

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 нестехимическими веществами, которые подпадают под действия положений Приложения II настоящей Конвенции), а также включает, не ограничивая общего характера вышесказанного, вещества, перечисленные в Дополнении I настоящего Приложения.
2. "Нефтеводная смесь" означает смесь с любым содержанием нефти.
3. "Нефтяное топливо" означает любую нефть, используемую в качестве топлива для главных двигателей и вспомогательных механизмов судна, на котором такая нефть перевозится.
4. "Нефтяной танкер" означает судно, построенное или приспособленное главным образом для перевозки нефти наливом в своих грузовых помещениях, и включает комбинированные грузовые суда и любой "танкер-химовоз", который определен в Приложении II к настоящей Конвенции, когда он перевозит в качестве груза или части груза нефть наливом.
5. "Комбинированное грузовое судно" означает судно, предназначенное для перевозки либо нефти наливом, либо твердых грузов насыпью.

6. "Новое судно" означает судно:

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

7. "Существующее судно" означает судно, не являющееся новым судном.

8. "Значительное переоборудование" означает такое переоборудование существующего судна:

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

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

с координатами 11° южн.широты и $142^{\circ}08'$ вост. долготы,

к точке $10^{\circ}35'$ южн.широты и $141^{\circ}55'$ вост.долготы, затем к точке $10^{\circ}00'$ южн.широты и $142^{\circ}00'$ вост. долготы,

затем к точке $9^{\circ}10'$ южн.широты и $143^{\circ}52'$ вост. долготы,

затем к точке $9^{\circ}00'$ южн.широты и $144^{\circ}30'$ вост. долготы,

затем к точке $13^{\circ}00'$ южн.широты и $144^{\circ}00'$ вост. долготы,

затем к точке $15^{\circ}00'$ южн.широты и $146^{\circ}00'$ вост. долготы,

затем к точке $18^{\circ}00'$ южн.широты и $147^{\circ}00'$ вост. долготы,

затем к точке $21^{\circ}00'$ южн.широты и $153^{\circ}00'$ вост. долготы и

далее к точке на побережье Австралии с координатами $24^{\circ}42'$ южн.широты и $153^{\circ}15'$ 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. Осо-

быми 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, промыточной воды и других нефтяных смесей.
16. "Чистый балласт" означает балласт, принятый в танк, который после последней перевозки в нём 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 или эмульсии под поверхностью воды или на прилегающем побережье. Если сброс балласта производится через одобренную Администрацией систему автоматического замера и контроля над содержанием нефти в сбрасываемой смеси, то показания такой системы, что содержание нефти в сбрасываемом стоке не превышает 15 частей на миллион, принимаются как доказательство чистоты балласта независимо от наличия видимых следов.

17. "Изолированный балласт" означает балластную воду, принятую в танк, который полностью отделен от грузовой и топливной систем и постоянно предназначен для перевозки балласта или для перевозки балласта и грузов, не являющихся нефтью или ядовитыми веществами, которые определены в различных Приложениях к настоящей Конвенции.
18. "Длина" (L) означает длину, равную 96% полной длины судна, взятой по ватерлинии, при осадке, равной 85% минимальной теоретической высоты борта, измеренной от верхней кромки киля, или длину судна от передней кромки форштевня до оси баллера руля, взятую по той же ватерлинии, смотря по тому, что больше. На судах, спроектированных с дифферентом, ватерлиния, по которой измеряется длина, должна быть параллельна конструктивной ватерлинии. Длина (L) измеряется в метрах.
19. "Носовой и кормовой перпендикуляры" находятся в носовом и кормовом концах длины (L). Носовой перпендикуляр проходит через точку пересечения передней кромки форштевня с плоскостью ватерлинии, по которой измеряется длина.
20. "Мидель судна" находится на середине длины (L).
21. "Ширина" (B) для судов с металлической обшивкой означает наибольшую ширину судна, измеренную на миделе до теоретических обводов шпангоутов, а для судов с обшивкой из любого другого материала — до наружной поверхности обшивки корпуса. Ширина (B) измеряется в метрах.
22. "Дедвейт" (DW) означает разность в метрических тоннах между водоизмещением судна в воде с удельным весом 1,025 по грузовую ватерлинию, соответствующую назначенной высоте летнего надводного борта, и весом судна порожнем.

23. "Вес судна порожнем" означает водоизмещение судна в метрических тоннах без груза, нефтяного топлива, смазочных масел, балластной воды, пресной и питательной воды в танках, расходных материалов, продовольствия, пассажиров и их багажа.
24. "Проницаемость помещения" означает отношение объема помещения, который может быть заполнен водой, к полному объему данного помещения.
25. "Объемы" и "площади" на судне во всех случаях рассчитываются по теоретическим обводам.

Правило 2

Применение

1. Положения настоящего Приложения, если специально не предусмотрено иное, применяются ко всем судам.
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, представленном Администрацией, указываются в Свидетельстве, упомянутом в Правиле 5 настоящего Приложения.
- с) 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:

- а) Первоначальному освидетельствованию перед вводом судна в эксплуатацию или перед первичной выдачей Свидетельства, требуемого Правилom 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.
- б) Периодическому освидетельствованию, проводимому через установленные Администрацией промежутки времени, но не превышающие пяти лет, чтобы удостовериться, что конструкция,

оборудование, устройства, приспособления и материалы полностью отвечают применимым требованиям настоящего Приложения. Однако в тех случаях, когда срок действия Международного свидетельства о предотвращении загрязнения при перевозке нефти (1973 г.) продлевается, как указано в пунктах 3 или 4 Правила 3) или 4) настоящего Приложения, интервал между периодическими освидетельствованиями может быть соответственно увеличен.

