

**МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА, ИНФОРМАЦИОННИТЕ
ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА**

**Изменения на Анекса към Протокола от 1978 г., отнасящ се до Международната
конвенция за предотвратяване на
замърсяването от кораби, 1973 г.**

**(Изменения на правило 1, допълнение към правило 12А, последващи изменения
на Международното свидетелство за предотвратяване на замърсяването с нефт и
изменения на правило 21 от ревизирия
Анекс I към MARPOL 73/78)**

(Приети с Резолюция МЕРС.141(54) на Комитета по опазване на морската среда на
Международната морска организация на 24 март 2006 г. В сила за Република България от 1
август 2007 г.)

Комитетът по опазване на морската среда,

Като припомня член 38, буква а) от Конвенцията за Международната морска
организация относно функциите на Комитета по опазване на морската среда (Комитета),
предоставени му съгласно международните конвенции за предотвратяване и контрол на
замърсяването на морската среда,

Като отбелязва член 16 от Международната конвенция за предотвратяване на
замърсяването от кораби, 1973 г. (наричана по-нататък „Конвенцията от 1973 г.“), и член VI
от Протокола от 1978 г., отнасящ се до Международната конвенция за предотвратяване на
замърсяването от кораби, 1973 г. (наричан по-нататък „Протоколът от 1978 г.“), които
заедно определят процедурата за изменение на Протокола от 1978 г. и възлагат на
съответния орган на Организацията функцията за разглеждане и приемане на изменения на
Конвенцията от 1973 г., изменена с Протокола от 1978 г. (MARPOL 73/78),

Като отбелязва също така, че ревизирият Анекс I към MARPOL 73/78 е приет с
Резолюция МЕРС.117(52) и се очаква да влезе в сила на 1 януари 2007 г.,

Като взе предвид предложените изменения на правило 1, предложеното ново
правило 12А, последващите изменения на приложението (форми А и Б) към
Международното свидетелство за предотвратяване на замърсяването с нефт и
предложените изменения на правило 21 от ревизирия Анекс I към MARPOL 73/78,

1. Приема, в съответствие с член 16, параграф 2, буква г) от Конвенцията от 1973 г.,
измененията към ревизирия Анекс I към MARPOL 73/78, чийто текст се съдържа в
приложението към тази резолюция;

2. Определя в съответствие с член 16, параграф 2, буква е), подточка iii) от
Конвенцията от 1973 г., че измененията се считат за приети на 1 февруари 2007 г., освен
ако преди тази дата не по-малко от една трета от Страните или Страни, чиито комбиниран
търговски флот съставлява не по-малко от 50% от brutния тонаж на световния търговски
флот, са уведомили Организацията за своите възражения по измененията;

3. Приканва Страните да отбележат, че в съответствие с член 16, параграф 2, буква ж),
подточка vii) от Конвенцията от 1973 г. упоменатите изменения влизат в сила на 1 август
2007 г. след приемането им в съответствие с параграф 2 по-горе;

4. Отправя искане към генералния секретар, в съответствие с член 16, параграф 2,
буква д) от Конвенцията от 1973 г., да предаде заверени копия от настоящата резолюция и
текста на измененията, съдържащи се в приложението, на всички Страни по MARPOL
73/78; и

5. Освен това отправя искане към генералния секретар да предаде на членовете на Организацията, които не са Страни по MARPOL 73/78, заверени копия от настоящата резолюция и приложението към нея.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ИЗМЕНЕНИЯ НА РЕВИЗИРАНИЯ АНЕКС I КЪМ MARPOL

1 Добавяне на параграф 28.9 към правило 1

След съществуващия параграф 28.8 от правило 1 се добавя следният нов параграф 28.9:

„28.9 кораб, доставен на или след 1 август 2010 г., означава кораб:

- .1 договорът за построяване на който е сключен на или след 1 август 2007 г.; или
- .2 при липса на договор за построяване – килът на който е заложен, или който се намира на сходен етап на изграждане на или след 1 февруари 2008 г.; или
- .3 който предстои да бъде доставен на или след 1 август 2010 г.; или
- .4 който е претърпял съществено преустройство:
 - .1 договорът на който е сключен след 1 август 2007 г.; или
 - .2 при липса на договор – построяването на който е започнало след 1 февруари 2008 г.; или
 - .3 който е завършен след 1 август 2010 г.“

