

**РЕЗОЛЮЦИЯ МЕРС.141(54)**  
**(принята 24 марта 2006 года)**

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

**(Поправки к правилу 1, добавление правила 12А, логически вытекающие поправки к  
Свидетельству ЮОРР и поправки к правилу 21 пересмотренного Приложения I к  
МАРПОЛ 73/78)**

КОМИТЕТ ПО ЗАЩИТЕ МОРСКОЙ СРЕДЫ,

ССЫЛАЯСЬ на статью 38 а) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Комитета по защите морской среды (Комитет), возложенных на него международными конвенциями по предотвращению загрязнения моря и борьбе с ним,

ОТМЕЧАЯ статью 16 Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (далее именуемой «Конвенция 1973 года») и статью VI Протокола 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (далее именуемого «Протокол 1978 года»), которые совместно устанавливают процедуру внесения поправок в Протокол 1978 года и возлагают на соответствующий орган Организации функцию рассмотрения и одобрения поправок к Конвенции 1973 года, измененной Протоколом 1978 к ней (МАРПОЛ 73/78),

ОТМЕЧАЯ ТАКЖЕ, что пересмотренное Приложение I к МАРПОЛ 73/78 было одобрено резолюцией МЕРС.117(52) и, как ожидается, вступит в силу 1 января 2007 года,

РАССМОТРЕВ предложенные поправки к правилу 1, предложенное новое правило 12А, логически вытекающие поправки к Добавлению (формы А и В) к Свидетельству ЮОРР, а также предложенные поправки к правилу 21 пересмотренного Приложения I к МАРПОЛ 73/78,

1. ОДОБРЯЕТ в соответствии со статьей 16 2) d) Конвенции 1973 года поправки к пересмотренному Приложению I к МАРПОЛ 73/78, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;
2. ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии со статьей 16 2) f) iii) Конвенции 1973 года, что поправки считаются принятыми 1 февраля 2007 года, если до этой даты Организации не будут сообщены возражения против поправок не менее одной трети Сторон или Сторон, общая валовая вместимость торговых судов которых составляет не менее пятидесяти процентов валовой вместимости судов мирового торгового флота;
3. ПРЕДЛАГАЕТ Сторонам принять к сведению, что в соответствии со статьей 16 2) g) ii) Конвенции 1973 года вышеупомянутые поправки вступают в силу 1 августа 2007 года после их принятия в соответствии с пунктом 2, выше;

4. ПРОСИТ Генерального секретаря, в соответствии со статьей 16 2) е) Конвенции 1973 года, направить всем Сторонам МАРПОЛ 73/78 заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении; и

5. ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря направить членам Организации, которые не являются Сторонами МАРПОЛ 73/78, копии настоящей резолюции и приложения к ней.

## ПРИЛОЖЕНИЕ

### ПОПРАВКИ К ПЕРЕСМОТРЕННОМУ ПРИЛОЖЕНИЮ I К КОНВЕНЦИИ МАРПОЛ

#### 1 Добавление пункта 28.9 к правилу 1

После существующего пункта 28.8 правила 1 добавляется следующий новый пункт 28.9:

- «28.9 судно, поставленное 1 августа 2010 года или после этой даты, означает судно:
- .1 контракт на постройку которого заключен 1 августа 2007 года или после этой даты; или
  - .2 киль которого заложен или которое находится в подобной стадии постройки 1 февраля 2008 года или после этой даты при отсутствии контракта на его постройку; или
  - .3 поставка которого осуществляется 1 августа 2010 года или после этой даты; или
  - .4 которое подверглось значительному переоборудованию:
    - .1 по контракту, заключенному после 1 августа 2007 года; или
    - .2 строительные работы по которому начаты после 1 февраля 2008 года при отсутствии контракта на переоборудование; или
    - .3 которое закончено после 1 августа 2010 года.».

#### 2 Добавление нового правила 12А о защите топливных танков

*После существующего правила 12 добавляется следующее новое правило 12А:*

##### **«Правило 12А – Защита топливных танков**

1 Настоящее правило применяется ко всем судам с общим объемом жидкого топлива 600 м<sup>3</sup> и более, которые поставлены 1 августа 2010 или после этой даты, как они определены в правиле 1.28.9 настоящего Приложения.

2 Применение настоящего правила при определении расположения танков, используемых для перевозки жидкого топлива, не влияет на положения правила 19 настоящего Приложения.

