

Главные изменения касаются главы II-1 и главы II-2 Конвенции, в которых речь идет, соответственно, о конструкции судов и о противопожарной защите. Глава II-1 касается деления судов на отсеки, остойчивости, машинного оборудования и электрических установок. Одна из наиболее важных поправок предусматривает уменьшение числа и размера отверстий в водонепроницаемых переборках на пассажирских судах и требует, чтобы они были закрыты в аварийной ситуации.

Глава II-2 касается вопросов противопожарной защиты, обнаружения очагов возгорания и тушения огня. Поправками внесены улучшения в стационарные системы газового пожаротушения, системы обнаружения задымления, необходимые мероприятия при перевозке горючего и других масел, обнаружения и локализации очагов возгорания и некоторые другие правила.

Поправки были также внесены в Международный кодекс о судах для перевозки газа, соблюдение которого является обязательным для государств, участвующих в Конвенции.

Поправки 1990 года

Принятие: май 1990 года

Вступление в силу: 1 февраля 1992 года

Важные изменения были внесены в способ расчета деления судна на отсеки и остойчивости сухогрузов. Они относятся к судам длиной не менее 100 м, построенным после 1 февраля 1992 года.

Поправки содержатся в новой части В-1 главы II-1 и основаны на так называемой «вероятностной» концепции выживания, которая первоначально была разработана в процессе изучения данных по столкновениям судов, собранных ИМО. В ходе ис-

следования была выявлена некоторая закономерность в расположении на судне мест, более всего страдающих от аварии. Эту закономерность можно было бы использовать для улучшения конструкции судна. Так, например, было обнаружено, что наибольшие разрушения имеют место в носовой части судна, и, следовательно, будет логично улучшать стандарты деления на отсеки именно этой части, а не кормовой. Поскольку вероятностная концепция основана на статистических свидетельствах о том, что происходит в действительности во время столкновения судов, эта концепция дает гораздо более реалистичную картину, чем применявшийся ранее «детерминистический» метод, в котором принципы деления пассажирских судов на отсеки основаны скорее на теории, чем на практике.

На той же встрече были приняты поправки к Международному кодексу о конструкции и оснащении наливных судов, перевозящих опасные химические вещества и к Международному кодексу о конструкции и оснащении наливных судов, перевозящих сжиженные газы.

Поправки 1991 года

Принятие: 24 мая 1991 года

Вступление в силу: 1 января 1994 года
(ожидаемая дата в соответствии с процедурой «молчаливого признания»)

Самым важным моментом, связанным с этими поправками, является полный пересмотр главы VI (перевозка зерна). Сфера применения данной главы существенно расширилась, включив в себя и другие грузы. Сам текст стал короче, но в дополнение к этой главе появились два новых кодекса. Международный кодекс о перевозке зерна должен стать обязательным для всех участников Конвенции документом, в то время как Кодекс о безопасной

В. Конвенция международной морской организации (имо)

практике расположения и закрепления зерна носит рекомендательный характер. Новая глава также имеет ссылки на Кодекс о безопасной практике плавания судов, перевозящих древесину как палубный груз, и на Кодекс о безопасной практике перевозки твердого насыпного груза.

Требования по противопожарной безопасности для пассажирских судов были усовершенствованы путем внесения поправок к главе II-1. Кроме того, некоторые изменения были внесены в главу III и главу VI (безопасность мореплавания).

Международная конвенция по грузовым маркам, 1966

Принятие: 5 апреля 1966 года
Вступление в силу: 21 июля 1968 года

Уже давно стал общепризнанным тот факт, что ограничения на осадку, до которой может быть нагружено судно, имеют существенное значение для его безопасности. Эти ограничения выражаются значениями высоты надводного борта, которые составляют, в дополнение к вопросам внешней водонепроницаемости и защищенности от атмосферных явлений, предмет данной Конвенции.

Первая Международная конвенция по грузовым маркам, принятая в 1930 году, была основана на принципе запаса плавучести, хотя было признано, что высота надводного борта также должна обеспечивать надлежащую остойчивость судна и смягчать избыточное давление на корпус судна вследствие его перегрузки.

Конвенция содержит положения, определяющие высоту надводного борта наливных судов на основе расчетов оптимально-

го деления судна на отсеки и остойчивости поврежденного судна.

Правила учитывают потенциальную опасность, присутствующую в различных зонах и в разные времена года. В техническом приложении приводится описание некоторых дополнительных мер безопасности, касающихся водонепроницаемых дверей, штормовых шпигатов, люков и других предметов. Главная цель таких мер состоит в том, чтобы обеспечить водонепроницаемость корпуса судна ниже расчетной палубы.

Все предписанные грузовые марки должны быть нанесены в средней части судна на обоих бортах вместе с палубной линией. Для судов, предназначенных для перевозки древесины на палубе, предусмотрена малая высота надводного борта, поскольку палубный груз представляет собой защиту от воздействия волн.

Поправки

Поправки к Конвенции были приняты в 1971 году (с целью усовершенствования формулировок и схемы географических и сезонных зон); в 1975 году (с целью введения в Конвенцию процедуры «молчаливого признания»); в 1979 году (с целью внести некоторые изменения в границы зон у побережья Австралии) и в 1983 году (с целью расширения летней и тропической зон к югу от побережья Чили).

Ни одна из этих поправок до сих пор не вступила в силу. В каждом случае для этого требуется признание поправки 78 государствами, а на настоящий момент поправки 1971 года были признаны 47 государствами, 1975 года - 42 государствами, 1979 - 40 государствами и поправки 1983 года - всего 22 государствами.

Протокол 1988 года

Принятие: 11 ноября 1988 года

Вступление в силу: через 12 месяцев после признания не менее чем 15 государствами, на долю суммарного торгового флота которых приходится не менее 50% общей мировой грузовместимости

Положение на настоящий момент: признан 9 государствами

Протокол был принят с целью привести в соответствие требования Конвенции в отношении освидетельствования судов и выдачи соответствующих документов с аналогичными требованиями, содержащимися в Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (см. выше) и Международной конвенции по предотвращению загрязнения моря с судов, 1973/1978 (см. ниже).