- с) 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 Правилom 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. Освидетельствование 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 Правилom без санкции Администрации не допускается никаких существенных изменений в конструкции, оборудовании, устройствах, приспособлениях или 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. В каждом случае Администрация несёт 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 Правилom 5 настоящего Приложения.

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

Правило 7

Форма Свидетельства

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

Правило 8

Срок действия Свидетельства

1. Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью (1973 г.) выдается на срок, установленный Администрацией, но не превышающий пяти лет со

дня его выдачи, за исключением случаев, предусмотренных пунктами 2, 3 и 4 настоящего Правила.

2. Если в момент истечения срока действия Свидетельства судно не находится в порту или удаленном от берега терминале, находящихся под юрисдикцией Стороны Конвенции, под флагом которого 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 плавания, передает Администрации как можно скорее копию Свидетельства, находившегося на судне до момента передачи, а также, если возможно, копию соответствующего акта об освидетельствовании.

ГЛАВА II

ТРЕБОВАНИЯ В ОТНОШЕНИИ КОНТРОЛЯ НАД ЗАГРЯЗНЕНИЕМ В ПРОЦЕССЕ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Правило 9

Контроль над сбросом нефти

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

а) с нефтяного танкера, за исключением случаев, предусмотренных в подпункте б) 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 3) настоящего Приложения, система автоматического замера и контроля над сбросом и имеются отстойные танки, как это требуется Правилем 15 настоящего Приложения;
- б) 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 действуют система автоматического замера и контроля над сбросом, устройство для сепарации нефтеводяной смеси, система

филтрации 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 приёмные устройства либо в море в соответствии с требованиями пункта 1 б) настоящего Правила.

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

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

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

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

- а) Район Средиземного моря означает собственно Средиземное море с находящимися в нём заливами и морями, ограниченное со стороны Черного моря параллелью 41° северной широты, а на западе – меридианом $5^{\circ}36'$ западной долготы, пересекающим Гибралтарский пролив.
- б) Район Балтийского моря означает собственно Балтийское море с Ботническим и Финским заливами и с проходом в Балтийское море, ограниченное параллелью $57^{\circ}44,8'$ северной широты у мыса Скаген в проливе Скагеррак.
- в) Район Черного моря означает собственно Черное море, ограниченное со стороны Средиземного моря параллелью 41° северной широты.
- г) Район Красного моря означает собственно Красное море с Суэцким и Акабским заливами, ограниченное с юга прямой линией, проходящей между Рас-си-Ан ($12^{\circ}8,5'$ северной широты, $43^{\circ}9,6'$ восточной долготы) и Хуси-Мурад ($12^{\circ}40,4'$ северной широты, $43^{\circ}30,2'$ восточной долготы).
- е) "Район заливов" означает морской район,

расположенный к северо-западу от прямой линии, проходящей между Рас-Эль-Хадд ($22^{\circ}30'$ северной широты, $59^{\circ}48'$ восточной долготы) и Рас-Эль-Эасте ($25^{\circ}04'$ северной широты, $61^{\circ}25'$ восточной долготы).

2. а) С учётом положений Правила 11 настоящего Приложения в особых районах запрещается всякий сброс в море нефти или нефтеводяной смеси с любого нефтяного танкера и любого судна валовой вместимостью 400 рег.т и более, не являющегося нефтяным танкером.
- б) 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 приёмные устройства.
3. а) С учётом положений Правила 11 настоящего Приложения в особом районе запрещается всякий сброс в море нефти или нефтеводяной 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.
- б) 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.

- с) Нефтяные остатки, которые не могут быть сброшены в море в соответствии с подпунктом а) данного пункта, сохраняются на борту или сливаются в приёмные 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. Приёмные устройства в пределах особых районов:

- а) Районы Средиземного, Черного и Балтийского морей:

- (1) 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 приёма от нефтяных танкеров и обработки всех видов грязного балласта и промывочных вод. Сверх того, все порты, расположенные в пределах особого района, обеспечиваются приёмными устройствами, достаточными для приёма 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 путём его дебалластировки, обязуется обеспечить устройства, упомянутые в пункте а)(i) данного пункта, при условии, что это может вызвать некоторый простой судов, которые должны сдать нефтяные остатки или загрязнённый нефтью балласт.
- (iii) В период между вступлением в силу настоящей Конвенции (если ранее 1 января 1977 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, причём:

- 1) к этой дате будут обеспечены все необходимые приёмные устройства; и
 - 2) заинтересованные Стороны уведомят Организацию об этой дате не менее чем за шесть месяцев до её наступления для извещения других Сторон.
- (iv) Начиная с 1 января 1977 г. или предшествующей 1 января 1977 г. даты, установленной в соответствии с подпунктом а) (iii) данного пункта, Стороны уведомляют Организацию для извещения заинтересованных Сторон о всех предполагаемых случаях несоответствия устройств установленным требованиям.
- в) 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 приёма от танкеров и обработки всего грязного балласта и промывочной воды. Сверх того, все порты в пределах особого района обеспечиваются приёмными устройствами, достаточными для приёма 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 путём 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 её 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 ещё пока отсутствуют такие приёмные устройства, также полностью выполняют требования настоящего Правила. Однако нефтяные танкеры, заходящие в такие особые районы с целью погрузки, сделают всё 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 приёмные устройства, которые предусмотрены Правилom 12 настоящего Приложения, должны быть обеспечены к 1 января 1977 года или 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:

- а) к сбросу в море нефти или нефтеводной смеси в целях спасения человеческой жизни на море или обеспечения безопасности любого судна;
- б) 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 наме-

рением вызвать повреждение судна, либо самонадеянно и сознавая, что это может привести к его повреждению; или

- с) 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

Приёмные устройства

1. С учётом 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 приёма таких остатков и нефтеводных смесей, остающихся на нефтяных танкерах и других судах, достаточными для удовлетворения потребностей судов, использующих их, не приводя к необоснованному простоям судов.

