	0.1	0.05
Naphthenic acids*	—	A	0.1	0.05
Nitric acid (90%)	2031/2032	C		
2-Nitropropane	—	D		
ortho-Nitrotoluene	1664	C		
Nonyl alcohol*	—	C		
Nonylphenol	—	C		
n-Octanol	—	C		
Oleum	1831	C		
Oxalic acid (10-25%)	—	D		
Pentachloroethane	1669	B		
n-Pentane	1265	C		
Perchloroethylene (tetrachloro- ethylene)	1897	B		
Phenol	1671	B		
Phosphoric acid	1805	D		
Phosphorus (elemental)	1338	A	0.01	0.005
Phthalic anhydride (molten)	—	C		
beta-Propiolactone*	—	B		
Propionaldehyde	1275	D		
Propionic acid	1848	D		
Propionic anhydride	—	D		
n-Propyl acetate*	1276	C		
n-Propyl alcohol	1274	D		
n-Propylamine	1277	C		
Pyridine	1282	B		
Silicon tetrachloride	1818	D		
Sodium bichromate (solution)	—	C		

* Asterisk indicates that the substance has been provisionally included in this list and that further data are necessary in order to complete the evaluation of its environmental hazards, particularly in relation to living resources.

<i>Substance</i>	<i>I</i>	<i>II</i>	<i>III</i>	<i>IV</i>
Sodium hydroxide	1824	C		
Sodium pentachlorophenate (solution)	—	A	0.1	0.05
Styrene monomer	2055	C		
Sulphuric acid	1830/1831/1832	C		
Tallow	—	D		
Tetraethyl lead	1649	A	0.1	0.05
Tetrahydrofuran	2056	D		
Tetrahydronaphthalene	1540	C		
Tetramethylbenzene	—	D		
Tetramethyl lead	1649	A	0.1	0.05
Titanium tetrachloride	1838	D		
Toluene	1294	C		
Toluene diisocyanate*	2078	B		
Trichloroethane	—	C		
Trichloroethylene	1710	B		
Triethanolamine	—	D		
Triethylamine	1296	C		
Trimethylbenzene*	—	C		
Tritolyl phosphate (tricresyl phosphate)*	—	B		
Turpentine (wood)	1299	B		
Vinyl acetate	1301	C		
Vinylidene chloride*	1303	B		
Xylenes (mixed isomers)	1307	C		

* Asterisk indicates that the substance has been provisionally included in this list and that further data are necessary in order to complete the evaluation of its environmental hazards, particularly in relation to living resources.

Appendix III

LIST OF OTHER LIQUID SUBSTANCES CARRIED IN BULK

Acetonitrile (methyl cyanide)	Diethanolamine
tert-Amyl alcohol	Diethylene glycol
n-Butyl alcohol	Dipentene
Butyrolactone	Dipropylene glycol
Calcium chloride (solution)	Ethyl alcohol
Castor oil	Ethylene glycol
Citric juices	Fatty alcohols (C ₁₂ -C ₂₀)
Coconut oil	Glycerine
Cod liver oil	n-Heptane
iso-Decyl alcohol	Heptene (mixed isomers)
n-Decyl alcohol	n-Hexane
Decyl octyl alcohol	Ligroin
Dibutyl ether	Methyl alcohol

Methylamyl acetate	Propylene tetramer
Methyl ethyl ketone (2-butanone)	Propylene trimer
Milk	Sorbitol
Molasses	Sulphur (liquid)
Olive oil	Tridecanol
Polypropylene glycol	Triethylene glycol
iso-Propyl acetate	Triethylenetetramine
iso-Propyl alcohol	Tripropylene glycol
Propylene glycol	Water
Propylene oxide	Wine

*Appendix IV*CARGO RECORD BOOK FOR SHIPS CARRYING
NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK

Name of ship

Cargo carrying capacity of each tank in cubic metres

Voyage from to

(a) *Loading of cargo*

1. Date and place of loading
2. Name and category of cargo(es) loaded
3. Identity of tank(s) loaded

(b) *Transfer of cargo*

4. Date of transfer
5. Identity of tank(s) (i) From
(ii) To
6. Was(were) tank(s) in 5(i) emptied?
7. If not, quantity remaining

(c) *Unloading of cargo*

8. Date and place of unloading
9. Identity of tank(s) unloaded
10. Was(were) tank(s) emptied?
11. If not, quantity remaining in tank(s)
12. Is(are) tank(s) to be cleaned?
13. Amount transferred to slop tank
14. Identity of slop tank

(d) *Ballasting of cargo tanks*

15. Identity of tank(s) ballasted
16. Date and position of ship at start of ballasting

(e) *Cleaning of cargo tanks**Category A substances*

17. Identity of tank(s) cleaned
18. Date and location of cleaning
19. Method(s) of cleaning
20. Location of reception facility used
21. Concentration of effluent when discharge to reception facility stopped
22. Quantity remaining in tank

..... Signature of Master

23. Procedure and amount of water introduced into tank in final cleaning
24. Location, date of discharge into sea
25. Procedure and equipment used in discharge into the sea

Category B, C and D substances

26. Washing procedure used
27. Quantity of water used
28. Date, location of discharge into sea
29. Procedure and equipment used in discharge into the sea

(f) *Transfer of dirty ballast water*

30. Identity of tank(s)
31. Date and position of ship at start of discharge into sea
32. Date and position of ship at finish of discharge into sea
33. Ship's speed(s) during discharge
34. Quantity discharged into sea
35. Quantity of polluted water transferred to slop tank(s) (identify slop tank(s))
36. Date and port of discharge to shore reception facilities (if applicable)

(g) *Transfer from slop tank/disposal of residue*

37. Identity of slop tank(s)
38. Quantity disposed from each tank
39. Method of disposal of residue:
 - (a) Reception facilities
 - (b) Mixed with cargo
 - (c) Transferred to another (other) tank(s) (identify tank(s))
 - (d) Other method
40. Date and port of disposal of residue

(h) *Accidental or other exceptional discharge*

41. Date and time of occurrence
42. Place or position of ship at time of occurrence
43. Approximate quantity, name and category of substance
44. Circumstances of discharge or escape and general remarks.

