[CHINESE TEXT — TEXTE CHINOIS]

No. 18961. 一九七四年国际海上人命安全公约

关于一九七四年国际海上人命安全公约的一九七八年议定书

本议定书各缔约国，

作为一九七四年十一月一日在伦敦签订的一九七四年国际海上人命公约的缔约国，

认识到上述公约对促进海上船舶和财产以及船上人命安全所可作出的重大贡献，

也认识到有进一步增进船舶特别是油轮安全的必要，

考虑到达到这一目的的最好办法是缔结一项关于一九七四年国际海上人命安全公约的议定书，

特协议如下：

第一条 一般义务

各缔约国承担义务实施本议定书及其附则的各项规定，该附则构成本议定书的组成部分。凡引用本议定书时，同时也就是引用该附则。

第二条 适用范围

一、一九七四年国际海上人命安全公约（以下简称公约）第二条，第三条（第一款除外），第四条，第六条的第二、三、四款，第七条及第八条的规定，已纳入本议定书。但在这些条款中，凡提到公约及缔约国政府时，应分别认为是指的本议定书及本议定书缔约国。

二、凡适用本议定书的船舶，除本议定书中所列明的各项修正及补充外，应遵守公约的各项规定。

三、对于非公约及本议定书缔约国的船舶，本议定书缔约国应实施公约及本议定书的各项必要的规定，以保证不给予此类船舶以更为优惠的待遇。

第三条 资料的送交

本议定书各缔约国承担义务，向政府间海事协商组织（以下简称本组织）秘书长交存一份受权代表各该缔约国管理海上人命安全措施的被指定的验船师或被认可的组织名单，以便周知所有缔约国，使其官员了解。为此，主管机关并应将对被指定的验船师或被认可的组织所予这种授权的具体职责及条件通知本组织。

第四条 签字、批准、接受、核准和加入

一、本议定书自一九七八年六月一日起至一九七九年三月一日止在本组织总部开放供签字，此后继续开放供加入。除本条第三款规定外，各国可按下列方式参加本议定书。

（一）签字并对批准、接受或核准无保留；或

（二）签字而有待批准、接受或核准，随后再予批准、接受或核准；或

（三）加入。

二、批准、接受、核准或加入，应向本组织秘书长交存一份相应的文件。

三、只有已对公约签字而无保留、批准、接受、核准或加入的国家，才可对本议定书签字而无保留、批准、接受、核准或加入。

第五条 生 效

一、本公约应在至少有十五个国家，其商船合计吨数不少于世界商船总吨数的百分之五十，按本议定书第四条规定参加本议定书之日后经过六个月生效，但本议定书不应在公约生效之前生效。

二、凡在本议定书生效之日以后交存的关于批准、接受、核准或加入的文件，应在交存文件之日后经过三个月生效。

三、凡在本议定书的修正案按公约第八条规定被认为接受之日以后交存的关于批准、接受、核准或加入的文件，应适用于经修正的议定书。

第六条 退 出

一、任何缔约国，在本议定书对该国生效之日起满五年后，可随时退出本议定书。

二、退出本议定书，应向本组织秘书长交存一份退出文件。

三、退出本议定书，应在本组织秘书长收到退出文件一年后，或在该文件中所载较此为长的期限届满后生效。

四、一缔约国退出公约，即应被认为该国也退出本议定书。

第七条 保 存

一、本议定书应由本组织秘书长保存（以下简称保存人）。

二、保存人应：

（一）将下列事项通知本议定书的所有签字国或加入国：

1. 每一新签字或新的批准、接受、核准或加入文件的交存及其日期；

2. 本议定书的生效日期；

3. 任何退出本议定书的文件的交存和其收到日期以及退出的生效日期。

（二）将核证无误的本议定书付本分送给本议定书的所有签字国或加入国。

三、本议定书一经生效后，保存人应即按照联合国宪章第一百零二条的规定，将核证无误的本议定书付本一份送联合国秘书处，登记并公布。

第八条 文 字

本议定书正本一份，用中文、英文、法文、俄文和西班牙文写成，每种文本具有同等效力。另应备有阿拉伯文、德文和意大利文的正式译本，并与签署的原本一起保存。

具名于下的经各自政府正式授权的代表特签署本议定书，以昭信守。

本议定书于一九七八年二月十七日订于伦敦。

附件

对一九七四年国际海上人命安全公约的修订和补充

第一章 总 则

第一节 适用范围、定义等

第二条 定 义

现有条文增加一款如下：

十四、"船令"系指根据船舶登记证书内所列建造年份所决定的船令。

第二节 检验与证书

第六条 检查与检验

现有的第六条条文以下列代替：

一、为执行及为准于免除本规则的规定而对船舶进行的检查和检验，应由主管机关的官员执行，但主管机关可将这种检查和检验委托给由其指定的验船师或由其认可的组织办理。

二、主管机关应订出措施，在证书有效期间，对船舶进行不定期的检查。这种检查应保证船舶及其设备在各方面都适合该船预定的用途。这些检查可以由主管机关自己的检查机构，或由其指定的验船师，或由其认可的组织，或经其申请由其他缔约国政府来执行。如主管机关根据本章第八条及第十条的要求制定法定的年度检验时，则上述的不定期检查就不应作为强制性的规定。

三、主管机关如指定验船师或认可某一组织执行本条一款及二款所规定的检查和检验时，至少应就下列事项对所指定的验船师或认可的组织进行授权：

（一）对船舶提出修理要求；及

（二）在受到港口国适当的当局请求时，上船检查和检验。

主管机关应将有关授权给指定的验船师或认可的组织的明确的责任及条件，通知海协组织。

四、当指定的验船师或认可的组织确定该船或其设备的状况在实质上与证书所载情况不符，或该船或其设备的状况不符合出海时对船舶或船上人员都无危险的条件时，此项验船师或组织应立即要求该船采取纠正措施并及时通知主管机关。如该船未能采取此种纠正措施，则应将有关证书收回并立即通知主管机关；如此时该船是在另一缔约国的港口内，则尚应立即通知港口国适当的当局。当主管机关的官员，或指定的验船师，或认可的组织业已通知港口国适当的当局以后，有关的港口国政府应对此种官员、验船师或组织给以一切必要的协助，以邦助他们根据本条的规定执行其职责。必要时，有关的港口国政府应保证该船在未具备对船舶或船上人员都无危险的条件前，不得开航出海或离港驶往适当的修理船厂。

五、无论采取何种方式办理，主管机关都应充分保证此项检查和检验的全面性和有效性，并应担保作出必要的安排，以完成此项义务。

第七条 客船的检验

现有条文的第二款（三）项以下列代替：

（三）在因本章第十一条所述调查研究而产生的修理以后，或在进行任何重要的修理或换新时，都应根据情况需要，进行普遍的或局部的检验。此项检验应保证这些必要的修理或换新确已切实完成，其材料与工艺在任何方面均为合格，并应保证该船在各方面均符合公约、本议定书和现行国际海上避碰规则以及主管机关为此而颁布的法律、法令、命令和规则的规定。

第八条 货船救生设备和其他设备的检验

现有的第八条条文以下列代替：

一、除机动救生艇的无线电报设备或救生艇筏的手提式无线电设备外，公约第二章甲、第二章乙、第三章与第五章，以及本议定书所适用的货船救生设备、回声测深仪、电罗经、灭火设备和惰性气体系统，均应依照公约第一章第七条以及本议定书关于客船初次和后继检验的规定办理，唯该条一款（二）项所规定的十二个月应改为二十四个月。新船的防火控制图与新船和现有船舶所配备的引水员软梯、引水员机械升降器、号灯、号型以及发出音响信号的设备，亦应包括在检验范围之内，以保证它们完全符合公约和本议定书的要求，以及如适用时，也符合现行国际海上避碰规则的要求。

二、对船令为十年及十年以上的油轮，在其货船设备安全证书每周年到期之日的前或后三个月内，应进行期间检验，以保证本条一款所述设备业已按照本章第十一条的规定进行了维持，并处于良好的工作状态。此项期间检验应在按公约第一章第十二条一款（三）项所签发的货船设备安全证书上作签证。

第十条 货船船体、机器和设备的检验

现有的第十条条文以下列代替：

一、货船的船体、机器及设备（货船设备安全证书、货船无线电报安全证书或货船无线电话安全证书所包括的项目除外），应在建造竣工时和嗣后按主管机关认为必要的方式进行检验，以保证它们在各方面都处于合格状况。此项检验的间隔期如下：

（一）按主管机关规定的间隔期进行，但不得超过五年（定期检验）；

（二）船令为十年及十年以上的油轮，除此项定期检验外，尚应在其货船构造安全证书的有效期间内，至少进行一次期间检验。如果在某一证书有效期间只有一次期间检验，则此项期间检验应在证书有效期的中期之日前或后六个月以内进行。

二、初次及定期检验应能保证船舶的布置、材料和结构用材尺寸、锅炉和其他受压容器及其附件、主辅机械包括舵机及与其配合的控制系统、电气设备以及其他设备等在各方面都适合该船预定的用途。如为油轮，则此项检验尚应包括船底外部、泵仓、货油及燃油管系、透气管系、呼吸阀及防火网。

三、船令为十年及十年以上油轮的期间检验，应包括检查舵机及与其配合的控制系统、泵仓、甲板上及泵仓内的货油及燃油管系、透气管系、呼吸阀及防火网、危险区域内的电气设备以及船底外部。对电气设备除进行目视检查外，尚应对危险区域内的电气设备测试绝缘电阻。在检查中，如对管系的状况发生任何怀疑，则应采取必要的措施，例如进行压力试验及测厚等。此项期间检验，应在根据公约第一章第十二条一款（二）项所签发的货船结构安全证书上作签证。

四、在按本章第十一条的规定进行调查研究以后认为需要时，或在进行任何重要的修理或换新时，都应按照情况进行普遍的或者是局部的检验，此项检验应保证这些必要的修理或换新确已切实完成且其材料与工艺在各方面均为合格，并保证该船适合于出海航行而不致对船舶及船上人员产生危险。

第十一条　检验后状况的维持

现有的第十一条条文以下列代替：

一、船舶及其设备的状况应加以维持，使能符合公约及本议定书的各项规定，从而保证该船在各方面保持适合于出海航行而不致对船舶及船上人员产生危险。

二、根据公约第一章第六、七、八、九或十条以及本议定书的规

定对船舶所进行的任何检验，于完成以后，凡是经过检验的结构布置、机器、设备及其他项目，非经主管机关许可，概不得变动。

三、当船舶发生事故或发现缺陷且在任一情况下都将影响该船的安全或影响该船救生设备或其他设备的有效性或完整性时，该船的船长或船东应尽快向负责发给有关证书的主管机关、指定的验船师或认可的组织报告。主管机关、指定的验船师或认可的组织在收到报告以后，应即进行调查研究，以确定是否有必要进行公约第一章第六、七、八、九或十条以及本议定书所要求的检验。如该船系在另一缔约国的港口内，船长或船东亦应立即向港口国适当的当局报告，而指定的验船师或认可的组织则应弄清楚此项报告是否业已递交。

第十四条 证书有效期限

现有的第十四条条文以下列代替：

一、除货船构造安全证书、货船设备安全证书以及任何免除证书外，各种证书的有效期限不得超过十二个月。货船构造安全证书的有效期限不得超过五年。货船设备安全证书的有效期限不得超过二十四个月。免除证书的有效期限不得超过与该证书相关的证书的有效期限。

二、不允许对货船构造安全证书的五年有效期进行展期。

三、对三百总吨和三百总吨以上但小于五百总吨的货船所发的无线电报安全证书或无线电话安全证书，如在原发证书有效期届满前两个月内进行检验，可将此项证书收回，并签发新证书，该新证书在原发证书有效期届满后的十二个月内有效。

四、除本条二款所述证书外，如某一证书期满时该船不在登记国或予定检验国的港口，则主管机关可将证书展期，但此项展期仅以能使该船完成其驶抵登记国或予定检验国的航次为限，而且仅在正当和合理的情况下才能如此办理。

五、根据本条四款对证书进行展期时，其期限概不得超过五个月。经过这样展期的船舶，在抵达登记国或予定检验的港口之后，不得因获得上述展期而在未领到新证书之前驶离该港或该国。

六、除本条二款所述证书外，凡未经根据本条前述各款加以展期的证书，主管机关可自该证书所载到期之日起，给予为期至多一个月的宽限期。

七、在下列情况下证书失效：

（一）在公约及本议定书第一章第七条一款、第八条、第九条及第十条一款所规定的期限内，或在根据本条四、五或六款业已展期的期限内，未进行检查和检验者，或

（二）船舶变更船旗国时。

祇有当换发新证书的国家政府确认该船业已满足本章第十一条一款及二款的要求时，才换发新证书。如果变更船旗系在两个缔约国之间进行，则在变更船旗后的三个月内，前一个船旗国政府如接到申请，应尽速将变更船旗前该船所携证书的副本以及有关的检验报告（如备有时），送交该船的新主管机关。

第十九条 监 督

现有的第十九条条文以下列代替：

一、每艘船舶当其在另一缔约国的港口时，应受该国政府正式授权的官员监督。这种监督的目的，仅在于查明该船根据公约第一章第十二及十三条所签发的各种证书是否有效。

二、除有明显的理由使人相信该船或其设备的情况实质上与任一证书所载情况不符，或该船及其设备不符合本章第十一条一款及二款的规定外，此项证书，如属有效，即应被承认。

三、在本条二款所述情况下或当证书过期或失效时，执行监督的官员应采取措施以保证该船在未具备对船舶或船上人员都无危险的条件前，不得开航出海或离港驶往适当的修理船厂。

四、如因这种监督而引起任何干涉，执行监督的官员应将认为必须进行干涉的一切情况，立即以书面通知船旗国的领事，或当领事不在时，则通知其最近的外交代表。此外，还应通知负责发证的指定的验船师或认可的组织。有关干涉的事实应向海协组织报告。

五、如未能按本条三款及四款的规定采取措施，或如已允许该船驶往下一个靠港时，港口国的有关当局应将所有有关该船的情况，除通知本条四款所述有关方面外，还要通知下一个靠港当局。

六、根据本条规定执行监督时，应尽一切努力避免对船舶作不适当的扣留或延误。如船舶被不适当地扣留或延误，应有权对所受的任何损失或损害要求赔偿。

第二章甲 构造（分仓与稳性、机电设备）

第一节 通 则

第一条 适用范围

在现有条文第二款内增加下列各项：

（三）虽在本条本款（二）项及本条一款（三）项内已有所规定，但为了明确本章第二十九条四款的内容，“新油轮”系指：

1. 该油轮的建造合同系在一九七九年六月一日以后签订者；或

2. 在缺少建造合同时，则该油轮系在一九八〇年一月一日以后安放龙骨或处于相应建造阶段者；或

3. 该油轮系在一九八二年六月一日以后交船者；或

4. 该油轮进行了重大的改装或改建，且：

（1）这些改装或改建的合同系在一九七九年六月一日以后签订者；或

（2）在缺少合同时，则这些改装或改建工作系在一九八〇年一月一日以后开工者；或

（3）这些改装或改建工作系在一九八二年六月一日以后完成者。

（四）为了明确本章第二十九条四款的内容，“现有油轮”系指不属本款（三）项所述新油轮范围的油轮。

（五）为了明确本款（三）项的内容，对载重量为二万公吨及二万公吨以上的现有油轮进行改装以求符合本议定书或符合关于一九七

三年国际防止船舶造成污染公约的一九七八年议定书的要求，不应认作是构成了重大的改装或改建。

第二条 定 义

在现有条文之末增加下列各款：

十一、"舵机遥控系统"系指将所需的舵的动作自驾驶台传达至舵机动力装置控制器的装置。

十二、"主操舵装置"系指在正常作业情况下，为驾驶船舶而使舵产生动作所必需的机器、舵机动力装置（如设有时）及其附属设备，以及向舵杆施加转矩的装置（例如舵柄或舵扇）。

十三、"舵机动力装置"：

（一）如为电动舵机，系指电动机及与其配合的电气设备；

（二）如为电动液压舵机，系指电动机及与其配合的电气设备，以及与舵机相连接的泵；

（三）如为其他液压舵机，系指驱动机及与舵机相连接的泵。

十四、"辅助操舵装置"系指如主操舵装置失效时，为驾驶船舶所装设的并用以使舵发生动作的设备。

第三节 机电设备

第二十九条 操舵装置

现有条文之末增加下列一款：

四、仅适用于油轮

（一）下列规定适用于每艘一万总吨及一万总吨以上的新油轮，并在本议定书生效之日以后不迟于二年内，也适用于每艘一万总吨及一万总吨以上的现有油轮：

1. 应设有两套舵机遥控系统，其中每一套均应能从驾驶台单独操作。这一规定并不要求设置双套操舵盘或操舵柄。当正在工作中的一套舵机遥控系统失效时，应能在驾驶台上某一位置立即将另一套系统投入工作。每一舵机遥控系统，如果是电动的，应有其独立的供电线路；此项线路应由处于舵机室范围内的操舵装置电源线路上接出。当舵机遥控系统的电源供应失效时，应在驾驶台上发出警报。本项内

所要求的报警器应具有声、光两种信号，并应装设在驾驶台上易于观察到的位置。

2. 在舵机室内也应设有主操舵装置的控制器。

3. 在舵机室内应设有将舵机遥控系统从电流线路上切断的装置。

4. 在驾驶台与舵机室之间应设有通信设备。

5. 应能在驾驶台上指出正确的舵角位置，舵角指示装置与舵机遥控系统应相互独立。

6. 应能在舵机室内辨认出舵角位置。

（二）每艘一万总吨及一万总吨以上的新油轮，除本条一款及四款（一）项的要求外，尚应符合下列规定：

1. 主操舵装置应包括两个或两个以上相同的动力装置，并应在运用一个或一个以上的动力装置时，能按本条四款（二）项2目的要求进行操舵。

主操舵装置应尽其合理与可行，布置成使在其管系中或在其动力装置之一中发生的个别故障，不致损害操舵装置其余部分的完整性。作为操舵装置一个组成部分的机械联轴节，以及与任何舵机遥控系统（如设有时）相连接的机械联轴节，应具有经主管机关认为满意的坚固而可靠的结构。

2. 当船舶处于最深航海吃水并以最大营运航速前进时，主操舵装置应能将舵自一舷的35°转至另一舷的35°。在同样条件下，还应能在不超过二十八秒的时间内，将舵自任何一舷的35°转至另一舷的30°。

3. 必要时主操舵装置应以动力操作，以满足本条四款（二）项2目的要求。

4. 主舵机动力装置的布置，应使其在动力失效后又重新恢复时，能自动启动。

5. 当任一舵机动力装置失效时，应能在驾驶台上发出警报。不论是通过自动或手动，应能在驾驶台上的某一位置，将每套舵机动力装置投入工作。

6. 应设有能在四十五秒钟的时间内自动提供作替代的动力沅。这种动力沅，不论是来自应急电沅或来自位于舵机室内的另一独立动力沅，应至少足够向一个舵机动力装置提供动力，使其按如下所述的要求进行转舵；此外，还应向与该舵机动力装置配合使用的舵机遥控系统与舵角指示器提供足够的动力。此项独立的动力沅只准用于上述目的，且其能量应足供连续工作半小时之用。当舵机动力装置系由作替代的动力沅提供动力而船舶又处于最深航海吃水并以最大营运航速的一半或七节（视何者为大而定）前进时，应能在不超过六十秒的时间内，至少将舵自一舷的15°转至另一舷的15°。

第二章乙 构造（防火、探火和灭火）

第一节 通 则

第一条 适用范围

在现有条文的第一款之末增加下列各项：

（四）虽在本款（二）项及（三）项内已有所规定，但为了明确本章第五十五条及第六十条的内容，“新油轮”系指：

1. 该油轮的建造合同系在一九七九年六月一日以后签订者；或

2. 在缺少建造合同时，则该油轮系在一九八〇年一月一日以后安放龙骨或处于相应的建造阶段者；或

3. 该油轮系在一九八二年六月一日以后交船者；或

4. 该油轮进行了重大的改装或改建，且：

（1）这些改装或改建的合同系在一九七九年六月一日以后签订者；或

（2）在缺少合同时，则这些改装或改建工作系在一九八〇年一月一日以后开工者；或

（3）这些改装或改建工作，系在一九八二年六月一日以后完成者。

（五）为了明确本章第五十五条一款（二）项及第六十条的内容，“现有油轮”系指不属本款（四）项所述新油轮范围的油轮。

（六）为了明确本款（四）项的内容，对载重量为二万公吨及二万公吨以上的现有油轮进行改装以求符合本议定书或关于一九七三年国际防止船舶造成污染公约的一九七八年议定书的要求，不应认作是构成了重大的改装或改建。

第三条 定 义

现有条文第二十二款以下列代替：

二十二、"空船排水量"系指船上没有货物、燃油、润滑油、压载水、水柜内的淡水和锅炉给水、易耗物料，以及旅客、船员及其个人用物等时的排水量，以公吨计。

现有条文之末增加一款如下：

二十四、"原油"系指任何自然存在于地层中的油类，不论是否已经过处理以适合运输。"原油"包括：

（一）可能业已去除某些馏分的原油；及

（二）可能业已添加某些馏分的原油。

第五节 油船的消防措施

第五十五条 适用范围

本条现有条文以下列代替：

一、除另有规定外：

（一）本节适用于载运经认可的闪点仪测定（闭杯试验），闪点不超过60°C（140°F）且雷特蒸汽压低于大气压的原油和石油产品，以及载运具有同样失火危险的液体产品的所有新油轮。

（二）此外，本节所包括的所有船舶应符合公约第二章乙第五十二、五十三及五十四条的要求，但其中要求装货处所装设固定气体灭火系统的规定不应适用于新油轮和符合本章第六十条的现有油轮。

对于不要求符合第六十条规定的现有油轮，主管机关在适用第五十二条六款的要求时，可以同意其采用能在内部及外部向油仓喷射泡沫的泡沫系统。此种装置的细节应取得主管机关的同意。

二、如须装载本条一款（一）项所述以外的货物，应采取经主管机关同意的额外安全措施。

三、除非所有货船已经排空无油且已排除了油气，或除非在每次装货时主管机关对所采取的安排已认为满意，否则，油类／散装两用船不得装载固体货物。

第六十条 货油仓的保护

本条现有条文以下列代替：

一、对于载重量为二万公吨及二万公吨以上的新油轮，其货油仓甲板区域和货油仓的保护应由按公约第二章乙第六十一条和六十二条的要求所装设的固定式甲板泡沫系统和固定式惰性气体系统来获得。主管机关亦可根据公约第一章第五条经考虑该船的布置和设备后，同意其采用其他固定式联合装置来代替，但此项联合装置所能提供的保护应等效于上述两个系统。

二、凡认为等效而建议用来代替甲板泡沫系统的系统，应为：

（一）能够熄灭喷出的油火，并能阻止尚未燃烧的溢油着火；

（二）能够在破裂的货油仓内扑灭火焰。

三、凡认为等效而建议用来代替固定式惰性气体系统的系统，应为：

（一）在空载正常作业的全航程中以及在必要的仓内作业中，能防止爆炸混合物在完整的货油仓内作危险的积聚。

（二）设计成使该系统本身产生静电而着火的危险减至最小程度。

四、任何载重量为二万公吨及二万公吨以上并从事于载运原油的现有油轮，应在不迟于下述日期内，设置符合本条一款要求的惰性气体系统：

（一）对于载重量为七万公吨及七万公吨以上的油轮，于本议定书生效之日以后的二年内；

（二）对于载重量小于七万公吨的油轮，于本议定书生效之日以后的四年内。

但对载重量小于四万公吨且未装设单机排量大于60立方米/小时的洗仓机的油轮，主管机关经考虑到该船设计的特点，如认为运用这

些要求为不合理和不可行时，可以免除其遵守本款的要求。

五、任何载重量为四万公吨及四万公吨以上并从事于载运除原油以外油类的现有油轮，以及任何载重量为二万公吨及二万公吨以上并从事于载运除原油以外油类且设有单机排量大于60立方米/小时的洗仓机的现有油轮，均应不迟于下述日期内，设置符合本条一款要求的惰性气体系统：

（一）对于载重量为七万公吨及七万公吨以上的油轮，于本议定书生效之日以后的二年内；

（二）对于载重量小于七万公吨的油轮，于本议定书生效之日以后的四年内。

六、任何在货油仓清洗程序中利用原油洗仓的油轮，应装设符合公约第二章乙第六十二条要求的惰性气体系统，并应装设固定式洗仓机。

七、凡装设固定式惰性气体系统的所有油轮，均应设有闭式液位测量系统。

八、凡未包括在本条一款范围以内的任何二万总吨及二万总吨以上的新油轮，均应装设能在内部或外部向货油仓喷射泡沫的泡沫系统。此种装置的细节应取得主管机关的同意。

第五章 航行安全

第十二条 船上航行设备

现有条文的第一款以下列代替：

所有一千六百总吨和一千六百总吨以上但小于一万总吨的船舶，应至少装设一台雷达。所有一万总吨和一万总吨以上的船舶，应至少装设两台雷达，每台均应能各自独立工作。根据本条所装设的所有雷达均应为主管机关认可的型式，并应符合不低于海协组织所采用的工作性能标准。这些船舶的驾驶台上应设有描绘雷达读数的设备。

第十九条 自动操舵仪的使用

现有条文之末增加下列一款：

四、在长期使用自动操舵仪以后以及在进入需要特别谨慎驾驶的区域以前，均应试验人工操舵。

本章增加下列新条文：

第十九条（一） 操舵装置的工作方式

如舵机动力装置是能同时工作的，则当船舶在需要特别谨慎驾驶的区域内航行时，应将一个以上的舵机动力装置投入工作。

第十九条（二） 操舵装置——试验和演习

一、在开航前十二小时内，船员应检查和试验船舶操舵装置。如适用时，试验程序应包括下列各项的操作：

（一）主操舵装置；

（二）辅助操舵装置；

（三）舵机遥控系统；

（四）设于驾驶台上的各操舵位置；

（五）应急动力源；

（六）舵角指示器与实际舵位的比较；

（七）舵机遥控系统动力故障报警；

（八）舵机动力装置故障报警。

二、检查与试验应包括下列各项：

（一）根据操舵装置所要求的性能，检查和试验舵的完整运动；

（二）对操舵装置及其联动机构进行目视检查；

（三）驾驶台与舵机室通信设备的工作情况。

三、（一）应将简单的操作须知连同显示舵机遥控系统及舵机动力装置转换程序的方块图，永久性地张贴在驾驶台上及舵机室内。

（二）对操舵装置进行操作及／或保养的所有有关船员，均应熟悉装设在船上的操舵系统的操作方法以及从一个系统转换到另一系统的程序。

四、除本条一款及二款所述常规检查与试验以外，为了熟练应急

操舵的程序，每三个月应至少进行一次应急操舵的演习。此项演习应包括舵机室内的直接控制、与驾驶台的通信程序，以及如适用时，也包括供替代的动力源的操作。

五、主管机关对经常作短时间航行的船舶，可核准其免予遵守本条一款及二款内所述检查和试验的要求。但此种船舶应至少每星期进行一次这种检查和试验。

六、本条一款及二款内规定的检查和试验所进行的日期，以及本条四款要求的应急操舵演习所进行的日期及其详细情况，均应按主管机关所作规定，记载入航行日志。

附　　录

货船构造安全证书格式

下列补充格式应附于现有格式之后：

货船构造安全证书的补充

（公章）　　（国家）

根据关于一九七四年国际海上人命安全公约的一九七八年议定书的规定发给

船　名	船舶编号或呼号	船籍港	船舶载重量（公吨）	建造年份

船舶种类：

载运原油的油轮•

载运除原油以外油类的油轮•

载运原油/其他油类的油轮•

除油轮外，载运油类的货船•

建造合同签订日期，或重大改装或改建合同签订日期.....

.....

安放龙骨或处于相应建造阶段的日期，或重大改装或改建的开始日期

.....

重大改装或改建的验收或完工日期.....

---

* 必要时划去。

本补充证书应永久性地附于货船构造安全证书之后。

兹证明：

此船业已根据关于一九七四年国际海上人命安全公约的一九七八年议定书第一章第十条进行了检验；

检验查明上述条文内所指的船体、机器及设备在各方面均为合格，且该船符合该议定书的要求。

本证书有效至.....为止，但尚应按.....

.....的间隔期进行期间检验。

发证地点..... 日期.....

.....

（经正式授权核发证书的官员签字）

（发证单位盖章或硬印）

期 间 检 验

兹证明业已对此船进行了关于一九七四年国际海上人命安全公约的一九七八年议定书第一章第一条所要求的期间检验，查明此船符合该议定书的有关规定。

签字.....

（经正式授权的官员签字）

地点.....

日期.....

下次期间检验日期.....

（单位盖章或硬印）

签字.....

（经正式授权的官员签字）

地点.....

日期.....

下次期间检验日期.....

（单位盖章或硬印）

签字.....

（经正式授权的官员签字）

地点.....

日期.....

下次期间检验日期.....

（单位盖章或硬印）

签字.....

（经正式授权的官员签字）

地点.....

日期.....

（单位盖章或硬印）

货船设备安全证书格式

下列补充格式应附于现有证书之后：

货船设备安全证书的补充

（公章） （国家）

根据关于一九七四年国际海上人命安全

公约的一九七八年议定书的规定发给

船　名	船舶编号或呼号	船籍港	船舶载重量（公吨）	建造年份

船舶种类：

载运原油的油轮*

载运除原油以外油类的油轮*

载运原油/其他油类的油轮*

除油轮外，载运油类的货船*

建造合同签订日期，或重大改装或改建合同签订日期.....

.....

安放龙骨或处于相应建造阶段的日期，或重大改装或改建的开始日期

.....

重大改装或改建的验收或完工日期.....

.....

---

* 必要时划去。

本补充证书应永久性地附于货船设备安全证书之后。

兹证明：

此船业已根据关于一九七四年国际海上人命安全公约的一九七八年议定书第一章第八条进行了检验；

检验查明上述条文内所指安全设备的状况在各方面均为合格，且该船符合该议定书的要求。

本证书有效至.....为止，但尚应按.....

.....的间隔期进行期间检验。

发证地点..... 日期.....

.....

（经正式授权核发证书的官员签字）

（发证单位盖章或硬印）

期 间 检 验

兹证明业已对此船进行了关于一九七四年国际海上人命安全公约的一九七八年议定书第一章第八条所要求的期间检验，並明此船符合该议定书的有关规定。

签字.....

（经正式授权的官员签字）

地点.....