2 Добавяне на ново правило 12А относно защитата на горивните танкове

След съществуващото правило 12 се добавя следното ново правило 12А:

„Правило 12А - Защита на горивните танкове

1 Настоящото правило се прилага за всички кораби с обща вместимост за нефтено гориво от 600 m³ и повече, които са доставени на или след 1 август 2010 г., както е определено в правило 1.28.9 от този Анекс.

2 Прилагането на настоящото правило при определяне местоположението на танкове, използвани за превоз на нефтено гориво, не засяга разпоредбите на правило 19 от този Анекс.

3 За целите на настоящото правило се прилагат следните определения:

- .1 „Нефтено гориво“ означава всякакъв нефт, който се използва като течено гориво за главните двигатели и спомагателните механизми на кораб, в който се превозва такъв нефт.
- .2 „Газене по товарна водолиния (ds)“ е вертикалното разстояние, в метри, от теоретичната базова линия в средата на дължината до водолинията, съответстваща на летния надводен борд, който е определен за кораба.

- .3 „Газене на кораба празен“ е теоретичното газене в мидела, съответстващо на теглото на празен плавателен съд.
- .4 „Частично газене по товарната водолиния (d_F)“ е газене на кораба празен плюс 60% от разликата между газене на кораба празен и газене по товарна водолиния (d_S). Частично газене по товарната водолиния (d_F) се измерва в метри.
- .5 „Водолиния“ d_B “ е вертикалното разстояние в метри от теоретичната базова линия в средата на дължината до водолинията, съответстваща на 30% от височина на борда D_S .
- .6 „Ширина B_S “ е най-голямата теоретична ширина на кораба, в метри, на или под най-дълбокото газене по товарна водолиния d_S .
- .7 „Ширина B_V “ е най-голямата теоретична ширина на кораба, в метри, на или под водолинията D_V .
- .8 „Височина на борда D_S “ е теоретичната височина на борда, в метри, измерена в средата на дължината до горната палуба при борда. За целите на приложението „горна палуба“ означава най-високата палуба, до която се простират напречните непромокаеми вертикални прегради, с изключение на задните върхови вертикални прегради.
- .9 „Дължина L “ означава 96% от общата дължина по водолиния при 85% от минималната теоретичната височина на борда, измерена от горния ръб на кила, или дължината от предната страна на вълнореза до оста на балера на руля по тази водолиния, ако тя е по-голяма. За кораби, проектирани с наклон на кила, водолинията, по която тази дължина се измерва, трябва да бъде успоредна на конструктивната водолиния. Дължината (L) се измерва в метри.
- .10 „Ширина (B)“ означава максималната ширина на кораба, в метри, измерена на мидела до теоретичните криви на шпангоутите в кораб с метална външна обшивка, и до външната повърхност на корпуса в кораб с обшивка от всякакъв друг материал.
- .11 „Горивен танк (танк за нефтено гориво)“ означава танк, в който се превозва нефтено гориво, но изключва танковете, които не съдържат нефтено гориво при нормална експлоатация, като преливни танкове.
- .12 „Малък горивен танк“ е горивен танк с максимална индивидуална вместимост не по-голяма от 30 m^3 .
- .13 „ C “ е общият обем на нефтено гориво на кораба, включително този на малките горивни танкове, в m^3 , при запълнени танкове на 98%.
- .14 „Вместимост за нефтено гориво“ означава обемът на танк в m^3 при запълването му на 98%.