Соглашение о пассажирских судах, совершающих специальные рейсы, 1971

Принятие: 6 октября 1971

Вступление в силу: 2 января 1974 года

Перевозка большого количества палубных пассажиров в специальных рейсах, таких как паломнические рейсы - в пределах ограниченной территории Индийского океана, - представляет особый интерес для стран этого региона. Ранее такие рейсы регулировались Правилами, принятыми в г. Симла в 1931 году, которые существенно устарели с принятием Международных конвенций по охране человеческой жизни на море 1948 и 1960 годов.

Признавая этот факт, ИМО созвала в 1971 году международную конференцию для

обсуждения требований к мерам безопасности на пассажирских судах, совершающих специальные рейсы, с учетом Международной конвенции по охране человеческой жизни на море, принятой в 1960 году.

Приложением к данному Соглашению являются Правила для пассажирских судов, совершающих специальные рейсы, принятые в 1971 году, которые предусматривают некоторые изменения к правилам глав II и III Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1960 года.

Протокол о требованиях к минимальной площади пассажирских судов, совершающих специальные рейсы, 1973

Принятие: 13 июля 1973 года

Вступление в силу: 2 июня 1977 года

Вслед за резолюцией, принятой в 1971 году участниками Международной конференции по пассажирским судам, совершающим специальные рейсы, ИМО, в сотрудничестве с другими организациями, прежде всего Всемирной организацией здоровья, разработала технические правила, касающиеся размещения пассажиров на борту таких судов с точки зрения их безопасности.

По окончании этой работы, ИМО созвала в 1973 году Конференцию, которая приняла Протокол о требованиях к площади пассажирских судов, совершающих специальные рейсы. Приложением к данному протоколу являются технические правила, касающиеся размещения пассажиров на борту судов, совершающих специальные рейсы, с точки зрения безопасности указанных пассажиров.

В. Конвенция международной морской организации (имо)

Требования к минимальной площади пассажирского судна, совершающего специальные рейсы, имеют самое непосредственное отношение к безопасной перевозке пассажиров специального рейса и являются дополнением к Соглашению о пассажирских судах, совершающих специальные рейсы, 1971 года.

Конвенция о международных правилах предотвращения столкновения судов в море, 1972

Принятие: 20 октября 1972 года

Вступление в силу: 15 июля 1977 года

Данная конвенция была разработана с целью обновления и замены Правил предотвращения столкновения судов в море 1960 года, которые были включены в качестве приложения в Международную конвенцию по охране человеческой жизни на море, принятую в том же году.

Одним из наиболее важных нововведений, содержащихся в Правилах 1972 года, было признание систем разделения движения.

Правило 10 гласит, что суда, использующие указанные системы, должны двигаться в пределах соответствующей полосы движения в общем направлении потока движения в данной полосе, держась в стороне от линии или зоны разделения движения. По возможности суда должны стараться не пересекать линий разделения движения. Если такое пересечение все же необходимо, угол между траекторией пересечения и общим направлением потока движения должен быть максимально близок к прямому.

Конвенция группирует входящие в нее правила в несколько разделов, относящих-

ся к управлению судном и судовождению, огням и знакам, звуковым и световым сигналам. Конвенция также включает в себя четыре Приложения, содержащие технические требования в отношении огней, знаков и их положения; приборов звуковой сигнализации; дополнительных сигналов для рыболовецких судов, работающих в непосредственной близости; а также международных сигналов бедствия.

Конвенция содержит некоторые инструкции по определению безопасной скорости, опасности столкновения и поведения судов, работающих в пределах или поблизости от систем разделения движения. Другие правила указывают порядок плавания в узостях, в условиях ограниченной видимости, при недостаточной возможности маневрирования и при ограничениях, обусловленных осадкой судна.

Правила также требуют выставления специальных огней судами на воздушной подушке, находящимися в неводоизмещающем состоянии; выставления судном, занятых буксировкой, желтого огня над белым кормовым огнем; выставления судами, занятыми дноуглубительными или подводными работами, специальных огней и дневных сигналов; а также подачи звуковых сигналов в условиях ограниченной видимости.

Технические детали конструкции и расположение огней и знаков описаны в отдельном Приложении.

Поправки 1981 года

Принятие: 19 ноября 1981 года

Вступление в силу: 1 июня 1983 года

Данные поправки были приняты Ассамблеей ИМО и введены в действие в соответствии с процедурой «молчаливого признания» 1 июня 1983 года. Они затронули

целый ряд правил Конвенции, но наиболее радикальные изменения были внесены в правило 10. Пересмотренное правило позволяет судам, занятым различными операциями, такими как дноуглубительные работы или гидрографическая съемка, работать в пределах систем разделения движения.

Поправки 1987 года

Принятие: 19 ноября 1987 года

Вступление в силу: 19 ноября 1989 года

Данные поправки затрагивают несколько правил, в том числе правило 1(д), касающееся судов специальной конструкции - в соответствии с поправкой, сфера действия Конвенции распространяется на такие суда; правило 3(з), дающее определение судна, ограниченного в маневрировании из-за своей осадки; правило 10(в) о пересечении линий разделения движения и т.д.

Поправки 1989 года

Принятие: 19 октября 1989 года

Вступление в силу: 19 апреля 1989 года

Поправка касается правила 10 и направлена на ограничение ненужного использования прибрежной зоны движения.

Международная конвенция по безопасности контейнеров, 1972

Принятие: 2 декабря 1972 года

Вступление в силу: 6 сентября 1977 года

Ввиду все более широкого применения грузовых контейнеров для перевозки грузов морем и создания специализированных

контейнеровозов, ИМО в 1967 году приступила к изучению безопасности контейнеризации на морском транспорте. Сам же контейнер стал наиболее важным предметом исследования.

В 1972 году состоялась конференция по обсуждению проекта конвенции, разработанной ИМО в сотрудничестве с Европейской экономической комиссией. Конференция была создана по совместной инициативе ООН и ИМО.

Конвенция по безопасности контейнеров 1972 года имеет две цели. Первая заключается в поддержании высокого уровня безопасности человеческой жизни при перевозке контейнеров и погрузочно-разгрузочных работах с ними, для чего в Конвенции предусмотрена приемлемая методика испытаний и связанные с ней требования по прочности контейнеров, правильность которых была доказана многолетней практикой.

Вторая цель состоит в том, чтобы способствовать международной перевозке контейнеров, предусматривая единые международные правила в отношении их безопасности, одинаково применимые ко всем видам поверхностного транспорта. С помощью таких правил можно избежать принятия многочисленных и противоречащих друг другу правил по безопасности контейнеров на внутригосударственном уровне.