3 Для целей настоящего правила применяются следующие определения:

- .1 «Жидкое топливо» означает любую нефть, используемую в качестве жидкого топлива в связи с главными и вспомогательными механизмами судна, на котором перевозится такая нефть.

- .2 «Осадка по грузовую марку ( $d_S$ )» есть вертикальное расстояние, в метрах, от теоретической основной линии в середине длины до ватерлинии, соответствующей летнему надводному борту, который будет присвоен судну.
- .3 «Осадка порожнем» есть теоретическая осадка на миделе, соответствующая водоизмещению порожнем.
- .4 «Частичная осадка по грузовую марку ( $d_P$ )» есть осадка порожнем плюс 60% разницы между осадкой порожнем и осадкой по грузовую марку ( $d_S$ ). Частичная осадка по грузовую марку ( $d_P$ ) измеряется в метрах.
- .5 «Ватерлиния  $d_B$ » есть вертикальное расстояние, в метрах, от теоретической основной линии в середине длины до ватерлинии, соответствующей 30% высоты борта  $D_S$ .
- .6 «Ширина  $B_S$ » есть наибольшая теоретическая ширина судна, в метрах, при наибольшей осадке по грузовую марку  $d_S$  или ниже ее.
- .7 «Ширина  $B_B$ » есть наибольшая теоретическая ширина судна, в метрах, по ватерлинии  $d_B$  или ниже ее.
- .8 «Высота борта  $D_S$ » есть теоретическая высота борта, в метрах, измеренная на середине длины до верхней палубы у борта. Для целей применения «верхняя палуба» означает самую высокую палубу, до которой простираются водонепроницаемые поперечные переборки, за исключением ахтерпиковых переборок.
- .9 «Длина  $L$ » означает длину, равную 96% полной длины судна по ватерлинии, проходящей на высоте, отмеренной от верхней кромки киля и равной 85% наименьшей теоретической высоты борта, или длину судна от передней кромки форштевня до оси баллера руля по той же ватерлинии, если эта длина больше. На судах, спроектированных с дифферентом, ватерлиния, по которой измеряется длина, должна быть параллельна конструктивной ватерлинии. Длина ( $L$ ) измеряется в метрах.
- .10 «Ширина  $B$ » для судна с металлической обшивкой означает наибольшую ширину судна, в метрах, измеренную на миделе до теоретических обводов шпангоутов, а для судов с обшивкой из любого другого материала – до наружной поверхности обшивки корпуса.
- .11 «Топливный танк» означает танк, в котором перевозится жидкое топливо, за исключением танков, которые при нормальной эксплуатации не содержат жидкого топлива, таких, как переливные танки.
- .12 «Малый топливный танк» есть топливный танк максимальной вместимостью не более 30 м<sup>3</sup>.
- .13 « $C$ » есть общий объем жидкого топлива на судне, в м<sup>3</sup>, при заполнении танков на 98%, включая общий объем малых топливных танков.
- .14 «Объем жидкого топлива» означает объем танка, в м<sup>3</sup>, при его заполнении на 98%.

4 Положения настоящего правила применяются ко всем топливным танкам, за исключением малых топливных танков, как они определены в 3.12, при условии что общая вместимость таких танков не превышает  $600 \text{ м}^3$ .

5 Вместимость отдельных топливных танков не должна превышать  $2500 \text{ м}^3$ .

6 На судах, иных чем самоподъемные буровые установки, с общим объемом жидкого топлива  $600 \text{ м}^3$  и более топливные танки располагаются над теоретической линией днищевой обшивки везде на расстоянии, не меньшем, чем расстояние  $h$ , указанное ниже:

$$h = B/20 \text{ м или}$$

$$h = 2,0 \text{ м, смотря по тому, что меньше.}$$

Минимальная величина  $h = 0,76 \text{ м}$ .

В районе закругления скулы и в местах без четко обозначенного закругления скулы граница топливного танка проходит параллельно линии плоского днища на миделе, как показано на рис. 1.