日期.....

下次期间检验日期.....

（单位盖章或硬印）

签字.....

（经正式授权的官员签字）

地点.....

日期.....

（单位盖章或硬印）

根据公约第十四条的规定，本证书的有效期展期至.....

.....

签字.....

（经正式授权的官员签字）

地点.....

日期.....

（单位盖章或硬印）

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

No. 18961. МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 Г.

ПРОТОКОЛ 1978 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

Стороны настоящего Протокола,

Будучи сторонами Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, совершенной в Лондоне 1 ноября 1974 года,

Признавая значительный вклад, который может быть сделан упомянутой выше Конвенцией в обеспечение безопасности судов и имущества на море, а также человеческой жизни на борту,

Признавая также необходимость дальнейшего усиления безопасности судов, в особенности танкеров,

Считая, что цель может быть наилучшим образом достигнута путем заключения Протокола к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года,

Согласились о нижеследующем:

Статья I. ОБЩИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

Стороны настоящего Протокола обязуются выполнять положения настоящего Протокола и Приложения к нему, которое составляет неотъемлемую часть настоящего Протокола. Каждая ссылка на настоящий Протокол означает одновременно ссылку на Приложение к нему.

Статья II. ПРИМЕНЕНИЕ

1. Положения Статей II, III (исключая пункт (*a*), IV, VI (*b*), (*c*) и (*d*), VII и VIII Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года (называемой далее «Конвенция») включены в настоящий Протокол, при условии, что ссылки в этих Статьях на Конвенцию и Договаривающиеся правительства означают соответственно ссылки на настоящий Протокол и Стороны настоящего Протокола.

2. Любое судно, к которому применяется настоящий Протокол, должно отвечать положениям Конвенции, подлежащей изменениям и дополнениям, содержащимся в настоящем Протоколе.

3. Стороны настоящего Протокола должны применять требования Конвенции и настоящего Протокола к судам государств, не являющихся Сторонами Конвенции и настоящего Протокола, по необходимости, чтобы этим судам больше не предоставлять режима благоприятствования.

Статья III. НАПРАВЛЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ

Стороны настоящего Протокола обязуются направлять и сдавать на хранение Генеральному секретарю Межправительственной морской консультативной организации (далее называемой «Организация») список назначенных инспекторов или признанных организаций, которые уполномочены от их имени осуществлять административные меры по обеспечению охраны человеческой жизни на море, для рассылки Сторонам с целью уведомления их должностных лиц. Администрация, следовательно, уведомляет Организацию о конкретных обязанностях и условиях полномочий, представляемых назначенным инспекторам и признанным организациям.

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

1. Настоящий Протокол открыт для подписания в штаб-квартире Организации с 1 июня 1978 года по 1 марта 1979 года и затем остается открытым для присоединения. С учетом положений пункта 3 настоящей Статьи государства могут стать Сторонами настоящего Протокола путем:

(*a*) Подписания без оговорки о ратификации, принятии или одобрении; или

(*b*) Подписания с условием о ратификации, принятии или одобрении с последующей ратификацией, принятием или одобрением; или

(*c*) Присоединения.

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

3. Подписание без оговорки, ратификация, принятие, одобрение настоящего Протокола или присоединение к нему могут быть осуществлены только государствами, которые подписали без оговорки, ратифицировали, приняли, одобрили Конвенцию или присоединились к ней.

Статья V. ВСТУПЛЕНИЕ В СИЛУ

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

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

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

Статья VI. ДЕНОНСАЦИЯ

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

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

3. Денонсация вступает в силу по истечении одного года с даты получения Генеральным секретарем Организации документа о денонсации или по истечении такого более продолжительного периода, который может быть указан в этом документе.

4. Денонсация Конвенции какой-либо Стороной считается денонсацией этой Стороной настоящего Протокола.

Статья VII. ДЕПОЗИТАРИЙ

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

2. Депозитарий должен:

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

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

(ii) О дате вступления в силу настоящего Протокола;

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

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

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

Статья VIII. Языки

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

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, должным образом на то уполномоченные своими правительствами, подписали настоящий Протокол.

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

ПРИЛОЖЕНИЕ. ИЗМЕНЕНИЯ И ДОПОЛНЕНИЯ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

ГЛАВА I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

ЧАСТЬ А. Применение, определения и т.д.

Правило 2. Определения

В существующий текст дополнительно вносится следующий пункт:

(*n*) «Возраст судна» означает период времени, прошедший от года постройки, как он указан в документе о регистрации судна.

ЧАСТЬ В. Освидетельствования и свидетельства

Правило 6. Проверка и освидетельствование

Существующий текст Правила 6 заменяется следующим:

(*a*) Проверка и освидетельствование судов, поскольку это касается проведения в жизнь положений настоящих Правил, а также освобождения от их выполнения, осуществляются должностными лицами Администрации. Администрация, однако, может поручать проверку и освидетельствование назначенным для этой цели инспекторам или признанным ею организациям.

(*b*) Администрация устанавливает меры, позволяющие производить внеплановые проверки в течение периода действия свидетельства. Такие проверки должны обеспечивать удовлетворительное состояние судна и его оборудования во всех отношениях для того рода службы, для которого судно предназначается. Эти проверки могут производиться силами инспекционных служб их Администрации либо назначенных инспекторов или признанных организаций, либо других стран по просьбе Администрации. Когда Администрация вводит обязательные ежегод-

ные освидетельствования согласно положениям Правил 8 и 10 настоящей Главы, вышеупомянутые внеплановые проверки необязательны.

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

(i) Требовать ремонта судна;

(ii) Выполнять проверки и освидетельствования по распоряжению соответствующих властей государства порта.

Администрация уведомляет Организацию о конкретных обязанностях и условиях полномочий, предоставляемых инспекторам или признанным организациям.

(*d*) Если назначенный инспектор или признанная организация установит, что состояние судна или его оборудования не соответствует в значительной степени данным свидетельства или таково, что судно не пригодно для выхода в море без опасности для судна или людей, находящихся на борту, этот инспектор или организация немедленно обеспечивает принятие мер по устранению недостатков и надлежащим образом уведомляет Администрацию. Если меры по устранению недостатков не приняты, указанное свидетельство изымается и Администрация немедленно уведомляется; а если судно находится в порту другой Стороны, соответствующие власти государства порта также немедленно уведомляются. Если должностное лицо этой Администрации, назначенный инспектор или признанная организация уведомили соответствующие власти государства порта, то правительство заинтересованного государства порта оказывает любую необходимую помощь такому должностному лицу, инспектору или организации в выполнении им обязанностей согласно настоящему Правилу. Когда необходимо, правительство заинтересованного государства порта должно обеспечить, чтобы судно не отошло до тех пор, пока оно не сможет выйти в море или покинуть порт для перехода к соответствующему судоремонтному заводу без опасности для судна или людей, находящихся на борту.

(*e*) В каждом случае Администрация полностью гарантирует полноту и тщательность проверки и освидетельствования, а также принимает на себя обеспечение необходимых мер для выполнения этого обязательства.

Правило 7. Освидетельствование пассажирских судов

Существующий текст пункта (*b*) (iii) заменяется следующим:

(iii) Полное или частичное освидетельствование, в зависимости от обстоятельств, производится после ремонта, требуемого в результате обследования, указанного в Правиле 11 настоящей Главы, или при выполнении какого-либо другого серьезного ремонта или замены. Освидетельствование должно давать возможность удостовериться в том, что необходимый ремонт или замена были произведены качественно, что материал или выполнение такого ремонта или замены во всех отношениях удовлетворительны и что судно во всем соответствует положениям Конвенции и настоящего Протокола, действующих Международных правил предупреждения столкновений судов в море и требованиям законов, постановлений, распоряжений и правил, изданных Администрацией в результате этого.

Правило 8. Освидетельствования спасательных средств и прочего снабжения грузовых судов

Существующий текст Правила 8 заменяется следующим:

(*a*) Спасательные средства, за исключением радиотелеграфной установки в моторной спасательной шлюпке или переносной радиоаппаратуры для спасатель-

газов грузовых судов, к которым применяются Главы II-1, II-2, III и V Конвенции и настоящего Протокола, подвергаются первоначальному и последующему освидетельствованиям, как это предписано для пассажирских судов в Правиле 7 Главы I Конвенции и настоящего Протокола, заменяя двенадцать месяцев на двадцать четыре месяца в подпункте (*a*) (ii) указанного Правила. Схемы устройств противопожарной защиты на новых судах, штормтрапы, механические подъемники для лоцманов, огни, знаки и средства подачи звуковых сигналов, имеющиеся на новых и существующих судах, должны включаться в освидетельствования с целью обеспечения их полного соответствия требованиям Конвенции и настоящего Протокола и там, где это применимо, — требованиям действующих Международных правил предупреждения столкновений судов в море.

(*b*) Промежуточные освидетельствования танкеров, возраст которых десять лет и более, проводятся в течение трех месяцев до или после годичного срока со дня выдачи Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению, чтобы удостовериться в том, что оборудование, указанное в пункте (*a*) настоящего Правила, содержится в соответствии с Правилом 11 настоящей Главы и что оно находится в хорошем рабочем состоянии. О таких промежуточных проверках делается запись в Свидетельство о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению, выданное в соответствии с Правилом 12 (*a*) (iii) Главы I Конвенции.

Правило 10. ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ КОРПУСА, МЕХАНИЗМОВ, ОБОРУДОВАНИЯ И СНАБЖЕНИЯ ГРУЗОВЫХ СУДОВ

Существующий текст Правила 10 заменяется следующим:

(*a*) Корпус, механизмы, оборудование и снабжение грузового судна (кроме оборудования и снабжения, в отношении которых выдается Свидетельство о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению, Свидетельство о безопасности грузового судна по радиотелеграфии и Свидетельство о безопасности грузового судна по радиотелефонии) подвергаются освидетельствованиям по завершении строительства и после этого таким образом, как Администрация может посчитать необходимым, чтобы убедиться, что их состояние является во всех отношениях удовлетворительным, и через следующие промежутки времени:

(i) Через промежутки, установленные Администрацией, но не превышающие пяти лет (периодические освидетельствования);

(ii) Кроме таких периодических освидетельствований, танкер, возраст которого десять лет и более, подвергается, как минимум, одному промежуточному освидетельствованию в течение срока действия его Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции. В случаях, когда проводится только одно такое промежуточное освидетельствование в течение срока действия одного какого-либо Свидетельства, оно проводится не ранее шести месяцев до и не позднее шести месяцев после даты, соответствующей половине срока действия Свидетельства.

(*b*) Первичные и периодические освидетельствования должны быть такими, чтобы можно было удостовериться, что материал и размеры элементов конструкции судна, котлы и другие сосуды под давлением с их принадлежностями, главный двигатель и вспомогательные механизмы, включая рулевое устройство и связанные с ним контрольные системы, электрические установки и другое оборудование являются во всех отношениях удовлетворительными для того рода службы, для которого предназначено судно. Для танкеров такие освидетельствования также включают проверку наружной части дна судна, насосных отделений, грузовых и бункерных трубопроводов, газоотводных трубок, клапанов впуска и выпуска воздуха грузовых танков и огнепреграждающих сеток.

(*c*) Промежуточное освидетельствование танкеров возрастом десять лет и более включает осмотр рулевого устройства и связанных с ним контрольных

систем, насосных отделений, грузовых и бункерных трубопроводов на палубах и в насосных отделениях, газоотводных трубок, клапанов для впуска и выпуска воздуха грузовых танков и огнепреграждающих сеток, электрического оборудования в опасных зонах и наружной части судна. Кроме визуального осмотра электрической установки должно быть испытано сопротивление изоляции электрического оборудования в опасных зонах. Если при осмотре появятся какие-либо сомнения относительно состояния трубопроводов, принимаются меры, такие как испытания под давлением, определение толщины по необходимости. О таких промежуточных освидетельствованиях делается запись в Свидетельство о безопасности грузового судна по конструкции, выданное в соответствии с Правилом 12 (*a*) (ii) Главы I Конвенции.

(*d*) Общее либо частичное освидетельствование, в зависимости от обстоятельств, производится, если это необходимо после обследования, предписанного в Правиле 11 (*d*) настоящей Главы, или всякий раз, когда производится какой-либо серьезный ремонт или замена. Освидетельствование должно давать возможность удостовериться в том, что необходимый ремонт или замена были произведены качественно, что материал и выполнение такого ремонта или замены во всех отношениях удовлетворительны и что судно пригодно для выхода в море без опасности для судна или людей, находящихся на борту.

Правило 11. ПОДДЕРЖАНИЕ СУДНА ПОСЛЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ В ТОМ ЖЕ СОСТОЯНИИ

Существующий текст Правила 11 заменяется следующим:

(*a*) Судно и его оборудование поддерживаются в состоянии, отвечающем положениям Конвенции и настоящего Протокола и гарантирующем, что судно во всех отношениях является пригодным для выхода в море без опасности для судна или людей, находящихся на борту.

(*b*) После завершения любого освидетельствования судна в соответствии с Правилами 6, 7, 8, 9 и 10 Главы I Конвенции и настоящего Протокола не должно производиться никаких изменений в подвергшихся освидетельствованию элементах конструкции, механизмах, оборудовании и других объектах, подлежащих освидетельствованию, без разрешения Администрации.

(*c*) Всякий раз, когда случается авария судна или обнаруживается неисправность, которые существенно влияют на безопасность судна, эффективность или комплектность его спасательных средств или другого оборудования, капитан либо собственник судна при первой возможности сообщает об этом Администрации, назначенному инспектору или признанной Организации, ответственным за выдачу соответствующего Свидетельства, которые добиваются расследования с целью определения, является ли необходимым освидетельствование согласно требованиям Правил 6, 7, 8, 9 и 10 Главы I Конвенции и настоящего Протокола. Если судно находится в порту другой Стороны, капитан либо собственник судна также немедленно информирует соответствующие власти государства порта, и назначенный инспектор или признанная организация подтверждают, что такое сообщение было сделано.

Правило 14. СРОК ДЕЙСТВИЯ СВИДЕТЕЛЬСТВ

Существующий текст Правила 14 заменяется следующим:

(*a*) За исключением Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции, Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению и любого Свидетельства об изъятии, Свидетельства должны выдаваться на срок, не превышающий двенадцать месяцев. Свидетельство о безопасности грузового судна по конструкции выдается на срок, не превышающий пяти лет. Свидетельство о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению выдается на срок, не превышающий двадцати четырех месяцев. Свидетельства об изъятии не действуют дольше, чем Свидетельства, на которые делаются ссылки.

(*b*) Продление пятилетнего срока действия Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции не разрешается.

(*c*) Если освидетельствование производится в течение двух месяцев до конца срока действия первоначально выданного Свидетельства о безопасности грузового судна по радиотелеграфии или Свидетельства о безопасности грузового судна по радиотелефонии в отношении грузовых судов вместимостью 300 брутто-регистровых тонн и более, но менее 500 брутто-регистровых тонн, то указанное Свидетельство может быть изъято, а новое свидетельство выдано сроком на двенадцать месяцев, считая с момента окончания указанного срока.

(*d*) Если в момент истечения срока действия свидетельства, иного чем указано в пункте (*b*) настоящего Правила, судно не находится в порту страны, где оно приписано или должно быть освидетельствовано, свидетельство может быть продлено Администрацией, то такое продление производится только для того, чтобы дать возможность судну закончить свой рейс в страну, где оно приписано или должно быть освидетельствовано, но только в тех случаях, когда такое продление окажется необходимым и целесообразным.

(*e*) Свидетельство не продлевается, согласно положениям пункта (*d*) настоящего Правила, на срок, превышающий пять месяцев, а судно, для которого произведено такое продление, не имеет права по возвращении в страну, где оно приписано, или в порт, в котором ему предстоит освидетельствование, покинуть этот порт или страну в силу этого продления, не получив нового свидетельства.

(*f*) Свидетельство, иное чем указано в пункте (*b*) настоящего Правила, которое не продлено в соответствии с предшествующими положениями настоящего Правила, может быть продлено Администрацией на льготный срок до одного месяца с даты истечения указанного в нем срока действия.

(*g*) Свидетельства теряют силу:

(i) Если проверки и освидетельствования не производятся в сроки, указанные в Правилах 7 (*a*), 8, 9 и 10 (*a*) Главы I Конвенции и настоящего Протокола, или когда они продлены в соответствии с пунктами (*d*), (*e*) или (*f*) настоящего Правила; или

(ii) При передаче судна под флаг другого Правительства; новое свидетельство выдается только тогда, когда правительство, выдающее новое свидетельство, полностью удовлетворено тем, что судно соответствует требованиям Правила 11 (*a*) и (*b*) настоящей главы; в случае передачи судна между Сторонами, если в течение трех месяцев после передачи будет сделан запрос, правительство Стороны, под флагом которой это судно ранее имело право плавать, в возможно короткий срок передает Администрации копии свидетельств, имевшихся на судне до его передачи, и, если имеются, копии соответствующих актов об освидетельствовании.

Правило 19. Контроль

Существующий текст Правила 19 заменяется следующим:

(*a*) Каждое судно, находясь в порту другой Стороны, подлежит контролю должностных лиц, надлежащим образом уполномоченных этим правительством, поскольку этот контроль имеет целью проверить, что Свидетельства, выданные согласно Правилу 12 или Правилу 13 Главы I Конвенции, являются действительными.

(*b*) Такие свидетельства, если они действительны, признаются, если нет очевидных оснований полагать, что имеется существенное несоответствие между состоянием судна или его снабжением и данными любого из Свидетельств или что судно и его оборудование не отвечают положениям Правила 11 (*a*) и (*b*) настоящей Главы.

(*c*) При обстоятельствах, указанных в пункте (*b*) настоящего Правила, или когда срок свидетельства истек или оно потеряло силу, лицо, осуществующее контроль, принимает меры, обеспечивающие, чтобы судно не отошло до тех пор, пока оно не сможет выйти в море или покинуть порт для перехода к соответствующему судоремонтному заводу без опасности для судна или людей, находящихся на борту.

(*d*) В случае когда этот контроль дает основания для какого-либо вмешательства, должностное лицо, осуществляющее контроль, немедленно письменно уведомляет консула или, при его отсутствии, находящегося поблизости дипломатического представителя государства, под флагом которого судно имеет право плавать, о всех обстоятельствах, в силу которых вмешательство считалось необходимым. Кроме того, также извещаются назначенные инспекторы или признанные организации, ответственные за выдачу свидетельств. Факты относительно такого вмешательства сообщаются Организации.

(*e*) Заинтересованные власти государства порта представляют всю соответствующую информацию о судне властям следующего порта захода, а также Сторонам, указанным в пункте (*d*) настоящего Правила, если они не могут предпринять действия, предусмотренные в пунктах (*c*) и (*d*) настоящего Правила или если судну разрешен переход в следующий порт захода.

(*f*) При осуществлении контроля, согласно настоящему Правилу, прилагаются все возможные усилия, чтобы избежать неоправданной задержки или отсрочки отхода судна. Если судно, таким образом, неоправданно задержано или отсрочен его отход, оно имеет право на компенсацию любых понесенных потерь и ущерба.

ГЛАВА II-1. КОНСТРУКЦИЯ — ДЕЛЕНИЕ НА ОТСЕКИ И ОСТОЙЧИВОСТЬ, МЕХАНИЗМЫ И ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ УСТАНОВКИ

ЧАСТЬ А. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Правило 1. ПРИМЕНЕНИЕ

В существующий текст пункта (*b*) дополнительно вносятся следующие подпункты:

(iii) Несмотря на положения подпункта (ii) настоящего пункта и подпункта (*a*) (iii) настоящего Правила, для целей пункта (*d*) Правила 29 настоящей Главы, новый танкер означает танкер:

(1) Контракт на постройку которого заключен после 1 июня 1979 года; или

(2) Киль которого заложен или который находится в подобной стадии постройки после 1 января 1980 года, при отсутствии контракта на постройку; или

(3) Поставка которого осуществляется после 1 июня 1982 года; или

(4) Который подвергся значительной переделке или модификации:

(*a*) По контракту, заключенному после 1 июня 1979 года; или

(*b*) При отсутствии контракта, работа по постройке которого начата после 1 января 1980 года; или

(*c*) Которая завершена после 1 июня 1982 года.

(iv) Для целей пункта (*d*) Правила 29 настоящей Главы существующий танкер означает танкер, который не является новым танкером согласно определению в подпункте (iii) настоящего пункта.

(v) Для целей подпункта (iii) настоящего пункта переоборудование существующего танкера дедвейтом 20.000 метрических тонн и выше, для удовлетворения

требованиям настоящего Протокола или Протокола 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, не должно рассматриваться как предусматривающее значительную переделку или модификацию.

Правило 2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

В существующий текст дополнительно вносятся следующие пункты:

(*k*) Система дистанционного управления рулевым устройством означает средство передачи требуемого движения руля с ходового мостика к органам управления силовой установкой рулевого устройства.

(*l*) Главное рулевое устройство означает механизмы, силовые установки рулевого устройства, если они имеются, а также вспомогательное оборудование и средство приложения крутящего момента к баллеру руля (например румпель или квадрат), необходимые для приведения в движение руля с целью управления судном в нормальных условиях эксплуатации.

(*m*) Силовая установка рулевого устройства означает:

(i) При наличии электрического рулевого привода — электродвигатель и связанное с ним электрооборудование;

(ii) При наличии электрогидравлического рулевого привода — электродвигатель и связанное с ним электрооборудование и подсоединенный насос;

(iii) При наличии иного гидравлического рулевого привода — двигатель и подсоединенный насос.

(*n*) Вспомогательное рулевое устройство означает оборудование, которое предусмотрено для приведения в движение руля с целью управления судном в случае выхода из строя главного рулевого устройства.

ЧАСТЬ С. МЕХАНИЗМЫ И ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ УСТАНОВКИ

Правило 29. РУЛЕВОЕ УСТРОЙСТВО

В существующий текст дополнительно вносится следующий пункт:

(d) *Только танкеры*

(i) Нижеследующее применяется к каждому новому танкеру вместимостью 10.000 брутто-регистровых тонн и выше и, не позднее, двух лет с даты вступления в силу настоящего Протокола, к каждому существующему танкеру вместимостью 10.000 брутто-регистровых тонн и выше:

(1) Предусматриваются две системы дистанционного управления рулевым устройством, причем каждая из них отдельно управляется с ходового мостика; это не требует дублирования штурвала или сегмента рулевого устройства; в случае выхода из строя действующей системы дистанционного управления рулевым устройством предусматривается немедленное приведение в действие другой системы с ходового мостика; каждая система дистанционного управления рулевым устройством, если она электрическая, обслуживается собственным фидером, который питается от силовой цепи рулевого устройства из помещения рулевого устройства; в случае прекращения питания электроэнергией системы дистанционного управления рулевым устройством на ходовой мостик подается тревожный сигнал; сигналы, требуемые согласно настоящему подпункту, должны быть как звуковыми, так и световыми, и должны устанавливаться на ходовом мостике там, где они наиболее видны;

(2) В помещении рулевого устройства предусматривается также управление главным рулевым устройством;

(3) В помещении рулевого устройства предусматривается средство отключения системы дистанционного управления рулевым устройством от силовой сети;

(4) Предусматриваются средства связи между ходовым мостиком и помещением рулевого устройства;

(5) На ходовом мостике индицируется точное угловое положение руля; индикация углового положения руля не зависима от системы дистанционного управления рулевым устройством; и

(6) Угловое положение руля индицируется в помещении рулевого устройства.

(ii) На каждом новом танкере вместимостью 10.000 брутто-регистровых тонн и выше дополнительно к требованиям пункта (*a*) и подпункта (*d*) (i) настоящего Правила применяется следующее:

(1) Главное рулевое устройство содержит две или несколько идентичных силовых установок и обеспечивает приведение в действие руля соответственно требованиям подпункта (*d*) (ii) (2) настоящего Правила, работая с помощью одного или нескольких силовых установок; главное рулевое устройство по мере возможности и целесообразности должно быть устроено так, чтобы единичный выход из строя его трубопровода или одной из силовых установок не нарушил целостности остальной части рулевого устройства; все механические соединения, являющиеся частью рулевого устройства, и механическая связь с системой дистанционного управления рулевым устройством, если она имеется, должны иметь прочную и надежную конструкцию, удовлетворяющую требованиям Администрации;

(2) Главное рулевое устройство при максимальной эксплуатационной осадке судна обеспечивает перекладку руля с 35 градусов одного борта до 35 градусов другого борта при максимальной эксплуатационной скорости переднего хода судна; при одинаковых условиях перекладка руля с 35 градусов одного борта до 30 градусов другого борта осуществляется не более чем за 28 секунд;

(3) Главное рулевое устройство приводится силовым приводом когда необходимо, для выполнения требований подпункта (*d*) (ii) (2) настоящего Правила;

(4) Силовые установки главного рулевого устройства должны быть устроены так, чтобы автоматически включаться, когда восстанавливается подача электроэнергии после прекращения питания;

(5) В случае выхода из строй какой-либо из силовых установок рулевого устройства на ходовой мостик подается тревожный сигнал; каждая силовая установка рулевого устройства обеспечивает его приведение в действие автоматически или ручным способом с ходового мостика; и

(6) Предусматривается другой источник питания с автоматическим включением в течение 45 секунд мощностью, по крайней мере достаточной для питания силовой установки рулевого устройства, позволяющей ему приводить руль в движение, как это указано ниже, а также питать связанные с ним систему дистанционного управления рулевым устройством и индикатор углового положения руля, причем питание осуществляется либо от аварийного источника электроэнергии, либо от другого независимого источника энергии, расположенного в помещении рулевого устройства; этот независимый источник энергии используется только для этой цели и должен иметь мощность, достаточную для непрерывной работы в течение получаса; силовая установка рулевого устройства, если она питается от другого источника энергии, обеспечивает по крайней мере перекладку руля с 15 градусов одного борта до 15 градусов другого борта не более чем за 60 секунд при наибольшей эксплуатационной осадке судна и скорости судна, равной половине максимальной эксплуатационной скорости его переднего хода, или при скорости 7 узлов, в зависимости от того, что больше.

ГЛАВА II-2. КОНСТРУКЦИЯ — ПРОТИВОПОЖАРНАЯ ЗАЩИТА, ОБНАРУЖЕНИЕ И ТУШЕНИЕ ПОЖАРА

ЧАСТЬ А. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Правило 1. ПРИМЕНЕНИЕ

В существующий текст пункта (*a*) дополнительно вносятся следующие подпункты:

(iv) Несмотря на положения подпунктов (ii) и (iii) настоящего пункта, для целей пункта (*a*) (ii) Правила 55 и Правила 60 настоящей Главы, новый танкер означает танкер:

(1) Контракт на постройку которого заключен после 1 июня 1979 года; или

(2) Киль которого заложен или который находится в подобной стадии постройки после 1 января 1980 года, при отсутствии контракта на постройку; или

(3) Поставка которого осуществляется после 1 июня 1982 года; или

(4) Который подвергся значительной переделке или модификации;

(*a*) По контракту, заключенному после 1 июня 1979 года; или

(*b*) При отсутствии контракта, работа по которому начата после 1 января 1980 года; или

(*c*) Которая завершена после 1 июня 1982 года.

(v) Для целей пункта (*a*) (ii) Правила 55 и Правила 60 настоящей Главы существующий танкер означает танкер, который не является новым танкером согласно определению в подпункте (iv) настоящего пункта.

(vi) Для целей подпункта (iv) настоящего пункта переоборудование существующего танкера дедвейтом 20.000 метрических тонн и выше, для удовлетворения требованиям настоящего Протокола или Протокола 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, не должно рассматриваться как предусматривающее значительную переделку или модификацию.

Правило 3. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Существующий текст пункта (v) заменяется следующим:

(v) «Вес судна порожнем» означает водоизмещение судна в метрических тоннах без груза, топлива, смазочного масла, балластной, пресной и питательной воды в танках, судовых запасов, пассажиров, экипажа и их имущества.

В существующий текст дополнительно вносится следующий пункт:

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

(i) Сырую нефть, из которой могут быть удалены некоторые фракции перегонки;

(ii) Сырую нефть, к которой могут быть добавлены некоторые фракции перегонки.

ЧАСТЬ Е. МЕРЫ ПРОТИВОПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ ТАНКЕРОВ

Правило 55. ПРИМЕНЕНИЕ

Существующий текст настоящего Правила заменяется следующим:

(*a*) Если специально не предусмотрено иное:

(i) Настоящая часть применяется ко всем новым танкерам, перевозящим сырую нефть и нефтепродукты, имеющие температуру вспышки не более 60°C

(140°F) (по методу закрытого тигля), устанавливаемую прибором для определения температуры вспышки одобренного типа, и давление паров, определяемое по методу Рейда, которое ниже атмосферного давления, а также другие жидкие продукты, представляющие аналогичную пожароопасность; и

(ii) Кроме того, все суда, к которым применяется настоящая Часть, отвечают требованиям Правил 52, 53 и 54 Главы II-2 Конвенции, за исключением того, что стационарные системы пожаротушения газом в грузовых помещениях не применяются на новых танкерах и на тех существующих танкерах, которые отвечают требованиям Правила 60 настоящей Главы; относительно существующих танкеров, для которых не требуется соответствие положениям Правила 60, Администрация, применяя требования пункта (*f*) Правила 52, может принять систему пенотушения, обеспечивающую подачу пены на внутреннюю или наружную поверхность танков; детали установки должны удовлетворять требованиям Администрации.

(*b*) Если грузы, иные чем упомянутые в подпункте (*a*) (i) настоящего Правила, которые представляют дополнительную пожароопасность, предназначены для перевозки, требуется принятие дополнительных мер безопасности, отвечающих требованиям Администрации.

(*c*) Комбинированные грузовые суда не должны перевозить твердые грузы, если все грузовые танки, в которых перевозилась нефть, не опорожнены и не дегазированы или если Администрация в каждом случае не удовлетворена предусмотренными мерами.

Правило 60. Защита грузовых танков

Существующий текст настоящего Правила заменяется следующим:

(*a*) На новых танкерах дедвейтом 20.000 метрических тонн и выше защита палубы в районе грузовых танков и грузовых танков обеспечивается стационарной палубной системой пенотушения и стационарной системой тушения инертным газом в соответствии с требованиями Правил 61 и 62 Главы II-2 Конвенции, за исключением того, что в соответствии с Правилом 5 Главы I Конвенции вместо вышеуказанных установок Администрация, рассмотрев устройство, оборудование и снабжение судна, может принять другие сочетания стационарных установок, если они обеспечивают защиту, равноценную вышеупомянутой.

