

**1992 AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978
RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE
PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973**

(New regulations 13F and 13G and related amendments to
Annex I of MARPOL 73/78)

**AMENDEMENTS DE 1992 À L'ANNEXE DU PROTOCOLE DE 1978
RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1973 POUR
LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES**

(Nouvelles règles 13F et 13G et amendements connexes
à l'Annexe I de MARPOL 73/78)

**ПОПРАВКИ 1992 ГОДА К ПРИЛОЖЕНИЮ К ПРОТОКОЛУ 1978 ГОДА
К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ
ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ 1973 ГОДА**

(Новые правила 13F и 13G и связанные с ними
поправки к Приложению I к Конвенции МАРПОЛ 73/78)

**ENMIENDAS DE 1992 AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978
RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA
CONTAMINACION POR LOS BUQUES, 1973**

(Nuevas reglas 13F y 13G y enmiendas conexas al
Anexo I del MARPOL 73/78)

RESOLUTION MEPC.52(32)
adopted on 6 March 1992

AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING
TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF
POLLUTION FROM SHIPS, 1973

(New regulations 13F and 13G and related amendments to Annex I
of MARPOL 73/78)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention"), and article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol"), which confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),

NOTING ALSO resolution A.675(16) on prevention of oil pollution,

RECOGNIZING the severity of marine pollution incidents resulting from tanker casualties,

DESIRING to improve the requirements for the design and construction of oil tankers to prevent oil pollution in the event of collision or grounding,

HAVING CONSIDERED, at its thirty-second session, amendments to the 1978 Protocol proposed and circulated in accordance with article 16(2)(a) of the 1973 Convention,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, amendments to the Annex of the 1978 Protocol, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;
2. DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 6 January 1993, unless prior to this date one third or more of the Parties, or the Parties the combined merchant fleets of which constitute fifty per cent or more of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objections to the amendments;
3. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the amendments shall enter into force on 6 July 1993 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex;
5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of the resolution and its Annex to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78;

6. AGREES to develop as a matter of urgency:

- (a) guidelines for approval of alternative methods of design and construction of oil tankers as called for in regulation 13F(5);
- (b) guidelines for approval of alternative structural or operational arrangements as called for in regulation 13G(7); and
- (c) guidelines for an enhanced programme of surveys and inspections as called for in regulation 13G(3).

ANNEX

AMENDMENTS TO ANNEX I OF MARPOL 73/78

Regulation 1

Definitions

The following new paragraph (8)(c) is inserted after the existing paragraph (8)(b):

- "(c) Notwithstanding the provisions of subparagraph (a) of this paragraph, conversion of an existing oil tanker to meet the requirements of regulation 13F or 13G of this Annex shall not be deemed to constitute a major conversion for the purpose of this Annex."

New regulations 13F and 13G

The following new regulations 13F and 13G are inserted after the existing regulation 13E:

REGULATION 13F OF ANNEX I OF MARPOL 73/78

Prevention of oil pollution in the event of
collision or stranding

- (1) This regulation shall apply to oil tankers of 600 tons deadweight and above:
- (a) for which the building contract is placed on or after 6 July 1993, or
 - (b) in the absence of a building contract, the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction on or after 6 January 1994, or
 - (c) the delivery of which is on or after 6 July 1996, or
 - (d) which have undergone a major conversion:
 - (i) for which the contract is placed after 6 July 1993; or
 - (ii) in the absence of a contract, the construction work of which is begun after 6 January 1994; or
 - (iii) which is completed after 6 July 1996.
- (2) Every oil tanker of 5,000 tons deadweight and above shall:
- (a) in lieu of regulation 13E, as applicable, comply with the requirements of paragraph (3) unless it is subject to the provisions of paragraphs (4) and (5); and
 - (b) comply, if applicable, with the requirements of paragraph (6).

(3) The entire cargo tank length shall be protected by ballast tanks or spaces other than cargo and fuel oil tanks as follows:

(a) Wing tanks or spaces

Wing tanks or spaces shall extend either for the full depth of the ship's side or from the top of the double bottom to the uppermost deck, disregarding a rounded gunwale where fitted. They shall be arranged such that the cargo tanks are located inboard of the moulded line of the side shell plating, nowhere less than the distance w which, as shown in figure 1, is measured at any cross-section at right angles to the side shell, as specified below:

$$w = 0.5 + \frac{DW}{20,000} \text{ (m) or}$$

$w = 2.0$ m, whichever is the lesser.

The minimum value of $w = 1.0$ m.

(b) Double bottom tanks or spaces

At any cross-section the depth of each double bottom tank or space shall be such that the distance h between the bottom of the cargo tanks and the moulded line of the bottom shell plating measured at right angles to the bottom shell plating as shown in figure 1 is not less than specified below:

$$h = B/15 \text{ (m) or}$$

$h = 2.0$ m, whichever is the lesser.

The minimum value of $h = 1.0$ m.

(c) Turn of the bilge area or at locations without a clearly defined turn of the bilge

When the distances h and w are different, the distance w shall have preference at levels exceeding $1.5 h$ above the baseline as shown in figure 1.

(d) The aggregate capacity of ballast tanks

On crude oil tankers of 20,000 tons deadweight and above and product carriers of 30,000 tons deadweight and above, the aggregate capacity of wing tanks, double bottom tanks, forepeak tanks and afterpeak tanks shall not be less than the capacity of segregated ballast tanks necessary to meet the requirements of regulation 13. Wing tanks or spaces and double bottom tanks used to meet the requirements of regulation 13 shall be located as uniformly as practicable along the cargo tank length. Additional segregated ballast capacity provided for reducing longitudinal hull girder bending stress, trim, etc., may be located anywhere within the ship.

(e) Suction wells in cargo tanks

Suction wells in cargo tanks may protrude into the double bottom below the boundary line defined by the distance h provided that such wells are as small as practicable and the distance between the well bottom and bottom shell plating is not less than $0.5 h$.

(f) Ballast and cargo piping

Ballast piping and other piping such as sounding and vent piping to ballast tanks shall not pass through cargo tanks. Cargo piping and similar piping to cargo tanks shall not pass through ballast tanks. Exemptions to this requirement may be granted for short lengths of piping, provided that they are completely welded or equivalent.

- (4) (a) Double bottom tanks or spaces as required by paragraph (3)(b) may be dispensed with, provided that the design of the tanker is such that the cargo and vapour pressure exerted on the bottom shell plating forming a single boundary between the cargo and the sea does not exceed the external hydrostatic water pressure, as expressed by the following formula:

$$f \cdot h_c \cdot \rho_c \cdot g + 100\Delta p \leq d_n \cdot \rho_s \cdot g$$

where:

h_c = height of cargo in contact with the bottom shell plating in metres

ρ_c = maximum cargo density in t/m^3

d_n = minimum operating draught under any expected loading condition in metres

ρ_s = density of sea water in t/m^3

Δp = maximum set pressure of pressure/vacuum valve provided for the cargo tank in bars

f = safety factor = 1.1

g = standard acceleration of gravity (9.81 m/s^2).

- (b) Any horizontal partition necessary to fulfil the above requirements shall be located at a height of not less than $B/6$ or 6 metres, whichever is the lesser, but not more than $0.6D$, above the baseline where D is the moulded depth amidships.
- (c) The location of wing tanks or spaces shall be as defined in paragraph (3)(a) except that, below a level $1.5 h$ above the baseline where h is as defined in paragraph (3)(b), the cargo tank boundary line may be vertical down to the bottom plating, as shown in figure 2.

(5) Other methods of design and construction of oil tankers may also be accepted as alternatives to the requirements prescribed in paragraph (3), provided that such methods ensure at least the same level of protection against oil pollution in the event of collision or stranding and are approved in principle by the Marine Environment Protection Committee based on guidelines developed by the Organization.

(6) For oil tankers of 20,000 tons deadweight and above the damage assumptions prescribed in regulation 25(2)(b) shall be supplemented by the following assumed bottom raking damage:

(a) longitudinal extent:

(i) ships of 75,000 tons deadweight and above:

0.6 L measured from the forward perpendicular

(ii) ships of less than 75,000 tons deadweight:

0.4 L measured from the forward perpendicular

(b) transverse extent: B/3 anywhere in the bottom

(c) vertical extent: breach of the outer hull.

(7) Oil tankers of less than 5,000 tons deadweight shall:

(a) at least be fitted with double bottom tanks or spaces having such a depth that the distance h specified in paragraph (3)(b) complies with the following:

$h = B/15$ (m) with a minimum value of $h = 0.76$ m;

in the turn of the bilge area and at locations without a clearly defined turn of the bilge, the cargo tank boundary line shall run parallel to the line of the mid-ship flat bottom as shown in figure 3; and

(b) be provided with cargo tanks so arranged that the capacity of each cargo tank does not exceed 700 m^3 unless wing tanks or spaces are arranged in accordance with paragraph (3)(a) complying with the following:

$w = 0.4 + \frac{2.4 \text{ DW}}{20,000}$ (m)

with a minimum value of $w = 0.76$ m.

(8) Oil shall not be carried in any space extending forward of a collision bulkhead located in accordance with regulation II-1/11 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended. An oil tanker that is not required to have a collision bulkhead in accordance with that regulation shall not carry oil in any space extending forward of the transverse plane perpendicular to the centreline that is located as if it were a collision bulkhead located in accordance with that regulation.

(9) In approving the design and construction of oil tankers to be built in accordance with the provisions of this regulation, Administrations shall have due regard to the general safety aspects including the need for the maintenance and inspections of wing and double bottom tanks or spaces.

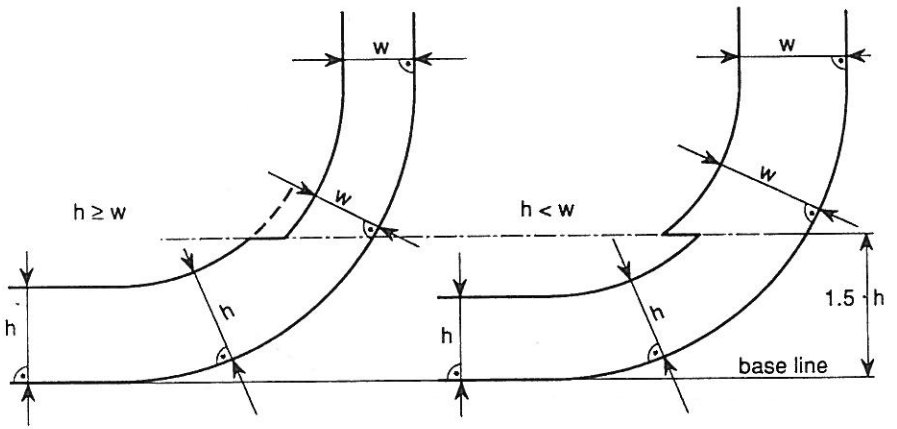


Figure 1

Cargo tank boundary lines for the purpose of paragraph (3)