Требования Конвенции относятся к подавляющему большинству грузовых контейнеров, используемых в международных перевозках, за исключением тех, которые были сконструированы специально для перевозки по воздуху. Поскольку Конвенция не была рассчитана на то, чтобы охватить все контейнеры, от багажных вагонов до упаковочных коробок, пригодных для повторного использования, сфера ее

В. Конвенция международной морской организации (имо)

действия ограничена контейнерами предписанного минимального размера, имеющими угловой фитинг, т.е. тарой, которую можно обрабатывать, закреплять и укладывать в штабеля.

Конвенция устанавливает процедуры, посредством которых контейнеры, применяемые в международных перевозках, должны быть разрешены к использованию как безопасные соответствующими властями договаривающегося государства или организацией, действующей от их имени.

Такие власти или их уполномоченный представитель дают право производителю прикреплять к разрешенным к использованию контейнерам соответствующую табличку с указанием необходимых технических данных контейнера.

Разрешение контейнера к использованию, удостоверенное табличкой одного из договаривающихся государств, должно признаваться всеми остальными договаривающимися государствами. Этот принцип взаимного признания разрешенных к использованию контейнеров является краеугольным камнем Конвенции. После того как контейнер был разрешен к использованию и получил соответствующую табличку, он может применяться в системе международных перевозок, проходя через самые минимальные формальности, предусмотренные контролем безопасности.

За последующее содержание разрешенного к использованию контейнера отвечает его владелец, который обязан периодически представлять указанный контейнер для проверки.

Техническое Приложение к Конвенции особо оговаривает, что контейнер должен пройти различные испытания, представляющие собой сочетание требований, предъявляемых как к наземным, так и к морским видам транспорта.

Конвенция обладает значительной внутренней гибкостью, предусматривая упрощенные процедуры внесения поправок, которые позволяют быстро адаптировать методику испытаний к требованиям международной перевозки контейнеров.

Поправки 1981 года

Принятие: апрель 1981 года

Вступление в силу: 1 декабря 1981 года

Данные поправки предусматривают переходные мероприятия по снабжению контейнеров табличками (которые должны быть завершены к 1 января 1985 года), а также по указанию на них даты следующей проверки контейнера - к 1 января 1987 года.

Поправки 1983 года

Принятие: июнь 1983 года

Вступление в силу: 1 января 1984 года

Поправки увеличивают временной интервал между повторными проверками до 30 месяцев и предоставляют владельцу самому выбирать процедуру повторной проверки - первоначальную схему периодических проверок или новую схему непрерывного контроля.

Поправки 1991 года

Принятие: 17 мая 1991 года

Вступление в силу: 1 января 1993 года

Данные поправки касаются Приложений I и II Конвенции. В Приложении I появляется новая глава V, содержащая правила по разрешению к применению модифицированных контейнеров.

**Конвенция о Международной организа-
ции морской спутниковой связи, 1976**

Принятие: 3 сентября 1976 года
Вступление в силу: 16 июля 1979 года

В течение последних лет полосы частот морской радиосвязи становятся все более и более перегруженными. При непрерывном расширении радиосвязи с подвижными объектами в море положение в данной области должно стать еще более сложным. Это может иметь серьезные последствия для морской радиосвязи и безопасности в море.

В преодолении указанной проблемы и многих других, возникших в последние годы, должно помочь использование космических технологий. ИМО работает над этим вопросом с 1966 года. В 1973 году Организация решила созвать конференцию с целью создания новой системы морской радиосвязи, основанной на спутниковой технологии.

Конференция состоялась в 1975 году и проходила в три заседания, на последнем из которых была принята Конвенция, а также Рабочее соглашение.

Конвенция определяет цели Международной организации морской спутниковой связи как усовершенствование морской связи, что должно способствовать более эффективной передаче сообщений, касающихся терпящих бедствие кораблей и безопасности человеческой жизни на море; повысить эффективность управления судами; улучшить работу морских радиотрансляционных служб и возможности радиолокационного обнаружения.

Организация состоит из Ассамблей, Совета и Дирекции, возглавляемой Генераль-

ным директором, причем функции каждого органа четко определены. Приложение к Конвенции устанавливает процедуры регулирования споров.

Рабочее соглашение устанавливает максимальную сумму начального собственного капитала Организации в размере 200 миллионов американских долларов. Доля капиталовложений со стороны участников организации зависит от используемого ими сектора частот Организации.

Международная организация морской спутниковой связи с штаб-квартирой в Лондоне начала свою деятельность в 1981 году.

Поправки 1985 года
Принятие: 16 октября 1985 года
Вступление в силу: 13 октября 1989 года

Данные поправки позволяют Международной организации морской спутниковой связи предоставлять услуги не только судам, но и летательным аппаратам.

Поправки 1989 года
Принятие: 19 января 1989 года
Вступление в силу: через год после признания двумя третьими сторон, на долю которых приходится две трети суммарных капиталовложений.
Положение на настоящий момент: ратифицированы 18 странами

Поправки позволяют Международной организации морской спутниковой связи предоставлять услуги не только судам и летательным аппаратам, но и наземным транспортным средствам.

B. Конвенция международной морской организации (имо)

Международная конвенция о безопасности рыболовецких судов, принятая в Торремолиносе, 1977

Принятие: 2 апреля 1977 года

Вступление в силу: через год после ратификации Конвенции 15 государствами, на долю которых приходится 50% общего мирового флота рыболовецких судов длиной от 24 метров

Положение на настоящий момент: ратифицирована 15 государствами (остальные требования еще не выполнены)

Данная Конвенция явилась первой в истории международной конвенцией по безопасности рыболовецких судов. Она была принята на конференции, проходившей в г. Торремолинос, Испания.

ИМО уделяла большое внимание безопасности рыболовецких судов с первого дня своего существования, но существенные отличия в конструкции и управлении рыболовецких судов от всех остальных типов судов всегда становились одним из главных препятствий при попытке их включения в сферу действия Международных конвенций по охране человеческой жизни на море и по грузовым нормам.

Конвенция содержит требования к безопасности конструкции и оснащения новых палубных морских рыболовецких судов длиной не менее 24 метров, в том числе судов, обрабатывающих свой улов. Требования к существующим судам ограничиваются только системой радиосвязи.

Одна из наиболее существенных особенностей Конвенции состоит в том, что она является первой международной конвенцией, содержащей требования по остойчивости судна.