..... Signature of Master

Appendix V

FORM OF CERTIFICATE

**INTERNATIONAL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE
FOR THE CARRIAGE OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK (1973)**

(NOTE: This Certificate shall be supplemented in the case of a chemical tanker by the certificate required pursuant to the provisions of Regulation 13(3) of Annex II of the Convention)

(Official Seal)

Issued under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, under the authority of the Government of

.....
(full official designation of the country)

by
(full official designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973)

Name of ship	Distinctive number or letter	Port of registry	Gross tonnage

THIS IS TO CERTIFY:

1. That the ship has been surveyed in accordance with the provisions of Regulation 10 of Annex II of the Convention.
2. That the survey showed that the design, construction and equipment of the ship are such as to minimize the uncontrolled discharge into the sea of noxious liquid substances.
3. That the following arrangements and procedures have been approved by the Administration in connexion with the implementation of Regulation 5 of Annex II of the Convention:

.....
(Continued on the annexed signed and dated sheet(s))

.....
This certificate is valid, until, subject to intermediate survey(s) at intervals of

Issued at
(place of issue of Certificate)

..... 19.....
(Signature of duly authorized official issuing
the Certificate)

(Seal or stamp of the issuing Authority, as appropriate)

Intermediate surveys

This is to certify that at an intermediate survey required by Regulation 10(1)(c) of Annex II of the Convention, this ship and the condition thereof are found to comply with the relevant provisions of the Convention.

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Under the provisions of Regulation 12(2) and (4) of Annex II of the Convention the validity of this Certificate is extended until

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

ANNEX III

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY HARMFUL SUBSTANCES CARRIED BY SEA IN PACKAGED FORMS, OR IN FREIGHT CONTAINERS, PORTABLE TANKS OR ROAD AND RAIL TANK WAGONS

Regulation 1. APPLICATION

(1) Unless expressly provided otherwise, the Regulations of this Annex apply to all ships carrying harmful substances in packaged forms, or in freight containers, portable tanks or road and rail tank wagons.

(2) Such carriage of harmful substances is prohibited except in accordance with the provisions of this Annex.

(3) To supplement the provisions of this Annex the Government of each Party to the Convention shall issue, or cause to be issued, detailed requirements on packaging, marking and labelling, documentation, stowage, quantity limitations, exceptions and notification, for preventing or minimizing pollution of the marine environment by harmful substances.

(4) For the purpose of this Annex, empty receptacles, freight containers, portable tanks and road and rail tank wagons which have been used previously for the carriage of harmful substances shall themselves be treated as harmful substances unless adequate precautions have been taken to ensure that they contain no residue that is hazardous to the marine environment.

Regulation 2. PACKAGING

Packagings, freight containers, portable tanks and road and rail tank wagons shall be adequate to minimize the hazard to the marine environment having regard to their specific contents.

Regulation 3. MARKING AND LABELLING

Packages, whether shipped individually or in units or in freight containers, freight containers, portable tanks or road and rail tank wagons containing a harmful substance, shall be durably marked with the correct technical name (trade names shall not be used as the correct technical name), and further marked with a distinctive label or stencil of label, indicating that the contents are harmful. Such identification shall be supplemented where possible by any other means, for example by the use of the United Nations number.

Regulation 4. DOCUMENTATION

(1) In all documents relating to the carriage of harmful substances by sea where such substances are named, the correct technical name of the substances shall be used (trade names shall not be used).

(2) The shipping documents supplied by the shipper shall include a certificate or declaration that the shipment offered for carriage is properly packed, marked and labelled and in proper condition for carriage to minimize the hazard to the marine environment.

(3) Each ship carrying harmful substances shall have a special list or manifest setting forth the harmful substances on board and the location thereof. A detailed stowage plan which sets out the location of all harmful substances on board may be used in place of such special list or manifest. Copies of such documents shall also be retained on shore by the owner of the ship or his representative until the harmful substances are unloaded.

(4) In a case where the ship carries a special list or manifest or a detailed stowage plan, required for the carriage of dangerous goods by the International Convention for the Safety of Life at Sea in force, the documents required for the purpose of this Annex may be combined with those for dangerous goods. Where documents are combined, a clear distinction shall be made between dangerous goods and other harmful substances.

Regulation 5. STOWAGE

Harmful substances shall be both properly stowed and secured so as to minimize the hazards to the marine environment without impairing the safety of ship and persons on board.

Regulation 6. QUANTITY LIMITATIONS

Certain harmful substances which are very hazardous to the marine environment may, for sound scientific and technical reasons, need to be prohibited for carriage or be limited as to the quantity which may be carried aboard any one ship. In limiting the quantity due consideration shall be given to size, construction and equipment of the ship as well as the packaging and the inherent nature of the substance.

Regulation 7. EXCEPTIONS

(1) Discharge by jettisoning of harmful substances carried in packaged forms, freight containers, portable tanks or road and rail tank wagons shall be prohibited except where necessary for the purpose of securing the safety of the ship or saving life at sea.

(2) Subject to the provisions of the present Convention, appropriate measures based on the physical, chemical and biological properties of harmful substances shall be taken to regulate the washing of leakages overboard provided that compliance with such measures would not impair the safety of the ship and persons on board.

Regulation 8. NOTIFICATION

With respect to certain harmful substances, as may be designated by the Government of a Party to the Convention, the master or owner of the ship or his representative shall notify the appropriate port authority of the intent to load or unload such substances at least 24 hours prior to such action.