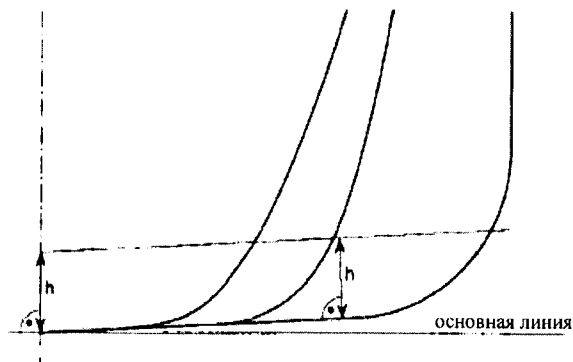


Рис. 1. Границы топливного танка для целей пункта 6

7 На судах с общим объемом жидкого топлива  $600 \text{ м}^3$  или более, но менее  $5\,000 \text{ м}^3$  топливные танки располагаются внутри от теоретической линии бортовой обшивки, везде на расстоянии не менее величины  $w$ , которая, как показано на рис. 2, измеряется в любом поперечном сечении под прямым углом к бортовой обшивке, как указано ниже:

$$w = 0,4 + 2,4 C/20\,000 \text{ м}$$

Минимальная величина  $w = 1,0 \text{ м}$ ; однако для отдельных танков с объемом жидкого топлива менее  $500 \text{ м}^3$  минимальная величина равна  $0,76 \text{ м}$ .

8 На судах с общим объемом жидкого топлива 5 000 м<sup>3</sup> и более топливные танки располагаются внутри от теоретической линии бортовой обшивки, везде на расстоянии не менее величины  $w$ , которая, как показано на рис. 2, измеряется в любом поперечном сечении под прямым углом к бортовой обшивке, как указано ниже:

$$w = 0,5 + C/20\,000 \text{ м или}$$

$$w = 2,0 \text{ м, смотря по тому, что меньше.}$$

Минимальная величина  $w = 1,0$  м.

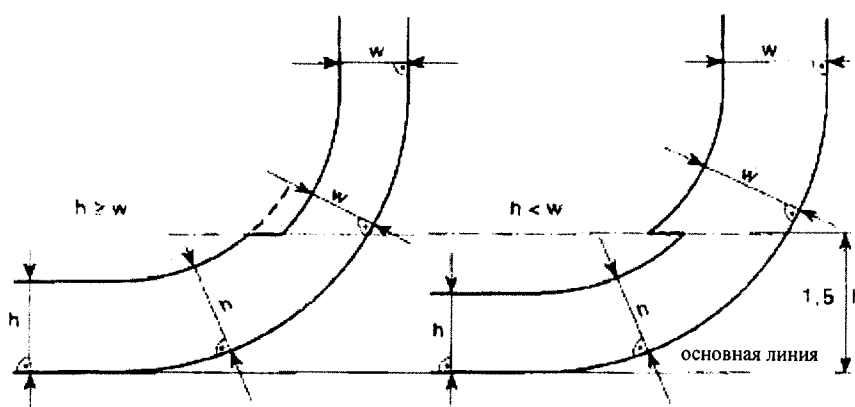


Рис. 2. Границы топливного танка для целей пунктов 7 и 8

9 Топливные трубопроводы, расположенные на расстоянии менее величины  $h$  от днища судна, как она определена в пункте 6, или на расстоянии менее величины  $w$  от бортовой обшивки, как она определена в пунктах 7 и 8, оборудуются клапанами или подобными закрывающими устройствами внутри топливного танка или в непосредственной близости от него. Должна быть предусмотрена возможность управления этими клапанами из легкодоступного замкнутого помещения, которое имеет доступ с ходового мостика или поста управления главными механизмами без необходимости прохода по открытым палубам надводного борта или надстройки. Клапаны должны закрываться в случае отказа системы дистанционного управления (отказ в закрытом положении) и должны быть закрыты в море в любое время, когда в танке содержится жидкое топливо, за исключением того, что они могут быть открыты во время операций по перекачке жидкого топлива.

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

11 В качестве альтернативы пунктам 6 и либо 7, либо 8 суда должны соответствовать указанному ниже стандарту показателей аварийного вылива жидкого топлива:

- .1 Уровень защиты от загрязнения жидким топливом в случае столкновения или посадки на мель оценивается на основе параметра среднего вылива нефти следующим образом:

$$O_M < 0,0157 \cdot 1,14E-6 \cdot C \quad \text{для } 600 \text{ м}^3 \leq C < 5 \text{ 000 м}^3$$

$$O_M < 0,010 \quad \text{для } C \geq 5 \text{ 000 м}^3,$$

где  $O_M$  – параметр среднего вылива нефти;  
 $C$  – общий объем жидкого топлива.