Остальные главы касаются таких вопросов, как конструкция, водонепроница-

емость и оснащение; машинное оборудование, электрические установки и дистанционно управляемые машинные отделения; противопожарная защита, обнаружение очагов возгорания и тушение огня; защита судового экипажа; спасательные средства; порядок действий в аварийной ситуации, осмотры и учебные плавания; радиотелеграф и радиотелефон; корабельное навигационное оборудование.

Международная конвенция по стандартам подготовки, аттестации и несения вахтенной службы для моряков, 1978

Принятие: 7 июля 1978 года

Вступление в силу: 28 апреля 1984 года

Данная конвенция является первой конвенцией, устанавливающей основные требования на международном уровне к подготовке моряков, их аттестации и несению вахтенной службы.

Технические положения Конвенции сведены в Приложение, состоящее из шести глав. Первая глава содержит общие положения, а содержание остальных глав кратко изложено ниже.

1. Вахтенная служба на главной палубе: Данная глава устанавливает основные принципы, которые должны соблюдаться при несении штурманской вахтенной службы.

Она излагает обязательные минимальные требования к аттестации капитанов, старших помощников и офицеров, отвечающих за штурманскую вахту, на судах с полной вместимостью от 200 грузовых тонн брутто. Остальные правила касаются обязательных минимальных требований к

офицерам, отвечающим за штурманскую вахту, и капитанам кораблей с полной вместимостью менее 200 грузовых тонн брутто, а также к лицам других судовых должностей, входящих в состав штурманской вахты.

Данная глава также включает в себя правила, разработанные с целью повышения квалификации и обновления знаний капитанов и офицеров корабельной службы. Дополнительные требования содержатся в ряде Приложений.

2. Вахтенная служба в машинном отделении: Данная глава устанавливает основные принципы, которые должны соблюдаться при несении вахтенной службы в помещениях энергетической установки. Она излагает обязательные минимальные требования к аттестации старших и вторых механиков на кораблях с мощностью главного двигателя 3000 кВт и выше и на кораблях с мощностью главного двигателя в пределах 750-3000 кВт.

В этой главе также предусмотрены минимальные требования к аттестации механиков, отвечающих за несение вахты в машинном отделении с традиционным ручным управлением или в машинном отделении с периодическим дистанционным управлением, а также минимальные требования к лицам других судовых должностей, входящим в состав вахты в машинном отделении.

3. Вахтенная служба в радиорубке. Первое правило данной части касается несения радиовахты и осуществления радиосвязи. Кроме того, глава устанавливает обязательные минимальные требования к аттестации начальников судовой радиостанции и радиооператоров, а также правила, разработанные с целью повышения их квалификации и обновления знаний. Другое правило устанавливает обязатель-

ные минимальные требования к аттестации операторов радиотелефонной связи.

4. Особые требования к наливным судам. Данная глава касается дополнительных обязательных минимальных требований по подготовке и аттестации капитанов, офицеров и лиц различных судовых должностей на танкерах, наливных судах для перевозки химических веществ и сжиженных газов.

5. Умение обращаться со спасательными плавучими средствами. Данная глава устанавливает обязательные минимальные требования по выдаче свидетельств в умении обращаться со спасательными плавучими средствами.

К требованиям Конвенции прибавились 23 резолюции, принятые Конференцией, многие из которых содержат более подробные положения по вопросам, являющимся предметом Конвенции.

Поправки 1991 года

Принятие: 22 мая 1991 года

Вступление в силу: 1 декабря 1992 года

Данные поправки в основном касаются дополнительных требований, потребность в которых возникла в связи с Глобальной системой морских бедствий и безопасности, которая будет вводиться в действие постепенно, в период с 1 февраля 1992 года по 1 февраля 1999 года.

Международная конвенция по поиску и спасению на море, 1979

Принятие: 27 апреля 1979 года

Вступление в силу: 22 июня 1985 года

В. Конвенция международной морской организации (имо)

Главной целью данной Конвенции является создание благоприятных условий для сотрудничества между правительствами и участниками поисково-спасательных операций на море путем разработки международного плана поисково-спасательных операций. Такого рода сотрудничество поощряется Международной конвенцией по охране человеческой жизни на море 1974 года, стороны в которой берут на себя обязательство «принимать все необходимые меры для обеспечения берегового наблюдения и спасения лиц, терпящих бедствие у их берегов. Указанные меры включают в себя создание, управление и техническое обслуживание таких сооружений и объектов для обеспечения безопасности мореплавания, какие будут сочтены осуществимыми и необходимыми».

Технические требования Конвенции содержатся в Приложении. Государства, участвующие в Конвенции, обязаны гарантировать наличие адекватных поисково-спасательных служб в своих прибрежных водах.

Стороны поощряются к заключению соглашений по поисково-спасательной деятельности с соседними государствами, в том числе соглашений, предусматривающих создание поисково-спасательных районов, объединение сил и средств, установление общих процедур, обучение и визиты для поддержания постоянных контактов. Конвенция гласит, что стороны должны создавать условия для ускоренного входа в свои территориальные воды спасательных команд других сторон.

Конвенция предписывает проведение подготовительных мероприятий для налаживания указанного сотрудничества, в том числе создание центров и отделов по координации спасательных операций. Она описывает порядок действий спасательных служб в чрезвычайной ситуации или при объявлении тревоги. Такой порядок пре-

дусматривает назначение командующего силами в районе спасательной операции и определяет его обязанности.

Государства, участвующие в Конвенции, обязаны учредить систему постоянного информирования о местонахождении судов, которая требует от каждого судна постоянно докладывать береговой радиостанции о своем местонахождении. Это позволяет сократить временной промежуток между моментом, в который была потеряна связь с судном, и началом поисковой операции. Данное требование также помогает быстро определить суда, которые можно призвать для оказания помощи, в том числе медицинской, терпящим бедствие судам.

Загрязнение морской среды

Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря нефтью, 1954, с учетом поправок 1962, 1969 и 1971 годов

Принятие: 12 мая 1954 года

Вступление в силу: 26 июля 1958 года

Поправки 1962 года - принятие: апрель 1962 года

Вступление в силу: 18 мая/28 июня 1967 года

Поправки 1969 года - принятие: 21 октября 1969 года

Вступление в силу: 20 января 1978 года

Поправки 1971 года (Большой Барьерный риф) - принятие: 12 октября 1971 года

Вступление в силу: *

Поправки 1971 года (Цистерны) - принятие: 15 октября 1971 года

Вступление в силу: *

Одним из самых ранних свидетельств того, что загрязнение морской среды требует международного контроля, явилось загрязнение моря нефтью.