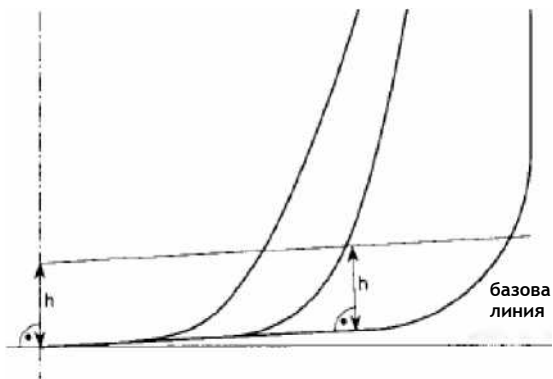
4 Разпоредбите на настоящото правило се прилагат за всички горивни танкове, с изключение на малките горивни танкове, както са определени в 3.12, при условие че общата вместимост на тези изключени танкове не е по-голяма от 600 m^3 .

5 Отделните горивни танкове не трябва да имат вместимост над 2500 m^3 .

6 За кораби, различни от самоиздигащи се сондажни единици, с обща вместимост за нефтено гориво от 600 m^3 и повече горивните танкове трябва да са разположени над теоретичната линия на долната външна обшивка, но на разстояние не по-малко от разстоянието h , посочено по-долу:

$$h = B/20 \text{ m, или}$$

$h = 2,0 \text{ m}$, в зависимост от това коя от двете стойности е по-малка.



Фигура 1 - Гранични линии на горивен танк за целите на параграф 6

Минималната стойност на $h = 0,76 \text{ m}$

В завивката на трюма и на места без ясно определена завивка на трюма граничната линия на даден горивен танк трябва да минава успоредно на линията на плоското дъно в средата на кораба, както е показано на фигура 1.

7 За кораби с обща вместимост за нефтено гориво от 600 m^3 или повече, но по-малко от 5000 m^3 , горивните танкове се разполагат навътре от теоретичната линия на страничната обшивка, но на разстояние не по-малко от разстоянието w , което, както е показано на фигура 2, се измерва при всяко напречно сечение под прав ъгъл спрямо страничната обшивка, както е посочено по-долу:

$$w = 0,4 + 2,4 C/20\,000 \text{ m}$$

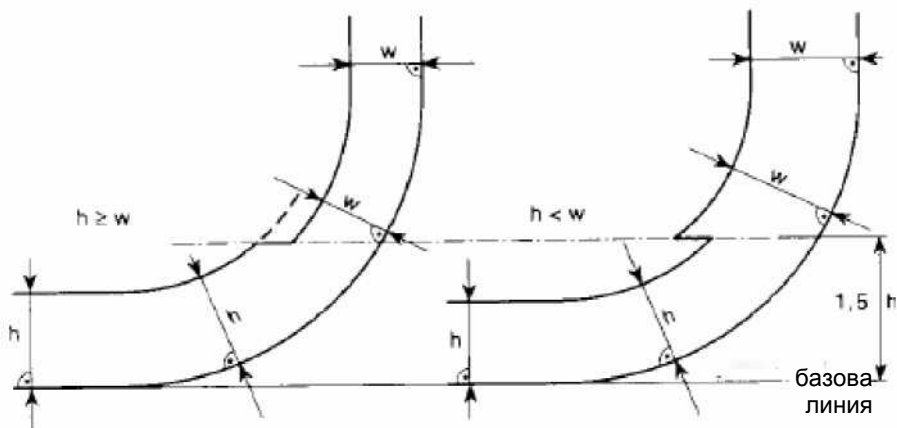
Минималната стойност на $w = 1,0 \text{ m}$; но за отделни танкове с вместимост за нефтено гориво под 500 m^3 минималната стойност е $0,76 \text{ m}$.

8 За кораби с обща вместимост за нефтено гориво от 5000 m^3 и повече горивните танкове се разполагат навътре от теоретичната линия на страничната обшивка, но на разстояние не по-малко от разстоянието w , което, както е показано на фигура 2, се измерва при всяко напречно сечение под прав ъгъл спрямо страничната обшивка, както е посочено по-долу:

$$w = 0,5 + C/20\,000 \text{ m, или}$$

$w = 2,0 \text{ m}$, в зависимост от това коя от двете стойности е по-малка.