(*b*) Чтобы считаться равноценной, система, предложенная вместо палубной системы пенотушения, должна:

(i) Обеспечивать тушение горящих пролитых нефтепродуктов, а также препятствовать воспламенению еще не горящих выплесков;

(ii) Обеспечивать тушение пожара в поврежденных танках.

(*c*) Чтобы считаться равноценной, система, предложенная вместо стационарной системы тушения инертным газом, должна:

(i) Обеспечивать предотвращение опасного скопления взрывоопасных смесей в неповрежденных грузовых танках во время обычной эксплуатации в течение балластного перехода и во время необходимых работ в танках; и

(ii) Иметь конструкцию, сводящую к минимуму опасность воспламенения из-за образования статического электричества самой системой.

(*d*) Любой существующий танкер дедвейтом 20.000 метрических тонн и выше, занятый в перевозке сырой нефти, оборудуется системой тушения инертным газом, отвечающей требованиям пункта (*a*) настоящего Правила, не позднее:

(i) Истечения двух лет после вступления в силу настоящего Протокола для танкера дедвейтом 70.000 метрических тонн и выше; и

(ii) Истечения четырех лет после вступления в силу настоящего Протокола для танкера дедвейтом менее 70.000 метрических тонн, за исключением танкеров дедвейтом менее 40.000 тонн, не снабженных машинами для мойки танков с индивидуальной пропускной способностью более 60 кубических метров в час, Администрация может освободить существующие танкеры от выполнения требований настоящего пункта, если нецелесообразно и практически неосуществимо применение этих требований, принимая во внимание технические характеристики судна.

(*e*) Любой существующий танкер дедвейтом 40.000 метрических тонн и выше, занятый в перевозке нефти, иной чем сырая нефть, и любой такой танкер дедвейтом 20.000 тонн и выше, занятый в перевозке нефти, иной чем сырая нефть, снабженный машинами для мойки танков с индивидуальной пропускной способностью более 60 кубических метров в час, оборудуется системой тушения инертным газом, отвечающей требованиям пункта (*a*) настоящего Правила, не позднее:

(i) Истечения двух лет после вступления в силу настоящего Протокола для танкера дедвейтом 70.000 метрических тонн и выше; и

(ii) Истечения четырех лет после вступления в силу настоящего Протокола для танкера дедвейтом менее 70.000 метрических тонн.

(*f*) Любой танкер, на котором в процессе очистки грузовых танков используется метод мойки сырой нефтью, оборудуется системой тушения инертным газом, отвечающей требованиям Правила 62 Главы II-2 Конвенции, и стационарными машинами для мойки танков.

(*g*) Все танкеры, оборудованные стационарной системой тушения инертным газом, обеспечиваются закрытой системой измерения количества груза в танке по объему его незаполненной части.

(*h*) Любой новый танкер вместимостью 2.000 брутто-регистровых тонн и выше, не предусмотренный пунктом (*a*) настоящего Правила, оборудуется системой пожаротушения, обеспечивающей подачу пены на внутреннюю или внешнюю поверхность танков. Детали такой установки должны удовлетворять требованиям Администрации.

ГЛАВА V. БЕЗОПАСНОСТЬ МОРЕПЛАВАНИЯ

Правило 12. СУДОВОЕ НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Существующий текст пункта (*a*) заменяется следующим:

(*a*) Все суда вместимостью 1.600 брутто-регистровых тонн и выше, но менее 10.000 брутто-регистровых тонн, оборудуются по крайней мере одной радиолокационной установкой. Все суда вместимостью 10.000 брутто-регистровых тонн и выше оборудуются по крайней мере двумя радиолокационными установками, причем каждая из них действует независимо от другой. Все радиолокационные установки, предусмотренные в соответствии с требованиями настоящего Правила, должны быть одобренного Администрацией типа и должны соответствовать эксплуатационным нормам не ниже норм, принятых Организацией. На ходовом мостике таких судов предусматриваются средства для совмещения радиолокационного изображения с картой.

Правило 19. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ АВТОРУЛЕВОГО

В существующий текст дополнительно вносится следующий пункт:

(*d*) Управление рулем вручную испытывается после продолжительного пользования авторулевым и перед входом судна в районы, где судовождение требует особой осторожности.

В настоящую главу вносятся следующие новые Правила:

Правило 19-1. ДЕЙСТВИЕ РУЛЕВОГО УСТРОЙСТВА

В районах, где судовождение требует особой осторожности, на судах должно быть в эксплуатации более одной силовой установки рулевого устройства, если такие установки могут работать одновременно.

Правило 19-2. РУЛЕВОЕ УСТРОЙСТВО — ИСПЫТАНИЕ И УЧЕНИЯ

(*a*) Не позднее чем за 12 часов до отхода экипаж судна проверяет и испытывает рулевое устройство судна. Порядок испытания включает, если применимо, действие нижеследующих устройств:

(i) Главное рулевое устройство;

(ii) Вспомогательное рулевое устройство;

(iii) Системы дистанционного управления рулевым устройством;

(iv) Посты рулевого управления на ходовом мостике;

(v) Аварийный источник энергии;

(vi) Индикаторы углового положения руля по отношению к действительному положению руля;

(vii) Тревожные сигналы прекращения питания системы дистанционного управления рулевым устройством; и

(viii) Тревожные сигналы прекращения питания силовой установки рулевого устройства.

(*b*) Проверки и испытания включают:

(i) Полное движение руля в соответствии с требуемыми возможностями рулевого устройства;

(ii) Визуальный осмотр рулевого устройства и связывающих его с другими устройствами механизмов; и

(iii) Действие средств связи между ходовым мостиком и помещением рулевого устройства.

(*c*) (i) Простейшая рабочая инструкция со схемой энергетического блока, показывающей порядок переключения на системы дистанционного управления рулевым устройством и силовые установки рулевого устройства, должна постоянно находиться на видном месте на ходовом мостике и в помещении рулевого устройства.

(ii) Весь командный состав, занимающийся эксплуатацией и/или техническим обслуживанием рулевого устройства, должен хорошо знать действие систем рулевого управления, установленных на судне, и порядок перехода с одной системы на другую.

(*d*) Кроме обычных проверок и испытаний, предписанных в пунктах (*a*) и (*b*) настоящего Правила, один раз в три месяца, по крайней мере, проводятся учения по управлению судном в аварийной ситуации для отработки порядка управления судном в аварийной ситуации. Эти учения включают непосредственно управление судном из помещения рулевого устройства, порядок осуществления связи с ходовым мостиком и, если применимо, действие других источников электроэнергии.

(*e*) Администрация может отказаться от осуществления проверок и испытаний, предписанных в пунктах (*a*) и (*b*) настоящего Правила, для судов, регулярно совершающих короткие рейсы. Такие суда должны проходить эти проверки и испытания по крайней мере один раз в неделю.

(*f*) Дата, на которую осуществляются проверки и испытания, предписанные в пунктах (*a*) и (*b*) настоящего Правила, а также дата и описание учений по

управлению судном в аварийной ситуации, проведенных согласно пункта (*d*) настоящего Правила, заносятся в судовой журнал в соответствии с предписанием Администрации.

ДОПОЛНЕНИЕ

ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА О БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗОВОГО СУДНА ПО КОНСТРУКЦИИ

Существующая форма Свидетельства дополняется следующей формой Приложения:

ПРИЛОЖЕНИЕ К СВИДЕТЕЛЬСТВУ О БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗОВОГО СУДНА ПО КОНСТРУКЦИИ

(ГЕРБ СТРАНЫ) (СТРАНА)

Выдано на основании положений Протокола 1978 года к Международной Конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года

Название судна	*Позывные*	*Порт приписки*	*Дедвейт судна (метрич. тонны)*	*Год постройки*

Тип судна:

Танкер, занятый в перевозке сырой нефти*
Танкер, занятый в перевозке нефти, иной чем сырая нефть*
Танкер, занятый в перевозке сырой/иной нефти*
Грузовое судно, иное чем танкер, занятое в перевозке нефти*

Дата контракта на постройку либо на значительную переделку или модификацию ..

Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки и на которую началась значительная переделка или модификация .....

Дата поставки или завершения значительной переделки или модификации .....

* Ненужное зачеркнуть.

Настоящее Приложение должно быть постоянно приложено к Свидетельству о безопасности грузового судна по конструкции.

Настоящим удостоверяется:

Что судно освидетельствовано в соответствии с Правилом 10 Главы I Протокола 1978 года к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года; и

Что освидетельствованием установлено, что состояние корпуса, оборудования и снабжения, определенных в этом Правиле, во всех отношениях удовлетворительно, а также что данное судно отвечает требованиям Протокола.

Настоящее свидетельство действительно до ..... при условии проведения промежуточного(-ых) освидетельствования(-ий) через промежутки времени, равные .....

Выдано .....
(Место выдачи Свидетельства)

.....19 ... г. .....
(Подпись должным образом уполномоченного лица, выдавшего Свидетельство)

(Печать или штамп организации, выдавшей Свидетельство)

ПРОМЕЖУТОЧНОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ

Настоящим удостоверяется, что при промежуточном освидетельствовании, требуемом Правилом 10 Главы I Протокола 1978 года к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, установлено, что данное судно отвечает соответствующим положениям Протокола.

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

Место .....
Дата .....

Судно подлежит следующему промежуточному освидетельствованию .....

(Печать или штамп Организации)

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

Место .....

Дата .....

Судно подлежит следующему промежуточному освидетельствованию .....

(Печать или штамп организации)

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

Место .....

Дата .....

Судно подлежит следующему промежуточному освидетельствованию .....

(Печать или штамп организации)

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

Место .....

Дата .....

Судно подлежит следующему промежуточному освидетельствованию .....

(Печать или штамп организации)

ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА О БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗОВОГО СУДНА ПО ОБОРУДОВАНИЮ И СНАБЖЕНИЮ

Существующая форма Свидетельства дополняется следующей формой Приложения:

ПРИЛОЖЕНИЕ К СВИДЕТЕЛЬСТВУ О БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗОВОГО СУДНА ПО ОБОРУДОВАНИЮ И СНАБЖЕНИЮ

(ГЕРБ СТРАНЫ) (СТРАНА)

Выдано на основании положений Протокола 1978 года к Международной Конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года

Название судна	*Позывные*	*Порт приписки*	*Дедвейт судна (метрич. тонны)*	*Год постройки*

Тип судна:

Танкер, занятый в перевозке сырой нефти*
Танкер, занятый в перевозке нефти, иной чем сырая нефть*
Танкер, занятый в перевозке сырой/иной нефти*
Грузовое судно, иное чем танкер, занятое в перевозке нефти*

Дата контракта на постройку либо на значительную переделку или модификацию ..

Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки и на которую началась значительная переделка или модификация .....

Дата поставки или завершения значительной переделки или модификации .....

* Ненужное зачеркнуть.

Настоящее Приложение должно быть постоянно приложено к Свидетельству о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению.

Настоящим удостоверяется:

Что судно освидетельствовано в соответствии с Правилом 8 Главы Протокола 1978 года к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года; и

Что освидетельствованием установлено, что состояние корпуса, оборудования и снабжения, определенных в этом Правиле, во всех отношениях удовлетворительно, а также что данное судно отвечает требованиям Протокола.

Настоящее Свидетельство действительно до ..... при условии проведения промежуточного(-ых) освидетельствования(-ий) через промежутки времени, равные .....

Выдано .....
(Место выдачи Свидетельства)

.....19 ... г. .....
(Подпись должным образом уполномоченного лица, выдавшего Свидетельство)

(Печать или штамп организации, выдавшей Свидетельство)

ПРОМЕЖУТОЧНОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ

Настоящим удостоверяется, что при промежуточном освидетельствовании, требуемом Правилом 8 Главы I Протокола 1978 года к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, установлено, что данное судно отвечает соответствующим положениям Протокола.

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

Место .....
Дата .....

Судно подлежит следующему промежуточному освидетельствованию .....

(Печать или штамп Организации)

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

Место .....

Дата .....

(Печать или штамп организации)

В соответствии с положениями Правила 14 Главы I настоящего Протокола срок действия данного Свидетельства продлен до .....

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

Место .....

Дата .....

(Печать или штам организации)

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

No. 18961. CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

Las Partes en el presente Protocolo,

Considerando que son Partes en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, hecho en Londres el 1 de noviembre de 1974,

Considerando que dicho Convenio puede contribuir decisivamente a acrecentar la seguridad de los buques y de los bienes en el mar y de la vida humana a bordo de los buques,

Considerando que es preciso dar aún mayor incremento a la seguridad de los buques, especialmente la de los buques tanque,

Considerando que el modo más eficaz de lograr ese objetivo es la conclusión de un Protocolo relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974,

Convienen:

Artículo I. OBLIGACIONES GENERALES

Las Partes en el presente Protocolo se obligan a hacer efectivas las disposiciones del presente Protocolo y de su Anexo, el cual será parte integrante de aquél. Toda referencia al presente Protocolo supondrá también una referencia al Anexo.

Artículo II. AMBITO DE APLICACIÓN

1. Las disposiciones de los Artículos II, III (exceptuado el párrafo *a*)), IV, VI *b*), *c*) y *d*), VII y VIII del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (en adelante llamado « el Convenio ») quedan incorporadas al presente Protocolo, entendiéndose que las referencias que se hagan en dichos Artículos al Convenio y a los Gobiernos Contratantes serán consideradas respectivamente como referencias al presente Protocolo y a las Partes en el presente Protocolo.

2. Todo buque al que sea aplicable el presente Protocolo satisfará las disposiciones del Convenio, a reserva de las modificaciones y adiciones que se enuncian en el presente Protocolo.

3. Respecto a los buques de Estados no Partes en el Convenio ni en el presente Protocolo, las Partes en el presente Protocolo aplicarán las prescripciones del Convenio y del presente Protocolo en la medida necesaria para garantizar que no se da un trato más favorable a tales buques.

Artículo III. COMUNICACIÓN DE INFORMACIÓN

Las Partes en el presente Protocolo se obligan a facilitar al Secretario General de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (en adelante llamada « la Organización ») y a depositar ante él una lista de los inspectores nombrados al efecto o de las organizaciones reconocidas con autoridad para actuar en nombre de tales Partes a fines de aplicación de las medidas relativas a la seguridad de la vida humana en el mar, con miras a la distribución de dicha lista entre las Partes para conocimiento de sus funcionarios. La Administración notificará a la Organización cuáles son las atribuciones concretas que haya asignado a los inspectores nombrados o a las organizaciones reconocidas, y las condiciones en que les haya sido delegada autoridad.

Artículo IV. FIRMA, RATIFICACIÓN, ACEPTACIÓN, APROBACIÓN Y ADHESIÓN

1. El presente Protocolo estará abierto a la firma en la sede de la Organización desde el 1 de junio de 1978 hasta el 1 de marzo de 1979 y, después de ese plazo, seguirá abierto a la adhesión. A reserva de lo dispuesto en el párrafo 3 del presente Artículo, los Estados podrán constituirse en Partes en el presente Protocolo mediante:

a) Firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación; o

b) Firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o

c) Adhesión.

2. La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán depositando ante el Secretario General de la Organización el instrumento que proceda.

3. El presente Protocolo sólo podrá ser objeto de firma sin reserva o de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión por parte de los Estados que hayan firmado sin reserva o ratificado, aceptado o aprobado el Convenio o que se hayan adherido al mismo.

Artículo V. ENTRADA EN VIGOR

1. El presente Protocolo entrará en vigor seis meses después de la fecha en que por lo menos quince Estados cuyas flotas mercantes combinadas representen no menos del cincuenta por ciento del tonelaje bruto de la marina mercante mundial se hayan constituido en Partes de conformidad con lo prescrito en el Artículo IV del presente Protocolo, aunque el presente Protocolo no entrará en vigor antes de que entre en vigor el Convenio.

2. Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado con posterioridad a la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo adquirirá efectividad tres meses después de la fecha en que fue depositado.

3. Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado con posterioridad a la fecha en que se haya considerado aceptada una enmienda al presente Protocolo en virtud del Artículo VIII del Convenio, se considerará referido al presente Protocolo en su forma enmendada.

Artículo VI. DENUNCIA

1. El presente Protocolo podrá ser denunciado por una Parte en cualquier momento posterior a la expiración de un plazo de cinco años a contar de la fecha en que el presente Protocolo haya entrado en vigor para dicha Parte.

2. La denuncia se efectuará depositando un instrumento de denuncia ante el Secretario General de la Organización.

3. La denuncia surtirá efecto transcurrido un año a partir de la recepción, por parte del Secretario General de la Organización, del instrumento de denuncia, o cualquier otro plazo más largo que pueda ser fijado en dicho instrumento.

4. Toda denuncia del Convenio hecha por una Parte será considerada también como denuncia del presente Protocolo hecha por esa Parte.

Artículo VII. DEPOSITARIO

1. El presente Protocolo será depositado ante el Secretario General de la Organización (en adelante llamado « el depositario »).

2. El depositario:

a) Informará a todos los Estados que hayan firmado el presente Protocolo o se hayan adherido al mismo, de:

i) Cada nueva firma y cada nuevo depósito de instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, que se vayan produciendo y de la fecha en que se produzcan;

ii) La fecha de entrada en vigor del presente Protocolo;

iii) Todo depósito de un instrumento de denuncia del presente Protocolo y de la fecha en que fue recibido dicho instrumento, así como de la fecha en que la denuncia surta efecto;

b) Remitirá ejemplares auténticos certificados del presente Protocolo a todos los Estados que lo hayan firmado o se hayan adherido al mismo.

3. Tan pronto como el presente Protocolo entre en vigor, el depositario remitirá un ejemplar auténtico certificado del mismo a la Secretaría de las Naciones Unidas a fines de registro y publicación, de conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

Artículo VIII. IDIOMAS

El presente Protocolo está redactado en un solo ejemplar en los idiomas chino, español, francés, inglés y ruso, y cada uno de estos textos tendrá la misma autenticidad. Se harán traducciones oficiales a los idiomas alemán, árabe e italiano, las cuales serán depositadas junto con el original firmado.

EN FE DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados al efecto por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Protocolo.

HECHO en Londres el día diecisiete de febrero de mil novecientos setenta y ocho.

ANEXO. MODIFICACIONES Y ADICIONES AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

CAPÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES

PARTE A. AMBITO DE APLICACIÓN, DEFINICIONES, ETC.

Regla 2. DEFINICIONES

Se añade el párrafo siguiente al texto actual:

n) Por « edad del buque », el período transcurrido desde el año de construcción que conste en los documentos de matrícula del buque.

PARTE B. RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICADOS

Regla 6. INSPECCIÓN Y RECONOCIMIENTO

Se sustituye el texto actual de la Regla 6 por el siguiente:

a) La inspección y el reconocimiento de buques, por cuanto se refiere a la aplicación de lo dispuesto en las presentes Reglas y a la concesión de exenciones respecto de las mismas, serán realizados por funcionarios de la Administración. No obstante, la Administración podrá confiar las inspecciones y los reconocimientos a inspectores nombrados al efecto o a organizaciones reconocidas por ella.

b) La Administración tomará disposiciones para que, durante el período de validez del certificado, se realicen inspecciones fuera de programa. Tales inspecciones garantizarán que el buque y su equipo continúan siendo en todos los sentidos satisfactorios para el servicio a que esté destinado el buque. Podrán ser realizadas por los propios servicios de inspección de la Administración, por inspectores nombrados u organizaciones reconocidas o por otras Partes, a petición de la Administración. Cuando la Administración, en virtud de lo dispuesto en las Reglas 8 y 10 del presente Capítulo, preceptúe la realización de reconocimientos anuales obligatorios, no serán obligatorias las mencionadas inspecciones fuera de programa.

c) Toda Administración que nombre inspectores o reconozca organizaciones para realizar las inspecciones y los reconocimientos prescritos en los párrafos *a*) y *b*) de la presente Regla facultará cuando menos a todo inspector nombrado u organización reconocida para que, como mínimo, puedan:

i) Exigir la realización de reparaciones en el buque; y

ii) Realizar inspecciones y reconocimientos cuando lo soliciten las autoridades competentes del Estado rector del puerto.

La Administración notificará a la Organización cuáles son las atribuciones concretas que haya asignado a los inspectores nombrados o a las organizaciones reconocidas, y las condiciones en que les haya sido delegada autoridad.

d) Cuando el inspector nombrado o la organización reconocida dictaminen que el estado del buque o de su equipo no corresponden en lo esencial a los pormenores del certificado, o que es tal que el buque no puede hacerse a la mar sin peligro para el buque ni las personas que se encuentren a bordo, el inspector o la organización harán que inmediatamente se tomen medidas correctivas a su debido tiempo y notificarán esto a la Administración. Si no se toman dichas medidas correctivas, será retirado el certificado pertinente y esto será inmediatamente notificado a la Administración; y cuando el buque se encuentre en el puerto de otra Parte, también se dará notificación inmediata a las autoridades competentes del Estado rector del puerto. Cuando un funcionario de la Administración, un inspector nombrado o una organización reconocida hayan informado con la oportuna notificación a las autoridades competentes del Estado rector del puerto, el Gobierno de dicho Estado prestará al funcionario, inspector u organización mencionados toda la asistencia necesaria para el cumplimiento de las obligaciones impuestas por la presente Regla. Cuando proceda, el Gobierno del Estado rector del puerto de que se trate se asegurará de que el buque no zarpe hasta poder hacerse a la mar o salir del puerto con objeto de dirigirse al astillero de reparaciones que mejor convenga sin peligro para el buque ni las personas que se encuentren a bordo.

e) En todo caso, la Administración garantizará incondicionalmente la integridad y eficacia de la inspección o del reconocimiento y se comprometerá a hacer que se tomen las disposiciones necesarias para dar cumplimiento a esta obligación.

Regla 7. RECONOCIMIENTOS EN BUQUES DE PASAJE

Se sustituye el texto actual del párrafo *b* iii) por el siguiente:

iii) También se efectuará un reconocimiento general o parcial, según dicten las circunstancias, después de la realización de reparaciones a que den lugar las investigaciones prescritas en la Regla 11 del presente Capítulo, y siempre que se efectúen a bordo reparaciones o renovaciones importantes. El reconocimiento será tal que garantice que se realizaron de modo efectivo las reparaciones o renovaciones necesarias, que los materiales utilizados en tales reparaciones o renovaciones y la calidad de éstas son satisfactorios en todos los sentidos y que el buque cumple totalmente con las disposiciones del Convenio y del presente Protocolo, así como con las del Reglamento internacional para prevenir los abordajes que esté en vigor, y con las leyes, decretos, órdenes y reglamentaciones promulgados en relación con los mismos por la Administración.

Regla 8. RECONOCIMIENTOS DE LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO Y OTRO EQUIPO DE LOS BUQUES DE CARGA

Se sustituye el texto actual de la Regla 8 por el siguiente:

a) Los dispositivos de salvamento, exceptuados la instalación radiotelegráfica de los botes salvavidas a motor y el aparato radioeléctrico portátil de las embarcaciones de supervivencia, el ecosonda, el girocompás, los dispositivos de extinción de incen-

dios y el sistema de gas inerte de los buques de carga a los que sean aplicables los Capítulos II-1, II-2, III y V del Convenio y el presente Protocolo serán objeto de reconocimientos iniciales y ulteriores, tal como se prescribe para buques de pasaje en la Regla 7 del Capítulo I del Convenio y en el presente Protocolo sustituyendo los doce meses que figuran en el párrafo *a*) ii) de dicha Regla por veinticuatro meses. En estos reconocimientos se incluirán los planos del sistema de lucha contra incendios en los buques nuevos, y las escalas de práctico, las escalas mecánicas de práctico, las luces, las marcas y los medios de dar señales acústicas que lleven los buques nuevos y los buques existentes, a fin de garantizar que los buques cumplen con todas las prescripciones del Convenio y del presente Protocolo y, cuando proceda, con el Reglamento internacional para prevenir los abordajes que esté en vigor.

b) Los buques tanque con edad mínima de diez años serán objeto de reconocimientos intermedios dentro del plazo de tres meses anterior o posterior al aniversario de la expedición del Certificado de seguridad del equipo para buque de carga, de modo que se garantice que el equipo prescrito en el párrafo *a*) de la presente Regla ha sido mantenido de conformidad con la Regla 11 del presente Capítulo y está en buen estado de funcionamiento. Dichos reconocimientos intermedios se consignarán en el Certificado de seguridad del equipo para buque de carga, expedido de conformidad con la Regla 12 *a*) iii) del Capítulo I del Convenio.

Regla 10. RECONOCIMIENTOS DEL CASCO, LAS MÁQUINAS Y EL EQUIPO DE LOS BUQUES DE CARGA

Se sustituye el texto actual de la Regla 10 por el siguiente:

a) El casco, las máquinas y el equipo (sin que entren aquí los componentes en relación con los cuales se expidan Certificados de seguridad del equipo para buques de carga, Certificados de seguridad radiotelegráfica para buques de carga o Certificados de seguridad radiotelefónica para buques de carga) de todo buque de carga serán reconocidos al término de su construcción o instalación, y a partir de entonces con arreglo a los procedimientos que la Administración pueda considerar necesarios para garantizar que el estado de los mismos es satisfactorio en todos los sentidos, y con la periodicidad siguiente:

i) A intervalos especificados por la Administración, que no excedan de cinco años (reconocimientos periódicos);

ii) Todo buque tanque con edad mínima de diez años será objeto no sólo de dichos reconocimientos periódicos sino además de, cuando menos, un reconocimiento intermedio durante el período de validez de su Certificado de seguridad de construcción para buque de carga; cuando se efectúe solamente un reconocimiento intermedio durante uno cualquiera de los períodos de validez del certificado, se efectuará no más de seis meses antes ni más de seis meses después de transcurrida la mitad del período de validez del certificado.

b) Los reconocimientos inicial y periódicos se realizarán de modo que garanticen que la disposición, los materiales y los escantillones de la estructura, las calderas y otros recipientes a presión y sus accesorios, las máquinas principales y auxiliares, comprendidos el aparato de gobierno y los sistemas de control correspondientes, la instalación eléctrica y otros equipos sean en todos los sentidos satisfactorios para el servicio a que el buque esté destinado. Dichos reconocimientos comprenderán también, cuando se trate de buques tanque, la inspección del exterior de los fondos del buque, salas de bombas, sistemas de tuberías de paso de la carga y del combustible, tubos de aireación, válvulas de presión y vacío y pantallas cortallamas.

c) El reconocimiento intermedio de los buques tanque con edad mínima de diez años comprenderá la inspección del aparato de gobierno y los sistemas de control correspondientes, salas de bombas, sistemas de tuberías de paso de la carga y del combustible en cubierta y en las salas de bombas, así como de los tubos de aireación,

válvulas de presión y vacío y pantallas cortallamas, las instalaciones eléctricas en las zonas peligrosas y el exterior de los fondos del buque. Además de someter la instalación eléctrica a una inspección visual, se comprobará la resistencia del aislamiento del equipo eléctrico en las zonas peligrosas. Si, efectuado el examen, hubiere alguna duda acerca del estado de las tuberías, se tomarán las medidas complementarias que se consideren necesarias, como pruebas de presión y de determinación del espesor. Estos reconocimientos intermedios se anotarán en el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga, expedido de conformidad con la Regla 12 *a*) ii) del Capítulo I del Convenio.

d) También se efectuará un reconocimiento general o parcial según dicten las circunstancias, cuando sea necesario después de la investigación prescrita en la Regla 11 del presente Capítulo y siempre que se efectúen a bordo reparaciones o renovaciones importantes. El reconocimiento será tal que garantice que se realizaron de modo efectivo las reparaciones o renovaciones necesarias, que los materiales utilizados en tales reparaciones o renovaciones y la calidad de éstas son satisfactorios en todos los sentidos y que el buque está en condiciones de hacerse a la mar sin peligro para él mismo ni para las personas que se encuentren a bordo.

Regla 11. MANTENIMIENTO DE LAS CONDICIONES COMPROBADAS EN EL RECONOCIMIENTO

Se sustituye el texto actual de la Regla 11 por el siguiente:

a) El buque y su equipo serán mantenidos de modo que se conserven ajustados a las disposiciones del Convenio y del presente Protocolo, para así garantizar que el buque seguirá estando, en todos los sentidos, en condiciones de hacerse a la mar sin peligro para él mismo ni para las personas que se encuentren a bordo.

b) Realizado cualquiera de los reconocimientos del buque en virtud de lo dispuesto en las Reglas 6, 7, 8, 9 y 10 del Capítulo I del Convenio y en el presente Protocolo, no se efectuará ningún cambio en la disposición estructural, las máquinas, el equipo y los demás componentes que fueron objeto del reconocimiento, sin previa autorización de la Administración.

c) Siempre que el buque sufra un accidente o que se le descubra algún defecto, y éste o aquél afecten su seguridad o la eficacia o la integridad de sus dispositivos de salvamento u otros, el capitán o el propietario del buque informarán lo antes posible a la Administración, al inspector nombrado o a la organización reconocida, encargados de expedir el certificado pertinente, quienes harán que se inicien las investigaciones encaminadas a determinar si es necesario realizar el reconocimiento prescrito en las Reglas 6, 7, 8, 9 y 10 del Capítulo I del Convenio y en el presente Protocolo. Cuando el buque se encuentre en un puerto regido por otra Parte, el capitán o el propietario informarán también inmediatamente a las autoridades competentes del Estado rector del puerto, y el inspector nombrado o la organización reconocida comprobarán si se ha rendido ese informe.