A N N E X I V

REGULATIONS FOR THE PREVENTION
OF POLLUTION BY SEWAGE FROM SHIPS

Regulation 1. DEFINITIONS

For the purposes of the present Annex:

- (1) "New ship" means a ship:
- (a) For which the building contract is placed, or in the absence of a building contract, the keel of which is laid, or which is at a similar stage of construction, on or after the date of entry into force of this Annex; or
 - (b) The delivery of which is three years or more after the date of entry into force of this Annex.
- (2) "Existing ship" means a ship which is not a new ship.
- (3) "Sewage" means:
- (a) Drainage and other wastes from any form of toilets, urinals, and WC scuppers;
 - (b) Drainage from medical premises (dispensary, sick bay, etc.) via wash basins, wash tubs and scuppers located in such premises;
 - (c) Drainage from spaces containing living animals; or
 - (d) Other waste waters when mixed with the drainages defined above.
- (4) "Holding tank" means a tank used for the collection and storage of sewage.
- (5) "Nearest land". The term "from the nearest land" means from the baseline from which the territorial sea of the territory in question is established in accordance with

international law except that, for the purposes of the present Convention "from the nearest land" off the north eastern coast of Australia shall mean from a line drawn from a point on the coast of Australia in

Latitude 11°00' South, longitude 142°08' East to a point in latitude 10°35' South, Longitude 141°55' East—thence to a point latitude 10°00' South, Longitude 142°00' East, thence to a point latitude 9°10' South, Longitude 143°52' East, thence to a point latitude 9°00' South, Longitude 144°30' East, thence to a point latitude 13°00' South, Longitude 144°00' East, thence to a point latitude 15°00' South, Longitude 146°00' East, thence to a point latitude 18°00' South, Longitude 147°00' East, thence to a point latitude 21°00' South, Longitude 153°00' East, thence to a point on the coast of Australia in latitude 24°42' South, longitude 153°15' East.

Regulation 2. APPLICATION

The provisions of this Annex shall apply to:

- (a) (i) New ships of 200 tons gross tonnage and above;
- (ii) New ships of less than 200 tons gross tonnage which are certified to carry more than 10 persons;
- (iii) New ships which do not have a measured gross tonnage and are certified to carry more than 10 persons; and
- (b) (i) Existing ships of 200 tons gross tonnage and above, 10 years after the date of entry into force of this Annex;
- (ii) Existing ships of less than 200 tons gross tonnage which are certified to carry more than 10 persons, 10 years after the date of entry into force of this Annex; and
- (iii) Existing ships which do not have a measured gross tonnage and are certified to carry more than 10 persons, 10 years after the date of entry into force of this Annex.

Regulation 3. SURVEYS

(1) Every ship which is required to comply with the provisions of this Annex and which is engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention shall be subject to the surveys specified below:

- (a) An initial survey before the ship is put in service or before the Certificate required under Regulation 4 of this Annex is issued for the first time, which shall include a survey of the ship which shall be such as to ensure:
 - (i) When the ship is equipped with a sewage treatment plant the plant shall meet operational requirements based on standards and the test methods developed by the Organization;
 - (ii) When the ship is fitted with a system to comminute and disinfect the sewage, such a system shall be of a type approved by the Administration;
 - (iii) When the ship is equipped with a holding tank the capacity of such tank shall be to the satisfaction of the Administration for the retention of all sewage having regard to the operation of the ship, the number of persons on board and other relevant factors. The holding tank shall have a means to indicate visually the amount of its contents; and
 - (iv) That the ship is equipped with a pipeline leading to the exterior convenient for the discharge of sewage to a reception facility and that such a pipeline is fitted with a standard shore connection in compliance with Regulation 11 of this Annex.

This survey shall be such as to ensure that the equipment, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex.

(b) Periodical surveys at intervals specified by the Administration but not exceeding five years which shall be such as to ensure that the equipment, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex. However, where the duration of the International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973) is extended as specified in Regulation 7(2) or (4) of this Annex, the interval of the periodical survey may be extended correspondingly.

(2) The Administration shall establish appropriate measures for ships which are not subject to the provisions of paragraph (1) of this Regulation in order to ensure that the provisions of this Annex are complied with.

(3) Surveys of the ship as regards enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it. In every case the Administration concerned fully guarantees the completeness and efficiency of the surveys.

(4) After any survey of the ship under this Regulation has been completed, no significant change shall be made in the equipment, fittings, arrangements, or material covered by the survey without the approval of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fittings.

Regulation 4. ISSUE OF CERTIFICATE

(1) An International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973) shall be issued, after survey in accordance with the provisions of Regulation 3 of this Annex, to any ship which is engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention.

(2) Such Certificate shall be issued either by the Administration or by any persons or organization duly authorized by it. In every case the Administration assumes full responsibility for the Certificate.

Regulation 5. ISSUE OF A CERTIFICATE BY ANOTHER GOVERNMENT

(1) The Government of a Party to the Convention may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of this Annex are complied with, shall issue or authorize the issue of an International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973) to the ship in accordance with this Annex.

(2) A copy of the Certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as early as possible to the Administration requesting the survey.

(3) A Certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and it shall have the same force and receive the same recognition as the Certificate issued under Regulation 4 of this Annex.

(4) No International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973) shall be issued to a ship which is entitled to fly the flag of a State, which is not a Party.

Regulation 6. FORM OF CERTIFICATE

The International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973) shall be drawn up in an official language of the issuing country in the form corresponding to the model given in the Appendix to this Annex. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.

Regulation 7. DURATION OF CERTIFICATE

(1) An International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973) shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years from the date of issue, except as provided in paragraphs (2), (3) and (4) of this Regulation.

(2) If a ship at the time when the Certificate expires is not in a port or offshore terminal under the jurisdiction of the Party to the Convention whose flag the ship is entitled to fly, the Certificate may be extended by the Administration, but such extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the State whose flag the ship is entitled to fly or in which it is to be surveyed and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so.

(3) No Certificate shall be thus extended for a period longer than five months and a ship to which such extension is granted shall not on its arrival in the State whose flag it is entitled to fly or the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port or State without having obtained a new Certificate.

(4) A Certificate which has not been extended under the provisions of paragraph (2) of this Regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it.

