

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(a) 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 нефтью 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(a) 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

Препотвращение 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 $0,5 h$.

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 t/m^3 ;

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

ρ_s - плотность морской воды, в t/m^3 ;

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

f - коэффициент безопасности = 1,1;

g - стандартное ускорение свободного падения ($9,81 \text{ м/с}^2$).

- 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:

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

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.

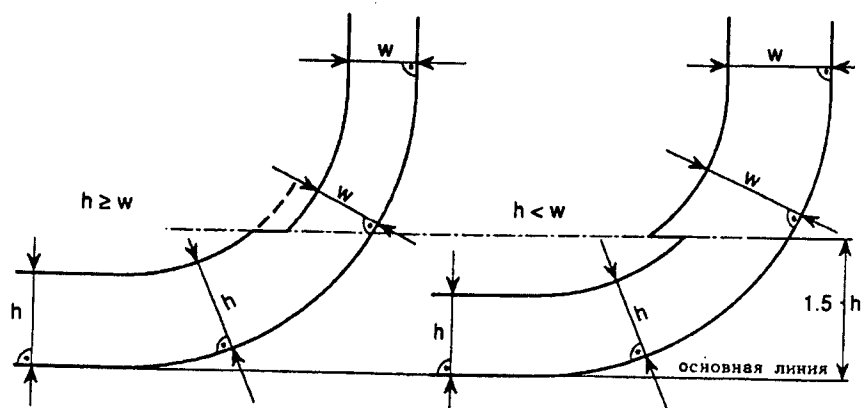


РИС. 1

Границы грузового танка для целей пункта 3

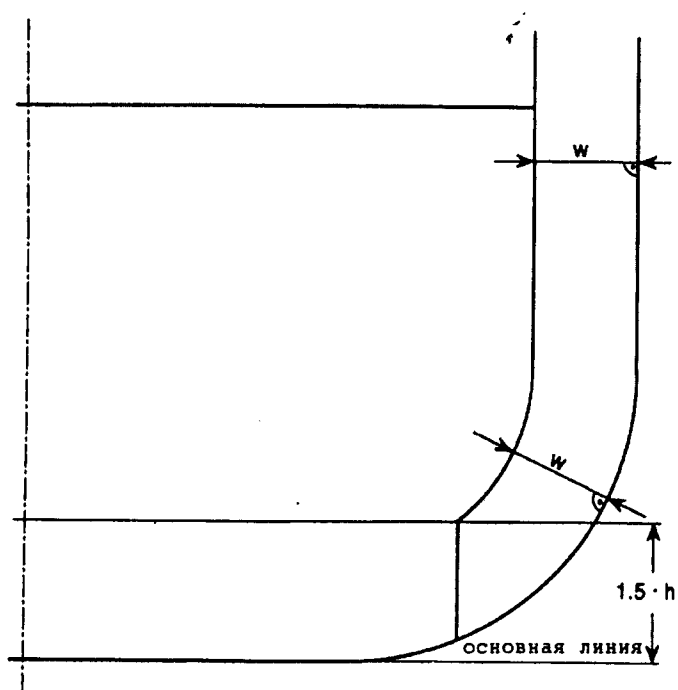


РИС. 2

Границы грузового танка для целей пункта 4

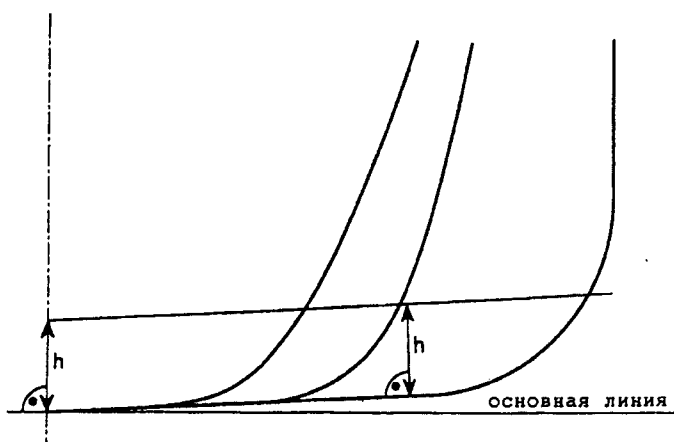


РИС. 3

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_s днищевой обшивки в пределах длины L_t , где L_t и проекция площади ΣPA_s 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 "
-

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.

ЗАБЕРЕННАЯ 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.

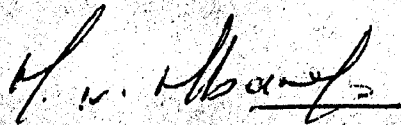
For the Secretary-General of the International Maritime Organization:

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