Regla 14. DURACIÓN Y VALIDEZ DE LOS CERTIFICADOS

Se sustituye el texto actual de la Regla 14 por el siguiente:

a) Con excepción del Certificado de seguridad de construcción para buque de carga, del Certificado de seguridad del equipo para buque de carga y de todo Certificado de exención, los certificados se expedirán para un período que no exceda de doce meses. El Certificado de seguridad de construcción para buque de carga se expedirá para un período que no exceda de cinco años. El Certificado de seguridad del equipo para buque de carga se expedirá para un período que no exceda de veinticuatro meses. El período de validez de un Certificado de exención no rebasará el del certificado al que vaya referido.

b) No se autorizará ninguna prórroga del período de validez de cinco años del Certificado de seguridad de construcción para buque de carga.

c) Cuando se realice un reconocimiento dentro de los dos meses que precedan al vencimiento del período de validez inicialmente asignado a un certificado, ya sea éste un Certificado de seguridad radiotelegráfica para buque de carga o un Certificado de seguridad radiotelefónica para buque de carga, expedido para buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas, pero inferior a 500 toneladas, dicho certificado podrá ser anulado y sustituido por otro nuevo que caducará doce meses después de la fecha de vencimiento del período de validez inicialmente asignado.

d) Si en la fecha de vencimiento de uno de sus certificados, excluido el mencionado en el párrafo *b*) de la presente Regla, un buque no se encuentra en un puerto del país en que esté matriculado o en que haya de ser objeto de reconocimiento, la Administración podrá prorrogar la validez del certificado, pero esta prórroga sólo será concedida con el fin de que el buque pueda proseguir su viaje hasta el país en que esté matriculado o el puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, y aun así únicamente en los casos en que se estime oportuno y razonable hacerlo.

e) Ningún certificado podrá ser prorrogado en virtud de lo dispuesto en el párrafo *d*) de la presente Regla por un período superior a cinco meses, y el buque al que se le haya concedido tal prórroga no quedará autorizado en virtud de ésta, cuando llegue al país en que esté matriculado o al puerto en el que haya de ser objeto de reconocimiento, a salir de dichos puerto o país sin haber obtenido previamente un certificado nuevo.

f) Todo certificado, excluido el mencionado en el párrafo *b*) de la presente Regla, que no haya sido prorrogado en virtud de las precedentes disposiciones de la presente Regla, podrá ser prorrogado por la Administración por un período de gracia no superior a un mes a partir de la fecha de vencimiento indicada en el mismo.

g) Un certificado perderá su validez:

i) Si no se han efectuado las inspecciones y los reconocimientos dentro de los intervalos estipulados en las Reglas 7 *a*), 8, 9 y 10 *a*) del Capítulo I del Convenio y del presente Protocolo o dentro de los que se hayan podido prorrogar de conformidad con los párrafos *d*, *e*) o *f*) de la presente Regla; o

ii) Cuando el buque cambie su pabellón por el de otro Gobierno; sólo se expedirá un nuevo certificado cuando el Gobierno que lo expida se haya cerciorado plenamente de que el buque cumple con lo prescrito en los párrafos *a*) y *b*) de la Regla 11 del presente Capítulo; en el caso de un cambio entre Partes, el Gobierno de la Parte cuyo pabellón el buque tenía antes derecho a enarbolar transmitirá lo antes posible a la Administración, previa petición de ésta cursada dentro del plazo de tres meses después de efectuado el cambio, copias de los certificados que llevaba el buque antes del cambio y, si están disponibles, copias de los informes de los reconocimientos pertinentes.

Regla 19. INSPECCIONES

Se sustituye el texto actual de la Regla 19 por el siguiente:

a) Cuando un buque se encuentre en un puerto regido por otra Parte estará sujeto a las inspecciones de funcionarios debidamente autorizados por el Gobierno de tal Parte, en tanto que el objeto de esas inspecciones sea comprobar que los certificados expedidos en virtud de las Reglas 12 ó 13 del Capítulo I del Convenio son válidos.

b) Si son válidos, tales certificados serán aceptados a menos que haya claros indicios para sospechar que el estado del buque o de su equipo no corresponde en lo esencial a los pormenores de uno cualquiera de los certificados o que el buque no cumple con lo dispuesto en los párrafos *a*) y *b*) de la Regla 11 del presente Capítulo.

c) Si se dan las circunstancias enunciadas en el párrafo *b*) de la presente Regla o si el certificado ha expirado o ha dejado de tener validez, el funcionario que realice la inspección tomará las medidas necesarias para garantizar que el buque no zarpe hasta poder hacerse a la mar o salir del puerto con objeto de dirigirse al astillero de reparaciones que mejor convenga sin peligro para el buque ni las personas que se encuentren a bordo.

d) Cuando la inspección origine una intervención de la índole que sea, el funcionario que realice aquélla informará inmediatamente por escrito al Cónsul o, en ausencia de éste, al más próximo representante diplomático del Estado cuyo pabellón tenga el buque derecho a enarbolar, de todas las circunstancias que dieron lugar a que la intervención fuese considerada necesaria. Además los inspectores nombrados o las organizaciones reconocidas que se encargaron de expedir los certificados serán también notificados. Se pondrá en conocimiento de la Organización los hechos que motivaron la intervención.

e) Cuando las autoridades del Estado rector del puerto interesadas no puedan tomar las medidas indicadas en los párrafos *c*) y *d*) de la presente Regla o cuando el buque haya sido autorizado a dirigirse al puerto de escala siguiente, dichas autoridades transmitirán toda la información pertinente en relación con el buque a las autoridades del siguiente puerto de escala, así como a los interesados mencionados en el párrafo *d*) de la presente Regla.

f) Cuando se realicen inspecciones en virtud de lo dispuesto en la presente Regla, se hará todo lo posible por evitar que el buque sea detenido o demorado indebidamente. Si a causa de tales inspecciones el buque es indebidamente detenido o demorado, tendrá derecho a ser indemnizado por toda pérdida o daño sufridos.

CAPÍTULO II-1. CONSTRUCCIÓN — COMPARTIMENTADO Y ESTABILIDAD, INSTALACIONES DE MÁQUINAS E INSTALACIONES ELÉCTRICAS

PARTE A. GENERALIDADES

Regla 1. AMBITO DE APLICACIÓN

Se añaden los apartados siguientes al texto actual del párrafo *b*):

iii) No obstante lo dispuesto en el apartado ii) del presente párrafo y en el párrafo *a*) iii) de la presente Regla, a los efectos de la Regla 29 *d*) del presente Capítulo por buque tanque nuevo se entenderá:

1) Un buque tanque respecto del cual se adjudique el oportuno contrato de construcción después del 1 de junio de 1979; o

2) En ausencia de un contrato de construcción, un buque tanque cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente después del 1 de enero de 1980; o

3) Un buque tanque cuya entrega se produzca después del 1 de junio de 1982; o

4) Un buque tanque que haya sido objeto de una reforma o una modificación de carácter importante:

aa) Para las cuales se adjudique el oportuno contrato después del 1 de junio de 1979; o

bb) Respecto de las cuales, en ausencia de un contrato, el trabajo de construcción se inicie después del 1 de enero de 1980; o

cc) Que queden terminadas después del 1 de junio de 1982.

iv) A los efectos de la Regla 29 *d*) del presente Capítulo, por buque tanque existente se entenderá un buque tanque que no sea un buque tanque nuevo según se define éste en el apartado iii) del presente párrafo.

v) A los efectos del apartado iii) del presente párrafo, no se considerará que la transformación de un buque tanque existente de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas métricas realizada para satisfacer las prescripciones del presente Protocolo o del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, constituye una reforma o una modificación de carácter importante.

Regla 2. DEFINICIONES

Se añaden los párrafos siguientes al texto actual:

k) Sistema de telemando del aparato de gobierno es el medio por el cual se transmiten los necesarios movimientos de timón desde el puente de navegación hasta los mandos del servomotor del aparato de gobierno.

l) Aparato de gobierno principal es el conjunto de la maquinaria, los servomotores que pueda haber de dicho aparato y el equipo auxiliar, así como los medios provistos (caña o sector) con miras a transmitir el par torsor a la mecha del timón, necesario para mover el timón a fin de gobernar el buque en condiciones normales de servicio.

m) Servomotor del aparato de gobierno es:

i) En el caso de un aparato de gobierno eléctrico, un motor eléctrico con su correspondiente equipo eléctrico;

ii) En el caso de un aparato de gobierno electrohidráulico, un motor eléctrico con su correspondiente equipo eléctrico y la bomba a la que esté acoplado;

iii) En el caso de otros tipos de aparato de gobierno hidráulico, el motor impulsor y la bomba a la que esté acoplado.

n) Aparato de gobierno auxiliar es el equipo provisto para mover el timón a fin de gobernar el buque en caso de avería del aparato de gobierno principal.

PARTE C. INSTALACIONES DE MÁQUINAS E INSTALACIONES ELÉCTRICAS

Regla 29. APARATO DE GOBIERNO

Se añade el párrafo siguiente al texto actual:

d) *Buques tanque solamente*

i) Las disposiciones siguientes se aplicarán a todos los buques tanques nuevos de arqueo bruto igual o superior a 10 000 toneladas y, dentro de un plazo de dos años, contado a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo, a todos los buques tanque existentes de arqueo bruto igual o superior a 10 000 toneladas:

1) Irán provistos de dos sistemas de telemando del aparato de gobierno, cada uno de los cuales podrá accionarse separadamente desde el puente de navegación; ello no supondrá la necesidad de duplicar la rueda o la caña del timón; en caso de avería del sistema de telemando del aparato de gobierno que esté operando, se podrá operar con el otro sistema inmediatamente desde un punto situado en el puente de navegación; cada uno de los sistemas de telemando del aparato de gobierno será alimentado, si es eléctrico, por su propio circuito independiente, abastecido a su vez por el circuito de energía del aparato de gobierno desde un punto situado en el compartimiento del aparato de gobierno; dado que falle el suministro de energía eléctrica a uno de los sistemas de telemando del aparato de gobierno, se dará la alarma en el puente de navegación; las alarmas prescritas en el presente apartado serán sonoras y visuales y estarán situadas en un punto del puente de navegación en que se puedan observar fácilmente;

2) En el compartimiento del aparato de gobierno habrá asimismo medios para el mando del aparato de gobierno principal;

3) En el compartimiento del aparato de gobierno habrá medios para desconectar del circuito de energía el sistema de telemando del aparato de gobierno;

4) Habrá medios de comunicación entre el puente de navegación y el compartimiento del aparato de gobierno;

5) La posición angular exacta del timón vendrá indicada en el puente de navegación; tal indicación no dependerá del sistema de telemando del aparato de gobierno; y

6) Será posible comprobar la posición angular del timón en el compartimiento del aparato de gobierno.

ii) Además de lo prescrito en los párrafos *a*) y *d*) i) de la presente Regla, todos los buques tanque nuevos cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 10 000 toneladas cumplirán con las siguientes prescripciones:

1) El aparato de gobierno principal estará provisto de dos o más servomotores idénticos y será capaz de accionar el timón tal como se prescribe en el párrafo d) ii) 2) de la presente Regla, funcionando con uno o más servomotores; dentro de lo razonable y posible, el aparato de gobierno principal estará instalado de modo que la avería aislada ocurrida en sus tuberías o en uno de los servomotores no disminuya la integridad del resto del aparato; todos los acoplamientos mecánicos que formen parte del aparato de gobierno y la conexión mecánica con todo sistema de telemando del aparato de gobierno, que pueda haber serán de una construcción sólida y de garantía que la Administración juzgue satisfactoria;

2) Hallándose el buque navegando a la velocidad máxima de servicio en marcha avante y con su calado máximo en agua salada, el aparato de gobierno principal deberá poder cambiar el timón desde una posición de 35 grados a una banda hasta otra de 35 grados a la banda opuesta; se podrá cambiar el timón desde una posición de 35 grados a cualquiera de ambas bandas hasta otra de 30 grados a la banda opuesta sin que ello lleve más de 28 segundos, dadas las mismas condiciones;

3) El aparato de gobierno principal deberá ser de accionamiento mecánico siempre que sea necesario para cumplir con lo prescrito en el párrafo *d*) ii) 2) de la presente Regla;

4) Los servomotores del aparato de gobierno principal serán de un tipo que arranque automáticamente cuando, después de haber fallado el suministro de energía, se normalice ese suministro;

5) Dado que falle uno cualquiera de los servomotores del aparato de gobierno se dará la alarma en el puente de navegación; se podrá poner en funcionamiento automática o manualmente cada uno de los servomotores desde un punto situado en el puente de navegación; y

6) Se proveerá un suministro secundario de energía derivada de la fuente de energía eléctrica de emergencia o de otra fuente independiente de energía situada en el compartimiento del aparato de gobierno, que pueda entrar en acción automáticamente sin tardar más de 45 segundos y que baste para alimentar por lo menos un servomotor del aparato de gobierno de modo que éste pueda accionar el timón tal como se especifica más abajo, y también para alimentar el correspondiente sistema de telemando del aparato de gobierno y el axiómetro; la citada fuente independiente de energía sólo se utilizará para este fin y tendrá capacidad suficiente para funcionar ininterrumpidamente durante media hora; hallándose el buque navegando a la mitad de su velocidad máxima de servicio en marcha avante, o a 7 nudos si esta velocidad fuera mayor, y con su calado máximo en agua salada, el servomotor del aparato de gobierno, mientras esté siendo alimentado por la

fuente secundaria de energía, deberá poder cambiar el timón desde una posición de 15 grados a una banda hasta otra de 15 grados a la banda opuesta sin que ello lleve más de 60 segundos.

CAPÍTULO II-2. CONSTRUCCIÓN — PREVENCIÓN, DETECCIÓN Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

PARTE A. GENERALIDADES

Regla 1. AMBITO DE APLICACIÓN

Se añaden los apartados siguientes al texto actual del párrafo *a*):

iv) No obstante lo dispuesto en los apartados ii) y iii) del presente párrafo, o los efectos de las Reglas 55 *a*) ii) y 60 del presente Capítulo por buque tanque nuevo se entenderá:

1) Un buque tanque respecto del cual se adjudique el oportuno contrato de construcción después del 1 de junio de 1979; o

2) En ausencia de un contrato de construcción, un buque tanque cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente después del 1 de enero de 1980; o

3) Un buque tanque cuya entrega se produzca después del 1 de junio de 1982; o

4) Un buque tanque que haya sido objeto de una reforma o una modificación de carácter importante:

aa) Para las cuales se adjudique el oportuno contrato después del 1 de junio de 1979; o

bb) Respecto de las cuales, en ausencia de un contrato, el trabajo de construcción se inicie después del 1 de enero de 1980; o

cc) Queden terminadas después del 1 de junio de 1982.

v) A los efectos de las Reglas 55 *a*) ii) y 60 del presente Capítulo, por buque tanque existente se entenderá un buque tanque que no sea un buque tanque nuevo según se define éste en el apartado iv) del presente párrafo.

vi) A los efectos del apartado iv) del presente párrafo, no se considerará que la transformación de un buque tanque existente de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas métricas realizada para satisfacer las prescripciones del presente Protocolo o del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, constituye una reforma o una modificación de carácter importante.

Regla 3. DEFINICIONES

Se sustituye el texto actual del párrafo v) por el siguiente:

v) Por « peso del buque vacío », valor que se expresa en toneladas métricas, se entiende el desplazamiento de un buque sin carga, combustible, aceite lubricante, agua de lastre, agua dulce, agua de alimentación de calderas en los tanques ni provisiones de consumo, y sin pasajeros, tripulantes ni efectos de unos y otros.

Se añade el párrafo siguiente al texto actual:

x) Por « crudo » se entiende toda mezcla de hidrocarburos líquidos que se encuentra en forma natural en la tierra, haya sido o no tratada para hacer posible su transporte; el término incluye:

i) Crudos de los que se hayan extraído algunas fracciones de destilados;

ii) Crudos a los que se hayan agregado algunas fracciones de destilados.

PARTE E. MEDIDAS DE SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS EN BUQUES TANQUE

Regla 55. AMBITO DE APLICACIÓN

Se sustituye el texto actual de esta Regla por el siguiente:

a) Salvo disposición expresa en otro sentido:

i) La presente Parte será de aplicación a todos los buques tanque nuevos que transporten crudos y productos derivados del petróleo cuyo punto de inflamación se dé a una temperatura que no exceda de 60°C (140°F) (prueba en vaso cerrado), verificado esto por un aparato de medida del punto de inflamación de tipo aprobado, y cuya presión de vapor Reid esté por debajo de la presión atmosférica, y otros productos líquidos que presenten un riesgo análogo de incendio;

ii) Además, todos los buques a los que se aplique esta Parte cumplirán con lo prescrito en las Reglas 52, 53 y 54 del Capítulo II-2 del Convenio, si bien no se utilizarán los sistemas fijos contraincendios, a base de gas, para los espacios de carga, en los buques tanque nuevos ni en los existentes que satisfagan lo dispuesto en la Regla 60 del presente Capítulo; con respecto a los buques tanque existentes a los que no se exija que satisfagan la Regla 60, la Administración podrá, al aplicar lo prescrito en la Regla 52 *f*), aceptar un sistema de espuma capaz de dirigir ésta al interior o al exterior de los tanques; los pormenores de esta instalación deberán ser satisfactorios a juicio de la Administración.

b) Si se proyecta transportar cargamentos distintos de los citados en el párrafo *a*) i) de la presente Regla que supongan riesgos adicionales de incendio, se tomarán las medidas de seguridad complementarias que la Administración juzgue oportunas.

c) Los buques de carga combinados no transportarán productos sólidos a menos que todos los tanques de carga se hallen vacíos de crudos y de gas desprendido o a menos que, en cada caso, las medidas adoptadas sean satisfactorias a juicio de la Administración.

Regla 60. PROTECCIÓN DE LOS TANQUES DE CARGA

Se sustituye el texto actual de esta Regla por el siguiente:

a) En los buques tanque nuevos de un peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas métricas, a fin de proteger la zona cubierta en que se encuentran los tanques de carga y estos mismos tanques, habrá un sistema fijo de espuma instalado en cubierta y un sistema fijo de gas inerte ajustados a lo dispuesto en las Reglas 61 y 62 del Capítulo II-2 del Convenio. No obstante, en lugar de dichos sistemas, tras examinar la disposición del buque y su equipo la Administración podrá aceptar otras combinaciones de sistemas fijos si éstos ofrecen una protección equivalente, de conformidad con lo dispuesto en la Regla 5 del Capítulo I del Convenio.

b) Para ser considerado como equivalente, el sistema propuesto en sustitución del de espuma en cubierta deberá:

i) Ser capaz de extinguir el fuego prendido en sustancias derramadas y de impedir la ignición del combustible derramado que todavía no esté ardiendo; y

ii) Ser capaz de combatir incendios en tanques averiados.

c) Para que pueda ser considerado como equivalente, el sistema propuesto en sustitución del fijo de gas inerte deberá:

i) Ser capaz de impedir acumulaciones peligrosas de mezclas explosivas en los tanques de carga intactos durante el servicio normal, a lo largo de todo el viaje en lastre y mientras se efectúe toda operación necesaria en el interior de los tanques; y

ii) Haber sido proyectado de modo que el riesgo de ignición nacido de la generación de electricidad estática en el propio sistema quede reducido al mínimo.

d) Todo buque tanque existente de un peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas métricas destinado a operar en el transporte de crudos estará dotado de un sistema de gas inerte que cumpla con lo prescrito en el párrafo *a*) de la presente Regla a partir de una fecha no posterior a:

i) Un plazo de dos años, contado desde la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo, respecto de los buques tanque de peso muerto igual o superior a 70 000 toneladas métricas; y a

ii) Un plazo de cuatro años, contado desde la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo, respecto de los buques tanque de peso muerto inferior a 70 000 toneladas métricas, si bien por lo que respecta a los que tengan un peso muerto inferior a 40 000 toneladas métricas y no estén dotados de máquinas de lavado de tanques cuyo caudal, por máquina, sea superior a 60 metros cúbicos por hora, la Administración podrá eximir a los que sean buques tanque existentes de las prescripciones del presente párrafo cuando no sea razonable ni posible aplicarlas, teniendo en cuenta las características de proyecto del buque.

e) Todo buque tanque existente de un peso muerto igual o superior a 40 000 toneladas métricas destinado a operar en el transporte de hidrocarburos que no sean crudos y todo buque tanque existente de un peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas métricas destinado a operar en el transporte de hidrocarburos que no sean crudos, dotado de máquinas de lavado de tanques cuyo caudal, por máquina, sea superior a 60 metros cúbicos por hora, estarán dotados de un sistema de gas inerte que cumpla con lo prescrito en el párrafo *a*) de la presente Regla a partir de una fecha no posterior a:

i) Un plazo de dos años, contado desde la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo, respecto de los buques tanque de peso muerto igual o superior a 70 000 toneladas métricas; y a

ii) Un plazo de cuatro años, contado desde la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo, respecto de los buques tanque de peso muerto inferior a 70 000 toneladas métricas.

f) Todo buque tanque que utilice un procedimiento de lavado con crudos para los tanques de carga estará dotado de un sistema de gas inerte que cumpla con lo prescrito en la Regla 62 del Capítulo II-2 del Convenio y de máquinas de lavado fijas.

g) Todos los buques tanque dotados de un sistema fijo de gas inerte irán provistos de un sistema de indicación del espacio vacío en los tanques sin abrir éstos.

h) Todo buque tanque nuevo de arqueo bruto igual o superior a 2 000 toneladas, no regido por las disposiciones del párrafo *a*) de la presente Regla, irá provisto de un sistema de espuma capaz de dirigir ésta al interior o al exterior de los tanques. Los pormenores de esta instalación deberán ser satisfactorios a juicio de la Administración.

CAPÍTULO V. SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN

Regla 12. APARATOS NÁUTICOS DE A BORDO

Se sustituye el texto actual del párrafo *a*) por el siguiente:

a) Todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 1 600 toneladas pero inferior a 10 000 toneladas llevarán por lo menos un radar. Todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 10 000 toneladas llevarán por lo menos dos radares, cada uno de ellos capaz de funcionar independientemente del otro. Todos los radares instalados en cumplimiento de la presente Regla serán de un tipo aprobado por la Administración y se ajustarán a normas operacionales no inferiores a las adoptadas por la Organización. En el puente de estos buques habrá medios que permitan efectuar el punteo con los datos proporcionados por el radar.

Regla 19. EMPLEO DEL PILOTO AUTOMÁTICO

Se añade el párrafo siguiente al texto actual:

d) El gobierno manual será objeto de comprobación después de toda utilización prolongada del piloto automático y antes de entrar en las zonas en que la navegación exija precauciones especiales.

Se añaden las Reglas siguientes al presente Capítulo:

Regla 19-1. FUNCIONAMIENTO DEL APARATO DE GOBIERNO

En las zonas en que la navegación exija precauciones especiales, a bordo habrá más de un servomotor del aparato de gobierno funcionando cuando los servomotores tengan aptitud para funcionar simultáneamente.

Regla 19-2. APARATO DE GOBIERNO — COMPROBACIÓN Y PRÁCTICAS

a) Dentro de las 12 horas previas a la salida del buque, la tripulación verificará y probará el aparato de gobierno. El procedimiento de comprobación comprenderá, según proceda, el funcionamiento de:

i) El aparato de gobierno principal;

ii) El aparato de gobierno auxiliar;

iii) Los sistemas de telemando del aparato de gobierno;

iv) Los puestos de gobierno situados en el puente de navegación;

v) La fuente de energía de emergencia;

vi) Los axiómetros, tomando como referencia la posición real del timón;

vii) Los dispositivos de alarma para fallos en el suministro de energía eléctrica destinada a los sistemas de telemando del aparato de gobierno; y

viii) Los dispositivos de alarma para fallos del servomotor del aparato de gobierno.

b) Las verificaciones y pruebas comprenderán:

i) El recorrido completo del timón de acuerdo con las características que el aparato de gobierno deba reunir;

ii) La inspección visual del aparato de gobierno y de sus conexiones articuladas; y

iii) El funcionamiento de los medios de comunicación existentes entre el puente de navegación y el compartimiento del aparato de gobierno.

c) i) En el puente de navegación y en el compartimiento del aparato de gobierno habrá expuestas permanentemente unas sencillas instrucciones de manejo con un diagrama funcional que muestre los procedimientos de conmutación de los sistemas de telemando del aparato de gobierno y de los servomotores de éste.

ii) Todos los oficiales encargados del manejo o el mantenimiento del aparato de gobierno estarán familiarizados con el funcionamiento de los sistemas de gobierno instalados en el buque y con los procedimientos para pasar de un sistema a otro.

d) Además de las verificaciones y pruebas normales prescritas en los párrafos *a*) y *b*) de la presente Regla, se efectuarán prácticas de gobierno del buque en situaciones de emergencia por lo menos una vez cada tres meses, a fin de adquirir experiencia en los procedimientos de gobierno apropiados para esas situaciones. Dichas prácticas comprenderán el mando directo desde el compartimiento del aparato de gobierno, los procedimientos de comunicación con el puente de navegación y, cuando proceda, la utilización de las fuentes secundarias de energía.

e) La Administración podrá no obligar a satisfacer la prescripción de efectuar las verificaciones y pruebas prescritas en los párrafos *a*) y *b*) de la presente Regla con

respecto a los buques que realicen con regularidad viajes de corta duración. Dichos buques deberán efectuar las verificaciones y pruebas mencionadas por lo menos una vez semanalmente.

f) La fecha en que se efectúen las verificaciones y pruebas prescritas en los párrafos *a*) y *b*) de la presente Regla y la fecha y los pormenores de las prácticas de gobierno del buque en situaciones de emergencia efectuadas en virtud del párrafo *d*) de la presente Regla, se anotarán en el Diario de navegación prescrito por la Administración.

APÉNDICE

MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE CONSTRUCCIÓN PARA BUQUES DE CARGA

Se añade el siguiente modelo de Suplemento al actual modelo de Certificado

SUPLEMENTO DEL CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE CONSTRUCCIÓN PARA BUQUE DE CARGA

(SELLO OFICIAL) (NACIONALIDAD)

Expedido en virtud de las disposiciones del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974

Nombre del buque	*Número o letras distintivos*	*Puerto de matrícula*	*Peso muerto del buque (toneladas métricas)*	*Año de construcción*

Tipo de buque:

Buque tanque destinado a operar en el transporte de crudos*
Buque tanque destinado a operar en el transporte de hidrocarburos que no sean crudos*
Buque tanque destinado a operar en el transporte de crudos/otros hidrocarburos*
Buque de carga distinto de un buque tanque destinado a operar en el transporte de hidrocarburos*

Fecha del contrato de construcción o de la reforma o modificación de carácter importante .....

Fecha en que se colocó la quilla o en que el buque se hallaba en fase equivalente de construcción o en que comenzó una reforma o una modificación de carácter importante .....

Fecha de entrega del buque o de terminación de una reforma o de una modificación de carácter importante .....

* Táchese según proceda.

El presente Suplemento irá siempre unido al Certificado de seguridad de construcción para buque de carga.

Se certifica:

Que el buque ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con lo dispuesto en la Regla 10 del Capítulo I del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974; y

Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que el estado del casco, de las máquinas y del equipo, según lo definido en la expresada Regla, es satisfactorio en todos los sentidos, y que el buque cumple con las prescripciones del Protocolo.

El presente Certificado será válido hasta el ..... de ..... de ..... sujeto a la realización del(de los) reconocimiento(s) intermedio(s) necesario(s) al término de(cada) .....

(Indíquese el período)

Expedido en .....

(Lugar de expedición del Certificado)

a ..... de..... de 19.. .....

(Firma del funcionario que, debidamente autorizado, expide el Certificado)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora)

RECONOCIMIENTO INTERMEDIO

Se certifica que en el reconocimiento intermedio prescrito en la Regla 10 del Capítulo I del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, se ha comprobado que el buque cumple con las disposiciones pertinentes de dicho Protocolo

Firmado: .....

(Firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar: .....

Fecha: .....

El siguiente reconocimiento intermedio deberá efectuarse el .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

Firmado: .....

(Firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar: .....

Fecha: .....

El siguiente reconocimiento intermedio deberá efectuarse el .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

Firmado: .....
(Firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar: .....

Fecha: .....

El siguiente reconocimiento intermedio deberá efectuarse el .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

Firmado: .....
(Firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar: .....

Fecha: .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD DEL EQUIPO PARA BUQUES DE CARGA

Se añade el siguiente modelo de Suplemento al actual modelo de Certificado

SUPLEMENTO DEL CERTIFICADO DE SEGURIDAD DEL EQUIPO PARA BUQUE DE CARGA

(SELLO OFICIAL) (NACIONALIDAD)

Expedido en virtud de las disposiciones del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974

Nombre del buque	*Número o letras distintivos*	*Puerto de matrícula*	*Peso muerto del buque (toneladas métricas)*	*Año de construcción*

Tipo de buque:

Buque tanque destinado a operar en el transporte de crudos*
Buque tanque destinado a operar en el transporte de hidrocarburos que no sean crudos*
Buque tanque destinado a operar en el transporte de crudos/otros hidrocarburos*
Buque de carga distinto de un buque tanque destinado a operar en el transporte de hidrocarburos*

Fecha del contrato de construcción o de la reforma o modificación de carácter importante .....

Fecha en que se colocó la quilla o en que el buque se hallaba en fase equivalente de construcción o en que se comenzó una reforma o una modificación de carácter importante .....

Fecha de entrega del buque o de terminación de una reforma o de una modificación de carácter importante .....

* Táchese según proceda.

El presente Suplemento irá siempre unido al Certificado de seguridad del equipo para buque de carga.

Se certifica:

Que el buque ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con lo dispuesto en la Regla 8 del Capítulo I del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974; y

Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que el estado del equipo de seguridad, según lo definido en la expresada Regla, es satisfactorio en todos los sentidos, y que el buque cumple con las prescripciones del Protocolo.

El presente Certificado será válido hasta el ..... de ..... de ..... sujeto a la realización del(de los) reconocimiento(s) intermedio(s) necesario(s) al término de(cada) .....

(Indíquese el período)

Expedido en .....

(Lugar de expedición del Certificado)

a ..... de ..... de 19.. .....

(Firma del funcionario que, debidamente autorizado, expide el Certificado)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora)

RECONOCIMIENTO INTERMEDIO

Se certifica que en el reconocimiento intermedio prescrito en la Regla 8 del Capítulo I del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, se ha comprobado que el buque cumple con las disposiciones pertinentes de dicho Protocolo.

Firmado: .....

(Firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar: .....

Fecha: .....

El siguiente reconocimiento intermedio deberá efectuarse el .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

Firmado: .....

(Firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar: .....

Fecha: .....

El siguiente reconocimiento intermedio deberá efectuarse el .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

En virtud de lo dispuesto en la Regla 14 del Capítulo I del Protocolo, se prorroga la validez del presente Certificado hasta el ..... de ..... de .....

Firmado: .....

(Firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar: .....

Fecha: .....

(Sello o estampilla de la autoridad)

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

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

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

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

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

3. На Конференции наблюдателями были представлены следующие государства:

Китай
Маврикий
Эквадор

4. По приглашению Организации на Конференцию своих представителей прислали следующие организации системы Организации Объединенных Наций: Программа развития Организации Объединенных Наций (ПРООН).

5. На Конференцию прислали наблюдателей следующие межправительственные организации: Организация по экономическому сотрудничеству и развитию; Комиссия европейских сообществ.