.2 Для расчета параметра среднего вылива нефти применяются следующие общие предположения:

- .1 судно предполагается загруженным до частичной осадки по грузовую марку ( $d_F$ ) без дифферента или крена;
- .2 все топливные танки предполагаются загруженными на 98% их объемной вместимости;
- .3 номинальная плотность жидкого топлива ( $\rho_n$ ) обычно должна приниматься равной  $1 \text{ 000 кг/м}^3$ . Если плотность жидкого топлива специально ограничивается меньшей величиной, может применяться эта меньшая величина; и
- .4 для целей настоящих расчетов вылива проницаемость каждого топливного танка должна приниматься равной 0,99, если не доказано иное.

.3 При объединении параметров вылива нефти используются следующие предположения:

- .1 Средний вылив нефти рассчитывается отдельно для повреждения борта и для повреждения днища и затем объединяется в безразмерный параметр вылива нефти  $O_M$  следующим образом:

$$O_M = (0,4 O_{MS} + 0,6 O_{MB}) / C,$$

где  $O_{MS}$  – средний вылив для повреждения борта, в  $\text{м}^3$ ;  
 $O_{MB}$  – средний вылив для повреждения днища, в  $\text{м}^3$ ;  
 $C$  – общий объем жидкого топлива.

- .2 Для повреждения днища отдельные расчеты среднего вылива выполняются при высоте прилива 0 м и 2,5 м, а затем объединяются следующим образом:

$$O_{MB} = 0,7 O_{MB(0)} + 0,3 O_{MB(2,5)},$$

где  $O_{MB(0)}$  – средний вылив при высоте прилива 0 м; и  
 $O_{MB(2,5)}$  – средний вылив при высоте прилива 2,5 м, в  $\text{м}^3$ .

- .4 Средний вылив в результате повреждения борта  $O_{MS}$  рассчитывается следующим образом:

$$O_{MS} = \sum_1^n P_{S(i)} O_{S(i)} \quad (M^3),$$

- где  $i$  – каждый рассматриваемый топливный танк;  
 $n$  – общее число топливных танков;  
 $P_{S(i)}$  – вероятность проникновения в топливном танке « $i$ » в результате повреждения борта, рассчитанная в соответствии с пунктом 11.6 настоящего правила;  
 $O_{S(i)}$  – вылив, в  $m^3$ , в результате повреждения борта топливного танка « $i$ », который принимается равным общему объему в топливном танке « $i$ » при его заполнении на 98%.

.5 Средний вылив в результате повреждения днища рассчитывается для каждого состояния прилива следующим образом:

.1 
$$O_{MB(0)} = \sum_1^n P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} \quad (M^3),$$

- где  $i$  – каждый рассматриваемый топливный танк;  
 $n$  – общее число топливных танков;  
 $P_{B(i)}$  – вероятность проникновения в топливном танке « $i$ » в результате повреждения днища, рассчитанная в соответствии с пунктом 11.7 настоящего правила;  
 $O_{B(i)}$  – вылив из топливного танка « $i$ », в  $m^3$ , рассчитанный в соответствии с пунктом 11.5.3 настоящего правила; и  
 $C_{DB(i)}$  – коэффициент, учитывающий удержание нефти, как он определен в пункте 11.5.4.

.2 
$$O_{MB(2,5)} = \sum_1^n P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} \quad (M^3),$$

- где  $i$ ,  $n$ ,  $P_{B(i)}$  и  $C_{DB(i)}$  – как они определены в подпункте .1, выше;  
 $O_{B(i)}$  – вылив из топливного танка « $i$ », в  $m^3$ , после приливного изменения.

.3 Вылив нефти  $O_{B(i)}$  для каждого топливного танка рассчитывается на основе принципов равновесия давления в соответствии со следующими предположениями:

- .1 Предполагается, что судно село на мель с нулевым дифферентом и креном, при этом осадка до приливного изменения равна частичной осадке по грузовой марку  $d_p$ .
- .2 Уровень жидкого топлива после повреждения рассчитывается следующим образом:



$$h_F = \{(d_p + t_c - Z_l)\rho_s\} / \rho_n,$$

- где  $h_F$  – высота поверхности жидкого топлива над  $Z_l$ , в метрах;
- $t_c$  – приливное изменение, в метрах. Снижение высоты прилива выражается отрицательными числами;
- $Z_l$  – высота самой низкой точки в топливном танке над основной линией, в метрах;
- $\rho_s$  – плотность морской воды, принимаемая равной  $1,025 \text{ кг/м}^3$ ; и
- $\rho_n$  – номинальная плотность жидкого топлива, как она определена в 11.2.3.