Минималната стойност на $w = 1,0 \text{ m}$



Фигура 2 - Гранични линии на горивен танк за целите на параграфи 7 и 8

9 Тръбопроводите за нефтено гориво, разположени на разстояние от дъното на кораба, по-малко от h , както е определено в параграф 6, или по-малко от w от страничната обшивка на кораба, както е определено в параграфи 7 и 8, трябва да са оборудвани с клапани или подобни затварящи устройства във или в непосредствена близост до горивния танк. Тези клапани трябва да могат да бъдат задействани от лесно достъпно затворено пространство, чието местоположение е достъпно от шурманския мостик или от пункта за управление на главния двигател, без да е необходимо да се преминава през открити палуби за надводния борд или надстройките. Клапаните трябва да се затварят в случай на повреда в системата за дистанционно управление (затворено положение при неизправност) и да се държат затворени в морето по всяко време, когато танкът съдържа нефтено гориво, с изключение на случаите, когато те могат да бъдат отворени по време на операции по прехвърляне на нефтено гориво.

10 Смукателните шахти в танковете за нефтено гориво могат да се подават в двойното дъно под граничната линия, определена от разстоянието h , при условие че тези шахти са възможно най-малки и разстоянието между дъното на шахтата и долната външна обшивка е не по-малко от $0,5 h$.

11 Като алтернатива на изискванията в параграфи 6 и 7 или 8 корабите трябва да отговарят на стандарта за ефективност при инцидентно изтичане на нефтено гориво, посочен по-долу:

- .1 Степента на защита срещу замърсяване с нефтено гориво в случай на сблъсък или засядане се оценява въз основа на параметъра за среден изходящ поток на нефт, както следва:

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

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

където O_M = параметър за среден изходящ поток на нефт;
 C = общ обем на нефтеното гориво.

- .2 Следното общо допускане се прилага при изчисляването на параметъра за средния изходящ поток на нефт:

- .1 приема се, че корабът е натоварен до частично газене по товарната водолиния (d_F) без диферент или крен;
- .2 приема се, че всички горивни танкове са натоварени до 98% от тяхната вместимост;
- .3 номиналната плътност на нефтеното гориво (ρ_n) обикновено се приема за 1000 kg/m^3 ; ако плътността на нефтеното гориво е специално ограничена до по-ниска стойност, може да се приложи по-ниската стойност; и
- .4 за целите на тези изчисления на изтичането пропускливостта на всеки горивен танк се приема за 0,99, освен ако не е доказано друго.

- .3 При комбинирането на параметрите на изходящия поток на нефт се използват следните допускания:

- .1 Средният изходящ поток на нефт се изчислява независимо от щетите по стените или дъното и след това се комбинира в безразмерен параметър за изходящ поток на нефт O_M , както следва:

$$O_M = (0.4 O_{MS} + 0.6 O_{MB}) / C,$$

където:

O_{MS} = среден изходящ поток за щета по стените, в m^3

O_{MB} = среден изходящ поток за щета по дъното, в m^3

C = общ обем на нефтено гориво.

.2 За щети по дъното се извършват независими изчисления за изходящия поток за условия на прилив от 0 m и 2,5 m и след това се комбинират, както следва:

$$O_{MB} = 0.7 O_{MB(0)} + 0.3 O_{MB(2.5)},$$

където:

$O_{MB(0)}$ = среден изходящ поток за условия на прилив 0 m, и

$O_{MB(2.5)}$ = среден изходящ поток за минус 2,5 m условия на прилива, в m^3 .

.4 Средният изходящ поток за щета по стените O_{MS} се изчислява, както следва:

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

където:

i = всеки разглеждан горивен танк;

n = общ брой горивни танкове;

$P_{S(i)}$ = вероятността от проникване в горивния танк i поради щета на стените, изчислена в съответствие с параграф 11.6 от настоящото правило;

$O_{S(i)}$ = изходящият поток, в m^3 , поради щета на стена(и) на горивния танко i , за който се приема, че е равен на общия обем в горивния танк i при запълване на 98%.