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

- а) 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;
- б) во всех портах и терминалах, где производится погрузка нефти, не являющейся сырой, в коли-

честве, превышающем в среднем 1.000 метрических тонн в день;

- с) во всех портах, имеющих судоремонтные верфи или устройства для очистки танков;
 - д) во всех портах и терминалах, обрабатывающих суда, на которых оборудованы требуемые Правилom 17 настоящего Приложения танк(и) для нефтяных осадков;
 - е) 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
 - ф) во всех портах погрузки массовых грузов для приёма от комбинированных судов нефтяных остатков, которые не могут быть сброшены в соответствии с Правилom 9 настоящего Приложения.
3. Ёмкость приёмных устройств должна быть следующей:
- а) терминалы для погрузки сырой нефти обеспечиваются приёмными устройствами, достаточными для приёма нефти и нефтеводяных смесей, которые не могут быть сброшены в соответствии с положениями Правила 9 1) а) настоящего Приложения со всех нефтяных танкеров, совершающих рейсы, упомянутые в пункте 2 а) настоящего Правила.
 - б) порты погрузки и терминалы, упомянутые в пункте 2 б) настоящего Правила, обеспечиваются приёмными устройствами, достаточными для приёма нефти и нефтеводяных смесей, которые не могут быть сброшены в соответствии с положениями Правила 9 1) а) настоящего Приложения с нефтяных танкеров, принимающих наливом груз нефти, не являющейся сырой.

- с) Все порты, имеющие судоремонтные верфи или устройства для очистки танков, обеспечиваются приёмными устройствами, достаточными для приёма всех остатков и нефтеводных смесей, которые остаются на борту, в целях удаления до постановки судов в такие верфи или к таким устройствам.
- д) Все устройства, которыми в соответствии с пунктом 2 а) настоящего Правила обеспечиваются порты и терминалы, должны быть достаточными для приёма всех остатков, сохранённых на борту в соответствии с Правилom 17 настоящего Приложения, от всех судов, заход которых в такие порты и терминалы можно разумно ожидать.
- е) Все устройства, которыми в соответствии с настоящим Правилom обеспечиваются порты и терминалы, должны быть достаточными для приёма загрязнённой нефтью льальной воды и других остатков, которые не могут быть сброшены в соответствии с Правилom 9 настоящего Приложения.
- ф) Устройства, которыми обеспечиваются порты погрузки массовых грузов, оборудуются с учётом особенностей, которые свойственны комбинированным судам.

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

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

Правило 13

Нефтяные танкеры с изолированным балластом

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

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

- а) теоретическая осадка на миделе (dm) в метрах (без учёта деформации судна) составляет не менее

$$dm = 2,0 + 0,02L ;$$

- б) осадки на носовом и кормовом перпендикулярах соответствуют осадке на миделе (dm), которые определены в соответствии с подпунктом а) данного пункта, и при дифференте на корму не более 0,015L; и
- с) в любом случае осадка на кормовом перпендикуляре должна быть не менее той, которая необходима для полного погружения винта (винтов).

3. Во всех случаях водяной балласт не принимается в нефтяные танки за исключением случаев, когда в тяжелых условиях погоды, по мнению капитана, необходимо при-

нять дополнительный водяной балласт в нефтяные танки для обеспечения безопасности судна. Такая дополнительная балластная вода обрабатывается и сбрасывается согласно Правилу 9 и в соответствии с требованиями Правил 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 приём балластной воды в танки нефтяного топлива не допускается за исключением случаев, предусмотренных пунктом 2 настоящего Правила.

2. Если необычные погодные условия или необходимость иметь на борту большое количество нефтяного топлива вынуждают принимать балластную воду, не являющуюся чистым балластом, в какой-либо из топливных танков, такая балластная вода сливается в приёмные 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 учётом положений пунктов 5 и 6 настоящего Правила нефтяные танкеры валовой вместимостью 100 рег.т и более обеспечиваются устройствами в соответствии 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 оборудовании 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 грузовместимости судна

по нефти за исключением случаев, когда в соответствии с Правилom 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 дедвейтом свыше 70.000 т оборудуются, по меньшей мере, два отстойных танка.

- d) 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 или эмульсии.

3. a) 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

* 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".

обеспечивает автоматическое прекращение сброса нефтеводяной смеси, когда мгновенная интенсивность сброса нефти превышает значение, установленное Правилom 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 других танках, где производится сепарация нефти от воды и из которых планируется сброс стока непосредственно в море.
- в) 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 соответ-

ствуется 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 путём сохранения нефти на борту с последующей сдачей всех загрязненных промывочных вод в приёмные устройства. Общее количество нефти и воды, использованной для мойки и возвращенной в сборный танк, записывается в Журнал нефтяных операций. Это общее количество сдается в приёмные устройства, если не приняты надлежащие меры, гарантирующие, что любой сток, допускаемый к сбросу в море, эффективно автоматически регистрируется так, что удовлетворяются положения Правила 9 настоящего Приложения.