6. На Конференцию также прислали наблюдателей следующие неправительственные организации:

Международная палата судоходства (МПС)

Международная федерация судовладельцев (МФС)

Международный союз морского страхования (МСМС)

Международная конфедерация свободных профсоюзов (МКСП)

Международный комитет по радиосвязи (МКР)

Международная ассоциация портов и гаваней (МАПГ)

Балтийская и международная морская конференция (БИМКО)

Международная ассоциация классификационных обществ (МАКО)

Международный морской форум нефтяных компаний (МЕМОФОНЕК)

Международная ассоциация судовладельцев (ИНСА)

Технический комитет по исследованию ресурсов океана

Международная ассоциация друзей Земли

Международная ассоциация институтов судоходства

Ассоциация западноевропейских судостроителей

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

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

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

9. Секретариат Конференции был назначен в следующем составе:

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

10. Конференция учредила следующие комитеты:

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

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

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

Комитет по проверке полномочий:
Председатель: капитан С. Тардана (Индонезия)

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

11. В основу работы Конференции были положены следующие документы:

— Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г.;

— Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г.;

— Проекты Протоколов к вышеупомянутым Конвенциям, подготовленные совместно Комитетом по безопасности на море и Комитетом защиты морской среды;

— Проекты Резолюций, связанные с усилением безопасности на море и предотвращением загрязнения моря с судов;

— Предложения и замечания, представленные Конференции заинтересованными правительствами и организациями.

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

Протокол 1978 г. к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. и Протокол 1978 г. к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г.

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

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

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

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

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

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

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

ACTA FINAL DE LA CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE SEGURIDAD DE LOS BUQUES TANQUE Y PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN, 1978

1. Considerando las recomendaciones hechas por el Comité de Seguridad Marítima, el 25 de mayo de 1977 el Consejo de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental decidió convocar la Conferencia internacional sobre seguridad de los buques tanque y prevención de la contaminación, que se celebró en Londres del 6 al 17 de febrero de 1978.

2. Por invitación de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, los siguientes Estados estuvieron representados en la Conferencia por delegaciones:

Alemania, República Federal de
Arabia Saudita
Argelia
Argentina
Australia
Bahamas
Bahrein
Barbados
Bélgica
Brasil
Bulgaria
Canadá
Colombia
Cuba
Chile
Chipre
Dinamarca
Egipto
España
Estados Unidos de América
Filipinas
Finlandia
Francia
Ghana
Grecia
India
Indonesia
Irán
Iraq
Irlanda
Israel
Italia
Japón
Kenya
Kuwait
Liberia
Malasia
Marruecos
México
Nigeria
Noruega
Nueva Zelandia
Omán
Países Bajos
Panamá
Polonia
Portugal
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte
República de Corea
República Democrática Alemana
Rumania
Senegal
Singapur
Suecia
Tailandia
Trinidad y Tabago
Túnez
Turquía
Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas
Uruguay
Venezuela
Yugoslavia

3. Los siguientes Estados estuvieron representados en la Conferencia por observadores:

China
Ecuador
Mauricio

4. Por invitación de la Organización, la siguiente organización del sistema de las Naciones Unidas envió un representante a la Conferencia: Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA).

5. Las siguientes organizaciones intergubernamentales enviaron observadores a la Conferencia: Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE); Comisión de las Comunidades Europeas (CEE).

6. Las siguientes organizaciones no gubernamentales enviaron también observadores a la Conferencia:

Cámara Naviera Internacional (ICS)
Federación Naviera Internacional (ISF)

Unión Internacional de Seguros de Transporte (IUMI)
Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres (CIOSL)
Comité Internacional Radiomarítimo (CIRM)
Asociación Internacional de Puertos (AIP)
Conferencia Marítima Internacional y del Báltico (BIMCO)
Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS)
Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF)
Asociación Internacional de Armadores (INSA)
Comité de Ingeniería de Recursos Oceánicos (ECOR)
Internacional de Amigos de la Tierra (FOE)
Asociación Internacional de los Institutos de Navegación (IAIN)
Asociación de Constructores Navales de la Europa Occidental (AWES)

7. Durante el acto inaugural de la Conferencia, el Sr. S. Clinton Davis, Subsecretario parlamentario de Estado para firmas comerciales, aviación y navegación del Departamento de Comercio del Reino Unido, hizo una declaración en nombre del Gobierno de su Majestad en el curso de la cual dio la bienvenida a los delegados presentes en la Conferencia.

8. El Sr. Manuel Tello, de la delegación de México, fue elegido Presidente de la Conferencia. Como Vicepresidentes fueron elegidos:

Sr. M. Jacquier (Francia)
Sr. P. Gavai (India)
Sr. R. Adero (Kenya)
Sr. Said Ben Ammar (Túnez)
Sr. A. Kolesnitchenko (URSS)

9. La Mesa de la Conferencia quedó constituida como sigue:

Secretario General: Sr. C. P. Srivástava
Secretarios Ejecutivos: Sr. G. P. Kostylev
Sr. Y. Sasamura

10. La Conferencia constituyó las siguientes Comisiones:

Comisión I:
Presidente: Sr. J. Vonau (Polonia)
Vicepresidente: Sr. S. Abboud (Egipto)

Comisión II:
Presidente: Sr. P. Eriksson (Suecia)
Vicepresidente: Sr. J. H. Birtwhistle (Canadá)

Comisión III:
Presidente: Sr. L. Spinelli (Italia)
Vicepresidente: Sr. J. F. Schwarz (Argentina)

Comisión de Verificación de Poderes:
Presidente: Sr. S. Tardana (Indonesia)

Comisión de Redacción:
Presidente: Sr. S. N. Burbridge (Reino Unido)

11. Los documentos siguientes constituyeron la base de la labor de la Conferencia:

— Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973;

— Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974;

— Proyectos de Protocolos relativos a los citados Convenios, preparados conjuntamente por el Comité de Seguridad Marítima y el Comité de Protección del Medio Marino, de la Organización;

— Proyectos de Resoluciones relativas al acrecentamiento de la seguridad en el mar y a la prevención de la contaminación ocasionada por los buques;

— Propuestas y comentarios sometidos a la consideración de la Conferencia por los Gobiernos y organizaciones interesados.

12. Como resultado de sus deliberaciones, que constan en las actas resumidas y en los informes de la Conferencia, ésta adoptó los siguientes instrumentos: Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 y Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973.

Los mencionados Protocolos constituyen respectivamente los Documentos adjuntos 1 y 2 de la presente Acta final.

13. La Conferencia aprobó también las Resoluciones que figuran en el Documento adjunto 3 de la presente Acta final.

14. El texto de la presente Acta final, con sus Documentos adjuntos, queda depositado ante el Secretario General de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental. Está redactado en un solo original, en los idiomas español, francés, inglés y ruso, y va acompañado de los textos del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, y el Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973. Los textos de los Protocolos han sido redactados en los idiomas auténticos especificados en los Convenios a los cuales corresponden. Se harán traducciones oficiales de los Protocolos a los idiomas especificados en el Convenio al cual correspondan. Los originales de las mencionadas traducciones oficiales serán depositados junto con la presente Acta final.

15. El Secretario General de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental hará llegar a los Gobiernos de los Estados que estuvieron invitados a enviar representantes a la Conferencia copias certificadas de la presente Acta final con las Resoluciones de la Conferencia, copias certificadas de los textos auténticos de los Protocolos y, cuando hayan sido efectuadas, traducciones oficiales de los Protocolos, respondiendo a los pedidos formulados por dichos Gobiernos.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL los infrascritos firman la presente Acta final.

HECHO en Londres el día diecisiete de febrero de mil novecientos setenta y ocho.

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

ДОКУМЕНТ 3. РЕЗОЛЮЦИИ, ПРИНЯТЫЕ КОНФЕРЕНЦИЕЙ

РЕЗОЛЮЦИЯ 1. НАМЕЧЕННЫЙ СРОК ВСТУПЛЕНИЯ В СИЛУ ПРОТОКОЛА 1978 Г. К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ 1973 Г.

Конференция,

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

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

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

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

Рекомендует также государствам, намеревающимся стать Сторонами Протокола МАРПОЛ:

(*a*) Приложить все усилия, чтобы сдать на хранение свои документы о ратификации, одобрении, принятии или присоединении в возможно короткий срок, но не позднее июня 1980 г.;

(*b*) Если они не сдали на хранение эти документы к июню 1980 г., сообщить Генеральному секретарю Организации о времени, в течение которого они предположительно смогут это сделать,

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

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

— Для существующих танкеров-нефтесырьевозов: требования к танкам изолированного балласта, системам мойки сырой нефтью или выделенным для чистого балласта танкам, содержащиеся в Правиле 13 Приложения I Протокола МАРПОЛ;

— Для существующих танкеров-нефтепродуктовозов: требования к танкам изолированного балласта или выделенным для чистого балласта танкам, содержащиеся в Правиле 13 Приложения I Протокола МАРПОЛ,

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

РЕЗОЛЮЦИЯ 2. НАМЕЧЕННЫЙ СРОК ВСТУПЛЕНИЯ В СИЛУ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 Г. И ПРОТОКОЛА К ЭТОЙ КОНВЕНЦИИ

Конференция,

Признавая, что Международная конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. (Конвенция СОЛАС) и Протокол 1978 г. к этой Конвенции (Протокол

СОЛАС), когда их положения будут выполняться, смогут значительно повысить безопасность судов и имущества на море, а также людей, находящихся на борту,

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

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

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

Рекомендует также государствам, намеревающимся стать Сторонами Конвенции СОЛАС:

(*a*) Приложить все усилия, чтобы сдать на хранение свои документы о ратификации, одобрении, принятии или присоединении в возможно короткий срок, но не позднее июня 1978 г.;

(*b*) Сдать на хранение документы о ратификации, одобрении и принятии Протокола СОЛАС или о присоединении к нему, когда он открыт для подписания, или в кратчайший срок после этого; и когда станет возможным это сделать, стремиться одновременно сдать на хранение документы о ратификации, одобрении и принятии Конвенции СОЛАС и Протокола СОЛАС или о присоединении к ним;

(*c*) Если они не сдали на хранение эти документы к июню 1978 г., сообщить Генеральному секретарю Межправительственной морской консультативной организации о времени, в течение которого они предположительно смогут это сделать,

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

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

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

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

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

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

  — На существующих танкерах дедвейтом 40.000 тонн и более, но менее 70.000 тонн, и существующих танкерах-нефтесырьевозах дедвейтом 20.000 тонн и более, но менее 40.000 тонн, оборудованных машинами для мойки танков высокой производительности — к июню 1983 г.;

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

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

Резолюция 3. Перспективные мероприятия, направленные на устранение загрязнения

Конференция,

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

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

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

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

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

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

Резолюция 4. Порядок контроля для существующих танкеров-нефтесырьевозов дедвейтом менее 40.000 тонн

Конференция,

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

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

Признавая, что для обеспечения эффективного выполнения этих требований следует постоянно придавать особое значение эффективному выполнению процедур мойки, которая будет требоваться независимо от того, применяются ли на существующих нефтяных танкерах дедвейтом 40.000 тонн и более танки изолированного балласта, системы мойки сырой нефтью или выделенные для чистого балласта танки,

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

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

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

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

Резолюция 5. Дальнейшая разработка международных норм для систем инертного газа

Конференция,

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

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

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

Резолюция 6. Процедуры эффективного проведения в жизнь конвенции по охране человеческой жизни на море и конвенции по предотвращению загрязнения с судов

Конференция,

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

Отмечая в отношении предотвращения загрязнения с судов, что в Резолюции 1, принятой Международной конференцией по предотвращению загрязнения моря 1973 г., настоятельно предлагалось Правительствам срочно принять Поправки 1969 г. к Международной конвенции по предотвращению загрязнения нефтью 1954 г.,

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

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

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

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

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

Резолюция 7. Разработка руководств по проведению проверок в порту результатов очистки грузовых танков путем мойки сырой нефтью

Конференция,

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

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

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

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

Резолюция 8. Повышение уровня подготовки экипажей танкеров

Конференция,

Приняв Протоколы 1978 г. к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. и к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г., которые содержат более строгие требования к конструкции, оборудованию, проверке судов и выдаче им свидетельств, в частности для танкеров,

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

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

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

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

Резолюция 9. Защита особо чувствительных морских районов

Конференция,

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

Отмечая далее решение, принятое Международной конференцией по предотвращению загрязнения моря 1973 г., о включении в Международную конвенцию по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (Конвенция МАРПОЛ) специальных

обязательных положений для предотвращения загрязнения моря в определенно обозначенных особых районах, включая районы Средиземного, Балтийского, Черного, Красного морей и «Район заливов», в связи с их океанографическими особенностями и экологическим значением,

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

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

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

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

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

Предлагает Организации:

(*a*) Продолжить работу по защите морской среды от загрязнения с судов и загрязнения сбросами отходов;

(*b*) Придавая первостепенное значение проводимой работе, дополнительно начать исследования в сотрудничестве с другими международными организациями и квалифицированными органами с целью:

(i) Составления списков морских районов в мире, которые особо нуждаются в защите от загрязнения моря с судов и загрязнения сбросами, ввиду особой чувствительности зон в отношении их обновляемых природных ресурсов или в отношении их использования в научных целях;

(ii) Оценки, насколько это возможно, степени необходимости защиты, а также предполагаемых подходящих мер для обеспечения разумной степени защиты, принимая во внимание также другие законные пути использования моря;

(*c*) Рассмотреть на основании исследований, проведенных соответственно, и результатов другой проведенной работы какие меры будут необходимы для повышения уровня защиты морской среды от загрязнения моря с судов и загрязнения сбросами отходов;

(*d*) Принять меры, по необходимости, в соответствии с установленным порядком, с намерением включения любых необходимых положений в рамки соответствующих Конвенций, что может рассматриваться как результат вышеупомянутых исследований;

(*e*) Сформулировать рекомендации для Консультативного совещания Договаривающихся Сторон о принятии соответствующих мер в рамках Лондонской конвенции по сбросам для защиты таких особо чувствительных морских районов от загрязнения сбросами.

Резолюция 10. Разработка руководства по проведению установленных законом освидетельствований и проверок, включая внеплановые проверки и обязательные ежегодные освидетельствования судов

Конференция,

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

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

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

Признавая также, что в настоящее время существует ряд разных сроков действия свидетельств, требуемых положениями Конвенций СОЛАС и МАРПОЛ и Международной конвенции о грузовой марке 1966 г., а также ряд разных промежутков времени между промежуточными освидетельствованиями и проверками, требуемыми упомянутыми Конвенциями и Протоколами, и что было бы целесообразно стандартизировать эти сроки и промежутки времени,

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

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

Резолюция 11. Служба безопасности мореплавания

Конференция,

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

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

Просит Организацию разработать мероприятия по предоставлению консультации и помощи путем учреждения и использования Службы безопасности мореплавания,

состоящей из экспертов, чьи услуги могут обеспечиваться Правительствами, желающими оказывать такую помощь,

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

Резолюция 12. Усовершенствованные стандарты по рулевым устройствам

Конференция,

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

Отмечая, что существенные изменения в технических положениях Конвенции 1974 г. относительно усовершенствованных стандартов по рулевому устройству, включенных в Протокол, будут применяться только к танкерам валовой вместимостью 10.000 регистровых тонн и более,

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

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

Просит Организацию в срочном порядке:

(*a*) Повторно разработать стандарты по рулевому устройству для пассажирских и грузовых судов, как это изложено в Резолюции A.325 (IX), принимая во внимание положения Протокола СОЛАС;

(*b*) Изучить вопрос о необходимости распространения стандартов по рулевому устройству, применяемых только к танкерам в Протоколе СОЛАС, также к судам, иным чем танкеры; и

(*c*) Считать принятие усовершенствованных стандартов по рулевому устройству вместе с другими положениями о механизмах и электрических установках, изложенными в Резолюции A.325 (IX), как внесение поправок к Главе II-1 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. по ее вступлении в силу.

Резолюция 13. Наличие на борту средств предотвращения столкновения судов

Конференция,

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

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

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

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

Предлагает Межправительственной морской консультативной организации:

(*a*) Разработать стандарты по рабочим характеристикам для средств предотвращения столкновения судов в срочном порядке и не позднее 1 июля 1979 года;

(*b*) Подготовить в течение того же периода времени требования по перевозке таких средств на всех судах валовой вместимостью 10.000 регистровых тонн и более с тем, чтобы в Главу V Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. можно было внести поправки в кратчайшее время; и

(*c*) Обратить внимание Международной конференции по подготовке и дипломированию моряков на необходимость включения соответствующих положений относительно применения средств предотвращения столкновения судов в Международную конвенцию по подготовке и дипломированию моряков.

РЕЗОЛЮЦИЯ 14. СПЕЦИФИКАЦИЯ ДЛЯ НЕФТЯНЫХ ТАНКЕРОВ С ВЫДЕЛЕННЫМИ ДЛЯ ЧИСТОГО БАЛЛАСТА ТАНКАМИ

Конференция,

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

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

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

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

Признает, что может потребоваться дальнейшая разработка Спецификаций,

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

ПРИЛОЖЕНИЕ. СПЕЦИФИКАЦИИ ДЛЯ НЕФТЯНЫХ ТАНКЕРОВ С ВЫДЕЛЕННЫМИ ДЛЯ ЧИСТОГО БАЛЛАСТА ТАНКАМИ

1. *Цель*

Целью настоящих Спецификаций является определение:

(*a*) Надлежащего размещения на борту, и

(*b*) Порядка эксплуатации,

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

2. *Применение*

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

3. *Размещение на борту*

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

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

(*a*) Танки выбираются таким образом, чтобы обеспечить достаточную вместимость с целью соответствия требованиям Правила 13(2) и (3) Приложения I Протокола МАРПОЛ;

(*b*) Напряжение корпуса должно быть в приемлемых пределах в балласте и в грузу;

(*c*) Танки выбираются таким образом, чтобы обеспечить наименьшее использование трубопроводной и насосной системы;

(*d*) С точки зрения предотвращения ущерба, для перевозки чистого балласта предпочтение отдается бортовым танкам; однако средние танки приемлемы, если они обеспечивают значительно лучшее общее размещение с точки зрения объема танка и схемы трубопровода;

(*e*) Если отстойный танк не предусмотрен первоначально, то танк достаточной вместимости должен быть выделен в качестве отстойного танка для приема воды после промывки трубопровода.

3.2. *Насосная и трубопроводная система.* В общем размещении следует предусмотреть и следующее:

(*a*) Все балластные танки, там где это возможно, следует обеспечивать одним насосом с минимальной длиной трубопровода, чтобы уменьшить опасность загрязнения;

(*b*) Трубопроводная система, требуемая для перекачки балласта, должна быть устроена так, чтобы промывка происходила без загрязнения нефтеводяной смесью танков чистого балласта; промывку можно производить от приемной коробки через трубопровод к отстойному танку или от танков чистого балласта к отстойному танку; если применяется отдельный трубопровод балласта, этот трубопровод не промывается;

(*c*) Следует, по возможности, избегать применения секций трубопровода с «глухим концом», но при необходимости должны предусматриваться средства осушки этих секций путем присоединения к зачистному устройству;

(*d*) Разделение двойным клапаном балластных и грузовых помещений следует поддерживать всегда во время рейса и, насколько это возможно, во время балластных и грузовых операций;

(*e*) Когда установлен прибор для измерения содержания нефти согласно Правилу 13А(3) Приложения I Протокола МАРПОЛ, следует установить точки отбора пробы, чтобы обеспечить отбор пробы от всех сбросов чистой балластной воды, а также от регулярных сбросов при применении метода погрузки поверх остатков; там, где это возможно, точки отбора пробы следует предусмотреть для обеспечения отбора пробы от сброса воды для промывки трубопровода, направляемой к отстойному танку.

4. *Порядок эксплуатации*

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

4.1. *В порту загрузки.* До прихода танкера в порт загрузки количество чистого балласта может быть уменьшено в соответствии с условиями постановки судна к причалу, применив трубу, очищенную во время балластного перехода. Танкер с танками чистого балласта никогда не загружается с полным использованием его грузовместимости и обычно может перевозить полный груз вместе с обычным количеством портового балласта, т.е. количество чистого балласта, предусмотренное в целях прихода судна в порт. Это дает возможность эксплуатировать танкер, если осадка позволяет, без какой-либо перекачки балластной воды в порту.

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

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

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

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

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

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

4.4. *Рейс в балласте.* Во время рейса в балласте насосная и трубопроводная система, используемая для перекачки чистого балласта должна быть чистой и после любой перекачки нефтеводяной смеси должна быть вновь промыта по мере необходи-

мости с тем, чтобы подготовить перекачку балласта в порту загрузки. Забортные сбросы из отстойного танка контролируются в соответствии с требованиями Протокола МАРПОЛ.

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

5. *Освидетельствование и выдача свидетельств*

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

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

5.3. Освидетельствование должно включать проверку соответствия:

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

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

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

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

6. *Документы*

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

Дополнение. ПОРЯДОК ЭКСПЛУАТАЦИИ ТАНКОВ ЧИСТОГО БАЛЛАСТА — КОНТРОЛЬНЫЙ СПИСОК

I. *До прихода в порт загрузки*

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

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

II. *В порту загрузки*

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

III. *После отхода из порта загрузки*

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

IV. *До прихода в порт разгрузки*

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

V. *В порту разгрузки*

1. Выделить насосную и трубопроводную систему, необходимую для обработки чистого балласта;

2. Провести обычные операции по разгрузке;
3. Как только позволят условия осадки, завершить балластировку так, как это диктуется условиями отхода судна;
4. Обеспечить, чтобы все клапаны танков чистого балласта были закрыты;
5. Завершить разгрузку.

VI. *После отхода из порта разгрузки*

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

РЕЗОЛЮЦИЯ 15. СПЕЦИФИКАЦИИ ПО КОНСТРУКЦИИ, ЭКСПЛУАТАЦИИ И КОНТРОЛЮ СИСТЕМ МОЙКИ СЫРОЙ НЕФТЬЮ

Конференция,

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

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

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

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

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

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

ПРИЛОЖЕНИЕ. СПЕЦИФИКАЦИИ ПО КОНСТРУКЦИИ, ЭКСПЛУАТАЦИИ И КОНТРОЛЮ СИСТЕМ МОЙКИ СЫРОЙ НЕФТЬЮ

ПЕРЕЧЕНЬ РАЗДЕЛОВ

	Стр.
1. Цель	426
2. Применение	426
3. Общие положения	426
3.1. Определение	426
3.2. Первоначальное освидетельствование	427
4. Критерий конструкции	427

Стр.

4.1. Трубопровод 427
4.2. Машинки для мойки танков .. 428
4.3. Насосы 430
4.4. Зачистная система 430
4.5. Балластный трубопровод 431

5. Квалификация личного состава 431

6. Эксплуатация 432

6.1. Емкость танков, подлежащих мойке сырой нефтью 432
6.2. Осушение и сброс на берег стоков грузового трубопровода .. 432
6.3. Прием в танки балласта на отход 432
6.4. Мойка сырой нефтью в море 432
6.5. Сброс стоков нефтеводяной смеси во время балластных переходов 432
6.6. Применение и контроль инертного газа 433
6.7. Меры предотвращения образования статического электричества 433
6.8. Выделение паров 433

7. Руководство по эксплуатации и оборудованию 433

Дополнение I. Перечень изменений в случае применения настоящих Спецификаций к новым танкерам-нефтесырьевозам дедвейтом 20.000 тонн и более 435

Дополнение II. Подготовка персонала, который будет нести общую ответственность за проведение операций по мойке сырой нефтью .. 436

1. *Цель*

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

2. *Применение*

2.1. Настоящие Спецификации применяются к:

(a) Существующим танкерам-нефтесырьевозам дедвейтом 40.000 тонн и более согласно Правилу 13 (8) Приложения I Протокола 1978 г. к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (Протокол МАРПОЛ); и

(b) Новым танкерам-нефтесырьевозам дедвейтом 20.000 тонн и более согласно Правилу 13 (6) Приложения I Протокола МАРПОЛ, принимая во внимание изменения, указанные в Дополнении I.

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

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

3. *Общие положения*

3.1. *Определения.* Для целей настоящих Спецификаций:

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

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

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

4. *Критерий конструкции*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

тальной площади днища танка, верхних поверхностей стрингеров и других основных структурных элементов большого размера;

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

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

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

(i) Применяя подходящие структурные планы, трубопроводы направляются от оконечностей каждой машинки к тем частям танка, которые находятся в пределах достижения струи;

(ii) Если конфигурацию танков Администрация считает сложной, должна быть использована визуальная точка освещения, имитирующая оконечность машинки для мойки танка на масштабной модели.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.4.3. Зачистная система должна быть в состоянии удалять нефть с интенсивностью в 1.25 раза большей, чем общая производительность всех машинок для мойки танков, работающих одновременно при мойке днища грузового танка(ов), как это описано в Руководстве по эксплуатации и оборудованию.

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

4.4.5. Должны быть предусмотрены средства осушения грузовых насосов и трубопровода к окончанию разгрузки судна, если это необходимо, путем присоединения к зачистному устройству. Должна быть обеспечена возможность откачки стоков из трубопроводов и насосов как в грузовой танк, так и на берег. Для откачки на берег должен предусматриваться специальный трубопровод небольшого диаметра, присо-

единяемый у грузоприемных клапанов судовой грузовой магистрали со стороны фланцев, обращенных к борту.

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

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

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

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

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

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

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

5. *Квалификация личного состава*

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

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

(i) Иметь, по крайней мере, один год стажа работы на нефтяном танкере, на котором в его обязанность входила выгрузка груза и связанная с ней мойка сырой нефтью; если в его обязанность не входило проведение операции по мойке сырой нефтью, он должен пройти курс подготовки по мойке сырой нефтью согласно Дополнению II к настоящим Спецификациям, удовлетворяющий требованиям Администрации;

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

(iii) Быть полностью знакомым с Руководством по эксплуатации и оборудованию.

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

6. *Эксплуатация*

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

(i) Как минимум, достаточное количество танков было промыто для обеспечения соответствия с требованиями к осадке и дифференту по Правилам 13 (2) (*a*), (*b*) и (*c*) Приложения I Протокола МАРПОЛ на всех этапах балластного рейса; и

(ii) Принять во внимание характер рейса, совершаемого судном, и предполагаемые погодные условия с тем, чтобы не принять дополнительного количества балластной воды в танки, которые не были промыты сырой нефтью.

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

6.2. *Осушение и сброс на берег стоков грузового трубопровода.* В конце разгрузки вся грузовая магистраль и зачистной трубопровод должны быть осушены и зачищены, и стоки должны быть сброшены на берег через специальный трубопровод небольшого диаметра, требуемый пунктом 4.4.5.

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

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

6.5. *Сброс нефтеводяной смеси в балластных переходах.* Сброс балласта на отход и любой другой сток воды во время балластного перехода должен отвечать требованиям Правила 9 Приложения I Протокола МАРПОЛ.

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

(i) Содержание кислорода в подаваемом инертном газе превышает 8% по объему, или

(ii) Давление воздуха в танках перестает быть положительным,

мойка должна быть приостановлена до возобновления нормальных условий.

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

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

(*a*) Применение постоянных балластных танков, когда они имеются в достаточном количестве, чтобы обеспечить минимальную осадку для отхода; или

(*b*) Сдерживание паров в пустых грузовых танках путем одновременного балластирования и выгрузки груза.

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

7. *Руководство по эксплуатации и оборудованию*

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

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

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

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

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

(i) Рекомендуемые методы и программы мойки сырой нефтью для того, чтобы приспособиться ко всем предвидимым обстоятельствам при выгрузке груза и добиться максимального дифферента при завершении мойки и осушении каждого танка;

(ii) Процедура, выполняемая на борту судов, для предотвращения выделения паров согласно пункту 6.8;

(iii) Метод осушения танков, включающий сведения по оптимальным условиям дифферента, согласно пункту 4.4.10;

(iv) Метод осушения грузовых насосов, грузовых трубопроводов, трубопроводов для мойки сырой нефтью и зачистных трубопроводов, а также емкостей для слива стоков вместе с окончательным сбросом на берег по завершении слива, через трубопровод небольшого диаметра для сбрасывания;

(v) Типичные программы мойки в различных условиях загрузки с указанием:

(1) Танков, подлежащих мойке согласно пункту 6.1.;

(2) Метода для мойки каждого танка, одно- или многоступенчатого;

(3) Количества машинок для мойки танков, подлежащих использованию одновременно;

(4) Продолжительности мойки сырой нефтью и прополаскивания водой, когда последнее необходимо;

(5) Количества воды, используемого для прополаскивания, которое должно быть равно, по крайней мере, количеству, использованному для прополаскивания до проверки, требуемой согласно пунктам 3.2 и 4.2.10; и

(6) Оптимальная очередность мойки танков.

(vi) Процедура осушения и зачистки, когда необходимо, грузового трубопровода и насосов до использования их для приема балласта на отход;

(vii) Процедура мойки трубопровода водой до сброса балласта на отход, а также приема и окончательного сброса балласта на приход;

(viii) Процедура проверки с помощью шума работы машинок, установленных на дне, должна быть выполнена для каждого танка к концу цикла мойки; во время такой проверки все остальные машинки должны быть отключены по мере необходимости;

(ix) Детальное описание процедуры для обеспечения соответствия положениям Правила 9 Приложения I Протокола МАРПОЛ в отношении сброса балласта на отход, промывки водой трубопровода и декантации содержимого отстойного танка(ов) в море.

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

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

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

(i) Лицо, удовлетворяющее требованиям пункта 5.2, которое будет осуществлять общий контроль за процессом мойки сырой нефтью;

(ii) Лиц, удовлетворяющих требованиям пункта 5.3, которые фактически будут проводить операцию; и

(iii) По крайней мере одно лицо, находящееся на палубе постоянно во время мойки, чтобы следить за образованием течи и нормальной работой оборудования, проверять содержание кислорода в танках до мойки, проверять давление в танке, производить замер танков, если требуется, поднимать поплавки указателя уровня жидкости в танке и заменять приводы, когда необходимо.

Обязанности этих лиц являются необязательно взаимоисключающими.

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

7.9. Типичные процедуры балластировки.