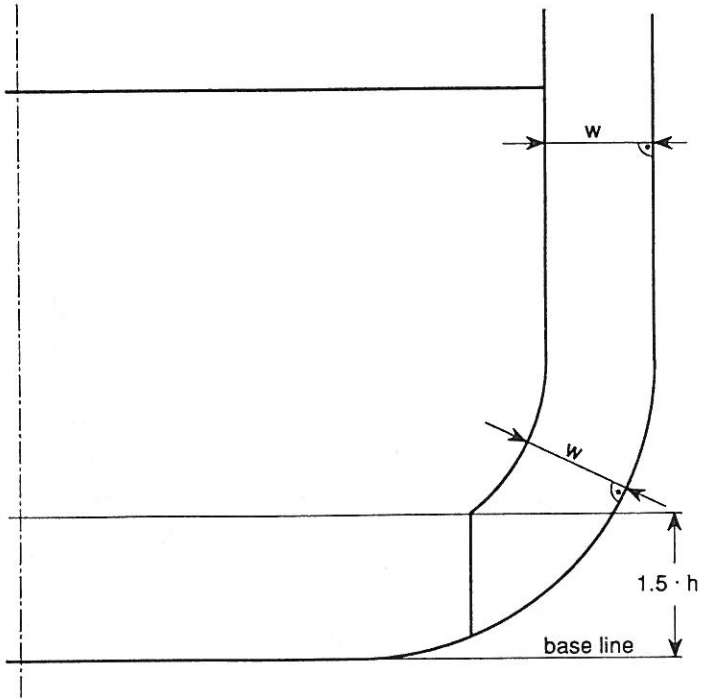


Figure 2

Cargo tank boundary lines for the purpose of paragraph (4)

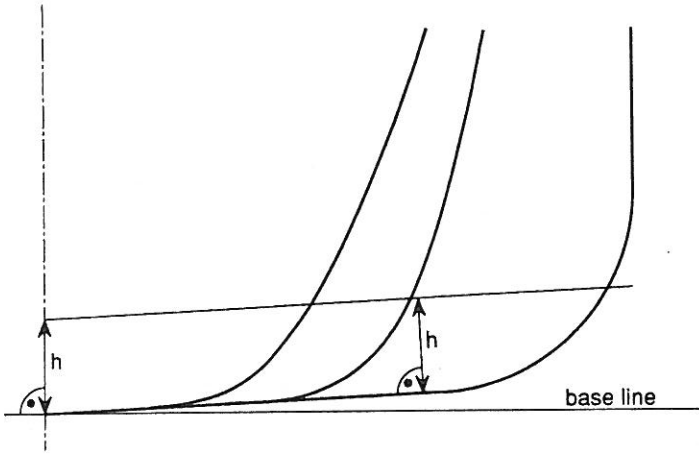


Figure 3

Cargo tank boundary lines for the purpose of paragraph (7)

REGULATION 13C OF ANNEX I OF MARPOL 73/78

Prevention of oil pollution in the event of collision or stranding

Measures for existing tankers

- (1) This regulation shall:
- (a) apply to crude oil tankers of 20,000 tons deadweight and above and to product carriers of 30,000 tons deadweight and above, which are contracted, the keels of which are laid, or which are delivered before the dates specified in regulation 13F(1) of this Annex; and
 - (b) not apply to oil tankers complying with regulation 13F of this Annex, which are contracted, the keels of which are laid, or are delivered before the dates specified in regulation 13F(1) of this Annex; and
 - (c) not apply to oil tankers covered by subparagraph (a) above which comply with regulation 13F(3)(a) and (b) or 13F(4) or 13F(5) of this Annex, except that the requirement for minimum distances between the cargo tank boundaries and the ship side and bottom plating need not be met in all respects. In that event, the side protection distances shall not be less than those specified in the International Bulk Chemical Code for type 2 cargo tank location and the bottom protection shall comply with regulation 13E(4)(b) of this Annex.
- (2) The requirements of this regulation shall take effect as from 6 July 1995.
- (3) (a) An oil tanker to which this regulation applies shall be subject to an enhanced programme of inspections during periodical, intermediate and annual surveys, the scope and frequency of which shall at least comply with the guidelines developed by the Organization.
- (b) An oil tanker over five years of age to which this regulation applies shall have on board, available to the competent authority of any Government of a State Party to the present Convention, a complete file of the survey reports, including the results of all scantling measurement required, as well as the statement of structural work carried out.
- (c) This file shall be accompanied by a condition evaluation report, containing conclusions on the structural condition of the ship and its residual scantlings, endorsed to indicate that it has been accepted by or on behalf of the flag Administration. This file and condition evaluation report shall be prepared in a standard format as contained in the guidelines developed by the Organization.
- (4) An oil tanker not meeting the requirements of a new oil tanker as defined in regulation 1(26) of this Annex shall comply with the requirements of regulation 13F of this Annex not later than 25 years after its date of delivery, unless wing tanks or double bottom spaces, not used for the carriage of oil and meeting the width and height requirements of regulation 13E(4), cover at least 30% of L_T for the full depth of the ship on each side or at least 30% of the projected bottom shell area ΣPA_S within the length L_T , where L_T and the projected bottom shell area ΣPA_S are as defined in regulation 13E(2), in which case compliance with regulation 13F is required not later than 30 years after its date of delivery.

(5) An oil tanker meeting the requirements of a new oil tanker as defined in regulation 1(26) of this Annex shall comply with the requirements of regulation 13F of this Annex not later than 30 years after its date of delivery.

(6) Any new ballast and load conditions resulting from the application of paragraph (4) of this regulation shall be subject to approval of the Administration which shall have regard, in particular, to longitudinal and local strength, intact stability and, if applicable, damage stability.

(7) Other structural or operational arrangements such as hydrostatically balanced loading may be accepted as alternatives to the requirements prescribed in paragraph (4), provided that such alternatives ensure at least the same level of protection against oil pollution in the event of collision or stranding and are approved by the Administration based on guidelines developed by the Organization.

Regulation 24(4)

Limitation of size and arrangement of cargo tanks

The existing text of paragraph (4) is replaced by the following:

"(4) The length of each cargo tank shall not exceed 10 metres or one of the following values, whichever is the greater:

(a) Where no longitudinal bulkhead is provided inside the cargo tanks:

$$\left(0.5 \frac{b_i}{B} + 0.1\right) L$$

but not to exceed 0.2 L

(b) Where a centreline longitudinal bulkhead is provided inside the cargo tanks:

$$\left(0.25 \frac{b_i}{B} + 0.15\right) L$$

(c) Where two or more longitudinal bulkheads are provided inside the cargo tanks:

(i) for wing cargo tanks:

$$0.2 L$$

(ii) for centre cargo tanks:

(1) if $\frac{b_i}{B}$ is equal to or greater than one fifth:

$$0.2 L$$

(2) if $\frac{b_i}{B}$ is less than one fifth:

- Where no centreline longitudinal bulkhead is provided:

$$(0.5 \frac{b_i}{B} + 0.1) L$$

- Where a centreline longitudinal bulkhead is provided:

$$(0.25 \frac{b_i}{B} + 0.15) L$$

(d) "bi" is the minimum distance from the ship's side to the outer longitudinal bulkhead of the tank in question measured inboard at right angles to the centreline at the level corresponding to the assigned summer freeboard."

AMENDMENTS TO THE RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT
FOR OIL TANKERS (FORM B)

The following new paragraph 5.8 is inserted after the existing paragraph 5.7:

"5.8 Double hull construction

5.8.1 The ship is required to be constructed according to regulation 13F and complies with the requirements of:

- .1 paragraph (3) (double hull construction)
- .2 paragraph (4) (mid-height deck tankers with double side construction)
- .3 paragraph (5) (alternative method approved by the Marine Environment Protection Committee)

5.8.2 The ship is required to be constructed according to and complies with the requirements of regulation 13F(7) (double bottom requirements)

5.8.3 The ship is not required to comply with the requirements of regulation 13F

5.8.4 The ship is subject to regulation 13G and:

- .1 is required to comply with regulation 13F not later than
- .2 is so arranged that the following tanks or spaces are not used for the carriage of oil

5.8.5 The ship is not subject to regulation 13G "

RESOLUTION MEPC.52(32)
adoptée le 6 mars 1992

AMENDEMENTS A L'ANNEXE DU PROTOCOLE DE 1978 RELATIF A LA CONVENTION
INTERNATIONALE DE 1973 POUR LA PREVENTION DE LA POLLUTION
PAR LES NAVIRES

(Nouvelles règles 13F et 13G et amendements connexes à
l'Annexe I de MARPOL 73/78)

LE COMITE DE LA PROTECTION DU MILIEU MARIN,

RAPPELANT les dispositions de l'article 38 a) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale qui ont trait aux fonctions du Comité,

NOTANT que l'article 16 de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (ci-après dénommée "la Convention de 1973") et l'article VI du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (ci-après dénommé "le Protocole de 1978") confèrent à l'organe compétent de l'Organisation la fonction d'examiner et d'adopter des amendements à la Convention de 1973, telle que modifiée par le Protocole de 1978 (MARPOL 73/78),

NOTANT EGALEMENT la résolution A.675(16) sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures,

RECONNAISSANT la gravité des événements de pollution des mers résultant d'accidents de navires-citernes,

SOUHAITANT améliorer les prescriptions relatives à la conception et à la construction des pétroliers afin d'éviter une pollution par les hydrocarbures en cas d'abordage ou d'échouement,

AYANT EXAMINE, à sa trente-deuxième session, des amendements au Protocole de 1978 qui avaient été proposés et diffusés conformément à l'article 16 2) a) de la Convention de 1973,

1. ADOPTE, conformément à l'article 16 2) d) de la Convention de 1973, les amendements à l'Annexe du Protocole de 1978 dont le texte figure en annexe de la présente résolution;
2. CONSTATE QUE, conformément à l'article 16 2) f) iii) de la Convention de 1973, les amendements seront réputés avoir été acceptés le 6 janvier 1993, à moins que, avant cette date, un tiers au moins des Parties, ou les Parties dont les flottes marchandes représentent au total au moins cinquante pour cent du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce, n'aient communiqué à l'Organisation des objections à ces amendements;
3. INVITE les Parties à noter que, conformément à l'article 16 2) g) ii) de la Convention de 1973, les amendements entreront en vigueur le 6 juillet 1993 s'ils ont été acceptés de la manière indiquée au paragraphe 2 ci-dessus;

4. PRIE le Secrétaire général, en application de l'article 16) 2) e) de la Convention de 1973, d'adresser à toutes les Parties à MARPOL 73/78 des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements figurant en annexe;

5. PRIE en outre le Secrétaire général de transmettre des copies de la résolution et de son annexe, aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas Parties à MARPOL 73/78;

6. DECIDE d'élaborer d'urgence :

- a) des directives pour l'approbation d'autres méthodes de conception et de construction des pétroliers, comme l'exige la règle 13F 5);
- b) des directives pour l'approbation d'autres dispositions en matière de structure ou d'exploitation, comme l'exige la règle 13G 7); et
- c) des directives relatives à un programme renforcé de visites et d'inspections, comme l'exige la règle 13G 3).

ANNEXE

AMENDEMENTS A L'ANNEXE I DE MARPOL 73/78

Règle 1

Définitions

Insérer le nouvel alinéa 8) c) suivant après l'alinéa 8) b) :

- "c) Nonobstant les dispositions de l'alinéa a) du présent paragraphe, la transformation d'un pétrolier existant pour répondre aux prescriptions de la règle 13F ou 13G de la présente Annexe ne doit pas être considérée comme constituant une transformation importante aux fins de la présente Annexe."