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

6. Там, где, по мнению Организации, устройство для автоматического замера сброса легких очищенных

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

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

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

Правило 16

Системы автоматического замера и контроля над сбросом нефти и оборудование для сепарации нефтеводяной смеси

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

2. Любое судно валовой вместимостью 10.000 рег.т и более оснащается:

- а) в дополнение к требованиям пункта 1 настоящего Правила, системой автоматического за-

мера и контроля над сбросом нефти, соответствующей требованиям пункта 5 настоящего Правила; или

- б) в качестве альтернативы требованиям пункта 1 и подпункта 2 а) настоящего Правила - устройством для сепарации нефтеводяной 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 нефтеводяных смесей или их сброса в соответствии с требованиями Правила 9 1) б) настоящего Приложения.

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

5. Конструкция системы автоматического замера и контроля над сбросом нефти одобряется Администрацией. При рассмотрении конструкции прибора для определения содержания нефти, включаемого в систему, Администрация учитывает технические характеристики, рекомендованные Организацией.* Система оснащается самопишущим устройством для непрерывной регистрации содержания нефти в частях на миллион. Такая запись содержит показания времени суток и даты и хранится не менее трех лет. Система автоматического замера и контроля над

* 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".

сбросом включается при любом сбросе нефтеводной смеси, когда содержание нефти в стоке превышает значение, допускаемое Правилom 9 1) в) 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 не должно превышать 100 частей на миллион. При рассмотрении конструкции такого оборудования Администрация учитывает технические характеристики, рекомендованные Организацией. *

7. Конструкция системы фильтрации нефти, упомянутой в пункте 2 в) 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.

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

Правило 17

Танки для нефтяных остатков (осадков)

1. Каждое судно валовой вместимостью 400 рег.т и более, с учётом типа его силовой установки и продолжительности рейса, оборудуется танком или танками достаточной вместимости для сбора нефтяных остатков (осадков), которые не могут быть обработаны иным путём для удовлетворения требований настоящего Приложения, 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 приёмные 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 приёмным устройствам, предназначенный для сброса грязной балластной воды или воды, загрязненной нефтью.

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

- а) изолированный балласт и чистый балласт можно сбрасывать ниже ватерлинии в портах и отдаленных от берега терминалах.
- б) 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 нём загрязнения нефтью.

Правило 19

Стандартное сливное соединение

Для обеспечения возможности соединения труб приёмных 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

Наименование	Размер
Наружный диаметр	215 мм
Внутренний диаметр	Соответственно наружному диаметру трубы
Диаметр окружности центров отверстий под болты	183 мм
Прорези во фланце	6 отверстий диаметром 22 мм, расположенные на равных расстояниях по окружности центров выше упомянутого диаметра с прорезями до наружной кромки фланца. Ширина прорезей 22 мм
Толщина фланца	20 мм
Болты и гайки: количество, диаметр	6, диаметром 20 мм и надлежащей длины
Фланец предназначен для труб с внутренним диаметром до 125 мм и изготавливается из стали или из другого эквивалентного материала с плоской торцовой поверхностью. Этот фланец вместе с прокладкой из нефтестойкого материала рассчитывается на рабочее давление 6 кг/см ² .	

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:

а) 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) приём 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) приём балласта или очистка нефтяных топливных танков или нефтяных грузовых помещений;
 - (ii) сброс балласта или промывочной воды из танков, указанных в (i) данного подпункта;
 - (iii) удаление остатков;
 - (iv) сброс за борт льяльных вод, накопленных в машинных отделениях при стоянке в порту, и обычный сброс в море льяльных вод, накопленных в машинных отделениях.

3. В случае такого сброса нефти или нефтеводной смеси, упомянутых в Правиле 11 настоящего Приложения, а также при случайном или ином необычном сбросе нефти, не исключаемом этим Правилем, в Журнале нефтяных операций производится запись с изложением обстоятельств и причин такого сброса.

4. Каждая операция, описанная в пункте 2 настоящего Правила, без задержки и полностью вносится в Журнал нефтяных операций так, чтобы все записи в Журнале соответствовали выполненным операциям. Каждый раздел Журнала подписывается лицом или лицами, ответственными за эти операции, а также подписывается капитаном судна. Записи в Журнале нефтяных операций производятся на официальном языке Государства, под флагом которого данное судно имеет право плавания, а на судах, имеющих Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью (1973 г.), эти записи производятся также и на

английском или французском языке. В случае спора или разночтения, предпочтение отдается записям на официальном национальном языке Государства, под флагом которого судно имеет право плавания.

5. Место на судне, где хранится Журнал нефтяных операций, должно быть легко доступным и позволять в любое разумное время произвести проверку Журнала, исключая случай буксируемого судна без экипажа. Журнал хранится в течение трех лет после внесения в него последней записи.