(5) A Certificate shall cease to be valid if significant alterations have taken place in the equipment, fittings, arrangement or material required without the approval of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fittings.

(6) A Certificate issued to a ship shall cease to be valid upon transfer of such a ship to the flag of another State, except as provided in paragraph (7) of this Regulation.

(7) Upon transfer of a ship to the flag of another Party, the Certificate shall remain in force for a period not exceeding five months provided that it would not have expired before the end of that period, or until the Administration issues a replacement Certificate, whichever is earlier. As soon as possible after the transfer has taken place the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall transmit to the Administration a copy of the Certificate carried by the ship before the transfer and, if available, a copy of the relevant survey report.

Regulation 8. DISCHARGE OF SEWAGE

(1) Subject to the provisions of Regulation 9 of this Annex, the discharge of sewage into the sea is prohibited, except when:

- (a) The ship is discharging comminuted and disinfected sewage using a system approved by the Administration in accordance with Regulation 3(1)(a) at a distance of more than four nautical miles from the nearest land, or sewage which is not comminuted or disinfected at a distance of more than 12 nautical miles from the nearest land, provided that in any case, the sewage that has been stored in holding tanks shall not be discharged instantaneously but at a moderate rate when the ship is en route and proceeding at not less than 4 knots; the rate of discharge shall be approved by the Administration based upon standards developed by the Organization; or
- (b) The ship has in operation an approved sewage treatment plant which has been certified by the Administration to meet the operational requirements referred to in Regulation 3(1)(a)(i) of this Annex, and
 - (i) The test results of the plant are laid down in the ship's International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973);
 - (ii) Additionally, the effluent shall not produce visible floating solids in, nor cause discolouration of, the surrounding water; or
- (c) The ship is situated in the waters under the jurisdiction of a State and is discharging sewage in accordance with such less stringent requirements as may be imposed by such State.

(2) When the sewage is mixed with wastes or waste water having different discharge requirements, the more stringent requirements shall apply.

Regulation 9. EXCEPTIONS

Regulation 8 of this Annex shall not apply to:

- (a) The discharge of sewage from a ship necessary for the purpose of securing the safety of a ship and those on board or saving life at sea; or
- (b) The discharge of sewage resulting from damage to a ship or its equipment if all reasonable precautions have been taken before and after the occurrence of the damage, for the purpose of preventing or minimizing the discharge.

Regulation 10. RECEPTION FACILITIES

(1) The Government of each Party to the Convention undertakes to ensure the provision of facilities at ports and terminals for the reception of sewage, without causing undue delay to ships, adequate to meet the needs of the ships using them.

(2) The Government of each Party shall notify the Organization for transmission to the Contracting Governments concerned of all cases where the facilities provided under this Regulation are alleged to be inadequate.

Regulation 11. STANDARD DISCHARGE CONNECTIONS

To enable pipes of reception facilities to be connected with the ship's discharge pipeline, both lines shall be fitted with a standard discharge connection in accordance with the following table:

Standard dimensions of flanges for discharge connections

<i>Description</i>	<i>Dimension</i>
Outside diameter	210 mm
Inner diameter	According to pipe outside diameter
Bolt circle diameter	170 mm
Slots in flange	4 holes 18 mm in diameter equidistantly placed on a bolt circle of the above diameter, slotted to the flange periphery. The slot width to be 18 mm
Flange thickness	16 mm
Bolts and nuts: quantity and diameter	4, each of 16 mm in diameter and of suitable length

The flange is designed to accept pipes up to a maximum internal diameter of 100 mm and shall be of steel or other equivalent material having a flat face. This flange, together with a suitable gasket, shall be suitable for a service pressure of 6 kg/cm².

For ships having a moulded depth of 5 metres and less, the inner diameter of the discharge connection may be 38 millimetres.

Appendix

FORM OF CERTIFICATE

INTERNATIONAL SEWAGE POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE (1973)

Issued under the Provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, under the Authority of the Government of

.....
(full designation of the country)

by
(full designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973)

Name of ship	Distinctive number or letter	Port of registry	Gross tonnage	Number of persons which the ship is certified to carry

New/existing ship*

Date of building contract

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction

Date of delivery

THIS IS TO CERTIFY THAT:

(1) The ship is equipped with a sewage treatment plant/comminuter/holding tank* and a discharge pipeline in compliance with Regulation 3(1)(a)(i) to (iv) of Annex IV of the Convention as follows:

*(a) Description of the sewage treatment plant:

Type of sewage treatment plant

Name of manufacturer

The sewage treatment plant is certified by the Administration to meet the following effluent standards:**

*(b) Description of comminuter:

Type of comminuter

Name of manufacturer

Standard of sewage after disinfection

*(c) Description of holding tank equipment:

Total capacity of the holding tank m³

Location

* Delete as appropriate.

** Parameters should be incorporated.

(d) A pipeline for the discharge of sewage to a reception facility, fitted with a standard shore connection.

(2) The ship has been surveyed in accordance with Regulation 3 of Annex IV of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, concerning the prevention of pollution by sewage and the survey showed that the equipment of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and the ship complies with the applicable requirements of Annex IV of the Convention.

This Certificate is valid until

Issued at
(place of issue of Certificate)

..... 19.....
(Signature of official issuing the Certificate)

(Seal or stamp of the Issuing Authority, as appropriate)

Under the provisions of Regulation 7(2) and (4) of Annex IV of the Convention the validity of this Certificate is extended until

.....

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

ANNEX V

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION
BY GARBAGE FROM SHIPS*Regulation 1. DEFINITIONS*

For the purposes of this Annex:

(1) "Garbage" means all kinds of victual, domestic and operational waste excluding fresh fish and parts thereof, generated during the normal operation of the ship and liable to be disposed of continuously or periodically except those substances which are defined or listed in other Annexes to the present Convention.