В 1954 году была принята Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря нефтью. К настоящему моменту ее заменила Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря с судов 1973/1978 годов (см. ниже). Тем не менее, мы включили Конвенцию 1954 года в настоящий обзор по причине ее исторической важности.

* Хотя данные поправки так и не вступили в силу, их содержание было включено в Международную конвенцию по предотвращению загрязнения моря с судов 1973 года.

Обязанности депозитария по данной конвенции были переданы ИМО сразу же после ее образования в 1959 году. Одним из первых мероприятий, осуществленных ИМО, были исследования общемирового масштаба загрязнения нефтью, доступности береговых приемных устройств и хода работ над методикой борьбы с возрастающей угрозой нефтяного загрязнения. По результатам этих исследований ИМО созвала в 1962 году международную конференцию; участники которой решили распространить действие Конвенции 1954 года на суда меньшей валовой регистровой вместимости, а также расширить запретные зоны.

Конвенция запрещает преднамеренный слив нефти или нефтеводяных смесей со всех морских судов, за исключением танкеров с валовой регистровой вместимостью менее 150 тонн и других судов с валовой регистровой вместимостью менее 500 тонн, в особых районах, называемых «запретными зонами». В общем случае, такие зоны простираются на расстояние не менее 50 миль от любой суши, хотя в некоторых районах были установлены зоны шириной 100 миль и более, например, в Средиземном и Адриатическом морях, Персидском заливе и Красном море, у берегов Австралии и Мадагаскара.

Договаривающиеся стороны обязуются предоставлять свои устройства для приема нефтяных остатков и нефтеводяных смесей, не создавая необоснованных задержек для судов. Конвенция предусматривает, что все суда, работающие на нефтяном топливе, а также все танкеры должны вести специальный журнал, в который заносятся все операции с нефтью и балластом.

Журнал регистрации операций с нефтью может быть в любой момент проверен властями любой договаривающейся стороны.

В. Конвенция международной морской организации (ИМО)

Договаривающаяся сторона имеет право информировать другую договаривающуюся сторону о том, что некоторое судно этой второй стороны нарушает положения Конвенции. Правительство, получившее такую информацию, должно расследовать это дело и, убедившись в наличии достаточных доказательств, возбудить производство по делу. Правительство, сообщившее о нарушении, а также ИМО должны быть поставлены в известность о результатах такого производства.

Любое нарушение положений Конвенции рассматривается как преступление, наказуемое в соответствии с законами государства флага. Санкции за незаконный сброс нефти за пределами территориального моря такого государства должны быть не менее строгими, чем санкции, налагаемые за аналогичные нарушения в пределах его территориального моря. Договаривающиеся правительства согласились информировать ИМО о санкциях, действительно примененных за каждое такое нарушение.

Хотя ограничения, наложенные Конвенцией 1954 года, были достаточно эффективными, бурный рост перевозок нефти в течение 60-х годов вызвал потребность в введении более строгих правил.

Поправки 1969 года

В октябре 1969 года были одобрены дальнейшие поправки к Конвенции о загрязнении нефтью и Приложениям к ней, которые большей частью основаны на принципе полного запрета на сброс нефти и на международном признании системы «налива танкеров сверху».

Эти ограничения таковы:

(а) Общее количество нефти, которое судно может слить во время плавания с использованием балластной системы, не

должно превышать 1/15 000 его общей грузоподъемности;

(б) Скорость слияния нефти не должна превышать 60 литров на каждую милю, пройденную судном;

(в) Слив любых нефтесодержащих веществ из грузовых отсеков танкера запрещен в пределах 50 миль от ближайшей суши.

Была также предусмотрена новая форма журнала регистрации операций с нефтью, призванная облегчить задачу должностных лиц, осуществляющих контроль за соблюдением Конвенции.

Поправки 1971 года

В 1971 году Ассамблея ИМО одобрила еще две поправки. Одна из них имела своей целью защиту Великого Барьерного рифа как района уникальной научной значимости и устанавливала точные границы защитной зоны, которая значительно превысила размеры, предписываемые Конвенцией.

Вторая поправка ввела ограничения на размеры отдельных грузовых цистерн в ВЛКК с целью ограничить разлив нефти в случае столкновения или посадки на мель.

Последнее ограничение, связанное с ограничением разлива нефти, варьирует в зависимости от различных факторов, таких как расположение цистерн, оснащение судна водонепроницаемыми переборками в междудонном пространстве, помещение балластных цистерн с чистой водой между нефтяными цистернами и т.д. Но в случае обычных однокорпусных танкеров с полной грузоподъемностью до 422 000 тонн и двумя продольными переборками, емкость каждой центральной и бортовой цистерны не должна превышать 30 000 м³ и 15 000

m^3 , соответственно. Для судов с большей грузоподъемностью емкость цистерн постепенно увеличивается до 40 000 m^3 и 20 000 m^3 , соответственно, в случае танкеров с полной грузоподъемностью 1 000 000 тонн.

Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов, 1972

Принятие: 13 ноября 1972 года

Вступление в силу: 30 августа 1975 года

Данный документ, более известный под названием Лондонской конвенции о сбросе отходов, был принят Межправительственной конференцией по обсуждению Конвенции по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов, которая состоялась в ноябре 1972 года в Лондоне по инициативе Великобритании.

Конвенция вступила в силу 30 августа 1975 года, и на ИМО были возложены секретарские обязанности в ее отношении.

Конвенция имеет глобальный характер и представляет собой еще один шаг в направлении международного контроля и предотвращения загрязнения морской среды. Она запрещает осуществлять сброс некоторых опасных материалов, требует получать специальное предварительное разрешение на сброс ряда других материалов и общее предварительное разрешение на сброс других отходов и материалов.

Термин «сброс» определяется как преднамеренное затопление в море отходов и других материалов с судов, летательных

аппаратов, платформ и других искусственных сооружений, а также преднамеренное затопление самих судов или платформ.

Однако отходы, имеющие место при разведке и разработке минеральных ресурсов морского дна, исключены из сферы действия данного определения. Положения Конвенции также не могут быть применены в том случае, если речь идет о необходимости обеспечить безопасность человеческой жизни или судна при наступлении форс-мажорных обстоятельств.