6. Компетентные власти Правительства Стороны Конвенции могут проверить Журнал нефтяных операций на борту любого судна, к которому применяется настоящее Приложение, когда судно находится в одном из её портов или удаленных от берега терминалах, и могут снять копии любой записи в этом Журнале и потребовать, чтобы капитан судна заверил, что она является подлинной копией. Любая такая копия, заверенная капитаном судна, как подлинная копия записи в Журнале нефтяных операций, может быть предъявлена при любом разбирательстве, в качестве доказательства фактов, изложенных в записи. Проверка Журнала нефтяных операций и снятие заверенной копии компетентными властями в соответствии с данным пунктом осуществляются как можно быстрее, не приводя к необоснованному простоя 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:

- а) они оборудованы, насколько это практически осуществимо, установками, требуемыми Правилами 16 и 17 настоящего Приложения;
- б) на них ведется запись обо всех операциях, связанных со сбросом нефти или нефтеводной смеси по форме, утвержденной Администрацией; и
- с) они находятся в любом особом районе, то с учетом положений Правила 11 настоящего Приложения сброс в море нефти и нефтеводных смесей запрещается за исключением случаев, когда содержание нефти без разбавления не превышает 15 частей на миллион.

ГЛАВА III

ТРЕБОВАНИЯ ПО ДОВЕДЕНИЮ ДО МИНИМУМА ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ С НЕФТЯНЫХ ТАНКЕРОВ В РЕЗУЛЬТАТЕ ПОВРЕЖДЕНИИ 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 отдельно в отношении упомянутых частей нефтяного танкера.

а) Повреждение борта

(1) Продольная протяженность (L_c):

$\frac{1}{3} \frac{L}{3}$ или 14,5 метра,
в зависимости от того,
что меньше

(ii) Поперечная протя-
 женность (t_c): $\frac{B}{5}$ или 11,5 метра,
 (измеренная от внут-
 ренней поверхности
 наружной обшивки под
 прямыми углами к ди-
 аметральной плос-
 кости на уровне,
 соответствующем на-
 значенному летнему
 надводному борту) в зависимости от
 того, что меньше

(iii) Вертикальная про-
 тяженность (v_c): от основной линии
 вверх без ограни-
 чения

в) Повреждение днища

На протяжении В любой другой
 0,3L от носо- части судна
 вого перпен-
 дикуляра суд-
 на

(i) Продольная
 протяженность
 (l_s): $\frac{L}{10}$ $\frac{L}{10}$ или 5 метров,
 в зависи-
 мости от того,
 что меньше

(ii) Поперечная
 протяжен-
 ность (t_s): $\frac{B}{6}$ или 10 5 метров
 метров, в зави-
 симости от того,
 что меньше, но
 не менее 5 мет-
 ров

(iii) Вертикаль-
 ная протяжен-
 ность от
 основной
 линии (v_s): $\frac{B}{15}$ или 6 метров, в зависи-
 мости 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 Правилем 22 данного Приложения.

а) при повреждении борта:

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

б) 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,

$z_1 = 1 - \frac{h_1}{v_s}$ при h_1 , равным или больше, чем v_s , z_1 принимается равным нулю,

b_1 = 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_1 = минимальная высота рассматриваемого междудонного пространства в метрах. При отсутствии двойного дна h_1 принимается равной нулю.

Приведенные в данном пункте обозначения, когда они используются в настоящей Главе, имеют значения, определенные настоящим Правилom.

2. Если незаполненное пространство или танк изолированного водяного балласта длиной меньше чем ℓ_c , как определено Правилom 22 настоящего Приложения, расположенные между бортовыми нефтяными танками, O_c в формуле (I) может быть рассчитана на основе объема W_1 , 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_1 , как оно определено ниже, причём для всех других бортовых танков, поврежденных при таком столкновении, принимается величина истинного полного объема.

$$S_1 = 1 - \frac{\ell_1}{\ell_c}$$

где ℓ_1 = длина рассматриваемого незаполненного пространства или танка изолированного балласта в метрах.

3. а) Следует учитывать только танки двойного дна, которые либо остаются порожними, либо заполнены чистой водой, когда груз перевозится в танках, расположенных над ними.
- б) Там, где двойное дно не простирается до полной длины и ширины рассматриваемого танка, считается, что двойное дно отсутствует, и объем танков над участком поврежденного днища включается в формулу (II), даже если этот танк не считается поврежденным вследствие наличия такого частичного двойного дна.
- с) При определении величины h_1 можно не учитывать приёмные 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_1 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 дифферентования судна.

4. В случае, если повреждение днища одновременно охватывает четыре центральных танка, величина O_s может

быть рассчитана по формуле

$$O_s = \frac{1}{4} (\sum z_i w_i + \sum z_i c_i) \quad (III)$$

5. Администрация может рассматривать в качестве эффективного средства уменьшения вылива нефти в случае повреждения днища установку перекачки груза, имеющую в каждом грузовом нефтяном танке высоко расположенный аварийный всасывающий патрубок, которая способна перекачивать груз из поврежденного танка или танков в танки изолированного балласта или незаполненные грузовые танки, если есть уверенность, что в них будет иметься достаточное незаполненное пространство. Эффективность такой системы определяется способностью перекачивать за два часа работы количество нефти, равное половине объема самого большого из рассматриваемых поврежденных танков, и наличием эквивалентной приёмной вместимости в балластных или грузовых танках. Оценка эффективности системы сводится к возможности расчетов O_s по формуле (III). Трубопроводы для такой системы откачки груза устанавливаются, по меньшей мере, на высоте, не меньшей вертикальной протяженности повреждения дна v_s . Администрация предоставляет соответствующую информацию относительно одобренных ею таких устройств Организации для направления другим Сторонам Конвенции.