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

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

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

Дополнение I. ПЕРЕЧЕНЬ ИЗМЕНЕНИЙ В СЛУЧАЕ ПРИМЕНЕНИЯ НАСТОЯЩИХ СПЕЦИФИКАЦИЙ К НОВЫМ ТАНКЕРАМ-НЕФТЕСЫРЬЕВОЗАМ ДЕДВЕЙТОМ 20.000 ТОНН И БОЛЕЕ

Номер пункта	*Перечень изменений*
4.2.5.	Положения настоящего пункта неприменимы.
4.2.10.	Положения подпункта (iii) неприменимы.
6.1.	Заменить следующим:

6.1. *Емкость танков, подлежащих мойке сырой нефтью.* 6.1.1. До отхода в балластный рейс:

(i) Приблизительно четверть грузовых танков должна быть промыта сырой нефтью в порядке очередности во избежание накопления осадков и в соответствии с процедурами, описанными в Руководстве по эксплуатации и оборудованию; однако, для этих целей ни один танк не нуждается в промывке сырой нефтью больше одного раза каждые четыре месяца; и

(ii) Если считается, что потребуется прием дополнительного балласта в грузовой танк или грузовые танки во время балластного перехода согласно условиям и положениям, указанным в Правиле 13(3) Приложения I Протокола МАРПОЛ, танк или танки, которые могут быть использованы для этого балласта, должны быть промыты сырой нефтью в соответствии с процедурами, описанными в Руководстве по эксплуатации и оборудованию.

6.1.2. Балластная вода не должна приниматься в грузовые танки, не промытые сырой нефтью. Вода, принимаемая в танк, который был промыт сырой нефтью, но не был прополоскан водой, должен рассматриваться как грязный балласт.

6.1.3. Мойка сырой нефтью не должна производиться между конечными портами разгрузки и портом погрузки; т.е. никакой мойки сырой нефтью не должно производиться во время балластного перехода.

Номер пункта	*Перечень изменений*
6.3.	Заменить следующим: 6.3. *Прием дополнительного балласта в грузовые танки.* По окончании мойки сырой нефтью любого грузового танка, который может содержать балласт, следует по возможности полностью производить зачистку танка. Если этот балласт принимается через грузовые трубопроводы и насосы, они должны быть осушены и зачищены от нефти, применяя средства согласно положениям пункта 4.4.5.
6.4.	Последние два предложения неприменимы.
6.5.	Заменить следующим: 6.5. *Сброс стоков нефтеводяной смеси во время балластного перехода.* Сброс дополнительного балласта из грузовых танков и любого другого стока вод во время балластного перехода должен отвечать требованиям Правила 9 Приложения I Протокола МАРПОЛ.
6.8.	Положения настоящего пункта неприменимы.
7.4.	Положения настоящего пункта неприменимы.

Дополнение II. ПОДГОТОВКА ЛИЦ, КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ НЕСТИ ОБЩУЮ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ПРОВЕДЕНИЕ ОПЕРАЦИЙ ПО МОЙКЕ СЫРОЙ НЕФТЬЮ

Введение

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

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

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

(*a*) Введение к принципам мойки сырой нефтью, которое должно включать:

— Характеристики сырой нефти как жидкости для мойки и ее отличия от мойки водой;

— Мойка верхней части;

— Мойка днища;

— Требования по дифференту;

— Метод взятия пробы от сброса груза;

— Поддержание требуемого давления жидкости для мойки;

— Мойка в море между портами разгрузки;

— Мойка по принципу рециркуляции;

— Относительные преимущества и требования к танкам балласта на отход, танкам балласта на приход и танкам только для груза;

(*b*) Оборудование и конструкция:

(i) Расположение моечных машинок;

(ii) Моечные машинки, устанавливаемые на палубе и погружные:
— Типы;
— Характеристики;
— Конструктивные особенности;
— Рабочие параметры;

(iii) Приводы;

(iv) Системы подачи и распределения жидкости для мойки;

(v) Зачистные системы;

(vi) Средства замера танков;

(vii) Требования к инертному газу;

(*c*) Обобщенные процедуры мойки сырой нефтью:

(i) Судно с обычной системой трубопровода/судно со свободным заполнением/судно с частично свободным заполнением;

(ii) Односортные грузы/многосортные грузы;

(iii) Оптимизация процедуры мойки при минимальной затрате сверхстояночного времени;

(iv) Балластировка на отход при различной конфигурации судна и трубопровода;

(v) Процедура мойки в море между портами разгрузки;

(*d*) Процедуры, связанные с мойкой:

(i) Средства уменьшения нефтяных остатков:
— Зачистка грузовых танков;
— Осушение и зачистка грузового трубопровода;
— Окончательный сброс груза на берег;

(ii) Прополаскивание водой танков балласта на приход;

(iii) Прием и окончательный сброс балласта на приход;

(iv) Сброс балласта на отход;

(v) Скопление и декантация содержимого отстойного танка;

(vi) Требования Правила 9 Приложения I Протокола МАРПОЛ;

(vii) Предотвращение выпуска газа в порту во время операций по балластировке;

(*e*) Безопасность:

(i) Система инертного газа;

(ii) Сохранение и контролирование качества и давления инертного газа;

(iii) Прекращение мойки/сброса при ненормальном состоянии инертного газа;

(iv) Образование статического электричества и предотвращающие его меры;

(v) Целостность трубопровода;

(vi) Предотвращение резких изменений давления;

(vii) Разливы;

(*f*) Контрольный список:

(i) До прихода в порт;

(ii) До начала мойки сырой нефтью;

(iii) После мойки сырой нефтью;

(iv) После отхода;

(*g*) Порядок осуществления обязательного контроля:

(i) Руководство по эксплуатации и оборудованию;

(ii) Журнал нефтяных операций;

(iii) Замер танков;

(iv) Замер нефти поверх балласта на отход;

(*h*) Обслуживание установки и оборудования:

(i) Обслуживание оборудования в соответствии с инструкцией изготовителя;

(ii) Дополнительные элементы обслуживания.

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

Резолюция 16. Существующие танкеры, занятые в специальных перевозках

Конференция,

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

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

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

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

(*a*) Возможное расширение районов специальных перевозок в пределах других границ, как это предусмотрено в Правиле 13С(1)(*b*)(ii) Приложения I Протокола МАРПОЛ;

(*b*) Значение такого расширения для окружающей среды;

(*c*) Все дополнительные контрольные мероприятия, которые могут быть необходимы для проведения такого расширения;

(*d*) Любой метод (как, например, порядок принятия схем разделения движения), который может быть необходим или целесообразен для того, чтобы позволить Организации расширить районы специальных перевозок, как это предусмотрено в Правиле 13С(1)(*b*)(ii) Приложения I Протокола МАРПОЛ.

Резолюция 17. Защита за счет размещения балластных танков на танкерах с танками изолированного балласта

Конференция,

Отмечая, что Правило 13Е Приложения I Протокола 1978 г. к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., принятого Конференцией, содержит эмпирические критерии для защиты за счет размещения танков изолированного балласта, которые сформулированы таким образом, чтобы свести к минимуму

ущерб вследствие посадки судна на мель и столкновений, причиненный судну, его грузу и морской среде, и, кроме того, вследствие разлива нефти, пожара, взрыва, потерь человеческих жизней и проведения спасательных операций,

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

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

Резолюция 18. Возможная замена параметра «дедвейт» другим параметром в Протоколе 1978 г. к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., а также в Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. и Протоколе к этой конвенции

Конференция,

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

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

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

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

DOCUMENTO ADJUNTO 3

RESOLUCIÓN 1. PLAZO PROYECTADO PARA LA ENTRADA EN VIGOR DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973

La Conferencia,

Considerando que el Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Protocolo del MARPOL), contribuirá considerablemente, cuando se le dé aplicación, a lograr la eliminación total de la contaminación deliberada del medio marino por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales, así como a reducir a un mínimo las descargas accidentales de tales sustancias,

Considerando conveniente que el Protocolo del MARPOL, que incorpora y modifica el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Convenio MARPOL), entre en vigor lo antes posible,

Considerando la labor que ha realizado la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental para resolver los problemas técnicos que plantea la aplicación del Convenio MARPOL,

Recomienda a todos los Gobiernos interesados que, para la entrada en vigor del Protocolo del MARPOL, que incorpora y modifica el Convenio MARPOL, se propongan como plazo hasta junio de 1981,

Recomienda asimismo a los Estados cuyo propósito sea constituirse en Partes en el Protocolo del MARPOL que:

a) Hagan cuanto esté en su mano por depositar sus instrumentos de ratificación, aprobación, aceptación o adhesión en la fecha más temprana posible y en todo caso no después de junio de 1980;

b) Si no han depositado tales instrumentos antes de junio de 1980, den al Secretario General de la Organización en dicho mes, a más tardar, una idea aproximada del plazo dentro del cual esperan poder hacerlo,

Recomienda además que, antes de la entrada en vigor del Protocolo del MARPOL, los Gobiernos se aseguren de que las prescripciones de ese instrumento que deban aplicarse a los buques nuevos dentro de un plazo determinado, se apliquen en ese plazo,

Considerando que, con respecto a los petroleros existentes, el Protocolo del MARPOL estipula que las prescripciones se apliquen en relación con la fecha en que el Protocolo entre en vigor,

Invita a todos los Gobiernos interesados a que, sin esperar a la entrada en vigor del Protocolo del MARPOL, para junio de 1981 o tan pronto como se pueda a partir de entonces, den efectividad con el mayor alcance posible a dichas prescripciones, es decir:

— Respecto de los petroleros existentes para crudos: las prescripciones relativas a tanques de lastre separado, sistemas de lavado con crudos o tanques dedicados a lastre limpio, que figuran en la Regla 13 del Anexo I del Protocolo del MARPOL;

— Respecto de los petroleros existentes para productos petrolíferos: las prescripciones relativas a tanques de lastre separado o a tanques dedicados a lastre limpio, que figuran en la Regla 13 del Anexo I del Protocolo del MARPOL,

Recomienda que en el decimoprimer período de sesiones de la Asamblea de la Organización, el cual se celebrará en 1979, se examine el progreso realizado hacia la observancia de los citados plazos.

RESOLUCIÓN 2. PLAZO PROYECTADO PARA LA ENTRADA EN VIGOR DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, Y DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO A DICHO CONVENIO

La Conferencia

Considerando que el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS), y el Protocolo de 1978 relativo a dicho Convenio (Protocolo del SOLAS) podrán aumentar considerablemente, cuando se les dé aplicación, la seguridad de los buques y de los bienes en el mar, así como de la vida de las personas a bordo de los buques,

Considerando que el Protocolo del SOLAS, aprobado por la Conferencia, no podrá entrar en vigor antes de que el Convenio SOLAS entre en vigor,

Considerando conveniente que el Convenio SOLAS y el Protocolo del SOLAS entren en vigor lo antes posible,

Recomienda a todos los Gobiernos interesados que, para la entrada en vigor del Convenio SOLAS, se propongan como plazo hasta junio de 1979 y que se esfuercen por lograr que el Protocolo del SOLAS entre en vigor al mismo tiempo o tan pronto como sea posible a partir de entonces,

Recomienda asimismo a los Estados cuyo propósito sea constituirse en Partes en el Convenio SOLAS que:

a) Hagan cuanto esté en su mano por depositar sus instrumentos de ratificación, aprobación, aceptación o adhesión en la fecha más temprana posible y en todo caso no después de junio de 1978;

b) Depositen los instrumentos de ratificación, aprobación o aceptación del Protocolo del SOLAS o de adhesión al mismo cuando quede abierto para la firma o tan pronto como sea posible a partir de entonces; y que, cuando quepa hacer esto, traten de depositar simultáneamente los instrumentos de ratificación, aprobación o aceptación del Convenio SOLAS y del Protocolo del SOLAS o los de adhesión a los mismos;

c) Si no han depositado tales instrumentos antes de junio de 1978, den al Secretario General de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental en dicho mes, a más tardar, una idea aproximada del plazo dentro del cual esperan poder hacerlo,

Recomienda también a los Estados que hayan depositado los instrumentos de ratificación del Convenio SOLAS que depositen asimismo los instrumentos de ratificación del Protocolo del SOLAS lo antes posible,

Recomienda además que, antes de la entrada en vigor del Protocolo del SOLAS, las Administraciones se aseguren de que las prescripciones de ese instrumento que deban aplicarse a los buques tanque nuevos dentro de un plazo determinado, se apliquen en ese plazo,

Considerando que, con respecto a los buques existentes, el Protocolo del SOLAS estipula que las prescripciones se apliquen en relación con la fecha en que el Protocolo entre en vigor,

Invita a todos los Gobiernos interesados a que, sin esperar a la entrada en vigor del Protocolo del SOLAS, dentro de los plazos siguientes o tan pronto como se pueda después de los mismos, den efectividad con el mayor alcance posible a dichas prescripciones, es decir:

— Prescripciones relativas a los sistemas de gas inerte, que figuran en la Regla 60 del Capítulo II-2 del Protocolo del SOLAS:

  — Buques tanque existentes de peso muerto igual o superior a 70 000 toneladas: hasta junio de 1981;

— Buques tanque existentes de peso muerto igual o superior a 40 000 toneladas, pero inferior a 70 000 toneladas, y petroleros existentes para crudos, de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas pero inferior a 40 000 toneladas, dotados de máquinas de gran capacidad para el lavado de tanques: hasta junio de 1983;

— Prescripciones relativas al aparato de gobierno de los buques tanque existentes que figuran en la Regla 29 *d*) del Capítulo II-1 del Protocolo del SOLAS: hasta junio de 1981,

Recomienda que en el decimoprimer período de sesiones de la Asamblea de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, el cual se celebrará en 1979, se examine el progreso realizado hacia la observancia de los citados plazos.

RESOLUCIÓN 3. FUTURAS MEDIDAS DESTINADAS A ELIMINAR LA CONTAMINACIÓN

La Conferencia,

Considerando que las Resoluciones 1 y 3 de la Conferencia internacional sobre contaminación del mar, 1973, expresaban el convencimiento de que el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, constituiría, cuando se le diese aplicación, un nuevo e importante paso hacia la total eliminación de la contaminación del mar ocasionada por sustancias perjudiciales procedentes de los buques,

Considerando que el Protocolo de 1978 relativo a ese Convenio (Protocolo del MARPOL), contribuirá aún más a lograr el objetivo de eliminar la contaminación ocasionada por hidrocarburos,

Considerando las disposiciones del Protocolo del MARPOL que hacen extensivas a todos los petroleros nuevos para crudos, de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas, las prescripciones relativas a los tanques de lastre separado y obligatorios los sistemas de lavado con crudos para dichos petroleros,

Considerando que el conjunto de las prescripciones relativas a los tanques de lastre separado y a los sistemas de lavado con crudos dan a las Administraciones muchas más posibilidades de lograr el objetivo de eliminar totalmente la contaminación del mar ocasionada por los buques,

Recomienda que ese conjunto de prescripciones constituya un objetivo definitivo de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental con respecto a la contaminación ocasionada por los petroleros para crudos,

Invita a la Organización a que formule, no más tarde de 1986, propuestas para las enmiendas pertinentes del Protocolo del MARPOL, a fin de lograr el objetivo mencionado.

RESOLUCIÓN 4. PROCEDIMIENTOS DE INSPECCIÓN DESTINADOS A LOS PETROLEROS EXISTENTES PARA CRUDOS, DE PESO MUERTO INFERIOR A 40 000 TONELADAS

La Conferencia,

Considerando que ha adoptado el Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Protocolo del MARPOL),

Considerando que el Protocolo del MARPOL contiene nuevas prescripciones relativas al transporte de lastre y al lavado de los tanques de carga de los petroleros de peso muerto igual o superior a 40 000 toneladas,

Considerando que a fin de aplicar eficazmente dichas prescripciones debería destacarse constantemente la importancia que tiene utilizar con eficiencia los procedimientos de lavado, que se exigirán independientemente de que los petroleros existentes de peso muerto igual o superior a 40 000 toneladas operen con tanques de lastre separado, sistemas de lavado con crudos o tanques dedicados a lastre limpio,

Considerando que, con respecto a los petroleros existentes de peso muerto inferior a 40 000 toneladas, habrá que confiar totalmente en el eficiente empleo de los sistemas que se utilicen para retener los hidrocarburos a bordo,

Considerando el progreso efectuado por la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental en la preparación de los procedimientos de inspección de descargas mencionados en la Resolución 6 de esta Conferencia,

Insta a los Gobiernos a que presten especial atención a la aplicación de dichos procedimientos a los petroleros de peso muerto inferior a 40 000 toneladas, tanto en los puertos y en los terminales de embarque como en los de desembarque,

Recomienda que las medidas adoptadas para aplicarlos sean objeto de revisión periódica por parte de la Organización.

RESOLUCIÓN 5. PERFECCIONAMIENTO DE LAS NORMAS INTERNACIONALES PARA LOS SISTEMAS DE GAS INERTE

La Conferencia,

Considerando que el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS) y el Protocolo de 1978 relativo a dicho Convenio (Protocolo del SOLAS) amplían considerablemente la aplicación de los sistemas de gas inerte haciéndola extensiva tanto a los buques tanque nuevos como a los existentes,

Considerando la Resolución 2 aprobada por esta Conferencia para dar aplicación al Convenio SOLAS y al Protocolo del SOLAS lo antes posible, así como las repercusiones de esa aplicación ampliada en la capacidad de construcción con que hoy se cuenta y la necesidad esencial de hacer que todos los sistemas de gas inerte cumplan con las normas técnicas más rigurosas,

Recomienda a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental que fomente estudios destinados a reexaminar las prescripciones relativas a los sistemas de gas inerte que figuran en la Regla 62 del Capítulo II-2 del Convenio SOLAS y a preparar directrices que complementen las prescripciones de dicha Regla teniendo presentes las arduas condiciones operacionales y la necesidad de mantener dichos sistemas ajustados a normas satisfactorias.

RESOLUCIÓN 6. PROCEDIMIENTOS PARA ASEGURAR EL CUMPLIMIENTO DE LOS CONVENIOS RELATIVOS A LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR Y A LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES

La Conferencia,

Considerando la importancia de crear instrumentos internacionales aceptables relativos a la seguridad y a la prevención de la contaminación, y de asegurar su rápida entrada en vigor y, posteriormente, su cumplimiento,

Considerando, con respecto a la prevención de la contaminación ocasionada por los buques, que la Resolución 1 aprobada por la Conferencia internacional sobre contaminación del mar, 1973, instó a los Gobiernos a que aceptaran las enmiendas de 1969 al Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1954, con carácter de urgencia,

Considerando con satisfacción que dichas enmiendas entraron en vigor el 20 de enero de 1978,

Considerando que la Resolución A.391(X), aprobada por la Asamblea de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental el 14 de noviembre de 1977, sentó las directrices para la aplicación de dicho Convenio enmendado,

Considerando que la Resolución A.321(IX), aprobada por la Asamblea de la Organización el 12 de noviembre de 1975, sentó los procedimientos para la inspección de buques

en relación con la Convención internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1960, y el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966,

Insta a los Gobiernos a que den aplicación a los procedimientos y directrices mencionados, a fin de asegurar el pleno cumplimiento de las normas de seguridad a bordo de los buques y las relativas a la prevención de la contaminación por los buques,

Invita a la Organización a que perfeccione dichos procedimientos y directrices, según sea necesario, a medida que entren en vigor las nuevas normas de los convenios y protocolos relativos a la seguridad y a la prevención de la contaminación.

RESOLUCIÓN 7. FORMULACIÓN DE DIRECTRICES PARA LA REALIZACIÓN EN PUERTO DE INSPECCIONES COMPROBATORIAS DEL RESULTADO DE LA LIMPIEZA DE LOS TANQUES DE CARGA MEDIANTE EL LAVADO CON CRUDOS

La Conferencia,

Considerando que en las Reglas 13 y 13B del Anexo I del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Protocolo del MARPOL), adoptado por la Conferencia, figuran nuevas prescripciones referentes a un procedimiento de limpieza de tanques de carga mediante el lavado con crudos,

Considerando que a fin de aplicar eficazmente dichas prescripciones debería destacarse constantemente la importancia que tiene utilizar con eficiencia los procedimientos de lavado con crudos, con miras a alcanzar el objetivo definitivo de la total eliminación de la contaminación ocasionada por los buques,

Considerando que las directrices uniformes acerca del alcance de las inspecciones realizadas en puerto para comprobar el resultado de la limpieza de los tanques de carga, y de los pormenores de esas inspecciones, constituyen un requisito previo a la posibilidad de asegurar que los petroleros para crudos que utilizan sistemas de lavado con crudos cumplan en todo momento con las disposiciones del Protocolo del MARPOL,

Recomienda que la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental tome con urgencia las medidas pertinentes para formular dichas directrices, que los Gobiernos deberían aplicar tan pronto como las aprobase la Organización.

RESOLUCIÓN 8. MAYOR RIGOR EN LAS NORMAS DE FORMACIÓN DE LAS TRIPULACIONES DE LOS BUQUES TANQUE

La Conferencia,

Considerando que ha adoptado los Protocolos de 1978 relativos al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, y al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en los que figuran prescripciones más rigurosas con respecto al proyecto, el equipo, la inspección y la certificación de los buques, especialmente los buques tanque,

Considerando que en breve se celebrará una Conferencia internacional sobre formación y titulación de la gente de mar con el propósito de concertar un convenio al respecto,

Considerando que el factor humano tiene una importancia decisiva en cuanto a la utilización sin riesgos de los buques,

Considerando, por tanto, que sólo será posible aprovechar totalmente la complejidad y los adelantos logrados en el proyecto y el equipo de los buques tanque por lo que respecta a la seguridad de la vida humana en el mar y a la protección del medio marino si a la vez se implantan prescripciones acerca de la formación y la titulación de las tripulaciones de los buques tanque,

Invita a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental a que señale a la atención de la Conferencia internacional sobre formación y titulación de la gente de mar,

1978, la necesidad de adoptar disposiciones en un convenio internacional respecto de la formación y la titulación adecuadas de las tripulaciones de los buques tanque.

RESOLUCIÓN 9. PROTECCIÓN DE ZONAS MARÍTIMAS ESPECIALMENTE SUSCEPTIBLES DE CONTAMINACIÓN

La Conferencia,

Considerando con gratitud la labor que realiza la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental en cuanto a la protección del medio marino contra la contaminación ocasionada por los buques y el vertimiento de desechos,

Considerando las medidas tomadas por la Conferencia internacional sobre contaminación del mar, 1973, a fin de incluir en el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Convenio (MARPOL) disposiciones obligatorias especiales destinadas a prevenir la contaminación del mar en ciertas zonas especiales definidas, que comprenden las del Mar Mediterráneo, Mar Báltico, Mar Negro, Mar Rojo y zona « de los Golfos », por sus características oceanográficas e importancia ecológica particulares,

Considerando que con arreglo al Artículo VIII del Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, 1972 (Convenio de Londres sobre Vertimiento), las Partes Contratantes con intereses comunes que proteger en el medio marino dentro de una zona geográfica determinada se esforzarán por concertar, teniendo en cuenta las características regionales, acuerdos regionales compatibles con dicho Convenio para la prevención de la contaminación, especialmente de la ocasionada por vertimiento,

Considerando las constantes actividades desarrolladas en regiones especiales que comprenden el Mar Mediterráneo, el Mar Rojo, la zona « de los Golfos », el Golfo de Guinea, el Caribe y las aguas del Asia Sudoriental, dentro del sistema de las Naciones Unidas, bajo la coordinación del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente y con la participación de la OCMI,

Considerando la necesidad de tomar medidas destinadas a proteger de la contaminación ocasionada por los buques y el vertimiento de desechos las zonas marítimas especialmente susceptibles de sufrirla,

Considerando que dicha necesidad no podrá satisfacerse sin realizar estudios especiales con carácter preferente,

Considerando la competencia de la Organización en la esfera de la prevención y la contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques y el vertimiento de desechos, así como la competencia de otras organizaciones internacionales en la esfera del medio marino,

Invita a la Organización a que:

a) Prosiga sus esfuerzos en cuanto a la protección del medio marino contra la contaminación ocasionada por los buques y el vertimiento de desechos;

b) Empiece estudios, con carácter preferente y por añadidura a la labor ya iniciada, en colaboración con los pertinentes órganos de expertos y organizaciones internacionales con miras a:

i) Hacer una lista de las zonas marinas del mundo que haya que proteger especialmente de la contaminación ocasionada por los buques y el vertimiento, en consideración a la susceptibilidad de dichas zonas por lo que respecta a sus recursos naturales renovables o a su importancia para fines científicos;

ii) Determinar, en la medida de lo posible, hasta dónde llega la necesidad de protección así como las medidas que podrían considerarse apropiadas para lograr un grado de protección suficiente, teniendo en cuenta los demás usos legítimos de los mares;

c) Considere, partiendo de los estudios realizados en consecuencia y los resultados de otros trabajos emprendidos, qué medidas serán necesarias para aumentar la protectección del medio marino contra la contaminación ocasionada por los buques y el vertimiento de desechos;

d) Tome medidas, cuando proceda y de conformidad con el procedimiento establecido, encaminadas a incorporar, en el marco de los pertinentes convenios cualesquiera disposiciones necesarias que los estudios mencionados permitan identificar como tales;

e) Formule una recomendación a la Reunión Consultiva de las Partes Contratantes en el sentido de que, en el marco del Convenio de Londres sobre Vertimiento se tomen las medidas adecuadas para proteger de la contaminación ocasionada por el vertimiento dichas zonas marítimas especialmente susceptibles de sufrirla.

RESOLUCIÓN 10. FORMULACIÓN DE DIRECTRICES RELATIVAS A LA REALIZACIÓN DE RECONOCIMIENTOS E INSPECCIONES REGLAMENTARIOS, INCLUIDOS LAS INSPECCIONES FUERA DE PROGRAMA Y LOS RECONOCIMIENTOS ANUALES OBLIGATORIOS DE LOS BUQUES

La Conferencia,

Considerando que en los Protocolos de 1978 relativos al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Protocolo del SOLAS) y al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Protocolo del MARPOL), se prevé la modificación de las disposiciones relativas a los intervalos de los reconocimientos e inspecciones, así como la implantación de inspecciones fuera de programa y de reconocimientos anuales obligatorios, efectuados en vez de las inspecciones fuera de programa de los buques,

Considerando que la eficacia de dichos reconocimientos e inspecciones depende de las reglamentaciones nacionales que las Administraciones promulguen a fin de dar efectividad a las disposiciones de los Convenios y Protocolos,

Considerando que las prescripciones uniformes relativas al alcance y a los pormenores de los reconocimientos e inspecciones pueden contribuir considerablemente a la causa de garantizar que los buques den cumplimiento ininterrumpido a las prescripciones de los Convenios y Protocolos,

Considerando que en la actualidad rigen distintos períodos de validez para los certificados estipulados por los Convenios SOLAS y MARPOL y por el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, así como distintos intervalos en cuanto a los reconocimientos o inspecciones intermedios estipulados por dichos Convenios y Protocolos, y que sería ventajoso dar uniformidad a los períodos e intervalos mencionados,

Recomienda a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental que tome prontamente medidas encaminadas a la formulación de directrices destinadas a las Administraciones con respecto al alcance, los pormenores y la frecuencia de dichos reconocimientos e inspecciones de los buques teniendo en cuenta la construcción de éstos y sus máquinas, equipo y edad, directrices en las que también deberán figurar prescripciones respecto de la frecuencia y el alcance de las inspecciones fuera de programa y del alcance de los reconocimientos anuales obligatorios efectuados en vez de las inspecciones fuera de programa,

Recomienda además que a su debido tiempo la Organización tome las medidas necesarias para enmendar los instrumentos pertinentes con miras a dar uniformidad a los períodos de validez de los certificados y a los intervalos de los reconocimientos e inspecciones intermedios estipulados por los Convenios y Protocolos mencionados.

RESOLUCIÓN 11. CUERPO DE SEGURIDAD MARÍTIMA

La Conferencia,

Considerando la importancia de que todas las Administraciones asuman eficazmente sus responsabilidades por lo que hace a la formulación de reglamentaciones y hagan que se realicen reconocimientos e inspecciones de los buques de conformidad con los Convenios internacionales relativos a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación por los buques,

Considerando que ciertas Administraciones no disponen de suficiente personal competente y con experiencia para realizar dicha labor tan completa y frecuentemente como convendría, y que la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental puede tener posibilidades de ayudarles a ampliar dicho personal facilitándoles el asesoramiento y la asistencia de los expertos apropiados en respuesta a las peticiones que se le hagan y utilizando los programas de asistencia técnica disponibles,

Pide a la Organización que tome las medidas pertinentes para que quepa ofrecer dichos asesoramiento y asistencia mediante la creación y la utilización de un Cuerpo de Seguridad Marítima constituido por expertos cuyos servicios puedan ser ofrecidos por los Gobiernos dispuestos a facilitar esa asistencia,

Pide al Secretario General de la Organización que difunda con profusión el conocimiento de dichas medidas entre los Estados Contratantes, que disponga lo necesario para poner los citados expertos a disposición de los Gobiernos que soliciten dicha asistencia, mediante los programas de asistencia técnica disponibles, y que informe acerca de todas estas gestiones al Comité de Seguridad Marítima o al Comité de Protección del Medio Marino de la Organización, según proceda.

RESOLUCIÓN 12. NORMAS MAS RIGUROSAS RESPECTO DEL APARATO DE GOBIERNO

La Conferencia,

Considerando que ha adoptado el Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Protocolo del SOLAS),

Considerando que las modificaciones de fondo efectuadas en las disposiciones técnicas del Convenio de 1974 respecto de normas más rigurosas para el aparato de gobierno incorporadas en el Protocolo se aplicarán solamente a los buques tanque de arqueo bruto igual o superior a 10 000 toneladas,

Considerando que la Resolución A.325(IX), aprobada por la Asamblea de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, que trata, entre otras cosas, del perfeccionamiento de los dispositivos de gobierno instalados en buques nuevos de arqueos diversos, tiene sólo el carácter de recomendación,

Considerando la necesidad de examinar la posible aplicación de las normas más rigurosas respecto del aparato de gobierno que figuran en el Protocolo del SOLAS y en la Resolución mencionada a todos los buques nuevos,

Pide a la Organización que, con carácter de urgencia:

a) Redacte nuevamente las normas relativas al aparato de gobierno de los buques de pasaje y de carga que figuran en la Resolución A.325(IX) teniendo en cuenta lo dispuesto en el Protocolo del SOLAS;

b) Estudie la necesidad de hacer que las normas relativas al aparato de gobierno que en el Protocolo del SOLAS sólo aparecen como aplicables a los buques tanque, se apliquen también a buques distintos de ésos; y

c) Examine la posible adopción de las normas más rigurosas respecto del aparato de gobierno, junto con las demás disposiciones referentes a las instalaciones de máquinas y

a las instalaciones eléctricas que figuran en la Resolución A.325(IX), como enmiendas al Capítulo II-1 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, cuando el Convenio entre en vigor.