(2) "Nearest land". The term "from the nearest land" means from the baseline from which the territorial sea of the territory in question is established in accordance with international law except that, for the purposes of the present Convention "from the nearest land" off the north eastern coast of Australia shall mean from a line drawn from a point on the coast of Australia in

Latitude 11°00' South, longitude 142°08' East to a point in latitude 10°35' South,
Longitude 141°55' East, thence to a point latitude 10°00' South,
Longitude 142°00' East, thence to a point latitude 9°10' South,
Longitude 143°52' East, thence to a point latitude 9°00' South,
Longitude 144°30' East, thence to a point latitude 13°00' South,
Longitude 144°00' East, thence to a point latitude 15°00' South,
Longitude 146°00' East, thence to a point latitude 18°00' South,
Longitude 147°00' East, thence to a point latitude 21°00' South,
Longitude 153°00' East, thence to a point on the coast of Australia in latitude 24°42'
South, longitude 153°15' East.

(3) "Special area" means a sea area where for recognized technical reasons in relation to its oceanographical and ecological condition and to the particular character of its traffic the adoption of special mandatory methods for the prevention of sea pollution by garbage is required. Special areas shall include those listed in Regulation 5 of this Annex.

Regulation 2. APPLICATION

The provisions of this Annex shall apply to all ships.

Regulation 3. DISPOSAL OF GARBAGE OUTSIDE SPECIAL AREAS

(1) Subject to the provisions of Regulations 4, 5 and 6 of this Annex:

- (a) The disposal into the sea of all plastics, including but not limited to synthetic ropes, synthetic fishing nets and plastic garbage bags is prohibited;
- (b) The disposal into the sea of the following garbage shall be made as far as practicable from the nearest land but in any case is prohibited if the distance from the nearest land is less than:
 - (i) 25 nautical miles for dunnage, lining and packing materials which will float;
 - (ii) 12 nautical miles for food wastes and all other garbage including paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery and similar refuse;
- (c) Disposal into the sea of garbage specified in sub-paragraph (b)(ii) of this Regulation may be permitted when it has passed through a comminuter or grinder and made as far as practicable from the nearest land but in any case is prohibited if the distance from the nearest land is less than 3 nautical miles. Such comminuted or ground garbage shall be capable of passing through a screen with openings no greater than 25 millimetres.

(2) When the garbage is mixed with other discharges having different disposal or discharge requirements the more stringent requirements shall apply.

Regulation 4. SPECIAL REQUIREMENTS FOR DISPOSAL OF GARBAGE

(1) Subject to the provisions of paragraph (2) of this Regulation, the disposal of any materials regulated by this Annex is prohibited from fixed or floating platforms engaged in the exploration, exploitation and associated offshore processing of seabed mineral resources, and from all other ships when alongside or within 500 metres of such platforms.

(2) The disposal into the sea of food wastes may be permitted when they have been passed through a comminuter or grinder from such fixed or floating platforms located more than 12 nautical miles from land and all other ships when alongside or within 500 metres of such platforms. Such comminuted or ground food wastes shall be capable of passing through a screen with openings no greater than 25 millimetres.

Regulation 5. DISPOSAL OF GARBAGE WITHIN SPECIAL AREAS

(1) For the purposes of this Annex the special areas are the Mediterranean Sea area, the Baltic Sea area, the Black Sea area, the Red Sea area and the "Gulfs area" which are defined as follows:

- (a) The Mediterranean Sea area means the Mediterranean Sea proper including the gulfs and seas therein with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the 41° N parallel and bounded to the west by the Straits of Gibraltar at the meridian of 5°36' W.
- (b) The Baltic Sea area means the Baltic Sea proper with the Gulf of Bothnia and the Gulf of Finland and the entrance to the Baltic Sea bounded by the parallel of the Skaw in the Skagerrak at 57°44.8' N.
- (c) The Black Sea area means the Black Sea proper with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the parallel 41° N.
- (d) The Red Sea area means the Red Sea proper including the Gulfs of Suez and Aqaba bounded at the south by the rhumb line between Ras si Ane (12°8.5' N, 43°19.6' E) and Husn Murad (12°40.4' N, 43°30.2' E).
- (e) The "Gulfs area" means the sea area located north west of the rhumb line between Ras al Hadd (22°30' N, 59°48' E) and Ras al Fasteh (25°04' N, 61°25' E).

(2) Subject to the provisions of Regulation 6 of this Annex:

- (a) Disposal into the sea of the following is prohibited:
 - (i) All plastics, including but not limited to synthetic ropes, synthetic fishing nets and plastic garbage bags; and
 - (ii) All other garbage, including paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, dunnage, lining and packing materials;
- (b) Disposal into the sea of food wastes shall be made as far as practicable from land, but in any case not less than 12 nautical miles from the nearest land.

(3) When the garbage is mixed with other discharges having different disposal or discharge requirements the more stringent requirements shall apply.

(4) Reception facilities within special areas:

- (a) The Government of each Party to the Convention, the coastline of which borders a special area undertakes to ensure that as soon as possible in all ports within a special area, adequate reception facilities are provided in accordance with Regulation 7 of this Annex, taking into account the special needs of ships operating in these areas.

- (b) The Government of each Party concerned shall notify the Organization of the measures taken pursuant to sub-paragraph (a) of this Regulation. Upon receipt of sufficient notifications the Organization shall establish a date from which the requirements of this Regulation in respect of the area in question shall take effect. The Organization shall notify all Parties of the date so established no less than twelve months in advance of that date.
- (c) After the date so established, ships calling also at ports in these special areas where such facilities are not yet available, shall fully comply with the requirements of this Regulation.

Regulation 6. EXCEPTIONS

Regulations 3, 4 and 5 of this Annex shall not apply to:

- (a) The disposal of garbage from a ship necessary for the purpose of securing the safety of a ship and those on board or saving life at sea; or
- (b) The escape of garbage resulting from damage to a ship or its equipment provided all reasonable precautions have been taken before and after the occurrence of the damage, for the purpose of preventing or minimizing the escape; or
- (c) The accidental loss of synthetic fishing nets or synthetic material incidental to the repair of such nets, provided that all reasonable precautions have been taken to prevent such loss.