3. Для любого танка, ограниченного днищевой обшивкой, вылив нефти  $O_{B(i)}$  принимается не менее, чем по следующей формуле, но не более вместимости танка:

$$O_{B(i)} = H_W \cdot A,$$

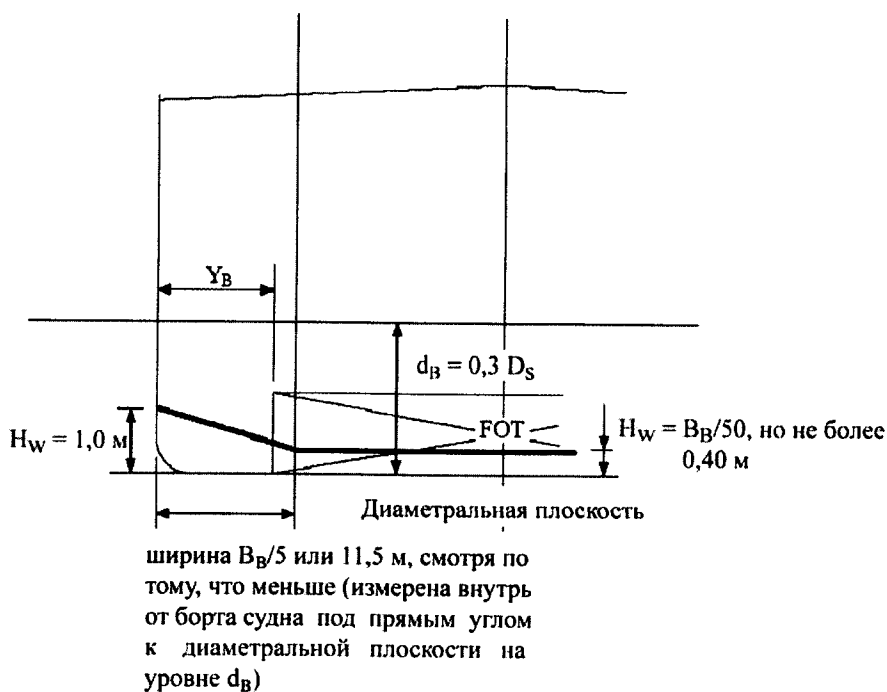
- где  $H_W = 1,0$  м, когда  $Y_B = 0$ ;  
 $H_W = B_B/50$ , но не более  $0,4$  м, когда  $Y_B$  более  $B_B/5$  или  $11,5$  м, смотря по тому, что меньше.

Величина  $H_W$  измеряется вверх от линии плоского днища на миделе. В районе закругления скулы и в местах без четко обозначенного закругления скулы величина  $H_W$  измеряется от линии, параллельной линии плоского днища на миделе, как показано на рис. 1 в отношении расстояния «h».

Для величин  $Y_B$  от диаметральной плоскости к борту  $B_B/5$  или  $11,5$  м, смотря по тому, что меньше, величина  $H_W$  рассчитывается линейной интерполяцией.

$Y_B$  – минимальная величина  $Y_B$  по длине топливного танка, если в любом данном месте  $Y_B$  есть поперечное расстояние между бортовой обшивкой по ватерлинии  $d_B$  и танком по ватерлинии  $d_B$  или ниже ее.

$A$  – максимальная площадь горизонтальной проекции топливного танка до уровня  $H_W$  от днища танка.



**Рис. 3. Размеры для расчета минимального вылива нефти для целей подпункта 11.5.3.3**

.4 При повреждении днища часть вылива из топливного танка может попасть в отсеки, не предназначенные для жидкого топлива. Этот эффект приблизительно рассчитывается путем применения коэффициента  $C_{DB(i)}$  для каждого танка, который принимается следующим образом:

$C_{DB(i)} = 0,6$  для топливных танков, ограниченных снизу отсеками, не предназначенными для жидкого топлива;

$C_{DB(i)} = 1$  в иных случаях.

.6 Вероятность  $P_S$  пробоины отсека в результате повреждения борта рассчитывается следующим образом:

.1  $P_S = P_{SL} \cdot P_{SV} \cdot P_{ST}$ ,

где  $P_{SL} = (1 - P_{Sf} - P_{Sa})$  – вероятность того, что повреждение распространится в продольную зону, ограниченную  $X_a$  и  $X_f$ ;

$P_{SV} = (1 - P_{Su} - P_{Sl})$  – вероятность того, что повреждение распространится в вертикальную зону, ограниченную  $Z_l$  и  $Z_u$ ;

$P_{ST} = (1 - P_{Sy})$  – вероятность того, что повреждение распространится в поперечном направлении за пределы, обозначенные  $y$ ;