Nouvelles règles 13F et 13G

Insérer les nouvelles règles 13F et 13G suivantes après la règle 13E :

REGLE 13F DE L'ANNEXE I
DE MARPOL 73/78

Prévention de la pollution par les hydrocarbures
en cas d'abordage ou d'échouement

- 1) La présente règle s'applique aux pétroliers d'un port en lourd égal ou supérieur à 600 tonnes :
- a) dont le contrat de construction est passé le 6 juillet 1993, ou après cette date, ou
 - b) en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade d'avancement équivalent le 6 janvier 1994, ou après cette date, ou
 - c) dont la livraison s'effectue le 6 juillet 1996, ou après cette date, ou
 - d) qui ont subi une transformation importante :
 - i) dont le contrat est passé après le 6 juillet 1993, ou
 - ii) en l'absence de tout contrat, dont les travaux ont commencé après le 6 janvier 1994, ou
 - iii) qui est achevée après le 6 juillet 1996.

- 2) Tout pétrolier d'un port en lourd égal ou supérieur à 5 000 tonnes doit :
- a) en remplacement des prescriptions applicables de la règle 13F, satisfaisant aux prescriptions du paragraphe 3), à moins qu'il ne soit soumis aux dispositions des paragraphes 4) et 5); et
 - b) satisfaisant, le cas échéant, aux prescriptions du paragraphe 6).
- 3) Les citernes à cargaison doivent être protégées sur la totalité de leur longueur par des citernes à ballast ou des espaces autres que des citernes à cargaison et des soutes à combustible de la manière suivante :

a) Citernes ou espaces latéraux

Les citernes ou espaces latéraux doivent s'étendre soit sur toute la hauteur du bordé du navire, soit du plafond du double fond au pont le plus élevé, sans qu'il soit tenu compte d'une éventuelle gouttière arrondie. Ils doivent être disposés de manière telle que les citernes à cargaison ne soient nulle part à une distance de la trace hors membres du bordé de muraille qui soit inférieure à la distance w indiquée à la figure 1, mesurée en une section droite quelconque, perpendiculairement à la muraille, telle que définie ci-dessous :

$$w = 0,5 + \frac{DW}{20\ 000} \text{ (m) ou}$$

$w = 2,0$ m, si cette dernière valeur est inférieure.

La valeur de w ne doit en aucun cas être inférieure à 1,0 m.

b) Citernes ou espaces de double fond

En une section droite quelconque, la hauteur minimale de chaque citerne ou espace de double fond doit être telle que la distance h entre le fond des citernes à cargaison et la trace hors membres du bordé de fond mesurée perpendiculairement au bordé de fond, qui est indiquée à la figure 1, ne soit pas inférieure à la distance définie ci-dessous :

$$h = B/15 \text{ (m) ou}$$

$h = 2,0$ m, si cette dernière valeur est inférieure.

La valeur de h ne doit en aucun cas être inférieure à 1,0 m.

c) Zone de l'arrondi du bouchain ou zones sans arrondi de bouchain clairement défini

Lorsque les distances h et w sont différentes, la valeur à retenir au-delà d'une hauteur égale à $1,5 h$ au-dessus de la ligne d'eau zéro est la distance w , comme indiqué à la figure 1.

d) Capacité globale des citernes à ballast

A bord des transporteurs de pétrole brut d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes et des transporteurs de produits d'un port en lourd égal ou supérieur à 30 000 tonnes, la capacité globale des citernes latérales, des citernes de double fond et des citernes de coqueron avant et arrière ne doit pas être inférieure à la capacité des citernes à ballast séparé déterminée conformément aux dispositions de la règle 13. Les citernes et espaces latéraux et de double fond utilisés pour satisfaire aux prescriptions de la règle 13 doivent être disposés de façon aussi uniforme que possible le long des citernes à cargaison. Toute capacité de ballast séparé supplémentaire prévue pour réduire, entre autres, les contraintes de flexion longitudinales imposées à la poutre-navire et l'assiette, peut être disposée n'importe où à l'intérieur du navire.

e) Puisards de citernes à cargaison

Les puisards de citernes à cargaison peuvent s'étendre à l'intérieur du double fond au-dessous de la limite définie par la distance h , à condition qu'ils soient aussi petits que possible et que la distance entre le fond des puisards et le bordé de fond ne soit pas inférieure à $0,5 h$.

f) Tuyautages de ballast et de cargaison

Les tuyautages de ballast et autres tuyautages tels que les tuyaux de sonde et d'aération des citernes de ballast ne doivent pas traverser les citernes à cargaison. Les tuyautages de cargaison et autres tuyautages similaires des citernes à cargaison ne doivent pas traverser les citernes de ballast. Des exemptions peuvent être accordées pour les faibles longueurs de tuyaux, à condition que ces longueurs de tuyaux soient complètement soudées ou soient d'une construction équivalente.

- 4) a) Les citernes ou espaces de double fond exigés à l'alinéa b) du paragraphe 3) peuvent être omis à condition que la conception du navire-citerne soit telle que la pression de la cargaison et des vapeurs qui s'exerce sur le bordé de fond, lorsque celui-ci constitue une cloison unique entre la cargaison et la mer, ne dépasse pas la pression hydrostatique extérieure de l'eau, comme cela est exprimé par la formule suivante :

$$f \cdot h_c \cdot \rho_c \cdot g + 100 \Delta p \leq d_n \cdot \rho_s \cdot g$$

dans laquelle,

h_c = hauteur de la cargaison en contact avec le bordé de fond, en mètres

ρ_c = densité maximale de la cargaison, en tonnes/m³

d_n = tirant d'eau minimal d'exploitation dans toutes les conditions de chargement prévues, en mètres

ρ_s = densité de l'eau de mer en tonnes/m³

Δp = pression de tarage maximale de la soupape pression/dépression prévue pour la citerne à cargaison, en bar

f = facteur de sécurité = 1,1

g = constante de gravitation normale (9,81 m/s²)

- b) Toute cloison horizontale nécessaire pour satisfaire aux prescriptions ci-dessus doit être située à une hauteur d'au moins B/6 ou 6 mètres, si cette dernière valeur est inférieure, mais de 0,6 D au plus, au-dessus de la ligne d'eau zéro, D étant le creux sur quille au milieu du navire.
- c) L'emplacement des citernes ou espaces latéraux doit être tel que prescrit à l'alinéa a) du paragraphe 3); toutefois, en dessous d'un niveau situé à 1,5 h au-dessus de la ligne d'eau zéro, h étant tel que défini à l'alinéa b) du paragraphe 3, la limite des citernes à cargaison peut s'étendre verticalement jusqu'au bordé de fond, comme indiqué à la figure 2.

5) D'autres méthodes de conception et de construction des pétroliers peuvent également être acceptées à titre de variantes des prescriptions spécifiées au paragraphe 3), à condition que ces méthodes assurent au moins le même degré de protection contre la pollution par les hydrocarbures en cas d'abordage ou d'échouement et qu'elles soient approuvées dans leur principe par le Comité de la protection du milieu marin, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.

6) Pour les pétroliers d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes, les avaries hypothétiques spécifiées à l'alinéa b) du paragraphe 2) de la règle 25 doivent être complétées par l'avarie de fond par déchirure superficielle hypothétique suivante :

- a) étendue longitudinale :
 - i) navires d'un port en lourd égal ou supérieur à 75 000 tonnes :
0,6 L mesurée depuis la perpendiculaire avant
 - ii) navires d'un port en lourd inférieur à 75 000 tonnes :
0,4 L mesurée depuis la perpendiculaire avant
- b) étendue transversale : B/3 en un point quelconque du fond
- c) étendue verticale : brèche ouverte dans la paroi extérieure de la coque.

7) Les pétroliers d'un port en lourd inférieur à 5 000 tonnes doivent :

- a) être pourvus au moins de citernes ou d'espaces de double fond ayant une profondeur telle que la distance h définie à l'alinéa b) du paragraphe 3) satisfasse aux dispositions suivantes :

$h = B/15$ (m), la valeur de h ne devant en aucun cas être inférieure à 0,76 m; dans la zone de l'arrondi du bouchain et dans les zones sans arrondi de bouchain clairement défini, la limite des citernes à cargaison doit être parallèle à la ligne de fond plat au milieu du navire, comme indiqué à la figure 3, et

- b) être équipés de citernes à cargaison conçues de telle sorte que la capacité de chacune des citernes à cargaison ne dépasse pas 700 m^3 , à moins que les citernes ou espaces latéraux soient disposés de la manière indiquée à l'alinéa a) du paragraphe 3 et que la distance w soit égale à :

$$0,4 + \frac{2,4 \text{ DW}}{20 \text{ 000}} \text{ (m)}$$

La valeur de w ne devant en aucun cas être inférieure à 0,76 m.

8) Il ne doit être transporté d'hydrocarbures dans aucun espace s'étendant à l'avant d'une cloison d'abordage installée conformément à la règle II-1/11 de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée. Un pétrolier pour lequel il n'est pas exigé de cloison d'abordage en application de cette règle ne doit transporter d'hydrocarbures dans aucun espace s'étendant à l'avant du plan transversal perpendiculaire à l'axe longitudinal qui est situé à l'endroit où se trouverait la cloison d'abordage installée conformément à ladite règle.

9) Lorsqu'elles approuvent la conception et la construction de pétroliers devant être construits conformément aux dispositions de la présente règle, les Administrations doivent tenir dûment compte des aspects généraux liés à la sécurité, notamment de la nécessité d'assurer l'entretien et l'inspection des citernes et espaces latéraux ou de double fond.

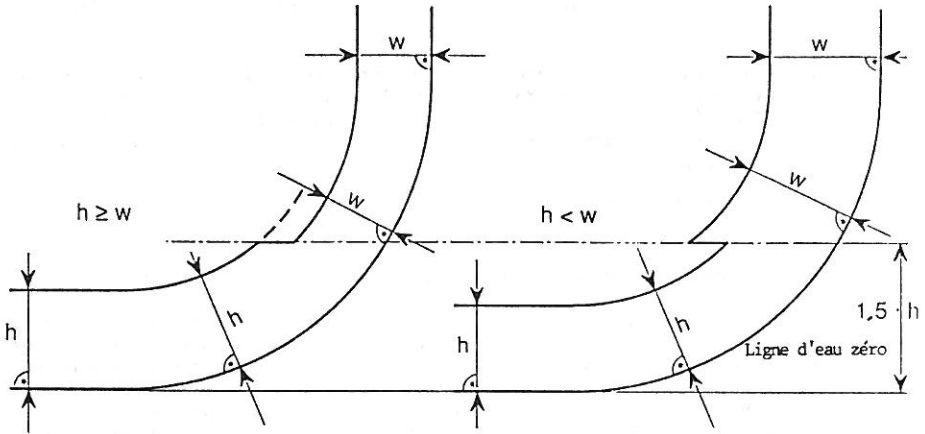


Figure 1 : Limites des citernes à cargaison aux fins du paragraphe 3)