Regulation 7. RECEPTION FACILITIES

(1) The Government of each Party to the Convention undertakes to ensure the provision of facilities at ports and terminals for the reception of garbage, without causing undue delay to ships, and according to the needs of the ships using them.

(2) The Government of each Party shall notify the Organization for transmission to the Parties concerned of all cases where the facilities provided under this Regulation are alleged to be inadequate.

[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 нефть 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.¹;
- (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

¹ 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 им 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 указанным 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 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 пойдет 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 различным вопросам применения настоящей Конвенции;
- b) список неправительственных организаций, которые уполномочены от их имени заниматься вопросами проектирования, конструирования 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 к дате 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 частн:

- 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, по всяком случае — с помощью наиболее быстрого и доступного в момент инцидента средства. Сообщения по радио передаются настолько 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:

- a) сброс любой, чем разрешенный настоящей Конвенцией;
- b) 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;
- c) 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
- d) вероятность сбросов, упоминаемых в подпунктах a), b) или c) настоящей Статьи.

Статья IV. СОДЕРЖАНИЕ СООБЩЕНИЯ

1. Каждое сообщение должно содержать, как правило:

- a) данные, позволяющие идентифицировать судно;
- b) 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 лицо, 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 этого, разбирательство осуществляется оставшимися арбитрами. 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 заслушивать 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 грузовместимость 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 дающего 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 Правилем 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 Правил 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 Правилем 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 Правилем 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 удалено от берега терминала, 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 Правилom 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 плавления, 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)]¹ настоящего Приложения, система автоматического замера и

¹ 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 de 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 струны на поверхности воды или под ней 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 концентрации 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° 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° 9,6' 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. 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:

a) 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 *a)* (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 *a)* (iii) данного пункта, Стороны уведомляют Организацию для извещения заинтересованных Сторон о всех предполагаемых случаях несоответствия устройств установленным требованиям.

b) 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 *b)* (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 росту 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 нефтеводных смесей, которые не могут быть сброшены в соответствии с положениями Правила 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 нефтеводных смесей, которые не могут быть сброшены в соответствии с положениями Правила 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 нефтеводных 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 тапками 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 тапков 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 припимается в нефтяные танки за исключением случаев, когда в тяжелых условиях непогоды, по мнению капитана, необходимо принять дополнительный водяной балласт в нефтяные тапки 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 припимать 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.

с) 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 вместимости 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 дедеветом свыше 70.000 т оборудуются, по меньшей мере, два отстойных танка.

д) 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 Правил 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 Правил 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 Правил 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:
- a) в дополнение к требованиям пункта 1 настоящего Правила, системой автоматического замера и контроля над сбросом нефти, соответствующей требованиям пункта 5 настоящего Правила; или
 - b) в качестве альтернативы требованиям пункта 1 и подпункта 2 a) 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) b) 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) b) 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 b) 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 силового установивки 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 Правил 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

<i>Наименование</i>	<i>Размер</i>
Прорезн 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 идущей 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/см².

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 нефтеводяной 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 копию 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 простое 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 оборудованы, 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 нефтеводяной смеси на форму, утвержденной Администрацией; и
- c) они находятся в любом особом районе, то с учетом положений Правила 11 настоящего Приложения сброс в море нефти и нефтеводяных 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 (λ_c): $\frac{1}{3}L\frac{2}{3}$ или 14,5 метра в зависимости от того, что меньше

(ii) Поперечная протяженность (t_c): $\frac{B}{5}$ 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_c): 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 (λ_s): $\frac{L}{10}$ $\frac{L}{10}$ 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 междудоинного 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 Правилем.

2. Если незаполненное пространство или танк изолированного водяного балласта длиной меньше чем λ_c , как определено Правилем 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 λ_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 дна включается в формулу (II), даже если этот танк не считается поврежденным вследствие наличия такого частичного двойного дна.

с) 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 дна 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 дна 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 Органу 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 λ_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: $0,2L$
- (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 дна 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 затопливаемый 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 случая повреждения.

3. Нефтяные танкеры считаются соответствующими критериям аварийной устойчивости, 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 водопроницаемых 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) Устойчивость 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 устойчивости.

d) Администрация должна убедиться в том, что судно обладает достаточной устойчивостью на промежуточных стадиях затопления.

4. Требования пункта 1 настоящего Правила подтверждаются расчетами, учитывающими проектные характеристики судна, расположение, конфигурацию и содержание 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 несамостоятельный 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 Правилем, включая последствия отступлений, которые могут быть разрешены в соответствии с подпунктом 1 с) 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
Миперальное масло
Моторное масло
Масла для пропитки
Веретейное 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 }
(керосин) } по классификации США
Топливо № 1-D }
Топливо № 2 }
Топливо № 2-D }
Ламповый керосин }
Ламповый керосин } по классификации Франции
без запаха }
Домашнее топливо }
Домашнее топливо }
без запаха }

Топливо для реактивных двигателей

JP-1 (керосин) }
JP-3 } по классификации США
JP-4 }
JP-5 (керосин тяжелый) }
Турбинное
Керосин
Уайт-спирт

Нафта

Сольвент легкий
Сольвент тяжелый
Среднефракционные дистиллаты

* 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, подпадающим 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

* Нецелесообразно 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* (способным 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 Правилем 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 (ий) 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

Полая 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 тапков и соответствующие секционные клапаны трубопроводов**			

Нижеподписавшиеся удостоверяют, что после окончания приема груза нефти, в дополнение к вышесказанному, были закрыты все забортные кингстоиы, 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 паллом 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 забортные кингстоны, отливные забортные 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(ых) танка(ов)			
10. Был(и) ли опорожнены танк(и)?			
11. До начала выгрузки открыты соответствующие клапаны грузовых танков и соответствующие секционные клапаны трубопроводов*			
12. По окончании выгрузки перекрыты соответствующие клапаны грузовых танков и соответствующие секционные клапаны трубопроводов*			

Нижеподписавшиеся удостоверяют, что после окончания выгрузки нефтяного груза, 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

* 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(н) 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

- j) *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

- l) *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. Колнчество сброшенного балласта			

Дата записи Лицо, ответственное за операцию
 Капитан

с) Удаление остатков

11. Колнчество 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(н) <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 иаливом; 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 иаливом.