2.  $P_{Sa}$ ,  $P_{Sf}$ ,  $P_{Su}$  и  $P_{Sl}$  определяются линейной интерполяцией по таблице вероятностей повреждения борта, приведенной в 11.6.3, и  $P_{Sy}$  рассчитывается по формулам, приведенным в 11.6.3,

- где
- $P_{Sa}$  — вероятность того, что повреждение будет находиться полностью в корму от точки  $X_a/L$ ;
  - $P_{Sf}$  — вероятность того, что повреждение будет находиться полностью в нос от точки  $X_f/L$ ;
  - $P_{Sl}$  — вероятность того, что повреждение будет находиться полностью ниже танка;
  - $P_{Su}$  — вероятность того, что повреждение будет находиться полностью выше танка; и
  - $P_{Sy}$  — вероятность того, что повреждение будет находиться полностью вне танка.

Границы отсека  $X_a$ ,  $X_f$ ,  $Z_l$ ,  $Z_u$  и  $y$  рассчитываются следующим образом:

- $X_a$  — продольное расстояние от кормовой точки  $L$  до самой крайней точки рассматриваемого отсека в корму, в метрах;
- $X_f$  — продольное расстояние от кормовой точки  $L$  до самой крайней точки рассматриваемого отсека в нос, в метрах;
- $Z_l$  — вертикальное расстояние от теоретической основной линии до самой нижней точки рассматриваемого отсека, в метрах. Если  $Z_l$  больше  $D_s$ , то  $Z_l$  принимается как  $D_s$ ;
- $Z_u$  — вертикальное расстояние от теоретической основной линии до самой высокой точки рассматриваемого отсека, в метрах. Если  $Z_u$  больше  $D_s$ , то  $Z_u$  принимается как  $D_s$ ; и
- $y$  — минимальное горизонтальное расстояние, измеряемое под прямым углом к диаметральной плоскости, между рассматриваемым отсеком и бортовой обшивкой, в метрах<sup>1</sup>.

В районе закругления скулы «у» можно не рассматривать ниже расстояния  $h$  над основной линией, если  $h$  меньше  $B/10$ , 3 м, или настила второго дна.

<sup>1</sup> При симметричном расположении танков повреждения рассматриваются только для одного борта судна, и в этом случае все размеры «у» должны измеряться от этого же борта. В отношении асимметричного расположения танков см. Пояснительные примечания по вопросам, относящимся к показателю аварийного вылива нефти, принятые Организацией резолюцией МЕРС.122(52).

.3 Таблица вероятностей для повреждения борта

$X_a/L$	$P_{Sa}$	$X_f/L$	$P_{Sf}$	$Z_u/D_s$	$P_{Su}$	$Z_u/D_s$	$P_{Su}$
0,00	0,000	0,00	0,967	0,00	0,000	0,00	0,968
0,05	0,023	0,05	0,917	0,05	0,000	0,05	0,952
0,10	0,068	0,10	0,867	0,10	0,001	0,10	0,931
0,15	0,117	0,15	0,817	0,15	0,003	0,15	0,905
0,20	0,167	0,20	0,767	0,20	0,007	0,20	0,873
0,25	0,217	0,25	0,717	0,25	0,013	0,25	0,836
0,30	0,267	0,30	0,667	0,30	0,021	0,30	0,789
0,35	0,317	0,35	0,617	0,35	0,034	0,35	0,733
0,40	0,367	0,40	0,567	0,40	0,055	0,40	0,670
0,45	0,417	0,45	0,517	0,45	0,085	0,45	0,599
0,50	0,467	0,50	0,467	0,50	0,123	0,50	0,525
0,55	0,517	0,55	0,417	0,55	0,172	0,55	0,452
0,60	0,567	0,60	0,367	0,60	0,226	0,60	0,383
0,65	0,617	0,65	0,317	0,65	0,285	0,65	0,317
0,70	0,667	0,70	0,267	0,70	0,347	0,70	0,255
0,75	0,717	0,75	0,217	0,75	0,413	0,75	0,197
0,80	0,767	0,80	0,167	0,80	0,482	0,80	0,143
0,85	0,817	0,85	0,117	0,85	0,553	0,85	0,092
0,90	0,867	0,90	0,068	0,90	0,626	0,90	0,046
0,95	0,917	0,95	0,023	0,95	0,700	0,95	0,013
1,00	0,967	1,00	0,000	1,00	0,775	1,00	0,000

$P_{Sy}$  рассчитывается следующим образом:

$$\begin{aligned}
 P_{Sy} &= (24,96 - 199,6 y/B_s) (y/B_s) && \text{для } y/B_s \leq 0,05; \\
 P_{Sy} &= 0,749 + \{5 - 44,4 (y/B_s - 0,05)\} \{(y/B_s) - 0,05\} && \text{для } 0,05 < y/B_s < 0,1; \\
 P_{Sy} &= 0,888 + 0,56 (y/B_s - 0,1) && \text{для } y/B_s \geq 0,1.
 \end{aligned}$$

$P_{Sy}$  не должна приниматься больше 1.