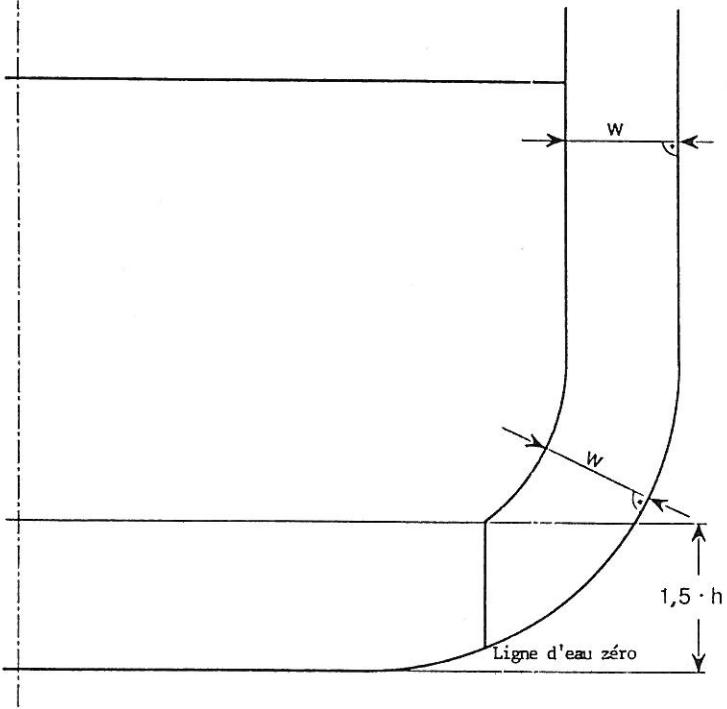


Figure 2 : Limites des citernes à cargaison aux fins du paragraphe 4)

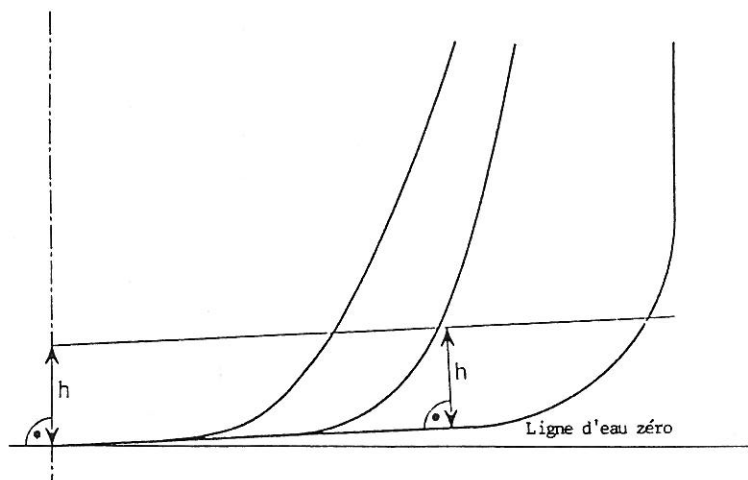


Figure 3 : Limites des citernes à cargaison aux fins du paragraphe 7)

REGLE 13G DE L'ANNEXE I DE MARPOL 73/78

Prévention de la pollution par les hydrocarbures
en cas d'abordage ou d'échouement

Mesures applicables aux pétroliers existants

- 1) La présente règle :
 - a) s'applique aux transporteurs de brut d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes et aux transporteurs de produits d'un port en lourd égal ou supérieur à 30 000 tonnes dont le contrat de construction est passé, dont la quille est posée ou dont la livraison s'effectue avant les dates spécifiées au paragraphe 1 de la règle 13F de la présente Annexe; et
 - b) ne s'applique pas aux pétroliers satisfaisant à la règle 13F de la présente Annexe, dont le contrat de construction est passé, dont la quille est posée, ou dont la livraison s'effectue avant les dates spécifiées au paragraphe 1) de la règle 13F de la présente Annexe; et
 - c) ne s'applique pas aux pétroliers visés à l'alinéa a) ci-dessus, qui satisfont aux alinéas a) et b) du paragraphe 3) de la règle 13F, au paragraphe 4) de la règle 13F ou au paragraphe 5) de la règle 13F de la présente Annexe, sauf qu'il n'est pas nécessaire que la prescription relative aux distances minimales entre les limites des citernes et le bordé du navire et le bordé de fond soit respectée à tous égards. Dans ce cas, les distances de protection latérale ne doivent pas être inférieures à celles spécifiées dans le Recueil international de règles relatives aux transporteurs de produits chimiques pour l'emplacement des citernes à cargaison du type 2, et la protection du fond doit satisfaire à l'alinéa b) du paragraphe 4) de la règle 13E de la présente Annexe.
- 2) Les prescriptions de la présente règle prennent effet à compter du 6 juillet 1995.
- 3) a) Les pétroliers auxquels s'applique la présente règle sont soumis à un régime renforcé d'inspections à l'occasion des visites périodiques, intermédiaires et annuelles, dont l'étendue et la fréquence satisfont au moins aux directives élaborées par l'Organisation.
- b) Les pétroliers de plus de 5 ans auxquels s'applique la présente règle ont à bord, à la disposition de l'autorité compétente de tout Gouvernement d'un Etat Partie à la présente Convention, un dossier complet des rapports de visites, y compris les résultats de toutes les mesures d'échantillonnage imposées, ainsi que la liste des travaux réalisés sur la structure.

- c) Ce dossier doit être accompagné d'un rapport d'appréciation de l'état du navire, contenant des conclusions sur l'état de la structure du navire et sur ses échantillonnages résiduels et visé pour indiquer qu'il a été accepté par l'Administration du pavillon ou en son nom. Ce dossier et le rapport d'appréciation de l'état du navire sont présentés selon le modèle normalisé reproduit dans les directives élaborées par l'Organisation.
- 4) Un pétrolier qui ne satisfait pas aux prescriptions applicables à un pétrolier neuf, tel que défini au paragraphe 26) de la règle 1 de la présente Annexe, doit satisfaire aux prescriptions de la règle 13F de la présente Annexe au plus tard 25 ans après la date de livraison, à moins que les citernes latérales ou les espaces de double fond, qui ne sont pas utilisés pour le transport d'hydrocarbures et qui satisfont aux prescriptions relatives à la largeur et à la hauteur du paragraphe 4) de la règle 13E, protègent au moins 30 % de L_t sur tout le creux du navire, de chaque bord, ou au moins 30 % de l'aire projetée du bordé de fond ΣPA_s comprise dans la longueur L_t , L_t et l'aire projetée ΣPA_s étant telles que définies au paragraphe 2) de la règle 13E, auquel cas le pétrolier doit satisfaire à la règle 13F au plus tard 30 ans après sa date de livraison.
- 5) Un pétrolier qui satisfait aux prescriptions applicables à un pétrolier neuf, tel que défini au paragraphe 26) de la règle 1 de la présente Annexe, doit satisfaire aux prescriptions de la règle 13F de la présente Annexe au plus tard 30 ans après sa date de livraison.
- 6) Toutes nouvelles conditions de ballast et de chargement, résultant de l'application du paragraphe 4 de la présente règle, sont soumises à l'approbation de l'Administration qui porte une attention particulière à la résistance longitudinale et locale, à la stabilité à l'état intact et, le cas échéant, à la stabilité après avarie.
- 7) D'autres dispositions en matière de structure ou d'exploitation, tel le chargement hydrostatiquement équilibré, peuvent être acceptées à titre de variantes des dispositions prescrites au paragraphe 4, à condition que ces variantes offrent au moins le même degré de protection contre la pollution par les hydrocarbures en cas d'abordage ou d'échouement et qu'elles soient approuvées par l'Administration sur la base des directives élaborées par l'Organisation.

Règle 24 4)

Disposition des citernes à cargaison et limitation de leurs dimensions

Remplacer le texte du paragraphe 4 par ce qui suit :

"4) La longueur de chaque citerne à cargaison ne doit pas dépasser 10 mètres ou l'une des valeurs suivantes, si ces valeurs sont supérieures :

- a) lorsqu'il n'existe pas de cloison longitudinale à l'intérieur des citernes à cargaison :

$$(0,5 \frac{b_i}{B} + 0,1) L$$

à condition que cette valeur ne dépasse pas 0,2 L;

- b) lorsqu'il existe une cloison axiale longitudinale à l'intérieur des citernes à cargaison :

$$(0,25 \frac{b_i}{B} + 0,15) L$$

- c) lorsqu'il existe deux cloisons longitudinales ou plus à l'intérieur des citernes à cargaison :

- i) pour les citernes latérales :

$$0,2 L$$

- ii) pour les citernes centrales :

- 1) si $\frac{b_i}{B}$ est égal ou supérieur à un cinquième :

$$0,2 L$$

- 2) si $\frac{b_i}{B}$ est inférieur à un cinquième :

- lorsqu'il n'existe pas de cloison axiale longitudinale :

$$(0,5 \frac{b_i}{B} + 0,1) L$$

- lorsqu'il existe une cloison axiale longitudinale :

$$(0,25 \frac{b_i}{B} + 0,15) L$$

- d) "bi" est la distance minimale qui sépare le bordé du navire de la cloison longitudinale la plus proche de la citerne considérée, mesurée à partir du bordé, perpendiculairement au plan axial du navire, au niveau correspondant au franc-bord d'été assigné."

AMENDEMENTS A LA FICHE DE CONSTRUCTION ET D'EQUIPEMENT
(PETROLIERS) (MODELE B)

Insérer le nouveau paragraphe 5.8 ci-après à la suite du paragraphe 5.7 :

"5.8 Construction à double coque

5.8.1 Le navire est tenu d'être construit conformément aux prescriptions de la règle 13F et satisfait aux prescriptions :

- .1 du paragraphe 3) (construction à double coque)
- .2 du paragraphe 4) (navires-citernes à pont intermédiaire avec construction à double paroi latérale)
- .3 du paragraphe 5) (autre méthode approuvée par le Comité de la protection du milieu marin)

5.8.2 Le navire est tenu d'être construit conformément aux prescriptions du paragraphe 7) de la règle 13F et satisfait à ces prescriptions (construction à double fond)

5.8.3 Le navire n'est pas tenu de satisfaire aux prescriptions de la règle 13F

5.8.4 Le navire est soumis aux prescriptions de la règle 13G et doit :

- .1 satisfaire aux prescriptions de la règle 13F le au plus tard
- .2 être conçu de manière que les citernes ou espaces suivants ne soient pas utilisés pour le transport d'hydrocarbures.....