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, данного 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/см².

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 категории 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 паливом.

2. Если груз, подпадающий 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 категорию, 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:

- 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.

2. Запрещается сброс в море веществ категорий В, указанных в пункте 1 b) 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) 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 расположенные отверстия 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 расположенные отверстия 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 Правилем 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 b) 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 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 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, нных 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 простоя, 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:

- a) методы предварительной очистки танка от даниого вещества, основанные на разработанных Организацией иормах, одобрепы 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;
- b) инспектор, должным образом унолномоченный 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 базнируется одобренный метод предварительной очистки, уномянутый 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;
- c) сброс в море любых сохранившихся в танке остатков производится согласно положениям пункта 3 b) 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 унолномоченного 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:

- a) Когда танк разгружается частично или полностью, но не очнщается, то соответствующая запись производится в Журнале грузовых операций.
- b) 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 тапка 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 таике 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 таика в другой, то соответствующая запись производится в Журнале грузовых операций; н
 - (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 таиков;
- (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 плавание, 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 плавание.

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 простое 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 промежуточные периоды 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.), выдаваемом 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 плавания 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 судно 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 А.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 LD₅₀, 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 LD₅₀†, 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 A, B, C и D, перечисленные выше.

Дополнение II

ПЕРЕЧЕНЬ ЯДОВИТЫХ ЖИДКИХ ВЕЩЕСТВ, ПЕРЕВОЗИМЫХ НАЛИВОМ

Вещество	Номер по списку ООН	Категория загрязнения для эксплуатационного сброса		Остаточная концентрация (% по весу)	
		(Правило 3 Приложения II)	(Правило 5 1) Приложения II)	(Правило 5 7) Приложения II)	(Правило 5 7) Приложения II)
	I	II	III За пределами особых районов	IV В пределах особых районов	
Ацетальдегид	1089	C			
Уксусная кислота	1842	C			
Ангидрид уксусной кислоты	1715	C			
Ацетон	1090	D			
Ацетонциангидрид	1541	A	0,1	0,05	
Ацетилхлорид	1717	C			
Акролен	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 (оксиэтилендиамин)*	—	D			

† ПРИМЕЧАНИЕ. LD₅₀ — 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		
Безол	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		
Бутилеиловый 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		
Циклогексаноол	—	D		
Циклогексанон	1915	D		
Циклогексиламин*	—	D		
Пара-цимол (Изопропилтолуол)	2046	D		
Декагидронафталини	1147	D		
Декан*	—	D		
Диацетоновый спирт*	1148	D		
Дибезиловый эфир*	—	C		
Дихлорбензол	1591	A	0,1	0,05
Дихлорэтиловый эфир	1916	B		
Дихлорпропилен	—	—		
В смеси с дихлорпропаином (фумигант D.D. для почвы)	2047	B		
Диэтиламини	1154	C		
Диэтилбензол (преобразованный нзомер)	2049	C		
Диэтиловый эфир	1155	D		
Диэтилен триамин	2079	C		
Диэтилеигликоль (простой моноэтиловый эфир)	—	C		
Диэтилкетон (3-пентаиол)	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 (формдиметиламид)	—	D		
Диметилэтанолламин (2-Диметиламиноэтанол)*	2051	C		
1, 4-Диоксан*	1165	C		
Смесь Дифенил/Дифениловый эфир*	—	D		
Додецилбизол	—	C		
Эпихлоргидрин	2023	B		
2-Этокснэтиловый эфир*	1172	D		
Уксусноэтиловый эфир, этилацетат	1173	D		
Акриловый эфир	1917	D		
Эфир смеси метилпропилкетона с днэтилкетоним*	—	C		
Этилбензол	1175	C		
Этилциклогексан	—	D		
Циангидрии этилена (Этиленхлоргидрин)	1135	D		
Циангидрии этилена	—	D		
Этилендиамин	1604	C		
Бромистый этилен, днбромэтан	1605	B		
Хлористый этилен, дихлорэтан	1184	B		
Моноэтиловый эфир этиленгликоля (метилцеллозольв, метокснэтанол)	1171	D		
2-Этилгексил акрилат*	—	D		
2-Этилгексильовый спирт	—	C		
Этиллактат*	1192	D		
2-Этил 3-Пропилакролеин*	—	B		
Формальдегид (37-50% раствор)	1198	C		
Муравьиная кислота	1779	D		
Фурфурильовый спирт	—	C		
Энантовая кислота*	—	D		
Гексаметилеиднамин*	1783	C		
Соляная кислота, хлористоводородная кислота	1789	D		
Фторнстоводородная кислота, илавиковая 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		
Изонропиламин	1221	C		
Изопропил (циклогексаи)	—	D		
Изопреи	1218	D		
Молочная кислота	—	D		
Окись мезнтила*	1229	C		
Метилацетат	1231	D		
Метилакрилат	1919	C		
Метиламиноый 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-этилпиридий*	—	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 (илавленный)	1334	A	0,1	0,05
Нафталиновые кислоты	—	A	0,1	0,05
Азотная кислота (90%)	2031/ 2032			
2-Нитропропан	—	D		
орто-Нитротолуол	1664	C		
Пеларгоновый спирт*	—	C		
Нонилфенол	—	C		
n-Октанол, октаноловый спирт	—	C		
Олеум	1831	C		
Шавелевая 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 (плавленный)	—	C		
бета-Пропнолактон*	—	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.