Правило 24

Расположение и ограничение размера грузовых танков

1. Каждый новый нефтяной танкер соответствует положениям настоящего Правила. Каждый существующий нефтяной танкер в течение двух лет после вступления в силу настоящей Конвенции приводится в соответствие с положениями настоящего Правила, если этот танкер подпадает под действие одного из следующих условий:

а) танкер, поставка которого осуществляется после 1 января 1977 г.; или

б) 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_g , 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 l_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:

а) при отсутствии продольной переборки:

$$0,1L$$

б) при наличии только одной продольной переборки в диаметральной плоскости:

$$0,15L$$

с) 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 днища судна, оборудуются клапанами или подобными запорными устройствами в месте, близком к их соединению с любым грузовым танком. При нахождении судна в море, когда в танке находится груз нефти, эти клапаны должны быть постоянно закрыты за исключением случаев, когда они могут быть открыты только для перекачки груза, необходимой для удифферентования судна.

Правило 25

Деление на отсеки и остойчивость

1. Каждый новый нефтяной танкер удовлетворяет требованиям деления на отсеки и аварийной остойчивости, как указано в пункте 3 настоящего Правила, после предполагаемого повреждения борта или днища, упомянутого в пункте 2 настоящего Правила, при любой эксплуатационной осадке, отражающей фактическую частичную или полную загрузку с соответствующим учётом дифферента, прочности судна и удельных весов грузов. Такое повреждение рассматривается в отношении всех возможных участков судна по длине, а именно:

- а) для танкеров длиной более 225 метров - в любом месте по длине судна;
- б) 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 рас-

- считается как единый затопливаемый отсек;
- с) 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 учитываются.

2. Относительно размера и характера предполагаемого повреждения принимаются следующие положения:

- а) 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) а)(i) настоящего Приложения. Если любое повреждение меньшего размера приводит к более серьезным последствиям, то в расчёт принимаются такие размеры повреждения.
- б) В случаях, когда повреждение, затрагивающее поперечные переборки, рассматривается, как указано в подпунктах а) и б) пункта 1 настоящего Правила, расстояние между поперечными водонепроницаемыми переборками для того, чтобы их можно было считать эффективными, должно быть не менее продольной протяжен-

ности предполагаемого повреждения, указанного в подпункте а) 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.

с) В тех случаях, когда повреждение между соседними поперечными водонепроницаемыми переборками принимается таким, как указано в подпункте 1) с) 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 а) настоящего пункта; или

(ii) поперечная переборка имеет уступ или рецесс длиной более 3,05 метра, расположенный в пределах предполагаемого повреждения. Для целей настоящего Правила уступ, образованный ахтерпиковой переборкой и настилом ахтерпика, не рассматривается как уступ.

д) 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 остойчивости, если удовлетворены следующие требования:

- а) Конечная ватерлиния с учётом затопления, крена и дифферента находится ниже нижней кромки любого отверстия, через которое может происходить прогрессирующее затопление отсека. Такие отверстия включают воздушные трубы и отверстия, закрываемые с помощью водонепроницаемых дверей или люковых крышек, и могут исключать отверстия, закрываемые с помощью водонепроницаемых крышек горловин, и палубные иллюминаторы, малые водонепроницаемые крышки люков грузовых танков, которые обеспечивают высокую степень целостности палубы, водонепроницаемых клинкетных дверей с дистанционным управлением и бортовых глухих иллюминаторов.
- б) 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.
- в) Остойчивость на конечной стадии затопления проверяется и считается достаточной, если кривая восстанавливающих плеч простирается не менее, чем на 20° за точку равновесия в сочетании с максимальным остаточным восстанавливающим плечом, равным по меньшей мере 0,1 метра. Администрация рассматривает потенциальную опасность, представляемую защищенными или незащищенными отверстиями, которые могут временно погружаться в пределах остаточной остойчивости.

- а) Администрация должна убедиться в том, что судно обладает достаточной остойчивостью на промежуточных стадиях затопления.

4. Требования пункта 1 настоящего Правила подтверждаются расчетами, учитывающими проектные характеристики судна, расположение, конфигурацию и содержимое поврежденных отсеков, равно как и распределение, удельные веса и влияние свободной поверхности жидкостей. Расчеты основываются на следующем:

- а) Учитываются все порожние или частично заполненные танки, удельный вес перевозимых грузов, а также любой вылив жидкости из поврежденных отсеков.
- б) Принимаются следующие величины проницаемости:

<u>Помещения</u>	<u>Проницаемость</u>
Предназначенные для запа-сов	0,60
Занятые жилыми помещени-ями	0,95
Занятые механизмами	0,85
Пустые пространства	0,95
Предназначенные для рас-ходуемых жидкостей	0 или 0,95*
Предназначенные для про-чих жидкостей	от 0 до 0,95**

* Принимается значение, соответствующее наиболее жестким требованиям.

** Проницаемость частично заполненных отсеков соответствует количеству перевозимой жидкости.

- с) 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.

- д) 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° .
- е) При расчете влияния свободных поверхностей расходуемых жидкостей следует предположить, что для каждого типа жидкости, по меньшей мере, одна поперечная пара танков или один общий центральный танк имеют свободную поверхность, и что в расчет принимается танк или комбинация танков, для которых влияние свободной поверхности наибольшее.