В соответствии с Конвенцией, договаривающиеся стороны обязуются назначать специальных лиц, в обязанности которых входит выдача разрешений, ведение документации и контроль за состоянием моря.

Остальные статьи направлены на развитие регионального сотрудничества, прежде всего в области контроля и научных исследований.

В Приложениях содержится перечень отходов, не подлежащих сбросу, а также отходов, для сброса которых требуется специальное разрешение. Критерии, на основании которых выдаются такие разрешения, изложены в Приложении III, касающемся характера отходов, особенностей площадки для их сброса и метода их удаления.

Поправки 1978 года (сжигание отходов)

Принятие: 12 октября 1978 года

Вступление в силу: 11 марта 1979 года

Данные поправки затрагивают Приложение I Конвенции и касаются сжигания отходов и других материалов на море.

В. Конвенция международной морской организации (имо)

Поправки 1978 года (споры)

Принятие: 12 октября 1978 года

Вступление в силу: через 60 дней после признания двумя третями договаривающихся сторон

Положение на настоящий момент: признаны 14 государствами

Поскольку данные поправки затрагивают статьи самой Конвенции, они не предполагают применения процедуры «молчаливого признания» и вступят в силу через год после того, как их признают две трети договаривающихся сторон. Эти поправки вводят новый порядок урегулирования споров.

Поправки 1980 года (перечень веществ)

Принятие: 24 сентября 1980 года

Вступление в силу: 11 марта 1981 года

Данные поправки относятся к предыдущим поправкам о сжигании отходов и содержат перечень веществ, которые требуют особого внимания при сжигании.

Поправки 1989 года

Принятие: 3 ноября 1989 года

Вступление в силу: 19 мая 1990 года

Данные поправки предписывают порядок выдачи разрешений, предусмотренных Приложением III. Прежде чем выдать такое разрешение, необходимо определить, позволяют ли доступные научные данные точно оценить возможные последствия сброса.

в соответствии с Протоколом 1978 года (MARPOL 73/78)

Данный документ объединяет в себе два договора, принятых в 1973 и 1978 годах. Хотя в настоящее время они представляют собой единый документ, в настоящем Приложении он рассматривается под двумя заголовками, что призвано отразить его эволюцию.

Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря с судов, 1973

Принятие: 2 ноября 1973 года

Вступление в силу: 2 октября 1983 года

Несмотря на меры, принятые ИМО в области предотвращения нефтяного загрязнения, чреватые серьезными последствиями успехи современной промышленности вскоре поставили вопрос о необходимости дальнейших мероприятий.

Ввиду этого, Ассамблея ИМО в 1969 году решила созвать международную конференцию для подготовки приемлемого международного соглашения, которое бы наложило ограничения на загрязнение моря, суши и воздуха с судов. Такая конвенция была принята в ноябре 1973 года.

Конвенция охватывает все технические аспекты загрязнения с судов, за исключением затопления отходов в море, и включает в сферу своего действия суда всех типов, хотя и не применима в случае загрязнения в связи с разведкой и разработкой минеральных ресурсов на морском дне.

В Конвенцию входят два Протокола - по сообщениям о происшествиях, связанных с вредными веществами, и по арбитраж-

Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря с судов, 1973, с учетом поправок, внесенных в нее

ному разбирательству - и пять Приложений, содержащих требования по предотвращению различных форм загрязнения, таких как:

- (а) загрязнение нефтью;
- (б) загрязнение токсичными жидкими веществами, перевозимыми на наливных судах;
- (в) загрязнение вредными веществами, перевозимыми в пакетах, съемных цистернах, грузовых контейнерах, автоцистернах или железнодорожных цистернах;
- (г) загрязнение сбросами бытовых отходов с судов.
- (д) загрязнение от канализационных стоков кораблей; и

Основные положения Конвенции 1973 года, дополненные соответствующими решениями Конференции, приводятся в обобщенном виде в следующих параграфах.

Приложение I: Предотвращение загрязнения нефтью
Вступление в силу: 2 октября 1983 года

Конвенция сохранила старые критерии для слива нефти, предусмотренные поправками 1969 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения моря нефтью 1954 года (см. выше), не внеся в них существенных изменений, за исключением того, что максимальный объем слива нефти, разрешенный новым танкерам во время плавания с использованием балластной системы, был уменьшен с 1/15 000 грузоподъемности судна до 1/30 000 веса перевозимого груза. Эти критерии относятся в равной степени как к стойким (темным), так и к нестойким (светлым) нефтяным маслам.

Новой и важной чертой Конвенции 1973 года явилась концепция «специальных зон», которые считаются настолько уязвимыми в отношении нефтяного загрязнения, что слив нефти в них был полностью запрещен, за некоторыми незначительными и четко оговоренными исключениями. К таким специальным зонам прежде всего относятся Средиземное море, Черное море, Балтийское море, Красное море и Персидский залив.

Конвенция предусматривает, что все перевозящие нефть суда должны при необходимости удерживать нефтеводяные отходы на борту с помощью системы «налива танкеров сверху» или для последующего слива в береговые приемные устройства.

Это требует оснащения судов соответствующим оборудованием, в том числе системой контроля и регулирования слива нефти, оборудованием для отделения нефти от воды и фильтровальной системой, отстойными танками, илосборниками, приспособлениями для перекачивания нефти.

Новые нефтеналивные суда (т.е. те, заказ на строительство которых был размещен после 31 декабря 1975 года) с полной грузоподъемностью 70 000 тонн и выше должны быть оснащены изолированными балластными цистернами, достаточно большими для того, чтобы можно было обеспечить надлежащую рабочую осадку, не прибегая к перевозке водяного балласта в грузовых нефтяных цистернах.

Во-вторых, новые нефтеналивные суда должны проектироваться с соблюдением некоторых требований по делению судна на отсеки и остойчивости поврежденного судна, так чтобы в любом нагруженном состоянии они смогли уцелеть, получив повреждение в результате столкновения или посадки на мель.

В. Конвенция международной морской организации (имо)

Приложение II: Борьба с загрязнением токсичными жидкими веществами Вступление в силу: 6 апреля 1967 года

Приложение II подробно излагает критерии для выдачи разрешения на слив и меры по борьбе с загрязнением токсичными жидкими веществами, перевозимыми на наливных судах.