RESOLUCIÓN 13. EMPLAZAMIENTO A BORDO DE AYUDAS PARA PREVENIR LOS ABORDAJES

La Conferencia,

Considerando que el empleo correcto de ayudas para prevenir los abordajes facilitará la interpretación de los datos de radar y podría disminuir el riesgo de abordaje y de contaminación del medio marino,

Considerando que las ayudas para prevenir los abordajes, de rendimiento deficiente o accionadas por personal insuficientemente capacitado, podrían afectar a la seguridad de la navegación,

Considerando la necesidad de preparar prescripciones que dispongan el emplazamiento de dichas ayudas a bordo de todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 10 000 toneladas,

Considerando que la preparación de normas de rendimiento constituye un requisito previo a dichas prescripciones,

Invita a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental a que:

a) Establezca normas de rendimiento relativas a las ayudas para prevenir los abordajes con carácter de urgencia y en todo caso no después del 1 de julio de 1979;

b) Prepare en el mismo plazo prescripciones que dispongan el emplazamiento de dichas ayudas a bordo de todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 10 000 toneladas, de manera que se pueda enmendar lo antes posible el Capítulo V del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974;

c) Señale a la atención de la Conferencia internacional sobre formación y titulación de la gente de mar la necesidad de incluir disposiciones apropiadas respecto al empleo de ayudas para prevenir los abordajes en un convenio internacional sobre formación y titulación de la gente de mar.

RESOLUCIÓN 14. ESPECIFICACIONES PARA LOS PETROLEROS CON TANQUES DEDICADOS A LASTRE LIMPIO

La Conferencia,

Considerando que ha adoptado el Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Protocolo del MARPOL), en el que figuran nuevas prescripciones, más rigurosas, con respecto al proyecto, el equipo y la operación de los petroleros nuevos y existentes,

Considerando la Regla 13 del Anexo I del Protocolo del MARPOL, que prescribe que ciertos petroleros operen con tanques dedicados a lastre limpio,

Considerando que, en virtud de la Regla 13A 2) del Anexo I del Protocolo del MARPOL, en las prescripciones referentes a la disposición y a los procedimientos operacionales referentes a los tanques dedicados a lastre limpio figurarán por lo menos todas las disposiciones de las especificaciones aprobadas por la Conferencia,

Aprueba las especificaciones para los petroleros con tanques dedicados a lastre limpio, cuyo texto figura en el Anexo de la presente Resolución,

Reconoce la posibilidad de que sea necesario seguir perfeccionando las especificaciones,

Pide a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental que, según resulte necesario, revise y modifique dichas especificaciones.

ANEXO. ESPECIFICACIONES PARA LOS PETROLEROS CON TANQUES DEDICADOS A LASTRE LIMPIO

1. *Objeto*

Las presentes especificaciones tienen por objeto definir:

a) La correcta disposición adoptada a bordo, y

b) Los procedimientos operacionales,

que convienen al concepto de tanques dedicados a lastre limpio. Las presentes especificaciones están destinadas a ser utilizadas por los propietarios de los buques cuando preparen detalladamente la disposición y los procedimientos correspondientes a cada petrolero, y por las Administraciones cuando hayan de aprobarlos.

2. *Ambito de aplicación*

Las presentes especificaciones se aplican a los petroleros destinados a ser utilizados como buques que respondan al concepto de tanques dedicados a lastre limpio, de conformidad con lo dispuesto en la Regla 13A del Anexo I del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Protocolo del MARPOL).

3. *Disposición adoptada a bordo*

La selección de los tanques dedicados exclusivamente al transporte de lastre limpio y las instalaciones de bombas y tuberías serán preparadas por el propietario del buque y aprobadas y certificadas por la Administración sobre la base de las presentes especificaciones.

3.1. *Selección de los tanques.* La selección de los tanques de lastre limpio se hará con miras a lograr el mejor resultado global desde los puntos de vista operacional y de prevención de la contaminación, teniendo en cuenta los aspectos siguientes:

a) Los tanques serán seleccionados de manera que tengan capacidad suficiente para que el petrolero cumpla con lo prescrito en los párrafos 2) y 3) de la Regla 13 del Anexo I del Protocolo del MARPOL;

b) El esfuerzo impuesto al casco no rebasará límites aceptables en las condiciones resultantes de lastrado y carga;

c) Los tanques serán seleccionados de manera que no necesiten más que un empleo mínimo del sistema de tuberías y bombas de carga;

d) Aunque desde el punto de vista de la protección contra daños los tanques laterales son preferibles para el transporte de lastre limpio, los tanques centrales son aceptables si representan una disposición general considerablemente superior por lo que respecta al volumen de los tanques y a la disposición de las tuberías;

e) Cuando en la disposición inicial de tanques no figure un tanque de decantación, se designará como tal un tanque de capacidad suficiente destinado a recibir el agua utilizada en la limpieza de tuberías por flujo rápido.

3.2. *Bombas y tuberías.* En la disposición general se tendrán en cuenta los puntos siguientes:

a) Siempre que sea posible se utilizará una sola bomba y un mínimo de tuberías para todos los tanques de lastre, con objeto de reducir el riesgo de contaminación;

b) Las tuberías necesarias para la manipulación del lastre deberán disponerse de manera que, al limpiarse por flujo rápido de agua, no se deposite agua oleosa en los tanques de lastre limpio; la limpieza por flujo rápido podrá efectuarse desde una toma de agua de mar y conducción por tuberías hasta un tanque de decantación, o desde los tanques de lastre limpio hasta el tanque de decantación; si se utilizan distintas tuberías para el lastre no será necesario limpiarlas;

c) Se evitará en lo posible que las tuberías tengan secciones con extremos cerrados, pero cuando esto sea necesario se contará con medios para drenar esas secciones mediante una conexión a un dispositivo de agotamiento;

d) Durante el viaje deberá mantenerse siempre la separación con doble válvula de los espacios destinados a lastre y a carga, y en la mayor medida posible durante las operaciones de carga y lastrado;

e) Cuando se instale el hidrocarburómetro prescrito en la Regla 13A 3) del Anexo I del Protocolo del MARPOL, se dispondrán puntos de muestreo que permitan tomar muestras de todas las descargas de agua de lastre limpio y de las descargas regulares efectuadas con la carga sobre residuos; cuando sea posible se dispondrá un punto de muestreo que permita tomar muestras del agua utilizada en la limpieza de tuberías por flujo rápido que vaya hacia el tanque de decantación.

4. *Procedimientos operacionales*

El propietario de buque preparará respecto de cada petrolero un Manual para operar con los tanques dedicados a lastre limpio en el que figure una lista de comprobaciones, Manual que necesitará ser aprobado por la Administración sobre la base de las presentes especificaciones.

4.1. *En el puerto de carga.* Antes de la llegada del petrolero al puerto de carga la cantidad de lastre limpio podrá quedar reducida a la correspondiente a las condiciones de atraque, empleando una tubería que haya sido limpiada durante el viaje en lastre. El petrolero con tanques dedicados a lastre limpio no se carga nunca al máximo de su capacidad y normalmente puede transportar un cargamento completo juntamente con la cantidad ordinaria de lastre en puerto, es decir, la cantidad de lastre limpio para los fines de llegada. De este modo el petrolero puede operar, si el calado lo permite, sin efectuar en puerto ninguna manipulación con agua de lastre.

Después de toda descarga de lastre limpio en puerto se drenará el sistema de tuberías afectadas y se cerrarán todas las válvulas de los tanques de lastre limpio. Si el procedimiento de limpieza de tuberías por flujo rápido de agua exige que haya agua disponible en los tanques de lastre, se deja en ellos la cantidad conveniente antes de aislarlos del sistema de tuberías. Después se emplean las tuberías para las operaciones ordinarias de carga.

4.2. *Viaje con carga.* Durante el viaje con carga se limpian las bombas y tuberías por flujo rápido de agua. Toda mezcla oleosa que resulte de la limpieza se depositará en el tanque de decantación. Las descargas del tanque de decantación efectuadas por la borda se controlarán de conformidad con lo prescrito en el Protocolo del MARPOL.

Cuando convenga, después de la salida, el sistema de bombas y tuberías que haya que utilizar para la manipulación de lastre limpio se limpiará por flujo rápido de agua que irá al tanque de decantación. La cantidad de agua disponible para esa limpieza deberá ser equivalente a diez veces por lo menos el volumen de las tuberías. Si durante la operación de carga se retiene a bordo lastre en cantidad que exceda de la cantidad de agua necesaria para la limpieza por flujo rápido, ese sobrante podrá descargarse por la borda empleando las tuberías limpias.

Cuando se haya instalado un hidrocarburómetro de conformidad con lo prescrito en la Regla 13A 3) del Anexo I del Protocolo del MARPOL se comprobarán todas las descargas con ese instrumento. Cuando sea posible se comprobará también el contenido de hidrocarburos del agua utilizada en la limpieza de tuberías por flujo rápido para vigilar la eficacia de esa limpieza y detectar cualquier anomalía que se dé en la operación.

4.3. *En el puerto de descarga.* Antes de atracar en un puerto de descarga se tomará a bordo, por las tuberías que hayan permanecido limpias durante todo el viaje, lastre limpio en cantidad suficiente para limpiar por flujo rápido las tuberías destinadas a la manipulación de ese lastre. Cuando el calado del puerto lo permita se recomienda que se tome más lastre a bordo, sin rebasar el límite de peso muerto, hasta alcanzar la cantidad

que normalmente corresponda a la condición de salida, para así eliminar la necesidad de una nueva manipulación de lastre durante la operación de descarga. Si se espera que será preciso efectuar un nuevo lastrado durante esa operación, se limpiarán las bombas y tuberías necesarias. El lastre que convenga se tomará tan pronto como las condiciones de calado lo permitan, tras lo cual se podrá continuar descargando con todas las bombas disponibles.

Terminada la operación de descarga o bien a la salida, se limpian las bombas y tuberías por flujo rápido de agua dirigido hacia el tanque de decantación, y a continuación se cargan los tanques de lastre limpio hasta que alcanzan las condiciones normales de navegación.

4.4. *Viaje en lastre.* Durante el viaje en lastre se mantendrá limpio el sistema de bombas y tuberías empleado para la manipulación del lastre limpio, y cada vez que se haya manipulado agua oleosa se volverá a limpiar para preparar la manipulación de lastre en el puerto de descarga. Las descargas del tanque de decantación efectuadas por la borda se controlarán de conformidad con lo prescrito en el Protocolo del MARPOL.

4.5. *Lista de comprobaciones.* Los procedimientos operacionales aprobados se complementarán con una lista de comprobaciones. La lista que figura en el Apéndice de las presentes especificaciones se aplica generalmente a todos los petroleros que operan respondiendo al concepto de tanques dedicados a lastre limpio. Cuando se haga la lista de comprobaciones para un petrolero determinado, se le ampliará de modo que comprenda toda otra medida apropiada y se le completará con la identificación adecuada de bombas, válvulas, etc.

5. *Reconocimiento y certificación*

5.1. Todo petrolero destinado a ser utilizado con tanques dedicados a lastre limpio de conformidad con la Regla 13A del Anexo I del Protocolo del MARPOL estará sujeto al reconocimiento prescrito en la Regla 4 del Anexo I de dicho Protocolo.

5.2. Dicho reconocimiento se efectuará antes de la fecha de entrada en vigor del Protocolo del MARPOL, con objeto de que se pueda expedir el Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos antes de que el cumplimiento de las prescripciones del Protocolo del MARPOL sea obligatorio.

5.3. En el reconocimiento se hará constar la verificación de que se prepararon con toda propiedad:

— La selección de los tanques de lastre y las instalaciones de bombas y tuberías, de conformidad con la sección 3 *supra*;

— El Manual para operar con los tanques dedicados a lastre limpio, es decir, el conjunto de los procedimientos operacionales detallados, con inclusión de la lista de comprobaciones, de conformidad con la sección 4 *supra*.

5.4. Tras la aprobación dada en los sentidos mencionados en los párrafos 5.1 y 5.3 *supra*, la Administración expedirá el Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos. El Certificado indicará qué tanques han sido aprobados exclusivamente para el transporte de lastre limpio. Indicará asimismo que se ha facilitado información al capitán acerca de los procedimientos operacionales aprobados (Manual para operar con los tanques dedicados a lastre limpio).

5.5. Las reformas efectuadas en los petroleros con tanques dedicados a lastre limpio que afecten a su aptitud para ser utilizados respondiendo al concepto de tales tanques exigirán la aprobación de la Administración y se consignarán en el Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos y, si procede, en el Manual para operar con los tanques dedicados a lastre limpio.

6. *Documentos*

Tanto el Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos como el Manual para operar con los tanques dedicados a lastre limpio estarán disponibles en todo momento a bordo del petrolero.

Apéndice. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES CORRESPONDIENTES A LOS TANQUES DEDICADOS A LASTRE LIMPIO — LISTA DE COMPROBACIONES

I. *Antes de la llegada al puerto de carga*

1. Trasvasar todo el fango que quede a un tanque de carga;
2. Asegurarse de que las bombas y tuberías destinadas a las operaciones con lastre limpio han sido limpiadas adecuadamente para hacer posible que se descargue el lastre limpio mientras se esté tomando la carga;
3. Asegurarse de que todas las válvulas del tanque de decantación y de los tanques de carga están cerradas;
4. Inspeccionar visualmente todos los tanques de lastre limpio y su contenido para observar si hay indicios de contaminación;
5. Descargar agua de lastre limpio en cantidad suficiente para asegurar que con el resto del agua de lastre y la carga que haya que tomar no se excederá el peso muerto o el calado admisibles; dejar una cantidad de agua suficiente para la limpieza por flujo rápido de las tuberías y, como mínimo, una cantidad igual a 10 veces el volumen de las tuberías afectadas;
6. Asegurarse de que todas las válvulas de los tanques de lastre limpio están cerradas;
7. Si no se prevé ninguna otra descarga de lastre, drenar las tuberías de lastre limpio.

II. *En el puerto de carga*

1. Efectuar las operaciones ordinarias de carga de los tanques destinados a recibir ésta;
2. Asegurarse de que el tanque de decantación tiene capacidad suficiente para la recepción posterior del agua descargada en la limpieza de bombas y tuberías de carga;
3. Cuando proceda, descargar el lastre limpio restante antes de utilizar todo el sistema de tuberías para la operación de carga. Dejar en los tanques de lastre la cantidad mínima de agua necesaria para la limpieza por flujo rápido;
4. Asegurarse de que todas las válvulas de los tanques de lastre limpio están cerradas;
5. Asegurarse de que todas las válvulas de los tanques de carga están cerradas una vez terminada la operación de carga.

III. *Después de la salida del puerto de carga*

1. Limpiar por flujo rápido de agua las bombas y tuberías correspondientes haciendo pasar agua suficiente de los tanques de lastre limpio a un tanque de decantación;
2. Asegurarse de que las válvulas del tanque de decantación están cerradas antes de bombear el resto del agua limpia para descargarla por la borda y de controlar el contenido de hidrocarburos del agua, ya visualmente ya con un hidrocarburómetro;
3. Asegurarse de que todas las válvulas de los tanques de lastre limpio están cerradas.

IV. *Antes de la llegada al puerto de descarga*

1. Asegurarse de que todas las válvulas del tanque de decantación y de los tanques de carga están cerradas;
2. Comprobar nuevamente si las bombas y tuberías destinadas a las operaciones con lastre limpio han sido limpiadas debidamente;

3. Lastrar según sea necesario con bombas y tuberías de carga limpias, teniendo en cuenta las exigencias de calado del puerto;
4. Asegurarse de que todas las válvulas de los tanques de lastre limpio están cerradas.

V. *En el puerto de descarga*

1. Asignar las bombas y tuberías que hayan de utilizarse en las operaciones con lastre limpio;
2. Efectuar las operaciones ordinarias de descarga;
3. Tan pronto como las condiciones de calado lo permitan, terminar el lastrado necesario para que el buque esté en condiciones de salir;
4. Asegurarse de que todas las válvulas de los tanques de lastre limpio están cerradas;
5. Terminar la descarga.

VI. *Después de la salida del puerto de descarga*

1. Limpiar las bombas y tuberías asignadas a los tanques de lastre limpio por flujo rápido de agua dirigido hacia el tanque de decantación;
2. Completar el llenado de los tanques de lastre limpio según sea necesario;
3. Tratar el contenido del tanque de decantación de acuerdo con los procedimientos de carga sobre residuos.

RESOLUCIÓN 15. ESPECIFICACIONES RELATIVAS AL PROYECTO, LA UTILIZACIÓN Y EL CONTROL DE LOS SISTEMAS DE LAVADO CON CRUDOS

La Conferencia,

Considerando que ha adoptado el Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para la prevención de la contaminación por los buques, 1973 (Protocolo del MARPOL), que contiene nuevas y más rigurosas prescripciones con respecto al proyecto, el equipo y la operación de los petroleros nuevos y existentes,

Considerando la Regla 13 del Anexo I del Protocolo del MARPOL que prescribe que ciertos petroleros operen con un procedimiento de lavado de los tanques de carga con crudos,

Considerando que en virtud de la Regla 13B 2) del Anexo I del Protocolo del MARPOL, en las prescripciones referentes a la instalación de lavado con crudos y el equipo y la disposición correspondientes figurarán por lo menos todas las disposiciones de las Especificaciones aprobadas por la Conferencia,

Aprueba las Especificaciones relativas al proyecto, la utilización y el control de los sistemas de lavado con crudos, cuyo texto figura en el Anexo de la presente Resolución,

Reconoce la posibilidad de que sea necesario seguir perfeccionando las Especificaciones teniendo en cuenta los avances tecnológicos experimentados en esta esfera y a la luz de la experiencia adquirida,

Pide a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental que, según resulte necesario, revise y modifique las Especificaciones de modo que éstas reflejen los métodos y la tecnología más avanzados que puedan haber sido creados cuando entre en vigor el Protocolo.

ANEXO. ESPECIFICACIONES RELATIVAS AL PROYECTO, LA UTILIZACIÓN Y EL CONTROL DE LOS SISTEMAS DE LAVADO CON CRUDOS

INDICE DE SECCIONES

	Página
1. Objeto	454
2. Ambito de aplicación	454
3. Disposiciones generales	455
3.1. Definición	455
3.2. Reconocimiento inicial	455
4. Criterios aplicables a los proyectos	455
4.1. Tuberías	455
4.2. Máquinas de lavado de tanques	456
4.3. Bombas	458
4.4. Sistema de agotamiento final de la carga	458
4.5. Conductos de lastre	459
5. Grado de competencia del personal	459
6. Operaciones	460
6.1. Tanques que han de lavarse con crudos	460
6.2. Drenaje y descarga a tierra de las tuberías de carga	460
6.3. Llenado de los tanques de lastre de salida	460
6.4. Lavado con crudos en la mar	460
6.5. Descarga de efluentes de agua oleosa en los viajes en lastre	460
6.6. Uso y control del gas inerte	461
6.7. Precauciones contra la generación de electricidad estática	461
6.8. Desprendimiento de vapores	461
7. Manual sobre el equipo y las operaciones	461
Apéndice I. Lista de modificaciones que procede observar en la aplicación de las Especificaciones a los petroleros nuevos para crudos, de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas	463
Apéndice II. Formación de las personas destinadas a encargarse totalmente del lavado con crudos	464

1. *Objeto*

Las presentes Especificaciones tienen por objeto procurar determinados criterios de proyecto, prescripciones operacionales y procedimientos de control y cumplimiento respecto del lavado con crudos de los tanques de carga de los petroleros para crudos tal como se especifica en la sección 2.

2. *Ambito de aplicación*

2.1. Las presentes Especificaciones se aplican a:

a) Los petroleros existentes para crudos, de peso muerto igual o superior a 40 000 toneladas, de conformidad con la Regla 13 8) del Anexo I del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Protocolo del MARPOL); y a

b) Los petroleros nuevos para crudos, de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas, de conformidad con la Regla 13 6) del Anexo I del Protocolo del MARPOL, con las modificaciones enumeradas en el Apéndice I.

En el Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos modificado por el Protocolo del MARPOL, se indicará que dichos buques se ajustan a las presentes Especificaciones.

2.2. Si un tipo de crudo no apropiado para el lavado con crudos está destinado a ser transportado como carga en un buque provisto de un solo sistema de lavado con crudos, dicho buque deberá cumplir con las prescripciones relativas a los tanques de lastre separado de conformidad con la Regla 13 7), o con las relativas a los tanques dedicados a lastre limpio de conformidad con la Regla 13 9) del Anexo I del Protocolo del MARPOL.

3. *Disposiciones generales*

3.1. *Definición.* A los efectos de las presentes Especificaciones,

3.1.1. Por « lastre de llegada » se entenderá el lastre limpio definido en la Regla 1 16) del Anexo I del Protocolo del MARPOL.

3.1.2. Por « lastre de salida » se entenderá el lastre distinto del de llegada.

3.2. *Reconocimiento inicial.* El reconocimiento inicial a que hace referencia la Regla 4 del Anexo I del Protocolo del MARPOL incluirá una inspección completa del equipo de instalaciones de lavado con crudos y, excepto en los casos especificados en el párrafo 4.2.11, el examen de los tanques una vez lavados con crudos y las medidas de verificación complementarias indicadas en el párrafo 4.2.10, para asegurarse de que la eficacia del sistema de lavado se ajusta a las presentes Especificaciones.

4. *Criterios aplicables a los proyectos*

4.1. *Tuberías.* 4.1.1. Las tuberías para el lavado con crudos y todas las válvulas incorporadas en el sistema de tuberías de suministro serán de acero o de otro material equivalente y tendrán la resistencia necesaria para la presión a que puedan ser sometidas, además de contar con uniones y soportes adecuados.

4.1.2. El sistema de lavado con crudos estará constituido por un conjunto permanente de cañerías y será independiente de los colectores contraincendios y de cualquier otro sistema ajeno al lavado de tanques, si bien cabrá la incorporación de secciones del sistema de carga del buque al sistema de lavado con crudos, a condición de que las mismas se ajusten a las prescripciones aplicadas a las tuberías destinadas a crudos de petróleo. No obstante lo prescrito en el presente párrafo, en los buques de carga combinados, las instalaciones deberán permitir que se retire el equipo, si es necesario, cuando se transporten cargamentos no líquidos, y serán de tal tipo que cuando se produzca la reinstalación el sistema quedará como estaba cuando se le montó originariamente y su estanqueidad a los hidrocarburos podrá ser comprobada.

4.1.3. Se instalarán los medios necesarios para evitar sobrepresiones en las tuberías de suministro para el lavado de tanques. Todo dispositivo de seguridad instalado para evitar sobrepresiones descargará en el lado aspirante de la bomba de suministro. Podrán aceptarse otros métodos que la Administración juzgue satisfactorios a condición de que den un grado equivalente de seguridad y protección ambiental.

4.1.4. Cuando se instalen válvulas de toma de agua a fines de lavado con agua en las tuberías de lavado de los tanques, tales válvulas tendrán la resistencia necesaria, y habrá medios con los que aislar esas conexiones cuando los conductos de lavado puedan contener crudos.

4.1.5. Todas las conexiones de los manómetros y de otros instrumentos estarán dotadas de válvulas aislantes contiguas a los conductos, o bien la instalación será de tipo hermético.

4.1.6. Ninguna parte del sistema de lavado con crudos entrará en los espacios de máquinas. Cuando el sistema de lavado de tanques tenga un calentador de vapor destinado a ser utilizado cuando se esté lavando con agua, el calentador deberá quedar efectivamente aislado durante el lavado con crudos mediante dobles válvulas de cierre o por bridas ciegas claramente identificables.

4.1.7. Cuando haya una red de tuberías de suministro destinada al lavado tanto con agua como con crudos, las tuberías estarán proyectadas de manera que en la medida de lo posible se les pueda drenar para vaciarlas de crudos antes de empezar el lavado con agua, depositándolos en los espacios designados en el Manual sobre el equipo y las operaciones. Dichos espacios podrán ser el tanque de decantación u otros espacios de carga.

4.1.8. Las tuberías tendrán diámetro suficiente para que, a la presión y al caudal proyectados, se pueda accionar simultáneamente el mayor número de máquinas de lavado de tanques exigidas, de acuerdo con lo especificado en el Manual sobre el equipo y las

operaciones. Las tuberías estarán dispuestas de manera que se pueda accionar simultáneamente el número de máquinas de lavado de tanques exigidas para cada compartimiento de carga, de acuerdo con lo especificado en el Manual sobre el equipo y las operaciones a que se hace referencia en las presentes Especificaciones.

4.1.9. El sistema de tuberías se probará, una vez instalado en el buque, a una presión igual a una vez y media la presión de funcionamiento.

4.1.10. Las tuberías de suministro para el lavado con crudos irán firmemente sujetas a la estructura del buque en emplazamientos adecuados, mientras que en otros habrá medios que hagan posible la libertad de movimientos necesaria para que pueda darse la dilatación térmica y las flexiones del buque. La sujeción será tal que permita absorber todo choque hidráulico sin movimiento excesivo de las tuberías de suministro. Normalmente los medios de sujeción deberán situarse en los extremos más distantes de la entrada del conducto abastecedor de crudos para las tuberías de suministro. Si se utilizan las máquinas de lavado de tanques para dar sujeción a los extremos de las tuberías derivadas, se necesitarán medios especiales para sujetar esas secciones cuando por alguna razón se retiren las máquinas.

4.2. *Máquinas de lavado de tanques.* 4.2.1. Las máquinas de lavado de tanques con crudos irán montadas permanentemente y se ajustarán a un proyecto aceptable para la Administración.

4.2.2. Las características de rendimiento de las máquinas de lavado de tanques vienen regidas por el diámetro de la tobera, la presión de funcionamiento y la modalidad y la sincronización del movimiento. Cada una de estas máquinas instaladas tendrá un rendimiento tal que permita limpiar efectivamente las partes del tanque de carga abarcadas por la máquina de que se trate dentro del tiempo especificado en el Manual sobre el equipo y las operaciones.

4.2.3. Se montarán máquinas de lavado de tanques en cada tanque de carga y el método de apoyo empleado habrá de ser satisfactorio a juicio de la Administración. Cuando estas máquinas estén situadas a un nivel considerablemente inferior al de la cubierta de modo que así se puedan tratar protuberancias del tanque, posiblemente habrá que considerar la conveniencia de reforzar la máquina y sus tuberías de suministro.

4.2.4. Cada máquina será susceptible de quedar aislada por medio de válvulas de cierre situadas en el conducto de suministro. Habrá medios con los que, si por algún motivo se retira una máquina de lavado instalada en cubierta, se pueda cerrar el conducto de suministro de hidrocarburos en la máquina durante el tiempo que esté desmontada. Habrá igualmente lo necesario para cerrar la abertura que quede en el tanque, ya se trate de una placa o de un medio equivalente.

4.2.5. Cuando los equipos de accionamiento de las máquinas limpiadoras de tanques no estén integrados en las propias máquinas se contará con bastantes de ellos para que no sea necesario desplazar ninguno más de dos veces desde su ubicación inicial durante el desembarque de carga, para llevar a cabo el programa de lavado especificado en el Manual.

4.2.6. El número y el emplazamiento de las máquinas de lavado de tanques serán los que la Administración juzgue satisfactorios.

4.2.7. El emplazamiento de las máquinas dependerá de las características detalladas en el párrafo 4.2.2, así como de la configuración de la estructura interna del tanque.

4.2.8. El número y el emplazamiento de las máquinas permitirá lavar todas las zonas horizontales y verticales por chorro directo o de un modo eficaz, por deflexión o salpicadura del chorro al chocar. En el cálculo del grado aceptable de deflexión o salpicadura se prestará especial atención al lavado de las zonas horizontales encaradas hacia arriba, para lo cual se utilizarán los parámetros siguientes:

i) Con respecto a las zonas horizontales del fondo del tanque y a las superficies superiores de los refuerzos del tanque y otros elementos primarios estructurales de grandes dimen-

siones de éste, el área conjunta a la que no llegue el chorro directo por interposición de refuerzos de cubierta y de fondo, vigas principales, refuerzos o análogos elementos primarios estructurales de grandes dimensiones no excederá del 10 por ciento del área horizontal total del fondo del tanque, la superficie superior de los refuerzos y otros elementos primarios estructurales de grandes dimensiones;

ii) Con respecto a las zonas verticales de los costados del tanque, el área conjunta de estos costados a la que no llegue el chorro directo por interposición de refuerzos de cubierta y de fondo, vigas principales, refuerzos o análogos elementos primarios estructurales de grandes dimensiones no excederá del 15 por ciento del área total de los costados del tanque.

En algunas instalaciones podrá ser necesario estudiar el posible montaje de más de un tipo de máquina de lavado de tanques con miras a obtener una cobertura suficiente.

4.2.9. En la fase de proyecto se utilizarán los procedimientos mínimos siguientes para determinar el área de la superficie del tanque cubierta directamente por el chorro:

i) Empleando planos estructurales adecuados, se trazan líneas desde el punto extremo de cada máquina de lavado hasta las partes del tanque que queden al alcance de los chorros;

ii) Cuando la Administración considere que la configuración de los tanques es complicada se utilizará una luz puntiforme que simule el punto extremo de la máquina de lavado en una maqueta del tanque.

4.2.10. i) Para confirmar la limpieza del tanque y verificar el proyecto con respecto al número y el emplazamiento de las máquinas de lavado de tanques se efectuará una inspección visual entrando en los tanques después del lavado con crudos, pero antes de cualquier enjuague con agua que pudiera especificarse en el Manual sobre el equipo y las operaciones. No obstante, el fondo del tanque que haya que inspeccionar se podrá lavar por flujo rápido de agua y agotar con objeto de extraer cualquier residuo de crudos antes de dar salida a los gases del tanque para entrar en él. La inspección deberá asegurar que a efectos prácticos en el tanque no han quedado adherencias ni depósitos de hidrocarburos. Si se adopta el procedimiento de lavado por flujo rápido de agua, se deberá utilizar un tanque semejante, pero que no haya sido lavado de ese modo, para la prueba indicada en el apartado ii) *infra*.

ii) Para verificar la eficacia de las instalaciones de agotamiento y drenaje se medirá la cantidad de hidrocarburos que flote sobre el lastre de salida. La relación entre el volumen de hidrocarburos que flote sobre el agua de lastre de salida y el volumen de los tanques que contengan dicha agua no excederá de 0,00085. La prueba se efectuará, previo lavado con crudos y agotamiento, en un tanque semejante en todos los aspectos pertinentes al tanque examinado de conformidad con el apartado i) pero que no haya sido objeto del enjuague con agua ni del lavado intermedio por flujo rápido de agua que el apartado i) *supra* permite.

iii) Después de un viaje normal en lastre, antes del cual los tanques de lastre de llegada se habrán lavado con crudos y durante el cual los tanques se habrán enjuagado con agua siguiendo el programa fijado en el Manual sobre el equipo y las operaciones, se evacuará totalmente el lastre de llegada en el puerto de carga mediante un dispositivo de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos aprobado por la Administración, y el contenido de hidrocarburos del efluente no deberá exceder de 15 ppm.