5.8.5 Le navire n'est pas soumis aux prescriptions de la règle 13G "

РЕЗОЛЮЦИЯ МЕРС.52 (32)

принята 6 марта 1992 года

ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ К ПРОТОКОЛУ 1978 ГОДА
К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ
С СУДОВ 1973 ГОДА

(Новые правила 13F и 13G и связанные с ними поправки
к Приложению I к Конвенции МАРПОЛ 73/78)

КОМИТЕТ ПО ЗАЩИТЕ МОРСКОЙ СРЕДЫ,

ССЫЛАЯСЬ на статью 38 (а) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Комитета,

ОТМЕЧАЯ статью 16 Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (далее именуемой "Конвенция 1973 года"), а также статью VI Протокола 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (далее именуемого "Протокол 1978 года"), которые возлагают на соответствующий орган Организации функцию рассмотрения и одобрения поправок к Конвенции 1973 года, измененной Протоколом 1978 года (МАРПОЛ 73/78),

ОТМЕЧАЯ ТАКЖЕ резолюцию А.675(16) о предотвращении загрязнения нефтью,

ПРИЗНАВАЯ серьезный характер инцидентов, вызывающих загрязнение моря в результате аварий танкеров,

ЖЕЛАЯ усовершенствовать требования к проектированию и постройке нефтяных танкеров с целью предотвращения загрязнения нефти в случае столкновения или посадки на мель,

РАССМОТРЕВ на своей тридцать второй сессии поправки к Протоколу 1978 года, предложенные и разосланные в соответствии с пунктом 2(а) статьи 16 Конвенции 1973 года,

1. ОДОБРЯЕТ, в соответствии с пунктом 2(d) статьи 16 Конвенции 1973 года, поправки к Приложению к Протоколу 1978 года, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;

2. ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии с пунктом 2(f) (iii) статьи 16 Конвенции 1973 года, что поправки считаются принятыми 6 января 1993 года, если до этой даты Организации не были сообщены возражения против поправок одной трети или более Сторон либо Сторон, общая валовая вместимость торговых судов которых составляет пятьдесят процентов или более валовой вместимости судов мирового торгового флота;

3. ПРЕДЛАГАЕТ Сторонам отметить, что в соответствии с пунктом 2(g) (ii) статьи 16 Конвенции 1973 года поправки вступают в силу 6 июля 1993 года после их принятия в соответствии с пунктом 2 выше;

4. ПРОСИТ Генерального секретаря в соответствии с пунктом 2(е) статьи 16 Конвенции 1973 года передать всем Сторонам Конвенции МАРПОЛ 73/78 заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении;

5. ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря передать копии резолюции и ее приложения членам Организации, которые не являются Сторонами Конвенции МАРПОЛ 73/78;

6. ПОСТАНОВЛЯЕТ разработать в качестве вопроса первоочередной важности:

- a) руководство по одобрению альтернативных методов проектирования и постройки нефтяных танкеров, предлагаемых в пункте 5 правила 13F;
- b) руководство по одобрению альтернативных конструктивных или эксплуатационных методов, предлагаемых в пункте 7 правила 13G; и
- c) руководство по усиленной программе освидетельствований и проверок, предлагаемой в пункте 3 правила 13G.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ I К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ 73/78

Правило 1

Определения

После существующего подпункта b) пункта 8 вводится следующий новый подпункт c):

- " c) Независимо от положений подпункта a) настоящего пункта, переоборудование существующего нефтяного танкера в соответствии с требованиями правила 13F или 13G настоящего Приложения не считается значительным переоборудованием для целей настоящего Приложения."

Новые правила 13F и 13G

После существующего правила 13E вводятся следующие новые правила 13F и 13G:

ПРАВИЛО 13F ПРИЛОЖЕНИЯ I К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ 73/78

Предотвращение загрязнения нефтью в случае столкновения или посадки на мель

1. Настоящее правило применяется к нефтяным танкерам дедвейтом 600 т и более:
 - a) контракт на постройку которых заключен 6 июля 1993 года или после этой даты, либо
 - b) в случае отсутствия контракта на постройку, кили которых заложены или которые находятся на подобной стадии постройки 6 января 1994 года или после этой даты, либо
 - c) поставка которых осуществлена 6 июля 1996 года или после этой даты, либо
 - d) которые были подвергнуты значительному переоборудованию:
 - (i) в отношении которого контракт заключен после 6 июля 1993 года; или
 - (ii) в случае отсутствия контракта - строительные работы в отношении которого начаты после 6 января 1994 года; или
 - (iii) которое завершено после 6 июля 1996 года.
2. Каждый нефтяной танкер дедвейтом 5 000 т и более:
 - a) вместо применимых положений правила 13E отвечает требованиям пункта 3, если он не подпадает под действие положений пунктов 4 и 5; и

b) отвечает, если применимо, требованиям пункта 6.

3. По всей длине грузовые танки защищаются балластными танками или отсеками, не являющимися нефтяными и топливными танками, следующим образом:

a) Бортовые танки или отсеки

Бортовые танки или отсеки простираются на всю высоту борта судна или от второго дна до верхней палубы, не учитывая скругленное соединение верхней палубы с бортом, где оно имеется. Они устраиваются таким образом, что грузовые танки располагаются внутрь от теоретической линии бортовой обшивки, везде на расстоянии не менее величины w , которая, как показано на рисунке 1, измеряется в любом поперечном сечении под прямым углом к бортовой обшивке, как указано ниже:

$$w = 0,5 + \frac{DW}{20\ 000} \quad (\text{м}) \quad \text{или}$$

$w = 2,0$ м, в зависимости от того, что меньше.

Минимальная величина $w = 1,0$ м.

b) Танки или отсеки двойного дна

В любом поперечном сечении высота каждого танка или отсека двойного дна является таковой, что расстояние h между дном грузовых танков и теоретической линией днищевой обшивки, измеренное под прямым углом к днищевой обшивке, как показано на рисунке 1, составляет не менее величины, указанной ниже:

$$h = B/15 \quad (\text{м}) \quad \text{или}$$

$h = 2,0$ м, в зависимости от того, что меньше.

Минимальная величина $h = 1,0$ м.

c) Район закругления скулы или места без четко обозначенного закругления скулы

Когда расстояния h и w различны, расстояние w является предпочтительным на уровнях, превышающих $1,5 h$ над основной линией, как показано на рисунке 1.

d) Общая вместимость балластных танков

На танкерах дедвейтом 20 000 т и более для перевозки сырой нефти и на танкерах дедвейтом 30 000 т и более для перевозки нефтепродуктов общая вместимость бортовых танков, танков двойного дна, форпиковых танков и ахтерпиковых танков составляет не менее вместимости танков изолированного балласта, необходимой для соответствия требованиям правила 13. Бортовые танки или отсеки и танки двойного дна, используемые в соответствии с требованиями правила 13, располагаются настолько равномерно, насколько

это практически осуществимо, по длине грузовых танков. Дополнительные емкости изолированного балласта, предусмотренные для уменьшения напряжения от общего изгиба корпуса судна, дифферента и т.д., могут располагаться в любом месте судна.

е) Приемные колодцы в грузовых танках

Приемные колодцы в грузовых танках могут проникать в двойное дно ниже границы, обозначенной расстоянием h , при условии, что такие колодцы настолько малы, насколько это практически осуществимо, и расстояние между дном колодца и днищевой обшивкой составляет не менее 0,5 н.

ф) Балластные и грузовые трубопроводы

Балластные и другие трубопроводы, такие как измерительные и вентиляционные трубопроводы к балластным танкам, не проходят через грузовые танки. Грузовые и подобные трубопроводы к грузовым танкам не проходят через балластные танки. Освобождение от этого требования может предоставляться в отношении коротких участков трубопроводов при условии, что они являются полностью сварными или равноценными по конструкции.

4. а) Танки или отсеки двойного дна, требуемые пунктом 3 б), могут не предусматриваться при условии, что конструкция танкера такова, что давление груза и паров на днищевую обшивку, образующую единственный барьер между грузом и морской водой, не превышает внешнего гидростатического давления, как это выражено следующей формулой:

$$f \cdot h_c \cdot \rho_c \cdot g + 100 \Delta p \leq d_n \cdot \rho_s \cdot g ,$$

где: h_c - высота груза, находящегося в соприкосновении с днищевой обшивкой, в метрах;

ρ_c - максимальная плотность груза, в т/м³;

d_n - минимальная эксплуатационная осадка для любых условий загрузки, в метрах;

ρ_s - плотность морской воды, в т/м³;

Δp - максимальное установочное давление нагнетательного/вакуумного клапана, предусмотренного для грузового танка, в барах;

f - коэффициент безопасности = 1,1;

g - стандартное ускорение свободного падения (9,81 м/с²).

- b) Любая горизонтальная переборка, необходимая для выполнения вышеуказанных требований, располагается на высоте не менее $V/6$ или 6 метров, в зависимости от того, что меньше, но не более $0,6D$, над основной линией, где D - теоретическая высота борта на миделе.
- c) Расположение бортовых танков или отсеков соответствует указанному в пункте 3 а), за исключением того, что ниже уровня $1,5 h$ над основной линией, где величина h соответствует указанной в пункте 3 б), граница грузового танка может быть вертикальной вплоть до днищевой обшивки, как показано на рисунке 2.

5. В качестве альтернативы требованиям, предписанным в пункте 3, могут также допускаться другие методы проектирования и постройки нефтяных танкеров при условии, что такие методы обеспечивают, по меньшей мере, такой же уровень защиты от загрязнения нефтью в случае столкновения или посадки на мель и одобрены в принципе Комитетом по защите морской среды на основании руководства, разработанного Организацией.

6. Для нефтяных танкеров дедвейтом 20 000 т и более расчетные повреждения, предписанные в пункте 2 б) правила 25, дополняются следующими расчетными повреждениями днища типа рэкинг:

a) продольная протяженность:

(i) суда дедвейтом 75 000 т и более:

0,6 L от носового перпендикуляра,

(ii) суда дедвейтом менее 75 000 т:

0,4 L от носового перпендикуляра;

b) поперечная протяженность: $V/3$ в любом месте днища;

c) вертикальная протяженность: повреждение внешнего корпуса.

7. Нефтяные танкеры дедвейтом менее 5 000 т:

a) оборудуются по меньшей мере танками или отсеками двойного дна, имеющими такую высоту, что расстояние h , указанное в пункте 3 б), соответствует следующему:

$h = V/15$ (м) с минимальной величиной $h = 0,76$ м;

в районе закругления скулы и в местах без четко обозначенного закругления скулы граница грузового танка проходит параллельно линии плоского днища на миделе, как показано на рисунке 3; и

b) оборудуются грузовыми танками, устроенными таким образом, что вместимость каждого грузового танка не превышает 700 м^3 , если бортовые танки или отсеки не устроены согласно пункту 3 а) в соответствии со следующим:

$$w = 0,4 + \frac{2,4 DW}{20\ 000} \quad (\text{м})$$

с минимальной величиной $w = 0,76$ м.

8. Нефть не перевозится в любом отсеке, простирающемся в нос от форпиковой переборки, расположенной в соответствии с правилом II-1/11 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками. Нефтяной танкер, для которого не требуется форпиковая переборка в соответствии с этим правилом, не перевозит нефть в любом отсеке, простирающемся в нос от поперечной плоскости, перпендикулярной диаметральной плоскости, расположенной таким образом, как если бы это была форпиковая переборка, расположенная в соответствии с этим правилом.

9. При одобрении проекта и конструкции нефтяных танкеров, строящихся в соответствии с положениями настоящего правила, Администрации должным образом учитывают общие аспекты безопасности, включая необходимость технического обслуживания и проверки бортовых танков или отсеков и танков или отсеков двойного дна.