.7 Вероятность  $P_B$  пробойны отсека в результате повреждения днища рассчитывается следующим образом:

.1  $P_B = P_{BL} \cdot P_{BT} \cdot P_{BV},$

где  $P_{BL} = (1 - P_{Bf} - P_{Ba})$  – вероятность того, что повреждение распространится в продольную зону, ограниченную  $X_a$  и  $X_f$ ;  
 $P_{BT} = (1 - P_{Bp} - P_{Bs})$  – вероятность того, что повреждение распространится в поперечную зону, ограниченную  $Y_p$  и  $Y_s$ ; и  
 $P_{BV} = (1 - P_{Bz})$  – вероятность того, что повреждение распространится вертикально за пределы, обозначенные  $z$ ;

.2  $P_{Ba}, P_{Bf}, P_{Bp}$  и  $P_{Bs}$  определяются линейной интерполяцией по таблице вероятностей для повреждения днища, приведенной в 11.7.3, и  $P_{Bz}$  рассчитывается по формулам, приведенным в 11.7.3,

где  $P_{Ba}$  – вероятность того, что повреждение будет находиться полностью в корму от точки  $X_a/L$ ;  
 $P_{Bf}$  – вероятность того, что повреждение будет находиться полностью в нос от точки  $X_f/L$ ;

- $P_{Bp}$  – вероятность того, что повреждение будет находиться полностью на левом борту танка;  
 $P_{Bs}$  – вероятность того, что повреждение будет находиться полностью на правом борту танка; и  
 $P_{Bz}$  – вероятность того, что повреждение будет находиться полностью ниже танка.

Границы отсека  $X_a$ ,  $X_f$ ,  $Y_p$ ,  $Y_s$  и  $z$  устанавливаются следующим образом:

$X_a$  и  $X_f$  – как они определены в 11.6.2;

$Y_p$  – поперечное расстояние от точки, расположенной на левом борту отсека на ватерлинии  $d_B$  или ниже этой ватерлинии, до вертикальной плоскости, находящейся в точке  $B_B/2$  в сторону правого борта от диаметральной плоскости судна;

$Y_s$  – поперечное расстояние от точки, расположенной на правом борту отсека на ватерлинии  $d_B$  или ниже этой ватерлинии, до вертикальной плоскости, находящейся в точке  $B_B/2$  в сторону правого борта от диаметральной плоскости судна; и

$z$  – минимальное значение  $z$  по отношению к длине отсека, где в каждом данном продольном местоположении  $z$  является вертикальным расстоянием от нижней точки днищевой обшивки в этом продольном местоположении до нижней точки отсека в этом продольном местоположении.

3 Таблица вероятностей для повреждения днища

$X_a/L$	$P_{Ba}$	$X_f/L$	$P_{Bf}$	$Y_p/B_B$	$P_{Bp}$	$Y_s/B_B$	$P_{Bs}$
0,00	0,000	0,00	0,969	0,00	0,844	0,00	0,000
0,05	0,002	0,05	0,953	0,05	0,794	0,05	0,009
0,10	0,008	0,10	0,936	0,10	0,744	0,10	0,032
0,15	0,017	0,15	0,916	0,15	0,694	0,15	0,063
0,20	0,029	0,20	0,894	0,20	0,644	0,20	0,097
0,25	0,042	0,25	0,870	0,25	0,594	0,25	0,133
0,30	0,058	0,30	0,842	0,30	0,544	0,30	0,171
0,35	0,076	0,35	0,810	0,35	0,494	0,35	0,211
0,40	0,096	0,40	0,775	0,40	0,444	0,40	0,253
0,45	0,119	0,45	0,734	0,45	0,394	0,45	0,297
0,50	0,143	0,50	0,687	0,50	0,344	0,50	0,344
0,55	0,171	0,55	0,630	0,55	0,297	0,55	0,394
0,60	0,203	0,60	0,563	0,60	0,253	0,60	0,444
0,65	0,242	0,65	0,489	0,65	0,211	0,65	0,494
0,70	0,289	0,70	0,413	0,70	0,171	0,70	0,544
0,75	0,344	0,75	0,333	0,75	0,133	0,75	0,594
0,80	0,409	0,80	0,252	0,80	0,097	0,80	0,644
0,85	0,482	0,85	0,170	0,85	0,063	0,85	0,694
0,90	0,565	0,90	0,089	0,90	0,032	0,90	0,744
0,95	0,658	0,95	0,026	0,95	0,009	0,95	0,794
1,00	0,761	1,00	0,000	1,00	0,000	1,00	0,844