5. Капитан каждого нефтяного танкера и лицо, ответственное за несамоходный нефтяной танкер, к которому применяется настоящее Приложение, снабжаются по одобренной форме:

- а) информацией по загрузке и распределению груза, необходимой для обеспечения выполнения положений настоящего Правила; и
- б) данными о способности судна удовлетворять критериям аварийной остойчивости, определенным настоящим Правилom, 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
 { Топливо № 5 } США
 { Топливо № 6 }
 Легкое топливо } по
 Тяжелое топливо № 1 } классифи-
 Тяжелое топливо № 2 } кации
 { } Франции
 Остаточное топливо
Дорожный битум
Трансформаторное масло
Ароматические масла (за исклю-
чением растительных)
Смазочные масла и компоненты
для смешения
Минеральное масло
Моторное масло
Масла для пропитки
Веретенное масло
Турбинное масло

Дистиллаты

Прямой перегонки

Продукты термического
крекинга

Газойли

Крекированный

Бензиновые компоненты для смешения

Алкилаты карбюратор-
ные
Продукты реформинга
Полимеры топливные

Бензины

Конденсаты (природные)
Автомобильный
Авиационный
Прямой гонки
 { Топливо № I } по
 { (керосин) } клас-
 { Топливо № I-D } сифи-
 { Топливо № 2 } кации
 { Топливо № 2-D } США
 Ламповый керосин } по
 Ламповый керосин без } клас-
 запаха } сифи-
 Домашнее топливо } кации
 Домашнее топливо без } Франции
 запаха }

* Этот перечень не следует рассматривать как исчер-
пывающий.

Топливо для реактивных
двигателей

JP-1 (керосин)	}	по класси- фикации США
JP-3		
JP-4		
JP-5 (керосин тяжелый)		
Турбинное		
Керосин		
Уайт-спирт		

Нафта

Сольвент легкий
Сольвент тяжелый
Среднефракционные
дистиллаты

ДОПОЛНЕНИЕ II

Форма Свидетельства

МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ (1973 г.)

Выдано в соответствии с положениями Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. по уполномочию Правительства

.....
(полное официальное название страны)

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

Название судна	Позывной сигнал или номер	Порт приписки	Валовая вместимость

Тип судна:

Нефтяной танкер, в том числе комбинированное грузовое судно*

Судно для перевозки асфальта*

Судно, не являющееся нефтяным танкером, с грузовыми танками, подпадающими под действие Правила 2 2)*

Судно, не являющееся ни одним из перечисленных выше*

* Ненужное зачеркнуть.

Новое/существующее судно*

Дата контракта на постройку или на значительное
переоборудование

Дата закладки киля или дата, на которую судно нахо-
дилось в аналогичной стадии постройки, или дата на-
чала значительного переоборудования

Дата поставки судна или дата окончания значительного
переоборудования

* Ненужное зачеркнуть.

ЧАСТЬ А ДЛlА ВСЕХ СУДОВ

Судно оборудовано:

для судов валовой вместимостью 400 рег.т и более:

- а) устройством для сепарации нефтеводной смеси* (способным обеспечить сток с содержанием нефти, не превышающим 100 частей на миллион) или
- б) 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:

- с) системой автоматического замера и контроля над сбросом нефти* (дополнительно к указанной выше в пунктах а) и б))или
- д) устройством для сепарации нефтеводной смеси и системой фильтрации нефти* (способными обеспечить сток с содержанием нефти, не превышающим 15 частей на миллион) вместо указанных выше в пунктах а) или б).

Перечисление требований, от которых предоставлено изъятие в соответствии с Правилами 2 2) и 2 4) а) Приложения I к Конвенции:

.....
.....

ЗАМЕЧАНИЯ:

* Ненужное зачеркнуть.

ЧАСТЬ В ДЛЯ НЕФТЯНЫХ ТАНКЕРОВ^{1/2/}

Дедвейт метрических тонн. Длина судна метров.

Настоящим удостоверяется, что данное судно:

- а) должно быть построено в соответствии с требованиями Правила 24 Приложения I к Конвенции и отвечает этим требованиям^{3/}
- б) не должно быть построено в соответствии с требованиями Правила 24 Приложения I к Конвенции^{3/}
- в) не должно быть построено в соответствии с требованиями Правила 24 Приложения I к Конвенции, но отвечает требованиям Правила 24 Приложения I к Конвенции^{3/}.

Вместимость танков изолированного балласта составляет кубических метров и отвечает требованиям Правила 13 Приложения I к Конвенции.

Изолированный балласт размещается следующим образом:

Танк	Количество	Танк	Количество

^{1/} 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.

^{2/} Эта страница не воспроизводится в Свидетельствах, выдаваемых судам, не указанным в сноске^{1/}.

^{3/} Ненужное зачеркнуть.

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 (ний) через периоды, равные

Выдано в
(место выдачи Свидетельства)

.....19...
(Подпись должным образом
уполномоченного лица, вы-
давшего Свидетельство)

(Печать или штамп организации, выдавшей
Свидетельство)

Оговорка для существующих судов^{4/}

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)

4/ Эту запись следует делать только в первом Свидетельстве, выданном любому судну.

Промежуточные освидетельствования

Настоящим удостоверяется, что при промежуточном освидетельствовании, требуемом Правилom 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^{1/}

Название судна

Полная грузоподъемность судна в кубических метрах

Рейс из(дата).....в.....

(дата)

а) Погрузка груза нефти

1. Дата и место погрузки			
2. Типы погруженной нефти			
3. Номер(а) загруженного танка(ов)			
4. По окончании погрузки перекрыты соответствующие клапаны грузовых танков и соответствующие секционные клапаны трубопроводов ^{2/}			

^{1/} 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.