.5 Средният изходящ поток за щета по дъното се изчислява за всяко приливно условие, както следва:

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

където:

i = всеки разглеждан горивен танк;

n = общ брой горивни танкове;

$P_{B(i)}$ = вероятността от проникване в горивния танк i поради щета по дъното, изчислена в съответствие с параграф 11.7 от настоящото правило;

$O_{B(i)}$ = изходящият поток от горивния танк i , в m^3 , изчислен в съответствие с параграф 11.5.3 от настоящото правило; и $C_{DB(i)}$ = коефициент, отчитащ улавянето на нефт, както е определено в точка 11.5.4.

$$.2 \quad O_{MB(2.5)} = \sum_1^n P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} \quad (m^3),$$

където:

i , n , $P_{B(i)}$ и $C_{DB(i)}$ = както е определено в подточка .1 по-горе
 $O_{B(i)}$ = изходящият поток от горивния танк i , в m^3 , след промяна на прилива.

.3 Изходящият поток на нефт $O_{B(i)}$ за всеки горивен танк се изчислява въз основа на принципите на баланса на налягането в съответствие със следните допускания:

- .1 Приема се, че корабът е заседнал с нулев диферент и крен, като газенето при засядане преди приливната промяна е равна на частичното газене по товарната водолиния d_F .
- .2 Нивото на нефтеното гориво след щета се изчислява, както следва:

$$h_F = \{(d_F + t_C - Z_l)\rho_S\}/\rho_n$$

където: h_F = височината на повърхността на нефтеното гориво над Z_l , в m;

t_C = приливната промяна, в m; намаляването на прилива се изразява като отрицателни стойности;

Z_l = височината на най-ниската точка в горивния танк над базовата линия, в m;

ρ_S = плътност на морската вода, която се приема за $1,025 \text{ kg/m}^3$; и ρ_n = номинална плътност на нефтеното гориво, както е определено в 11.2.3.

- .3 Изходящият поток на нефт $O_{B(i)}$ за всеки танк, който граничи с долната външна обшивка, се взема за не по-малък от този, изчислен по следната формула, но и не по-голям от вместимостта на танка:

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

където:

$H_W = 1,0 \text{ m}$, когато $Y_B = 0$

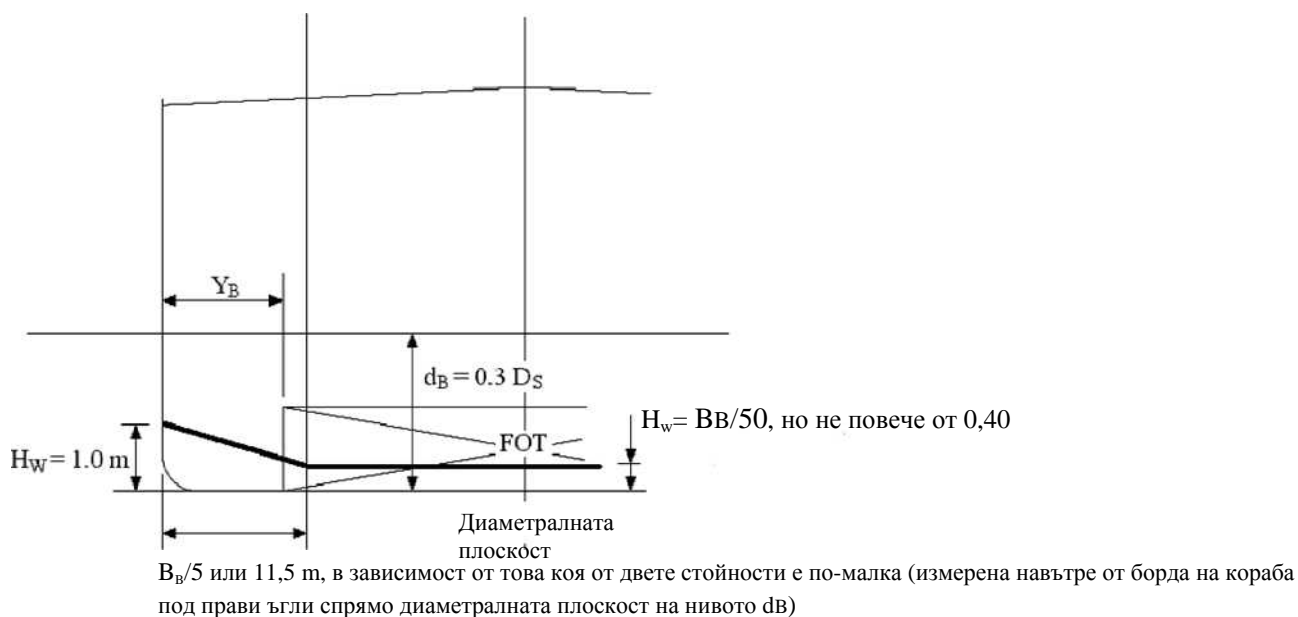
$H_W = B_B/50$, но не повече от $0,4 \text{ m}$, когато Y_B е по-голямо от $B_B/5$ или $11,5 \text{ m}$, в зависимост от това коя от двете стойности е по-малка