Специалистами было оценено около 250 веществ, которые вошли в перечень, прилагаемый к Конвенции. Слив их остатков разрешен только в приемные устройства и в случае соблюдения требований по их концентрации и состоянию (которые варьируются в зависимости от категории веществ). В любом случае, слив остатков, содержащих токсичные вещества, не разрешен ни при каких условиях на расстоянии менее 12 миль от ближайшей суши. Более строгие ограничения относятся к Балтийскому и Черному морям.

Приложение III: Предотвращение загрязнения вредными веществами, перевозимыми в пакетах, грузовых контейнерах, съемных цистернах, автоцистернах или железнодорожных цистернах

Вступление в силу: 1 июля 1992 года

Это первое из Приложений, которое является необязательным для договаривающихся сторон. Государства, ратифицирующие Конвенцию, должны признать Приложения I и II, но они могут не признавать три других приложения. Как следствие, для выполнения условий, от которых зависит вступление в силу этого последнего Приложения, требуется гораздо больше времени.

Приложение III содержит общие требования к принятию подробных стандартов в

отношении упаковки, маркировки, снабжения соответствующими наклейками и табличками, документации, укладки, количественных ограничений, исключений и уведомлений о предотвращении загрязнения вредными веществами.

Для того, чтобы облегчить соблюдение требований данного Приложения, в Международный кодекс об опасных морских товарах были внесены изменения и дополнения с целью включить в него морские загрязняющие вещества. Поправки к Кодексу вступили в силу 1 января 1991 года.

Приложение IV: Предотвращение загрязнения сточными водами

Вступление в силу: через 12 месяцев после ратификации 15 государствами, на долю которых приходится не менее 50% общего мирового флота торговых судов

Положение в настоящий момент: признано 34 государствами, на долю которых приходится 37% тоннажа общего мирового флота торговых судов

Второе из трех необязательных Приложений содержит требования к борьбе с загрязнением моря сточными водами.

Приложение V (бытовые отходы)

Вступление в силу: 31 декабря 1988 года

Данное Приложение описывает различные виды бытовых отходов и предписывает, на каком расстоянии от берега и каким способом они могут сбрасываться. Для ряда «специальных зон» предусмотрены гораздо более строгие требования к затоплению бытовых отходов. Возможно, самой важной особенностью этого Приложения является запрет, налагаемый им на затопление в море всех видов пластмасс.

Контроль за соблюдением

Любое нарушение Конвенции в пределах юрисдикции какой-либо из договаривающихся сторон подлежит наказанию либо в соответствии с законами этой стороны, либо по законам государства флага. В этом отношении, «юрисдикция» из десяти пунктов в Конвенции должна быть недействительной в свете международного права, действующего на момент применения и толкования Конвенции.

За исключением самых малых судов, суда, выходящие в международное плавание, должны иметь на борту юридически действительное международное свидетельство, которое может быть принято в иностранных портах как достаточное при отсутствии опровержения доказательство того, что данное судно соответствует предусмотренным Конвенцией требованиям.

Если, однако, существуют веские основания полагать, что состояние судна или его оборудования в значительной степени не соответствует данным, приведенным в свидетельстве, или если судно не имеет такого юридически действительного свидетельства, проводящие проверку власти имеют право задерживать судно, пока не убедятся в том, что оно может выйти в море не представляя чрезмерной угрозы для морской среды.

В соответствии со статьей 17, договаривающиеся стороны берут на себя обязательство оказывать содействие - после консультаций с другими международными органами и в рамках Программы ООН по окружающей среде (ЮНЕП) - тем сторонам, которые запросят у них техническую помощь для различных целей, таких как обучение, поставка оборудования, научные исследования или борьба с загрязнением морской среды.

Протокол 1978 года

Принятие: 17 февраля 1978 года

Вступление в силу: 2 октября 1983 года

Международная конференция по безопасности наливных судов и предотвращению загрязнения, проходившая 6-17 февраля 1978 года, закончилась принятием ряда важных мер, в том числе Протоколов к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года и к Международной конвенции по предотвращению загрязнения моря с судов 1973 года. Участники Конференции решили, что Протокол к первой конвенции следует рассматривать как отдельный документ, который должен вступить в силу после Конвенции, в дополнение к которой он был принят.

Однако в отношении Международной конвенции по предотвращению загрязнения судов с моря был избран иной подход. В то время главные проблемы, задерживающие ратификацию Конвенции, были связаны с Приложением II. Предусмотренные Конференцией изменения затрагивали в основном Приложение I, и поэтому было решено принять согласованные изменения и одновременно предоставить договаривающимся государствам отсрочку в выполнении Приложения II на три года с момента вступления в силу Протокола (т.е. до 2 октября 1986 года). Ождалось, что к тому времени технические проблемы будут решены.

Протокол вносит ряд изменений в Приложение I Конвенции. Изолированные балластные цистерны теперь требуются на всех новых танкерах с полной грузоподъемностью от 20 000 тонн и выше (в Кон-

В. Конвенция международной морской организации (ИМО)

венции такие цистерны требовались только на судах с полной грузоподъемностью от 70 000 тонн и выше). Протокол также требует, чтобы изолированные балластные цистерны были размещены таким образом, чтобы в случае столкновения или посадки судна на мель они смогли защитить цистерны с грузом.

Другое важное нововведение касается метода промывки сырой нефтью, который был незадолго до этого разработан в нефтяной промышленности и уже продемонстрировал свои преимущества. В соответствии с этим методом, цистерны промываются не водой, а сырой нефтью, т.е. самим грузом. Промывка сырой нефтью принимается в качестве альтернативы изолированным балластным цистернам на уже существующих танкерах и является дополнительным требованием на новых танкерах.

Существующим танкерам, перевозящим сырую нефть, было разрешено применять и третий возможный вариант в течение 2-4 лет с момента вступления в силу Международной конвенции по предотвращению загрязнения моря с судов 1973/1978 года. Этот вариант, известный под названием «специальных чистых балластных цистерн», представляет собой порядок, при котором танкер перевозит в качестве балласта исключительно воду. Это обходится дешевле, чем система изолированных балластных цистерн в чистом виде, так как в ней применяется существующее оборудование для перекачивания. Но по истечении периода отсрочки танкеры будут обязаны использовать остальные системы.

Протокол также внес изменения в положения о дренаже и сливе нефти и ввел правила для усовершенствованных систем отгонки.