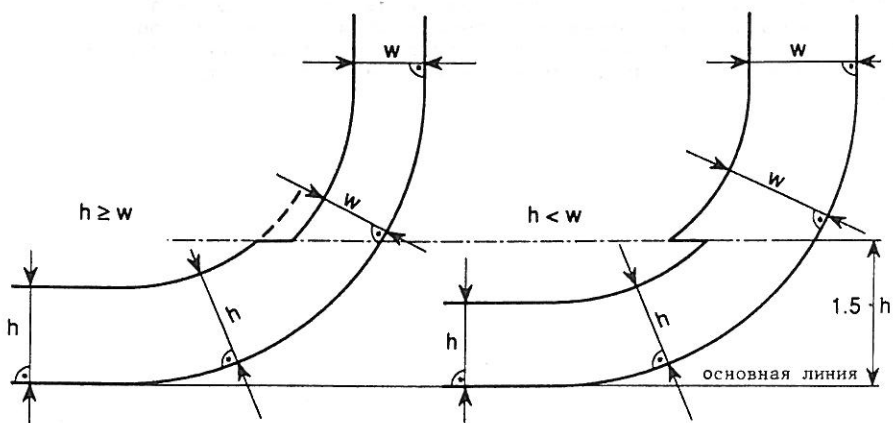


РИС. 1

Границы грузового танка для целей пункта 3

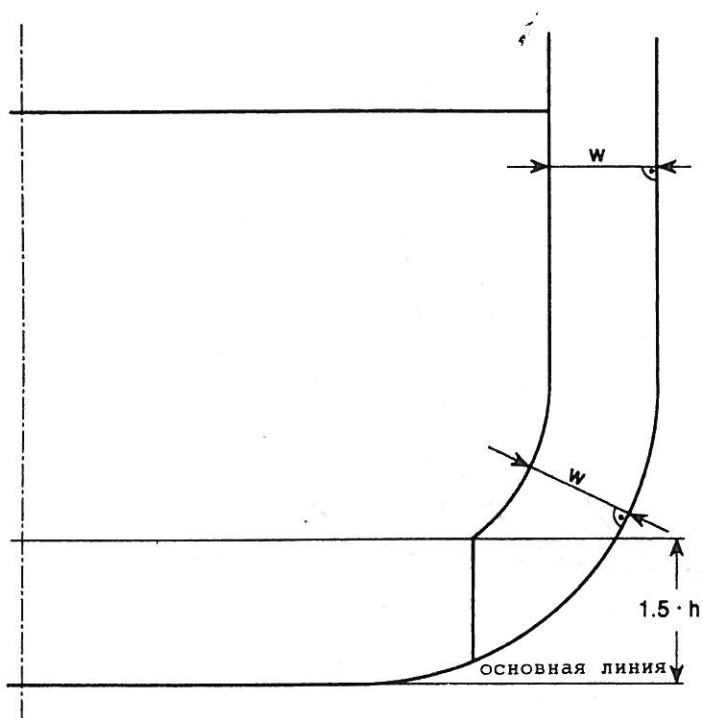


РИС. 2

Границы грузового танка для целей пункта 4

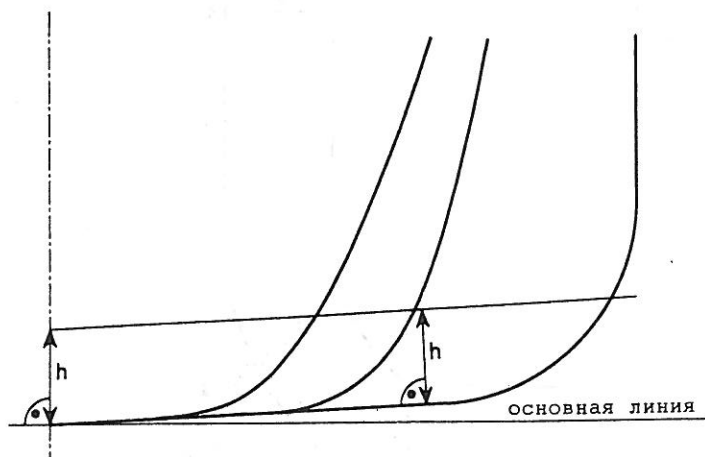


РИС. 3

Границы грузового танка для целей пункта 7

ПРАВИЛО 13G ПРИЛОЖЕНИЯ I К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ 73/78

Предотвращение загрязнения нефтью в случае
столкновения или посадки на мель

Меры по существующим танкерам

1. Настоящее правило:
 - a) применяется к танкерам дедвейтом 20 000 т и более для перевозки сырой нефти и к танкерам дедвейтом 30 000 т и более для перевозки нефтепродуктов, контракт на постройку которых заключен, кили которых заложены или которые поставлены до дат, указанных в пункте 1 правила 13F настоящего Приложения; и
 - b) не применяется к нефтяным танкерам, соответствующим правилу 13F настоящего Приложения, контракт на постройку которых заключен, кили которых заложены или которые поставлены до дат, указанных в пункте 1 правила 13F настоящего Приложения; и
 - c) не применяется к нефтяным танкерам, указанным в подпункте a) выше, которые соответствуют пункту 3 a) и b) или 4, или 5 правила 13F настоящего Приложения, за исключением того, что требования к минимальным расстояниям между границами грузовых танков и бортовой и днищевой обшивкой судна могут соблюдаться не во всех отношениях. В этом случае расстояния для защиты борта должны быть не менее расстояний, указанных в Международном кодексе по химовозам в отношении размещения грузовых танков типа 2, а меры по защите днища должны соответствовать пункту 4 b) правила 13E настоящего Приложения.
2. Требования настоящего правила вступают в силу 6 июля 1995 года.
3.
 - a) Нефтяной танкер, к которому применяется настоящее правило, подлежит усиленной программе проверок во время периодического, промежуточного и ежегодного освидетельствований, масштаб и регулярность которых по меньшей мере соответствуют руководству, разработанному Организацией.
 - b) Нефтяной танкер возрастом более 5 лет, к которому применяется настоящее правило, должен иметь на борту полную подшивку докладов об освидетельствовании, доступную компетентному органу любого правительства государства-участника настоящей Конвенции, включая результаты всех требуемых измерений толщин, а также отчет о выполненных работах, связанных с конструкциями судна.

- с) Эта подшивка сопровождается отчетом об оценке состояния, содержащим выводы о состоянии конструкции судна и его остаточных толщинах с записью, указывающей, что оно принято Администрацией флага или от ее имени. Эта подшивка и отчет об оценке состояния составляются по стандартной форме, содержащейся в руководстве, разработанном Организацией.

4. Нефтяной танкер, не отвечающий требованиям к новому нефтяному танкеру, указанным в пункте 26 правила 1 настоящего Приложения, должен соответствовать требованиям правила 13F настоящего Приложения не позднее чем по истечении 25 лет с даты его поставки, если бортовые танки или отсеки двойного дна, не используемые для перевозки нефти и отвечающие содержащимся в пункте 4 правила 13E требованиям к ширине и высоте, не покрывают по меньшей мере 30% L_t на полную высоту судна по каждому борту или по меньшей мере 30% проекции площади ΣPA_{Σ} днищевой обшивки в пределах длины L_t , где L_t и проекция площади ΣPA_{Σ} днищевой обшивки соответствуют указанным в пункте 2 правила 13E, и в этом случае соответствие правилу 13F требуется не позднее чем по истечении 30 лет с даты его поставки.

5. Нефтяной танкер, отвечающий требованиям нового нефтяного танкера, указанным в пункте 26 правила 1 настоящего Приложения, должен соответствовать требованиям правила 13F настоящего Приложения не позднее чем по истечении 30 лет с даты его поставки.

6. Любые новые состояния балласта и загрузки, являющиеся результатом применения пункта 4 настоящего правила, подлежат одобрению Администрации, которая учитывает, в частности, продольную и местную прочность, остойчивость в неповрежденном состоянии и, если применимо, аварийную остойчивость.

7. Другие конструктивные или эксплуатационные методы, такие как погрузка с соблюдением гидростатического равновесия, могут быть приняты в качестве альтернатив требованиям, предписанным в пункте 4, при условии, что такие альтернативы обеспечивают по меньшей мере такой же уровень защиты от загрязнения нефтью в случае столкновения или посадки на мель и одобрены Администрацией на основании руководства, разработанного Организацией.

Правило 24 (4)

Ограничение размеров грузовых танков и их расположение

Существующий текст пункта 4 заменяется следующим:

"4. Длина любого грузового танка не должна превышать 10 м или одной из следующих величин, в зависимости от того, что больше:

- а) При отсутствии внутри грузовых танков продольной переборки:

$$(0,5 \frac{b_i}{B} + 0,1) L, \text{ но не более } 0,2 L$$

- b) При наличии внутри грузовых танков одной продольной переборки в диаметральной плоскости:

$$(0,25 \frac{b_i}{B} + 0,15) L$$

- с) При наличии внутри грузовых танков двух и более продольных переборок:

- (i) для бортовых грузовых танков:

$$0,2 L$$

- (ii) для центральных грузовых танков:

- (1) если $\frac{b_i}{B}$ равно или больше одной пятой:

$$0,2 L$$

- (2) если $\frac{b_i}{B}$ менее одной пятой:

- при отсутствии продольной переборки в диаметральной плоскости:

$$(0,5 \frac{b_i}{B} + 0,1) L$$

- при наличии продольной переборки в диаметральной плоскости:

$$(0,25 \frac{b_i}{B} + 0,15) L$$

- d) "b_i" - минимальное расстояние от борта судна до внешней продольной переборки данного танка, измеренное от внутренней поверхности наружной обшивки под прямым углом к диаметральной плоскости на уровне, соответствующем назначенному летнему надводному борту.

ПОПРАВКИ К ОПИСИ КОНСТРУКЦИИ И ОБОРУДОВАНИЯ
ДЛЯ НЕФТЯНЫХ ТАНКЕРОВ (ФОРМА В)

После существующего пункта 5.7 вводится следующий новый пункт 5.8:

"5.8 Конструкция двойного корпуса

- 5.8.1 Судно должно быть построено в соответствии с правилом 13F и удовлетворять требованиям:

- .1 пункта 3 (конструкция двойного корпуса)
- .2 пункта 4 (танкеры с палубой посередине высоты борта и с двойными бортами)
- .3 пункта 5 (альтернативный метод, одобренный Комитетом по защите морской среды)

- 5.8.2 Судно должно быть построено в соответствии с пунктом 7 правила 13F и удовлетворять его требованиям (требования двойного дна)
- 5.8.3 Не требуется, чтобы судно соответствовало правилу 13F
- 5.8.4 Судно подпадает под требования правила 13G и:
- .1 должно соответствовать правилу 13F не позднее
 - .2 устроено таким образом, что следующие танки или отсеки не используются для перевозки нефти
- 5.8.5 Судно не подпадает под требования правила 13G "
-

RESOLUCION MEPC.52(32)
aprobada el 6 de marzo de 1992

ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO
INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES, 1973

(Nuevas reglas 13F y 13G y enmiendas conexas al Anexo I del MARPOL 73/78)

EL COMITE DE PROTECCION DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

TOMANDO NOTA del artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante llamado "Convenio de 1973") y del artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante llamado "Protocolo de 1978"), que confieren al órgano competente de la Organización la función de estudiar y aprobar enmiendas al Convenio de 1973, en su forma modificada por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78),

TOMANDO NOTA ASIMISMO de la resolución A.675(16) que trata de la prevención de la contaminación por hidrocarburos,

RECONOCIENDO la gravedad de los sucesos de contaminación del mar debidos a siniestros sufridos por buques tanque,

DESEANDO mejorar las prescripciones sobre el proyecto y la construcción de petroleros a fin de prevenir la contaminación por hidrocarburos en casos de abordaje y varada,

HABIENDO EXAMINADO en su 32° periodo de sesiones las enmiendas al Protocolo de 1978 propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) a) del Convenio de 1973,

1. APRUEBA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas al anexo del Protocolo de 1978 cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 6 de enero de 1993, salvo que, antes de esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, notifiquen a la Organización objeciones a las enmiendas;
3. INVITA a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, las enmiendas entrarán en vigor el 6 de julio de 1993, una vez que hayan sido aceptadas de conformidad con lo indicado en el párrafo 2 anterior;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, envíe a todas las Partes en el MARPOL 73/78 copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figuran en el anexo;

5. PIDE ADEMAS al Secretario General que envíe copias de la resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Partes en el MARPOL 73/78;

6. CONVIENE en que se elaboren, con carácter urgente:

- a) directrices para la aprobación de otros métodos de proyecto y construcción de petroleros que indica la regla 13F 5);
- b) directrices para la aprobación de otros medios estructurales u operacionales que indica la regla 13G 7); y
- c) directrices para un programa mejorado de reconocimientos e inspecciones que indica la regla 13G 3).