<i>Вещество</i>	<i>I</i>	<i>II</i>	<i>III</i>	<i>IV</i>
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		
Тритоллилфосфат (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-Бутниловый спирт	Метиламиловый ацетат
Масляный лактон	Метилэтилкетон (2-бутанон)
Хлорный кальций (раствор)	Молоко
Касторовое масло	Мелясса
Лимонный сок	Оливковое масло
Кокосовое масло	Полипропиленгликоль
Рыбий жир	Изопропиловый эфир уксусной кислоты (изопропилацетат)
Изодециловый спирт	Изопропиловый спирт
n-Дециловый спирт	Пропиленгликоль
Децилоктановый спирт	Окись пропилен
Дибутиловый эфир	Пропилен тетрамер
Диэаноламин	Пропилен тример
Диэтиленгликоль	Сорбит
Дипентен	Сера (жидкая)
Дипропиленгликоль	Тридеканол
Этиловый спирт	Триэтиленгликоль
Этиленгликоль	Триэтилентетрамин
Спирты жирного ряда (C ₁₂ -C ₂₀)	Трипропиленгликоль
Глицерин	Вода
n-Гептан	Вино
Гептан (смешанные изомеры)	
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 место нахождения судна в начале сброса в море
32. Дата и место нахождения 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) Смешение 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. Место нахождения 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, пред-
писываемом 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 сведенне 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, съёмных 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, вани 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 Правилom 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 Правилa, 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 Правилос 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 уполномоченным 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 Правилос 4 настоящего Приложения.

4. Международное свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами (1973 г.) не выдается судну, нмеющему 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 Правилос.

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 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, 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 обеззараженные 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 простое.

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/см².

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 м³
 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 Правилa 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 связанными 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 Правилем.

ANNEX A

***Ratifications, accessions, prorogations, etc.,
concerning treaties and international agreements
registered
with the Secretariat of the United Nations***

ANNEXE A

***Ratifications, adhésions, prorogations, etc.,
concernant des traités et accords internationaux
enregistrés
au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies***

ANNEX A

ANNEXE A

No. 16510. CUSTOMS CONVENTION ON THE INTERNATIONAL TRANSPORT OF GOODS UNDER COVER OF TIR CARNETS (TIR CONVENTION). CONCLUDED AT GENEVA ON 14 NOVEMBER 1975¹

N° 16510. CONVENTION DOUANIÈRE RELATIVE AU TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES SOUS LE COUVERT DE CARNETS TIR (CONVENTION TIR). CONCLUE À GENÈVE LE 14 NOVEMBRE 1975¹

ACCESSION

Instrument deposited on:

23 November 1983

KUWAIT

(With effect from 23 May 1984. With reservation envisaged in article 58(1) of the above-mentioned Convention to the effect that the State of Kuwait does not consider itself bound by paragraphs 2 to 6 of article 57 of the Convention.)

With the following understanding:

ADHÉSION

Instrument déposé le :

23 novembre 1983

KOWEÏT

(Avec effet au 23 mai 1984. Avec une réserve prévue au paragraphe 1 de l'article 58 de la Convention susmentionnée, à savoir que l'Etat du Koweït ne se considère pas lié par les paragraphes 2 à 6 de l'article 57 de la Convention.)

Avec la déclaration interprétative suivante :

[ARABIC TEXT — TEXTE ARABE]

ان الانضمام الى ميثاق الجمارك الخاص بالنقل الدولي للبضائع بموجب غلاف بطاقة النقل البري الدولي TIR الصادر في مدينة جنيف بتاريخ ١٤ نوفمبر ١٩٧٥ لا يحوى بأية حال معنى اعتراف حكومة دولة الكويت باسرائيل ، ولا يؤدي الى دخول الكويت في معاملات معها مما تنظمه احكام هذا الميثاق .

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1079, p. 89, and annex A in volumes 1098, 1102, 1110, 1126, 1142, 1155, 1157, 1175, 1199, 1201, 1208, 1216, 1246, 1249, 1252, 1261, 1279, 1286, 1289, 1291, 1295 and 1308.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1079, p. 89, et annexe A des volumes 1098, 1102, 1110, 1126, 1142, 1155, 1157, 1175, 1199, 1201, 1208, 1216, 1246, 1249, 1252, 1261, 1279, 1286, 1289, 1291, 1295, et 1308.

[TRANSLATION¹ — TRADUCTION²]

It is understood that the accession by the State of Kuwait to the Customs Convention on the International Transport of Goods under Cover of TIR Carnets concluded at Geneva on 14 November 1975³ does not mean in any way recognition of Israel by the State of Kuwait. Furthermore, no treaty relations will arise between the State of Kuwait and Israel.

Registered ex officio on 23 November 1983.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

Il est entendu que l'adhésion de l'Etat du Koweït à la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR) conclue à Genève le 14 novembre 1975¹ ne signifie en aucune façon que l'Etat du Koweït reconnaisse Israël. En outre, aucune relation conventionnelle ne sera établie entre l'Etat du Koweït et Israël.

Enregistré d'office le 23 novembre 1983.

¹ Translation supplied by the Government of Kuwait.

² Traduction fournie par le Gouvernement koweïtien.

³ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1079, p. 89.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1079, p. 89.

No. 21623. CONVENTION ON LONG-RANGE TRANSBOUNDARY AIR POLLUTION. CONCLUDED AT GENEVA ON 13 NOVEMBER 1979¹

N° 21623. CONVENTION SUR LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE TRANSFRONTIÈRE À LONGUE DISTANCE. CONCLUE À GENÈVE LE 13 NOVEMBRE 1979¹

RATIFICATION

Instrument deposited on:

22 November 1983

LIECHTENSTEIN

(With effect from 20 February 1984.)

Registered ex officio on 22 November 1983.

RATIFICATION

Instrument déposé le :

22 novembre 1983

LIECHTENSTEIN

(Avec effet au 20 février 1984.)

Enregistré d'office le 22 novembre 1983.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1302, No. I-21623, and annex A in volumes 1310, 1312, 1314, 1325 and 1330.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1302, n° I-21623, et annexe A des volumes 1310, 1312, 1314, 1325 et 1330.