4.2.11. Cuando a la Administración le conste que los buques son análogos en todos los aspectos pertinentes, sólo será necesario aplicar las prescripciones del párrafo 4.2.10 a uno de dichos buques. Además, cuando un buque tenga una serie de tanques que sean análogos en todos los aspectos pertinentes, sólo será necesario aplicar, con respecto a dicha serie de tanques, las prescripciones del párrafo 4.2.10 i) a un solo tanque de la serie.

4.2.12. En el diseño de las máquinas de lavado de tanques que hayan de ir en la cubierta figurarán dispositivos que, situados fuera de los tanques de carga, durante la operación de lavado con crudos indiquen la rotación de la máquina y el arco recorrido.

4.2.13. Cuando se necesiten máquinas sumergidas, éstas serán de tipo no programable y con objeto de cumplir con lo prescrito en el párrafo 4.2.8 se deberá poder verificar su rotación ya mediante indicadores situados fuera del tanque, ya comprobando las características de su sonido. Cuando no quepa verificar el funcionamiento de las máquinas del fondo más que por su sonido, la verificación se efectuará hacia el final de cada ciclo de lavado. El método de verificación por el sonido aparecerá indicado en el Manual sobre el equipo y las operaciones.

4.3. *Bombas.* 4.3.1. Las bombas que suministren crudos a las máquinas de lavado de tanques serán las bombas de carga o bombas especialmente provistas al efecto.

4.3.2. La capacidad de las bombas bastará para proporcionar el caudal necesario a la presión requerida para el número máximo de máquinas de lavado de tanques que hayan de funcionar simultáneamente, según lo especificado en el Manual sobre el equipo y las operaciones. Además de satisfacer esa prescripción, las bombas, si hay instalado un sistema eyector para el agotamiento del tanque, podrán suministrar a dicho sistema fluido motor de modo que se cumpla con lo prescrito en el párrafo 4.4.2.

4.3.3. Las bombas tendrán capacidad suficiente para cumplir con lo prescrito en el párrafo 4.3.2 mientras una cualquiera de ellas permanece inactiva. Las instalaciones de bombas y tuberías permitirán emplear eficazmente el sistema de lavado con crudos mientras una cualquiera de las bombas permanece inactiva.

4.3.4. El hecho de que se transporte más de una clase de carga no impedirá el lavado de los tanques con crudos.

4.3.5. Para que el lavado con crudos se efectúe eficazmente cuando la contrapresión que presente el terminal de tierra sea inferior a la presión prescrita para el lavado con crudos, se dispondrá lo necesario para mantener presión suficiente en las máquinas de lavado de conformidad con el párrafo 4.3.2. Esta prescripción se cumplirá aunque una cualquiera de las bombas de carga esté inactiva. En el Manual sobre el equipo y las operaciones se especificará la presión mínima de suministro prescrita para el lavado con crudos. Si no se pudiera conseguir esta presión mínima de suministro, no se realizarán operaciones de lavado con crudos.

4.4. *Sistemas de agotamiento final de la carga.* 4.4.1. El diseño del sistema destinado a agotar los crudos del fondo de cada tanque de carga será el que la Administración juzgue satisfactorio.

4.4.2. El diseño y la capacidad del sistema de agotamiento final de tanques permitirá mantener el fondo del tanque que se esté limpiando libre de acumulaciones de hidrocarburos y sedimentos hacia el final del proceso de lavado.

4.4.3. El sistema de agotamiento final de la carga tendrá capacidad suficiente para extraer hidrocarburos a razón de 1,25 veces el caudal total de todas las máquinas de lavado de tanques que haya que emplear simultáneamente al lavar el fondo de los tanques de carga, de acuerdo con la descripción dada en el Manual sobre el equipo y las operaciones de que vaya provisto el buque.

4.4.4. Par comprobar si está seco el fondo de los tanques de carga después del lavado con crudos, los tanques irán provistos de medios tales como indicadores de nivel, sondas manuales e indicadores del rendimiento del sistema de agotamiento a que se hace referencia en el párrafo 4.4.8. Para la introducción de las sondas manuales los tanques contarán con medios adecuados en su extremo posterior y en tres otros puntos convenientes. A los efectos del presente párrafo, el término « seco » significa que cerca del extremo del conducto de aspiración del sistema de agotamiento final ha quedado una pequeña cantidad de hidrocarburos, mientras el tanque está seco en todas las demás partes.

4.4.5. Se dispondrá de medios con los que drenar todas las bombas y tuberías que haya para la carga al término del desembarque de ésta, si es necesario mediante conexión a un dispositivo de agotamiento. Los residuos drenados de tuberías y bombas se podrán descargar tanto en un tanque de carga como a tierra. Para la descarga a tierra se dispon-

drá de un conducto especial de pequeño diámetro conectado en el lado de las válvulas distribuidoras que dé al costado del buque.

4.4.6. Para agotar los hidrocarburos de los tanques de carga habrá una bomba volumétrica, una bomba centrífuga autocebante o un eyector u otros medios que la Administración juzgue satisfactorios. Cuando una tubería de agotamiento esté conectada a varios tanques, se dispondrá de medios con los que aislar cada tanque que no esté siendo agotado en un momento dado.

4.4.7. El hecho de que se transporte más de una clase de carga no impedirá el lavado de los tanques con crudos.

4.4.8. Se dispondrá de equipo para comprobar la eficacia del sistema de agotamiento final de la carga. Todo ese equipo estará dotado de teleindicadores situados en la cabina de control de carga o en algún otro lugar seguro y conveniente y que sea fácilmente accesible para el oficial encargado de la carga y de las operaciones. Cuando haya bomba de agotamiento, el equipo de comprobación llevará un indicador de caudal o un contador de impulsos o de revoluciones, según corresponda, y manómetros en las conexiones de entrada y de salida de la bomba o dispositivos equivalentes. Cuando haya eyectores, el equipo de comprobación llevará manómetros en la boca de entrada para el fluido motor y en la descarga, así como un manómetro/vacuómetro en la boca de aspiración.

4.4.9. La estructura interna del tanque permitirá un drenaje eficiente de los hidrocarburos hacia los conductos de aspiración del sistema de agotamiento, de manera que se satisfagan las prescripciones de los párrafos 4.4.2 y 4.4.4. Se procurará que tanto el drenaje longitudinal como el transversal sean satisfactorios, verificándose esto en la inspección prescrita en los párrafos 3.2 y 4.2.10.

4.4.10. Se observarán las condiciones de asiento para el lavado con crudos prescritas en el Manual sobre el equipo y las operaciones. En general, el asiento apopante es sólo importante durante las últimas fases de la descarga del tanque y corresponderá al máximo compatible con las limitaciones operacionales, aunque no será en ningún caso inferior al registrado durante el lavado con crudos previo a la inspección prescrita en los párrafos 3.2 y 4.2.10.

4.4.11. Las tuberías de agotamiento y sus accesorios se ajustarán a lo prescrito en el párrafo 4.1.1.

4.5. *Conductos de lastre.* 4.5.1. Cuando no exista un sistema separado de agua de lastre para lastrar los tanques de carga, la instalación permitirá drenar segura y eficazmente, antes de efectuar el lastrado, la bomba de carga, los colectores y las tuberías utilizadas en el lastrado.

5. *Grado de competencia del personal*

5.1. Las prescripciones relativas a la formación del personal de los buques dedicados al lavado de tanques con crudos serán las que la Administración juzgue satisfactorias.

5.2. La persona que, como el capitán, el primer oficial o el oficial encargado del control de la carga se haga cargo totalmente del lavado con crudos deberá:

i) Tener por lo menos un año de experiencia a bordo de petroleros, en los cuales sus obligaciones hayan incluido el desembarque de carga y el correspondiente lavado con crudos; si sus obligaciones no han incluido las operaciones de lavado con crudos, habrá seguido un programa completo de formación en ese lavado, de conformidad con el Apéndice II de las presentes Especificaciones, que la Administración juzgue satisfactorio;

ii) Haber participado dos veces, por lo menos, en programas de lavado con crudos, uno de los cuales se haya desarrollado en el buque concreto en que tenga que encargarse del desembarque de carga; también esa participación será aceptable si se produjo a bordo de un buque análogo en todos los aspectos pertinentes; y

iii) Conocer a fondo el contenido del Manual sobre el equipo y las operaciones.

5.3. Otras personas designadas para asumir determinadas funciones definidas en el citado Manual deberán tener por lo menos seis meses de experiencia a bordo de petroleros, en los cuales, en el desempeño de sus obligaciones, hayan intervenido en la operación de desembarque de carga. Además se les habrá capacitado en la operación de lavado con crudos en el buque concreto en que hayan de asumir sus funciones y conocerán a fondo el contenido del Manual sobre el equipo y las operaciones. El Apéndice II de las presentes Especificaciones debe servir de orientación para fijar el contenido de esa capacitación.

6. *Operaciones*

6.1. *Tanques que han de lavarse con crudos.* Antes de iniciar un viaje en lastre, después del desembarque de toda la carga, se habrán lavado tanques suficientes con crudos, de conformidad con los procedimientos especificados en el Manual sobre el equipo y las operaciones para asegurarse de que:

i) Como mínimo se han lavado bastantes tanques para hacer posible el cumplimiento de las prescripciones relativas a calado y asiento de los apartados *a*), *b*) y *c*) del párrafo 2 de la Regla 13 del Anexo I del Protocolo del MARPOL durante todas las fases del viaje en lastre; y

ii) Se tienen en cuenta las rutas habituales del buque y las condiciones meteorológicas previsibles, de manera que no se añada agua de lastre a tanques que no hayan sido lavados con crudos.

Además de los tanques a que se hace referencia en el apartado i) *supra*, aproximadamente la cuarta parte de los tanques restantes se lavarán con crudos, para impedir la acumulación de fangos, pero entre estos tanques complementarios podrán contarse los tanques a que se hace referencia en el apartado ii) *supra*. Sin embargo, para impedir la acumulación de fangos, no será necesario lavar ningún tanque con crudos más de una vez cada cuatro meses. No se efectuará ningún lavado con crudos entre el puerto final de descarga y el de carga, es decir, no se realizará ningún lavado con crudos durante el viaje en lastre. No se pondrá agua de lastre en tanques que no hayan sido lavados con crudos. El agua depositada en un tanque que haya sido lavado con crudos pero no enjuagado con agua, se considerará lastre sucio.

6.2. *Drenaje y descarga a tierra de las tuberías de carga.* Al término del desembarque de la carga, todas las tuberías principales y de agotamiento final de la carga se drenarán y agotarán, y los residuos de los drenajes y agotamientos se trasvasarán a tierra por el conducto especial de pequeño diámetro prescrito en el párrafo 4.4.5.

6.3. *Llenado de los tanques de lastre de salida.* Se procurará que cuando termine el lavado con crudos de todo tanque de lastre de salida, el tanque quede tan completamente agotado como sea posible. Cuando el llenado con lastre de salida se efectúe mediante tuberías y bombas de carga, éstas se drenarán y agotarán vaciándolas de hidrocarburos con los medios prescritos en el párrafo 4.4.5, antes de cargar el lastre.

6.4. *Lavado con crudos en la mar.* Todo lavado con crudos deberá terminarse antes de que el buque abandone el puerto final de descarga. Cuando un tanque sea lavado con crudos mientras el buque se encuentre en la mar viajando entre puertos múltiples de descarga, el tanque se dejará vacío y listo para inspección en el puerto de descarga siguiente, antes de que se inicie el siguiente viaje en lastre. Esta inspección podrá consistir en varios sondeos del fondo del tanque, cuando el tanque esté vacío. Los tanques de lastre de salida se lastrarán antes de salir del puerto, para poder examinar la superficie del agua de lastre. En este caso la orientación dada en el párrafo 4.2.10 ii) es pertinente para la inspección.

6.5. *Descarga de efluentes de agua oleosa en los viajes en lastre.* La descarga de lastre de salida y de cualquier otro efluente de agua, efectuada durante los viajes en lastre, cumplirá con las prescripciones de la Regla 9 del Anexo I del Protocolo del MARPOL.

6.6. *Uso y control del gas inerte.* En los buques a los cuales se apliquen las presentes Especificaciones no se lavará ningún tanque con crudos a menos que el sistema de gas inerte prescrito en la Regla 13B 3) del Anexo I del Protocolo del MARPOL funciones debidamente. Antes de lavar cada tanque con crudos se determinará el contenido de oxígeno en un punto situado a 1 metro de la cubierta y a media altura del espacio vacío, y ninguna de estas determinaciones deberá exceder del 8 por ciento en el volumen. Cuando los tanques tengan mamparos de antibalance completos o parciales, las determinaciones se harán a niveles semejantes en cada sección del tanque. Se vigilará continuamente el contenido de oxígeno del gas que se esté introduciendo en el curso del lavado. Cuando durante el lavado con crudos:

i) El contenido de oxígeno del gas inerte que se esté introduciendo exceda del 8 por ciento en volumen, o

ii) La presión de la atmósfera de los tanques ya no sea positiva,

se suspenderá el lavado hasta que las condiciones vuelvan a ser satisfactorias.

6.7. *Precauciones contra la generación de electricidad estática.* Para evitar la excesiva generación de electricidad estática en el curso del lavado a causa de la presencia de agua en el fluido utilizado para el lavado con crudos, todo tanque que vaya a dar ese fluido deberá descargarse de él en un metro por lo menos, antes de ser utilizado. Todo tanque utilizado como tanque de decantación en el anterior viaje en lastre se descargará totalmente y se volverá a llenar con crudos, si se le va a utilizar para que dé fluido de lavado.

6.8. *Desprendimiento de vapores.* Los buques a los cuales se apliquen las presentes Especificaciones estarán dotados de medios para evitar el desprendimiento de vapores durante el llenado de lastre de salida cuando las condiciones locales lo exijan. El método de evitar el desprendimiento de vapores hidrocarbúricos en la atmósfera consistirá en:

a) La utilización de tanques de lastre permanente, cuando sean suficientes para lograr un calado mínimo de salida; o

b) La retención en tanques de carga vacíos, mediante el lastrado y el desembarque de carga simultáneos.

Se podrán aceptar otros medios que la Administración juzgue satisfactorios, a condición de que den un grado equivalente de protección ambiental.

7. *Manual sobre el equipo y las operaciones*

El Manual sobre el equipo y las operaciones habrá de ser satisfactorio a juicio de la Administración y comprenderá la información y las instrucciones operacionales siguientes:

7.1. El texto completo de las « Especificaciones relativas al proyecto, la utilización y el control de los sistemas de lavado con crudos ».

7.2. Un esquema del sistema de lavado con crudos en que se indique la ubicación de bombas, tuberías y máquinas de lavado correspondientes al sistema de lavado con crudos.

7.3. Una descripción del sistema y una enumeración de los procedimientos que hay que seguir para verificar que el equipo está funcionando correctamente durante las operaciones de lavado con crudos. Figurarán ahí los parámetros del sistema y del equipo que habrá que comprobar, como son la presión de las tuberías, el contenido de oxígeno, las revoluciones de las máquinas, la duración de los ciclos, etc. Se incluirán además los valores establecidos para dichos parámetros, así como los resultados de las pruebas efectuadas de conformidad con el párrafo 4.2.10 y los valores de todos los parámetros comprobados durante dichas pruebas.

7.4. Pormenores de las prescripciones de la sección 6 de las presentes Especificaciones, juntamente con asesoramiento e instrucciones, cuando corresponda, para cumplir con dichas prescripciones, como por ejemplo:

i) Métodos y programas de lavado con crudos, recomendados con objeto de lograr el acoplamiento a todas las circunstancias que quepa prever como resultado de las limitaciones propias del desembarque de la carga, y el asiento máximo posible durante el lavado y el drenaje de cada tanque;

ii) El procedimiento que procede seguir en los buques para evitar el desprendimiento de vapores, de conformidad con el párrafo 6.8;

iii) El método de drenar los tanques, que comprenderá información acerca de las condiciones óptimas de asiento, según lo prescrito en el párrafo 4.4.10;

iv) El método de drenar bombas de carga, tuberías de carga, tuberías de lavado con crudos y tuberías de agotamiento, y los espacios hacia los cuales se efectúe el drenaje, juntamente con la descarga definitiva a tierra, por el pequeño conducto de descarga, al término de ésta;

v) Los programas de lavado característicos, según las diversas condiciones de embarque, en los que se especifique:

1) Los tanques que se lavarán de conformidad con el párrafo 6.1;

2) El método de lavado aplicable a cada tanque, método que podrá ser de una o varias fases;

3) El número de máquinas de lavado de tanques que se emplearán simultáneamente;

4) La duración del lavado con crudos y del enjuague con agua, cuando proceda efectuar este último;

5) El volumen de agua utilizada en el enjuague, que será, por lo menos, igual al empleado en el enjuague con agua efectuado antes de la inspección prescrita en los párrafos 3.2 y 4.2.10; y

6) El orden de preferencia en que se lavarán los tanques;

vi) El procedimiento para drenar y agotar, cuando sea apropiado, los conductos y las bombas de carga, antes de utilizarlas para el embarque del lastre de salida;

vii) El procedimiento para lavar con agua los conductos antes de la descarga del lastre de salida y de la toma y descarga final del lastre de llegada;

viii) El procedimiento para verificar por las características del sonido que las máquinas montadas en el fondo funcionan, procedimiento que se seguirá hacia el final del ciclo de lavado de cada tanque; al efectuar esa verificación se pararán todas las demás máquinas en caso necesario;

ix) Pormenores precisos del procedimiento para asegurar el cumplimiento de la Regla 9 del Anexo I del Protocolo del MARPOL en la descarga del lastre de salida, la limpieza de los conductos por flujo rápido de agua y la decantación en la mar del contenido de los tanques de decantación.

7.5. Los peligros de las filtraciones del sistema de lavado con crudos y las precauciones necesarias para prevenir esas filtraciones, así como las medidas que tomar en caso de que se presenten. Se dará orientación acerca de cómo probar el sistema de lavado con crudos, antes de cada descarga, con objeto de verificar que carece de filtraciones.

7.6. El método de evitar la penetración de hidrocarburos en la cámara de máquinas a través de los calentadores de vapor, de conformidad con lo prescrito en el párrafo 4.1.6.

7.7. El personal necesario en todo momento para efectuar la doble operación de desembarcar la carga y lavar con crudos. Entre dicho personal figurará:

i) La persona que reúna los requisitos indicados en el párrafo 5.2, la cual tendrá a su cargo el control general del proceso de lavado con crudos;

ii) Las personas que reúnan los requisitos indicados en el párrafo 5.3 y que normalmente deberán realizar la operación; y

iii) Por lo menos una persona, que estará en cubierta en todo momento durante el lavado para vigilar que el equipo no tenga filtraciones ni defectos de funcionamiento, comprobar el contenido de oxígeno de los tanques antes del lavado, verificar la presión atmosférica del tanque y, cuando sea necesario, sondear el fondo de los tanques, levantar los flotadores del indicador del espacio vacío y cambiar los equipos impulsores.

Los cometidos de estas personas no se excluyen forzosamente entre sí.

7.8. Un medio efectivo de comunicación entre el encargado de esa vigilancia destacado en cubierta y el puesto de control de la carga, de manera que en caso de filtración o defecto de funcionamiento del sistema de lavado con crudos se pueda suspender el lavado lo antes posible.

7.9. Los procedimientos característicos de lastrado.

7.10. Una lista de comprobaciones operacionales previas al lavado con crudos para uso de los tripulantes en cada descarga, lista que incluirá la comprobación y calibración de todos los instrumentos.

7.11. Los intervalos recomendados para la inspección y el mantenimiento a bordo del equipo de lavado con crudos, además de los reconocimientos reglamentarios. Se indicarán los manuales técnicos proporcionados por los fabricantes del equipo.

7.12. Una lista de crudos de petróleo inadecuados para el lavado, con indicación de su procedencia.

Apéndice I. LISTA DE MODIFICACIONES QUE PROCEDE OBSERVAR EN LA APLICACIÓN DE LAS ESPECIFICACIONES A LOS PETROLEROS NUEVOS PARA CRUDOS, DE PESO MUERTO IGUAL O SUPERIOR A 20 000 TONELADAS

Número del párrafo	*Lista de modificaciones*
4.2.5	Párrafo no aplicable.
4.2.10	El apartado iii) no es aplicable.
6.1	Sustitúyase por el texto siguiente:

[6.1. *Tanques que han de lavarse con crudos*]. 6.1.1. Antes de iniciar un viaje en lastre:

i) Aproximadamente la cuarta parte de los tanques de carga se lavará con crudos para impedir la acumulación de fangos, siguiendo un turno establecido y de conformidad con los procedimientos especificados en el Manual sobre el equipo y las operaciones; sin embargo, a estos efectos no será necesario lavar ningún tanque con crudos más de una vez cada cuatro meses; y

ii) Si se considera que el lastre complementario de uno o más tanques de carga puede ser necesario durante el viaje en lastre, en las condiciones y en virtud de las disposiciones especificadas en la Regla 13 3) del Anexo I del Protocolo del MARPOL, el tanque o los tanques que se utilicen para dicho lastre se lavarán con crudos, de conformidad con los procedimientos especificados en el Manual sobre el equipo y las operaciones.

6.1.2. No se pondrá agua de lastre en tanques de carga que no hayan sido lavados con crudos. El agua depositada en un tanque que haya sido lavado con crudos pero no enjuagado con agua se considerará lastre sucio.

6.1.3. No se efectuará ningún lavado con crudos entre el puerto final de descarga y el de carga, es decir, no se realizará ningún lavado con crudos durante el viaje en lastre.

Número del párrafo	*Lista de modificaciones*
6.3	Sustitúyase por el texto siguiente:
	6.3. *Llenado de los tanques de carga con lastre complementario.* Se procurará que cuando termine el lavado con crudos de todo tanque de carga que pudiera contener lastre, el tanque quede tan completamente agotado como sea posible. Cuando el llenado con este lastre se efectúe mediante tuberías y bombas de carga, éstas se drenarán y agotarán vaciándolas de hidrocarburos con los medios prescritos en el párrafo 4.4.5.
6.4.	Las dos frases últimas no son aplicables.
6.5	Sustitúyase por el texto siguiente:
	6.5. *Descarga de efluentes de agua oleosa en los viajes en lastre.* La descarga del lastre complementario de los tanques de carga y de cualquier otro efluente de agua, efectuada durante los viajes en lastre, cumplirá con las prescripciones de la Regla 9 del Anexo I del Protocolo del MARPOL.
6.8	Párrafo no aplicable.
7.4	Párrafo no aplicable.

Apéndice II. FORMACIÓN DE LAS PERSONAS DESTINADAS A ENCARGARSE TOTALMENTE DEL LAVADO CON CRUDOS

Introducción

Toda formación necesaria será impartida mediante una labor de instrucción sometida a supervisión y realizada en un centro costero o a bordo de un buque adecuadamente equipado y dotado de los medios de formación y de los instructores necesarios al efecto, donde se estudien los principios de que se trate y la aplicación de dichos principios al aspecto operacional del buque.

En la preparación de un programa de formación que la Administración deba aprobar se tendrán en cuenta las especificaciones referentes al proyecto, la utilización y el control de los sistemas de lavado con crudos de los buques tanque.

Esa formación abarcará los puntos siguientes, sin quedar necesariamente reducida a ellos:

a) Una introducción a los principios del lavado con crudos, que constará de:

— Las características de los crudos como líquido de lavado y el contraste con el lavado con agua;

— Lavado de la parte superior;

— Lavado del fondo;

— Condiciones de asiento;

— Métodos de extracción de vapor durante la operación de descarga;

— Mantenimiento de la presión necesaria del líquido de lavado;

— Lavado en la mar entre puertos de descarga;

— Lavado recirculatorio;

— Prelaciones relativas y prescripciones para los tanques de lastre de salida, los tanques de lastre de llegada y los tanques dedicados exclusivamente a carga.

b) Equipo y diseño:

i) Emplazamiento de las máquinas de lavado;

ii) Máquinas de lavado, montadas en cubierta y sumergidas:

— Tipos;

— Características;

— Características de construcción;

— Parámetros de funcionamiento;

iii) Equipos impulsores;

iv) Sistemas de suministro y distribución del líquido de lavado;

v) Sistemas de agotamiento final de la carga;

vi) Medios de sondeo de los tanques;

vii) Prescripciones relativas al gas inerte;

c) Procedimientos difundidos de lavado con crudos:

i) Buque de tuberías tradicionales/buque de libre flujo/buque de libre flujo parcial;

ii) Cargas constituidas por una partida/por varias partidas;

iii) Optimización del procedimiento de lavado para reducir al mínimo el tiempo complementario de atraque;

iv) Lastrado para la salida, con diversas configuraciones de buque y de tuberías;

v) Procedimiento de lavado en la mar entre puertos de descarga;

d) Procedimiento complementario:

i) Medios para reducir al mínimo los residuos a bordo:

— Agotamiento final de los tanques de carga;

— Drenaje y agotamiento de los conductos de carga;

— Descarga final en tierra;

ii) Enjuague con agua de los tanques de lastre de llegada;

iii) Llenado y descarga definitiva del lastre de llegada;

iv) Descarga del lastre de salida;

v) Acumulación y decantación de los residuos del tanque de decantación;

vi) Prescripciones de la Regla 9 del Anexo I del Protocolo del MARPOL;

vii) Evitación de la ventilación de la carga en puerto durante las operaciones de lastrado;

e) Seguridad:

i) Procedimiento de gas inerte;

ii) Mantenimiento y control de la calidad y presión del gas inerte;

iii) Suspensión del lavado/de la descarga, en condiciones anormales por lo que respecta al gas inerte;

iv) Generación de electricidad estática y precauciones necesarias para evitarla;

v) Integridad de la red de tuberías;

vi) Evitación de los aumentos bruscos de presión;

vii) Derrames;

f) Listas de comprobaciones:

i) Antes de entrar en puerto;

ii) Antes de empezar el lavado con crudos;

iii) Después del lavado con crudos;

iv) Después de salir de puerto;

g) Procedimientos de cumplimiento reglamentario:

i) Manual sobre el equipo y las operaciones;

ii) Libro registro de hidrocarburos;

iii) Sondeo de tanques;

iv) Medición de los hidrocarburos presentes en la capa superior del lastre de salida;

h) Mantenimiento de la planta y el equipo:

i) Mantenimiento del equipo de acuerdo con las instrucciones de los fabricantes;

ii) Otras cuestiones relativas al mantenimiento.

Las Administraciones se asegurarán de que el centro de formación expide el oportuno documento en favor de los que se hayan capacitado de conformidad con el presente Apéndice para actuar como oficiales encargados principalmente del lavado con crudos.

RESOLUCIÓN 16. PETROLEROS EXISTENTES DESTINADOS A DETERMINADOS TRÁFICOS

La Conferencia,

Considerando que la Regla 13C del Anexo I del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Protocolo del MARPOL), contiene disposiciones adoptadas por la Conferencia respecto de los buques tanque existentes destinados a determinados tráficos dentro de zonas especificadas,

Considerando que la Regla dispone también que dichas áreas podrán ampliarse hasta nuevos límites que designe la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental,

Considerando que no se puede estudiar adecuadamente esa ampliación sin considerar previamente todos los aspectos y consecuencias de la misma,

Resuelve que la Organización promueva rápidamente la realización de estudios del concepto de determinados tráficos, que se ocupen cuando menos de los temas siguientes:

a) Posible ampliación de determinados tráficos, realizados dentro de otros límites, en virtud de lo dispuesto en la Regla 13C 1) *b*) ii) del Anexo I del Protocolo del MARPOL;

b) Repercusiones de dicha ampliación en el medio ambiente;

c) Cualesquiera medidas complementarias de control que pueda ser necesario aplicar a dicha ampliación;

d) Todo método (como el procedente para la aceptación de los dispositivos de separación del tráfico) que sea necesario o aconsejable para que la Organización pueda ampliar determinados tráficos en virtud de lo dispuesto en la Regla 13C 1) *b*) ii) del Anexo I del Protocolo del MARPOL.

RESOLUCIÓN 17. EMPLAZAMIENTO PROTEGIDO DE LOS TANQUES DE LASTRE EN LOS PETROLEROS CON LASTRE SEPARADO

La Conferencia,

Considerando que la Regla 13E del Anexo I del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, adoptado por

la Conferencia, contiene criterios empíricos para el emplazamiento en lugares protegidos de los tanques de lastre separado que han sido concebidos con miras a reducir al mínimo las consecuencias que para el buque, su carga y el medio marino puedan desprenderse, en accidentes debidos a varadas y abordajes, de los derrames de hidrocarburos, incendios, explosiones, pérdida de vidas humanas y operaciones de salvamento, entre otras causas,

Considerando, sin embargo, que el conocimiento actual de los datos relativos a accidentes no se halla en estado lo bastante avanzado como para permitir a la Conferencia formular un método de cálculo de probabilidades posiblemente más racional,

Recomienda que la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental emprenda lo antes posible el estudio y la preparación de fórmulas o criterios probabilísticos más racionales para la disposición en lugares protegidos de los tanques de lastre separado, con inclusión de la posibilidad de vincular el concepto de área de protección de los tanques de lastre separado a la relación que medie entre los derrames hipotéticos y los derrames tolerables de hidrocarburos.

RESOLUCIÓN 18. POSIBLE SUSTITUCIÓN DEL « PESO MUERTO » POR OTRO PARÁMETRO EN EL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973, Y EN EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, Y EN SU PROTOCOLO

La Conferencia,

Considerando que el Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, y el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, y su Protocolo contienen disposiciones en las que se utiliza el parámetro del « peso muerto » para determinar la aplicación de diversas prescripciones relativas a los petroleros,

Considerando que posiblemente el « peso muerto » no sea el parámetro más apropiado para los fines mencionados,

Pide a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental que estudie si en los citados instrumentos no debería sustituirse el « peso muerto » por otro parámetro que garantizara la uniformidad en la aplicación de las prescripciones que figuran en dichos instrumentos.