ANEXO

ENMIENDAS AL ANEXO I DEL MARPOL 73/78

Regla 1

Definiciones

Se intercala el nuevo párrafo 8) c) a continuación del párrafo 8) b) existente:

- "c) No obstante lo dispuesto en el apartado a) del presente párrafo, no se considerará que la transformación de un petrolero existente realizada para que cumpla con las prescripciones de las reglas 13F o 13G del presente Anexo constituye una transformación importante a efectos de dicho Anexo."

Nuevas reglas 13F y 13G

Se intercalan las siguientes nuevas reglas 13F y 13G a continuación de la regla 13E existente:

REGLA 13F DEL ANEXO I DEL MARPOL 73/78

Prevención de la contaminación por hidrocarburos en
casos de abordaje o varada

- 1) La presente regla se aplicará a los petroleros de peso muerto igual o superior a 600 toneladas:
- a) respecto de los cuales se adjudique el oportuno contrato de construcción el 6 de julio de 1993 o posteriormente; o
 - b) en ausencia de un contrato de construcción, cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente el 6 de enero de 1994 o posteriormente; o
 - c) cuya entrega se produzca el 6 de julio de 1996 o posteriormente; o
 - d) que hayan sido objeto de una transformación importante:
 - i) para la cual se adjudique el oportuno contrato después del 6 de julio de 1993; o
 - ii) respecto de la cual, en ausencia de un contrato, el trabajo de construcción se inicie después del 6 de enero de 1994; o
 - iii) que quede terminada después del 6 de julio de 1996.
- 2) Todo petrolero de peso muerto igual o superior a 5 000 toneladas:
- a) cumplirá con lo prescrito en el párrafo 3), en lugar de la regla 13E, si procede, a menos que esté sujeto a lo dispuesto en los párrafos 4) y 5); y

b) cumplirá, si procede, con lo prescrito en el párrafo 6).

3) Los tanques de carga estarán protegidos en toda su longitud por tanques de lastre o espacios que no sean tanques de carga o de fueloil como se indica a continuación:

a) Tanques o espacios laterales

Los tanques o espacios laterales tendrán una profundidad igual a la altura total del costado del buque o se extenderán desde el techo del doble fondo hasta la cubierta más alta, ignorando el trancañil alomado en caso de haberlo. Irán dispuestos de tal manera que los tanques de carga queden por dentro de la línea de trazado de las planchas del forro del costado, y en ningún caso a menos de la distancia "w" que indica la figura 1, medida en cualquier sección transversal perpendicularmente al forro del costado, tal como se indica a continuación:

$$w = 0,5 + \frac{PM}{20\ 000} \text{ (m) o bien}$$

w = 2,0 m, si este valor es menor.

El valor mínimo de w será de 1,0 m.

b) Tanques o espacios del doble fondo

En cualquier sección transversal, la profundidad de cada tanque o espacio del doble fondo será tal que la distancia "h" que medie entre el fondo de los tanques de carga y la línea de trazado de las planchas del forro del fondo, medida perpendicularmente a dichas planchas como se indica en la figura 1, no sea inferior a la especificada a continuación:

$$h = B/15 \text{ (m); o bien}$$

h = 2,0 m, si este valor es menor.

El valor mínimo de h será de 1,0 m.

c) Zona de la curva del pantoque o en lugares en que la curva del pantoque no esté claramente definida

Cuando las distancias "h" y "w" sean distintas, la distancia "w" tendrá preferencia en los niveles que excedan de 1,5 h por encima de la línea de base, tal como se indica en la figura 1.

d) Capacidad total de los tanques de lastre

En los petroleros para crudos de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas y en los petroleros para productos de peso muerto igual o superior a 30 000 toneladas, la capacidad total de los tanques laterales, tanques del doble fondo y tanques de los piques de proa y popa no será inferior a la capacidad de los tanques de lastre separado necesaria para cumplir lo prescrito en la regla 13. Los tanques laterales o espacios y tanques del doble fondo

dispuestos para cumplir lo prescrito en la regla 13 irán emplazados de la manera más uniforme posible a lo largo de la zona de los tanques de carga. La capacidad adicional de lastre separado prevista para reducir los esfuerzos flectores longitudinales en la viga-casco, el asiento, etc., podrá distribuirse por cualquier lugar del buque.

e) Pozos de aspiración de los tanques de carga

Los pozos de aspiración de los tanques de carga podrán penetrar en el doble fondo por debajo de la línea límite que define la distancia "h", a condición de que tales pozos sean lo más pequeños posible y que la distancia entre el fondo del pozo y las planchas del forro del fondo no sea inferior a 0,5 h.

f) Tuberías de lastre y de carga

Las tuberías de lastre y otras tuberías como los tubos de sonda y de aireación de los tanques de lastre no atravesarán los tanques de carga. Las tuberías de carga y similares no atravesarán los tanques de lastre. Podrán exceptuarse de esta prescripción tuberías de escasa longitud, a condición de que estén totalmente soldadas o de que se aplique un medio equivalente al efecto.

- 4) a) Se podrá prescindir de los tanques o espacios del doble fondo prescritos en el párrafo 3) b), a condición de que el proyecto del petrolero sea tal que la presión estática de la carga ejercida en las planchas del forro que constituyen la única separación entre la carga y el mar no exceda de la presión hidrostática exterior del agua, determinada mediante la fórmula siguiente:

$$f \cdot h_c \cdot \rho_c \cdot g + 100 \Delta_p \leq d_n \cdot \rho_s \cdot g$$

donde:

- h_c = altura de la carga que esté en contacto con las planchas del fondo, en metros
- ρ_c = densidad máxima de la carga, en t/m³
- d_n = calado mínimo de servicio en cualquier condición de carga prevista, en metros
- ρ_s = densidad del agua de mar, en t/m³
- Δ_p = presión máxima de tarado de la válvula de presión y vacío del tanque de carga, en bares
- f = factor de seguridad = 1,1
- g = valor estándar de la aceleración de la gravedad (9,81 m/s²)

- b) Toda división horizontal que sea necesaria para satisfacer las anteriores prescripciones estará situada a una altura sobre la línea de base no inferior a B/6 ó 6 m, si este último valor es menor, pero que no exceda de 0,6 D, siendo D el puntal de trazado en los medios.

- c) El emplazamiento de los tanques o espacios laterales se ajustará a la definición del párrafo 3) a), con la salvedad de que por debajo de un nivel igual a $1,5 h$ medido por encima de la línea de base, siendo h la altura que se define en el párrafo 3 b), la línea que define los límites del tanque de carga podrá ser vertical hasta las planchas del fondo, como se ilustra en la figura 2.

5) También podrán aceptarse otros métodos de proyecto y construcción de petroleros como alternativa de lo dispuesto en el párrafo 3), a condición de que estos otros métodos ofrezcan como mínimo el mismo grado de protección contra la contaminación por hidrocarburos en casos de abordaje o varada, y que sean aprobados en principio por el Comité de Protección del Medio Marino teniendo en cuenta directrices elaboradas al efecto por la Organización.

6) En el caso de petroleros de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas, las hipótesis de avería que prescribe la regla 25 2) b) se complementarán con la siguiente hipótesis de avería con desgarradura en el fondo:

a) extensión longitudinal:

- i) buques de peso muerto igual o superior a 75 000 toneladas:
0,6 L, medida desde la perpendicular de proa.
- ii) Buques de peso muerto inferior a 75 000 toneladas:
0,4 L, medida desde la perpendicular de proa.

b) extensión transversal: $B/3$ en cualquier lugar del fondo.

c) extensión vertical: perforación del forro exterior.

7) Los petroleros de peso muerto inferior a 5 000 toneladas:

- a) llevarán cuando menos tanques o espacios del doble fondo con una profundidad tal que la distancia "h" especificada en el párrafo 3) b) cumpla con lo siguiente:

$$h = B/15 \text{ (m) con un valor mínimo de } 0,76 \text{ m;}$$

en la zona de la curva del pantoque y en lugares donde dicha curva no esté claramente definida, la línea que define los límites del tanque de carga será paralela al fondo plano en los medios, como se ilustra en la figura 3; y

- b) irán provistos de tanques de carga dispuestos de modo que la capacidad de cada uno de ellos no exceda de 700 m^3 , a menos que se dispongan tanques o espacios laterales de conformidad con el párrafo 3) a) que cumplan con lo siguiente:

$$w = 0,4 + \frac{2,4 \text{ PM}}{20,000} \text{ (m)}$$

con un valor mínimo de $w = 0,76 \text{ m}$

8) No se transportarán hidrocarburos en ningún espacio que se extienda a proa del mamparo de colisión situado de conformidad con la regla II-1/11 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma enmendada. Todo petrolero al que no se le exija llevar un mamparo de colisión de conformidad con dicha regla, no transportará hidrocarburos en ningún espacio que se extienda a proa del plano transversal perpendicular al plano de crujía, trazado en el lugar en que hubiera estado situado el mamparo de colisión de conformidad con la mencionada regla.

9) Al aprobar el proyecto y la construcción de un petrolero que se vaya a construir conforme a lo dispuesto en la presente regla, las Administraciones tendrán debidamente en cuenta los aspectos generales de la seguridad, incluida la necesidad de mantener e inspeccionar los tanques o espacios laterales y los del doble fondo.

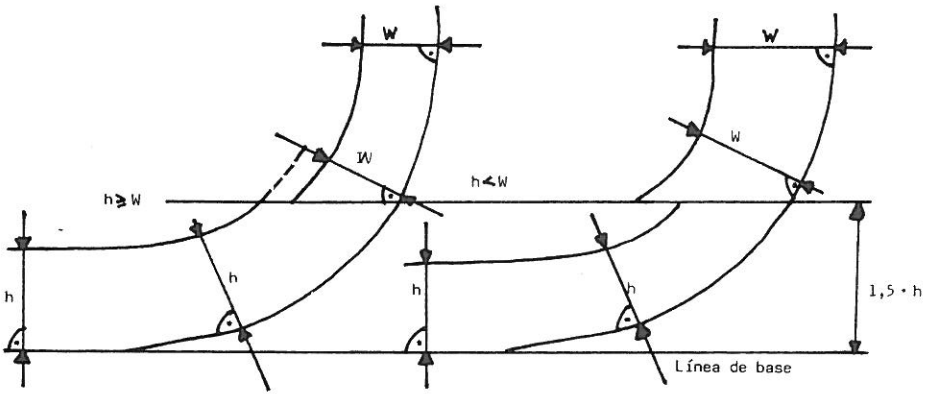


Figura 1: Definición de los límites de los tanques de carga a efectos del párrafo 3)