Некоторые нефтеналивные суда плавают все время по одному маршруту между портами, оборудованными адекватными приемными устройствами. Некоторые другие не используют воду как балласт. Конференция по безопасности танкеров и предотвращению загрязнения признала, что на такие суда не распространяются все требования Конвенции. В результате, они были освобождены от необходимости выполнять требования, связанные с изолированными балластными цистернами, промывкой сырой нефтью и специальными чистыми балластными цистернами.

Не вызывает сомнений тот факт, что эффективность международных конвенций зависит от того, насколько они соблюдаются в действительности, что, в свою очередь, определяется тем, в какой мере осуществляется контроль за их соблюдением. По этой причине Протокол 1978 года ввел более строгие правила в отношении освидетельствования судов и выдачи соответствующих документов.

Такая процедура фактически означает, что Протокол вобрал в себя Конвенцию, в качестве дополнения к которой он был принят. Государства, ратифицирующие Протокол, также должны привести в действие положения Конвенции 1973 года: в отдельном инструменте ратификации последней нет никакой необходимости. Следовательно, Конвенцию 1973 года и Протокол к ней 1978 года следует рассматривать как единый документ, который обычно упоминается как Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973/1978 годов.

Поправки 1984 года

Принятие: 7 сентября 1984 года

Вступление в силу: 7 января 1986 года

Данные поправки затрагивают Приложение I Конвенции и призваны сделать выполнение его положений более легким и эффективным. Они направлены на предотвращение слива нефтеводяных смесей в специальных зонах, а также ужесточают некоторые требования, содержащиеся в Приложении. Но в отдельных случаях эти требования ослаблены при соблюдении определенных условий. Так, в соответствии с поправками, в некоторых ситуациях может быть разрешен слив ниже ватерлинии, например, если это приводит к снижению издержек, уменьшая потребность в дополнительной перекачке.

Поправки 1985 года (Приложение II)
Принятие: 5 декабря 1985 года
Вступление в силу: 6 апреля 1987 года

Данные поправки относятся к Приложению III, в котором речь идет о токсичных жидких веществах (таких, как химические вещества). Поправки принимают в учет технические достижения за время, прошедшее с момента разработки Приложения в 1973 году, а также направлены на упрощение процедуры его осуществления. В частности, эти поправки имеют целью снизить потребность в приемных устройствах для химических отходов и повысить эффективность откачки из грузовых цистерн.

Поправки также делают обязательным соблюдение Международного кодекса по химическим веществам, перевозимым наливом. Это представляется крайне важным, потому что само Приложение касается только процедур слива, в то время как Кодекс содержит требования к перевозке химических веществ. Сам Кодекс также был пересмотрен с учетом требований по борьбе с загрязнением, в результате чего исправленное Приложение должно

стать более эффективным инструментом для сокращения случаев загрязнения в результате аварийных сбросов токсичных веществ.

Поправки 1985 года (Протокол 1)
Принятие: 5 апреля 1985 года
Вступление в силу: 6 апреля 1987 года

Поправки однозначно требуют сообщения обо всех происшествиях, в которых имел место сброс в море вредных веществ в упакованной форме.

Поправки 1987 года
Принятие: декабрь 1978 г.
Вступление в силу: 1 апреля 1989 г.

В поправках был расширен статус Специальной Территории в Приложении I, распространив его на Аденский Залив

Поправки 1989 года (март)
Принятие: март 1989 года
Вступление в силу: 13 октября 1990 года

Одна из групп, в которые можно объединить данные поправки, затрагивает Международный кодекс о конструкции и оснащении наливных судов, перевозящих опасные химические вещества (Кодекс IBC). Кодекс является обязательным для исполнения в соответствии с Международной конвенцией по предотвращению загрязнения моря с судов 1973/1978 годов и Международной конвенцией по охране человеческой жизни на море. Он относится к судам, построенным не ранее 1 июля 1986 года.

Вторая группа поправок касается Международного кодекса о конструкции и оснащении наливных судов, перевозящих

В. Конвенция международной морской организации (имо)

опасные химические вещества (Кодекс ВСН). В обоих случаях поправки включают в себя пересмотренный список химических веществ. Последний Кодекс является обязательным для исполнения в соответствии с Международной конвенцией по предотвращению загрязнения моря с судов 1973/1978 годов, в то время как Международная конвенция по охране человеческой жизни на море не требует его соблюдения.

Третья группа поправок затрагивает Приложение II Международной конвенции по предотвращению загрязнения моря с судов. Перечни химических веществ в Приложениях II и III заменены новыми.

Поправки 1989 года (октябрь)

Принятие: 17 октября 1989 года

Вступление в силу: 18 февраля 1991 года

В соответствии с данными поправками, Северное море было отнесено к «специальным зонам», определенным в Приложении V Конвенции. Это означает ужесточение требований к сбросу бытовых отходов в море с судов.

Поправки 1990 года (согласованная система освидетельствования судов)

Принятие: март 1990 года

Вступление в силу: через шесть месяцев после вступления в силу Протоколов 1988 года к Международным конвенциям по охране человеческой жизни на море и по грузовым маркам

Данные поправки направлены на включение согласованной системы освидетельствования судов и выдачи им соответствующих документов в Международную конвенцию по предотвращению загрязнения моря с судов 1973/1978 годов. Это может

быть сделано с помощью процедуры «молчаливого признания», что невозможно в отношении Международных конвенций по охране человеческой жизни на море и по грузовым маркам.

Поправки 1990 года (Кодекс IBC)

Принятие: март 1990 года

Вступление в силу: в тот же день, что и поправки по согласованной системе проверки и выдачи свидетельств

Данные поправки вводят согласованную систему освидетельствования судов в Кодекс IBC.

Поправки 1990 года (Кодекс ВСН)

Принятие: март 1990 года

Вступление в силу: в тот же день, что и поправки по согласованной системе освидетельствования судов, принятые в марте 1990 года

Данные поправки вводят согласованную систему освидетельствования судов в Кодекс ВСН.

Поправки 1990 года (Приложения I и V)

Принятие: ноябрь 1990 года

Вступление в силу: 17 марта 1992 года

Данные поправки распространяют статус специальных зон в соответствии с Приложениями I и V на Антарктику.

Поправки 1991 года

Принятие: 4 июля 1991 года

Вступление в силу: 4 апреля 1993 года (на основе «молчаливого признания», если только не будут отклонены)