^{2/} Под соответствующими клапанами и аналогичными устройствами подразумеваются упомянутые в Правилах 20 2) а)(iii), 23 и 24 Приложения I к Конвенции.

Нижеподписавшиеся удостоверяют, что после окончания приёма груза нефти, в дополнение к вышесказанному, были закрыты все заборные кингстоны, отливные заборные клапаны, соединения грузовых танков с трубопроводами, а также соединения между танками.

Дата записи Лицо, ответственное за операцию
Капитан

б) Перекачка груза нефти в рейсе

5. Дата перекачки					
6. Номер(а) танка(ов)	(i)	из			
	(ii)	в			
7. Был ли опорожнен танк(и), упомянутый в п.6(i)?					

Нижеподписавшиеся удостоверяют, что после окончания перекачки груза нефти, в дополнение к вышесказанному, были закрыты все заборные кингстоны, отливные заборные клапаны, соединения грузовых танков с трубопроводами, а также соединения между танками.

Дата записи Лицо, ответственное за операцию
Капитан

с) Выгрузка груза нефти

8. Дата и место выгрузки			
9. Номер(а) выгруженного(ных) танка(ов)			
10. Был(и) ли опорожнен 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 заборные кингстоны, отливные заборные клапаны, соединения грузовых танков с трубопроводами, а также соединения между танками.

Дата записи Лицо, ответственное за операцию

Капитан

а) 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 заборные кингстоны, отливные заборные клапаны, соединения грузовых танков с трубопроводами, а также соединения между танками были закрыты.

Дата записи Лицо, ответственное за операцию

Капитан

е) Очистка грузовых танков

16. Номер(а) очищенного танка(ов)			
17. Дата и продолжительность очистки			
18. Методы очистки ^{3/}			

^{3/} Мойка брандспойтом вручную, мойка с помощью машинок и/или химическая очистка. В случае химической очистки указать использованный химический препарат и его количество.

Дата записи Лицо, ответственное за операцию

Капитан

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: а) В приёмные устройства б) Смешение с грузом в) Перекачка в другой танк(и) (указать номер(а) танка(ов)) г) Иной метод (указать какой)			
46. Дата и порт сдачи остатков			

Дата записи Лицо, ответственное за операцию
Капитан

1) Сброс чистого балласта из грузовых танков

47. Дата и местонахождение судна в начале сброса чистого балласта			
48. Номер(а) танка(ов)			
49. Был(и) ли опорожнен танк(и) при окончании сброса			
50. Местонахождение судна в момент окончания сброса, если оно отличается от указанного в п.47			
51. Если часть сброса производилась в темное время суток, то указать продолжительность такого сброса			
52. Велось ли регулярное наблюдение за стоком и за поверхностью воды в районе сброса?			
53. Замечена ли нефть на поверхности воды в районе сброса?			

Дата записи Лицо, ответственное за операцию

Капитан

- ж) Сброс за борт льяльных вод, содержащих нефть, которые накоплены в машинных отделениях при стоянке в порту^{4/}

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

^{4/} В случае, если насосы включаются автоматически и сброс всегда производится через сепаратор, достаточно ежедневно делать запись "Автоматический сброс из льял через сепаратор".

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

м) 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 а), б), с), е), h), j), k) и м) настоящей формы Журнала нефтяных операций.

II - ДЛЯ СУДОВ, НЕ ЯВЛЯЮЩИХСЯ НЕФТЯНЫМИ ТАНКЕРАМИ

Название судна

Рейс из (дата), в (дата)

а) Приём балласта или очистка нефтяных топливных танков

1. Номер(а) танка (ов), за- полненного балластом			
2. Был(и) ли танк(и) очищен после последней выгрузки из него нефти; если нет, то указать вид нефти, ко- торая в нём ранее пере- возилась			
3. Дата и местонахождение судна в начале очистки			
4. Дата и местонахождение судна в начале приёма балласта			

Дата записи Лицо, ответственное за опера-
цию

Капитан

б) 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 вре- мя сброса			
9. Метод сброса (указать: в приёмное устройство или через установленное на борту оборудование)			
10. Количество сброшенного балласта			

Дата записи Лицо, ответственное за операцию
Капитан

с) Удаление остатков

11. Количество остатков, сохраненных на борту			
12. Методы удаления остатков: а) в приёмные устройства б) смешение с принимаемым топливом в) перекачка в другой танк(и) г) иной метод (указать какой)			
13. Дата и порт удаления остатков			

Дата записи Лицо, ответственное за операцию
Капитан

- д) Сброс за борт нефтесодержащих льяльных вод,
которые накоплены в машинных отделениях,
при стоянке в порту^{5/}

14. Порт			
15. Продолжительность стоянки			
16. Количество сброшенных вод			
17. Дата и место сброса			
18. Метод сброса:			
а) через устройство для сепарации нефтеводной смеси;			
б) через систему фильтрации нефти;			
в) через устройство для сепарации нефтеводной смеси и систему фильтрации смеси;			
г) в приёмное устройство			

Дата записи Лицо, ответственное за операцию
Капитан

5/ В случае, если насосы включаются автоматически, и сброс всегда производится через сепаратор, достаточно ежедневно делать запись: "Автоматический сброс из льял через сепаратор".

е) 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

г) 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

д) 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

н) Прочие эксплуатационные операции и общие замечания

.....
.....
.....

Дата записи Лицо, ответственное за операцию
Капитан