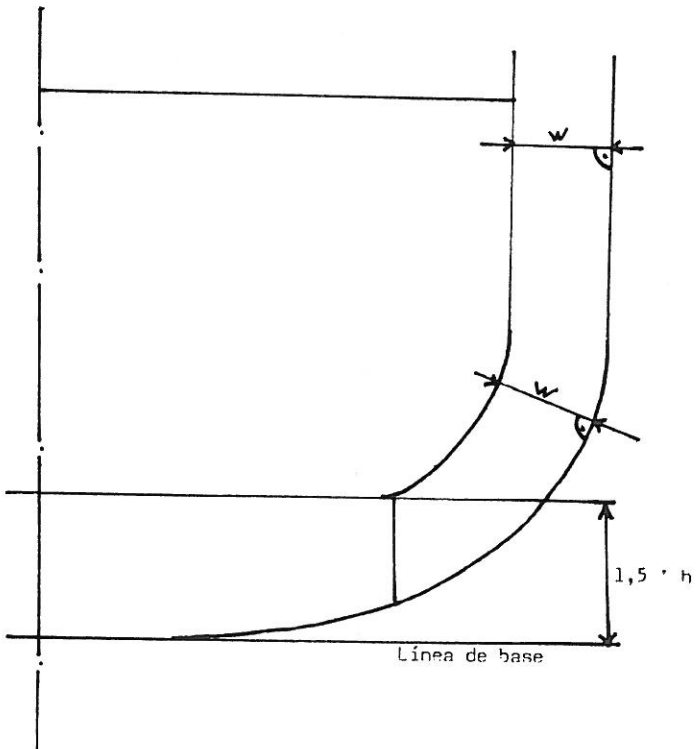


Figura 2: Definición de los límites de los tanques de carga a efectos del párrafo 4)

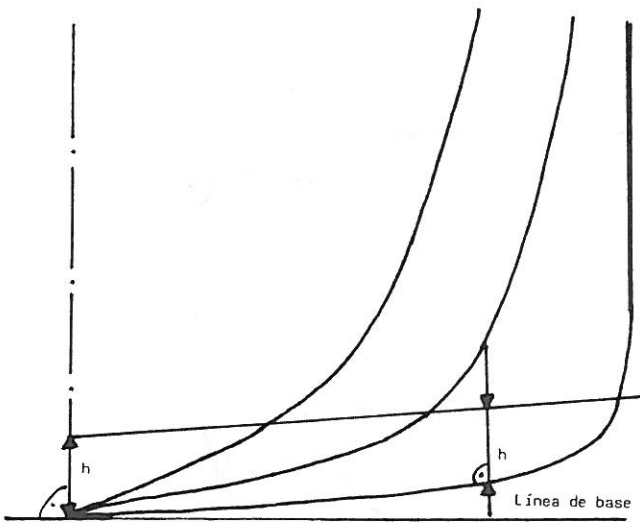


Figura 3: Definición de los límites de los tanques de carga a efectos del párrafo 7)

REGLA 13G DEL ANEXO I DEL MARPOL 73/78

Prevención de la contaminación por hidrocarburos
en casos de abordaje o varada

Medidas aplicables a los petroleros existentes

- 1) La presente regla:
 - a) se aplicará a los petroleros para crudos de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas y a los petroleros para productos de peso muerto igual o superior a 30 000 toneladas, respecto de los cuales se adjudique el oportuno contrato de construcción cuya quilla sea colocada o cuya entrega se produzca antes de las fechas estipuladas en la regla 13F 1) del presente anexo; y
 - b) no se aplicará a los petroleros que cumplan con lo prescrito en la regla 13F del presente anexo, respecto de los cuales se adjudique el oportuno contrato de construcción, cuya quilla haya sido colocada o cuya entrega se produzca antes de las fechas estipuladas en la regla 13F 1) del presente anexo; y
 - c) no se aplicará a los petroleros regidos por el subpárrafo a) anterior, que cumplan con lo prescrito en las reglas 13F 3) a) y b) o 13F 4) o 13F 5) del presente Anexo, excepto en lo que se refiere a las distancias mínimas prescritas entre los límites de los tanques de carga y el costado del buque y las planchas del fondo. En tal caso, las distancias de protección en el costado no deben ser inferiores a las estipuladas en el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel para el emplazamiento de los tanques de carga en los buques de tipo 2, y la protección del fondo debe cumplir con lo dispuesto en la regla 13E 4) b) del presente Anexo.
- 2) Las prescripciones de la presente regla empezarán a regir a partir del 6 de julio de 1995.
- 3)
 - a) Todo petrolero al que sea aplicable la presente regla será objeto de un programa mejorado de inspecciones, que tendrán lugar durante los reconocimientos periódicos, intermedios y anuales, cuyo alcance y frecuencia se ajustarán, cuando menos, a las directrices elaboradas por la Organización.
 - b) Todo petrolero de edad superior a cinco años al que sea aplicable la presente regla llevará a bordo, a disposición de la autoridad competente del Gobierno de un Estado Parte en el presente Convenio, un expediente completo de los informes sobre los reconocimientos realizados, incluidos los resultados de todas las mediciones de los escantillones necesarias, así como una declaración sobre los trabajos estructurales que se hayan llevado a cabo.
 - c) El mencionado expediente irá acompañado de un informe sobre la evaluación de la condición, que contenga conclusiones sobre la condición estructural del buque y de sus escantillones residuales, refrendado para indicar que ha sido aceptado por la Administración

de abanderamiento o en nombre de ésta. Dicho expediente y el informe sobre la evaluación de la condición se ajustarán al modelo normalizado que contengan las directrices elaboradas por la Organización.

- 4) Todo petrolero que no cumpla con las prescripciones aplicables a los petroleros nuevos que figuran en la regla 1 26) del presente Anexo deberá satisfacer las prescripciones de la regla 13F del presente Anexo a más tardar 25 años después de su fecha de entrega, a menos que los tanques laterales o los espacios del doble fondo, no utilizados para el transporte de hidrocarburos y que satisfagan las prescripciones relativas a anchura y altura establecidas en la regla 13E 4), abarquen por lo menos el 30% de L_t y todo el puntal del buque en ambos costados, o por lo menos el 30% del área proyectada del forro exterior del fondo ΣPA_S dentro de los límites de L_t , donde L_t y el área proyectada del forro exterior del fondo ΣPA_S corresponden a las definiciones que figuran en la regla 13E 2), en cuyo caso deberán cumplir con la regla 13F a más tardar 30 años después de la fecha de entrega.
- 5) Todo petrolero que cumpla con las prescripciones aplicables a los petroleros nuevos establecidas en la regla 1 26) del presente Anexo deberá satisfacer las prescripciones de la regla 13F del presente Anexo a más tardar 30 años después de la fecha de entrega.
- 6) Toda nueva condición de lastre y de carga, resultantes de la aplicación del párrafo 4) de esta regla, estará sometida a la aprobación de la Administración, la cual tendrá especialmente en cuenta la resistencia longitudinal y local, la estabilidad sin avería y, si corresponde, la estabilidad con avería.
- 7) Podrán aceptarse otras medidas estructurales y operacionales, por ejemplo, la carga hidrostáticamente equilibrada, como variantes de las prescripciones que figuran en el párrafo 4), siempre que esas variantes garanticen, por lo menos, el mismo grado de protección contra la contaminación por hidrocarburos en casos de abordaje o varada, y que sean aprobadas por la Administración teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.

Regla 24 4)

Disposición de los tanques de carga y limitación de su capacidad

El texto actual del párrafo 4) se sustituye por el siguiente:

"4) La longitud de cada tanque de carga no excederá de 10 m o de uno de los siguientes valores, si fuera mayor:

- a) Si no hay mamparos longitudinales en los tanques de carga:

$$(0,5 \frac{b_i}{B} + 0,1) L,$$

pero sin exceder de 0,2 L

- b) Si en los tanques de carga sólo hay un mamparo longitudinal en cruzía:

$$(0,25 \frac{b_i}{B} + 0,15) L$$

- c) Si en los tanques de carga hay dos o más mamparos longitudinales:
- i) para los tanques de carga laterales:
0,2 L
 - ii) para los tanques de carga centrales:
 - 1) si $\frac{b_i}{B}$ es igual o superior a 1/5:
0,2 L
 - 2) si $\frac{b_i}{B}$ es inferior a 1/5:
 - cuando no haya un mamparo longitudinal en cruzía:
(0,5 $\frac{b_i}{B}$ + 0,1) L
 - cuando haya un mamparo longitudinal en cruzía:
(0,25 $\frac{b_i}{B}$ + 0,15) L
- d) "bi" es la distancia mínima entre el costado del buque y el mamparo longitudinal exterior del tanque de que se trate, medida perpendicularmente al plano de cruzía, al nivel correspondiente al francobordo de verano asignado.

ENMIENDAS AL CUADERNILLO DE CONSTRUCCION Y EQUIPO PARA
PETROLEROS (MODELO B)

A continuación del actual párrafo 5.7 se inserta el nuevo párrafo 5.8 siguiente:

"5.8 Construcción con doble casco

- 5.8.1 El buque debe estar construido de conformidad con la regla 13F y cumple con lo prescrito en:
- .1 párrafo 3) (construcción con doble casco) []
 - .2 párrafo 4) (construcción con cubierta a media altura y doble forro en el costado) []
 - .3 párrafo 5) (método equivalente aprobado por el Comité de Protección del Medio Marino) []
- 5.8.2 El buque debe estar construido de conformidad con las prescripciones de la regla 13F 7) y las cumple (prescripciones sobre doble caso) []
- 5.8.3 El buque no tiene que cumplir con las prescripciones de la regla 13F []

- 5.8.4 El buque está sujeto a la regla 13G y:
- .1 debe cumplir con la regla 13F a más tardar el []
 - .2 está configurado de tal manera que los siguientes tanques o espacios no se utilizan para el transporte de hidrocarburos: []
- 5.8.5 El buque no está sujeto a la regla 13G []

CERTIFIED TRUE COPY of the text of the amendments to the Annex of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (New regulations 13F and 13G and related amendments to Annex I of MARPOL 73/78) adopted at the thirty-second session of the Marine Environment Protection Committee of the International Maritime Organization on 6 March 1992 in conformity with article VI of the Protocol and article 16 of the Convention by resolution MEPC.52(32), the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME du texte des amendements à l'Annexe du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (nouvelles règles 13F et 13G et amendements connexes à l'Annexe I de MARPOL 73/78) que le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale a adoptés le 6 mars 1992 à sa trente-deuxième session conformément aux dispositions de l'article VI du Protocole et de l'article 16 de la Convention, par sa résolution MEPC.52(32), et dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ ПОДЛИННОГО текста поправок к Приложению к Протоколу 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (Новые правила 13F и 13G и связанные с ними поправки к Приложению I к Конвенции MARPOL 73/78), одобренных на тридцать второй сессии Комитета по защите морской среды Международной морской организации 6 марта 1992 года в соответствии со статьей VI Протокола и статьей 16 Конвенции резолюцией MEPC.52(32), оригинал которого сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTENTICA CERTIFICADA del texto de las enmiendas al anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Nuevas reglas 13F y 13G y enmiendas conexas al Anexo I del MARPOL 73/78), aprobadas el 6 de marzo de 1992 por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional en su 32º periodo de sesiones, mediante la resolución MEPC.52(32), de conformidad con lo dispuesto en el artículo VI del Protocolo y en el artículo 16 del Convenio, cuyo original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

For the Secretary-General of the International Maritime Organization:

Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale :

За Генерального секретаря Международной морской организации:

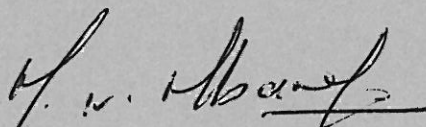
Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:

London,

Londres, le

Лондон,

Londres,



27 III 1992