$P_{Bz}$  рассчитывается следующим образом:

$$P_{Bz} = (14,5 - 67 z/D_s) (z/D_s) \quad \text{для } z/D_s \leq 0,1;$$

$$P_{Bz} = 0,78 + 1,1 \{(z/D_s - 0,1)\} \quad \text{для } z/D_s > 0,1.$$

$P_{Bz}$  не должна приниматься больше 1.

- .8 Для целей технического обслуживания и проверки любые топливные танки, не ограниченные бортовой обшивкой, располагаются от днищевой обшивки на расстоянии не ближе, чем минимальная величина  $h$ , указанная в пункте 6, и не ближе к бортовой обшивке, чем применимое минимальное значение  $w$ , указанное в пункте 7 или 8.

12 При утверждении проекта и конструкции судов, которые должны быть построены в соответствии с настоящим правилом, Администрации должным образом учитывают общие аспекты безопасности, включая необходимость технического обслуживания и проверки бортовых и междудонных танков или пространств.»

### 3 Логически вытекающие поправки к Добавлению к Свидетельству ЮОРР (формы А и В)

*К Добавлению к Свидетельству ЮОРР (Формы А и В) добавляется следующий новый пункт 2А:*

«2А.1 Судно должно быть построено в соответствии с правилом 12А и отвечает требованиям:

пункта 6 и либо 7, либо 8 (конструкция двойного корпуса)

пункта 11 (показатели аварийного вылива жидкого топлива).

2А.2 Судно не должно отвечать требованиям правила 12А. ».

### 4 Поправки к правилу 21

*Текст существующего пункта 2.2 правила 21 о предотвращении загрязнения нефтью с нефтяных танкеров, перевозящих в качестве груза нефть тяжелых сортов, заменяется следующим:*

«нефть, иная чем сырая нефть, плотностью при 15°С более 900 кг/м<sup>3</sup> или с кинематической вязкостью при 50°С более 180 мм<sup>2</sup>/с; или».

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, (amendments to regulation 1, addition to regulation 12A, consequential amendments to the IOPP Certificate and amendments to regulation 21 of the revised Annex I of MARPOL 73/78) adopted at the fifty-fourth session of the Marine Environment Protection Committee of the International Maritime Organization on 24 March 2006, in accordance with article 16 of the 1973 Convention, and article VI of the Protocol of 1978 and set out in the annex to resolution MEPC.141(54), 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 (Amendements à la règle 1, adjonction d'une règle 12A et amendements à apporter de ce fait au Certificat IOPP et amendements à la règle 21 de l'Annexe I révisée de MARPOL 73/78) adoptés le 24 mars 2006 lors de la cinquante-quatrième session du Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale, conformément à l'article 16 de la Convention de 1973 et de l'article VI du Protocole de 1978 y relatif, et qui figurent en annexe à la résolution MEPC.141(54), dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ поправок к Приложению к Протоколу 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (Поправки к правилу 1, добавление правила 12, логически вытекающие поправки к Свидетельству IOPP и поправки к правилу 21 пересмотренного Приложения I к МАРПОЛ 73/78) одобренных на пятьдесят четвертой сессии Комитета по защите морской среды Международной морской организации 24 марта 2006 года в соответствии со статьей 16 Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года и статьей VI Протокола 1978 года к ней, изложенных в приложении к резолюции MEPC.141(54), подлинный текст которых сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA de las enmiendas al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (enmiendas a la regla 1, adición de la regla 12A, enmiendas consiguientes al Certificado IOPP y enmiendas a la regla 21 del Anexo I revisado de MARPOL 73/78) adoptadas por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional el 24 de marzo 2006, en su 54º período de sesiones, mediante la resolución MEPC.141(54), cuyo texto 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:

*C. I. Ball*

London,  
Londres, le  
Лондон,  
Londres

12/3/2007