H_W се измерва нагоре от линията на плоското дъно в средата на кораба. В завивката на трюма и на места без ясно определена завивка на трюма H_W се измерва от линия, успоредна на плоското дъно в средата на кораба, както е показано за разстоянието „h“ на фигура 1.

За стойностите на Y_B далеч от средата на кораба $B_B/5$ или $11,5 \text{ m}$, в зависимост от това коя от двете е по-малка, H_W трябва да се интерполира линейно.

Y_B = минималната стойност на Y_B по дължината на горивния танк, където на дадено място Y_B е напречното разстояние между страничната обшивка при водолиния d_B и танка при или под водолиния d_B .

A = максималната хоризонтална издадена площ на горивния танк до нивото на H_W от дъното на танка.



Фигура 3 - Размери за изчисляване на минималния изходящ поток от нефт за целите на подточка 11.5.3.3

- .4 В случай на щета по дъното, част от изходящия поток от даден горивен танк може да бъде уловена от отделения, които не са предназначени за нефт. Този ефект се изчислява приблизително чрез прилагане на коефициента $C_{DB(i)}$ за всеки танк, който се взема, както следва:

$C_{DB(i)} = 0,6$ за горивни танкове, ограничени отдолу от непредназначени за нефт отделения;

$C_{DB(i)} = 1$ в другите случаи.

- .6 Вероятността P_s да се пробие дадено отделение поради щета на стените се изчислява, както следва:

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

където: $P_{SL} = (1 - P_{Sf} - P_{Sa})$ = вероятност щетата да се разпростре в надлъжната зона, ограничена от X_a и X_f ;

$P_{SV} = (1 - P_{Su} - P_{Sl})$ = вероятност щетата да се разпростре във вертикалната зона, ограничена от Z_l и Z_u ;

$P_{ST} = (1 - P_{Sy})$ = вероятност щетата да се простира напречно отвъд границата, определена от y ;

- .2 P_{Sa} , P_{Sf} , P_{Su} и P_{Sl} се определят чрез линейна интерполация от таблицата на вероятностите за странични щети, предоставена в 11.6.3, а P_{Sy} се изчислява от формулите, предоставени в 11.6.3, където:

P_{Sa} = вероятността щетата да се намира изцяло зад местоположението X_a/L ;

P_{Sf} = вероятността щетата да се намира изцяло пред местоположението X_f/L ;

P_{Sl} = вероятност щетата да се намира изцяло под танка;

P_{Su} = вероятност щетата да се намира изцяло над танка; и

P_{Sy} = вероятност щетата да се намира изцяло извън танка.

Границите на отделението $X_a, X_f, Z_l; Z_u$ и y се развиват, както следва:

- X_a = надлъжното разстояние от крайната кърмова точка на L до най-задната точка на разглежданото отделение, в m ;
- X_f = надлъжното разстояние от крайната кърмова точка на L до най-предната точка на разглежданото отделение, в m ;
- Z_l = вертикалното разстояние от теоретичната базова линия до най-ниската точка на разглежданото отделение, в m , където Z_l е по-голямо от D_s , Z_l се приема за D_s ;
- Z_u = вертикалното разстояние от теоретичната базова линия до най-високата точка на разглежданото отделение, в m , когато Z_u е по-голямо от D_s , Z_u се приема за D_s ; и,
- y = минималното хоризонтално разстояние, измерено под прави ъгли спрямо диаметралната плоскост между разглежданото отделение и страничната обшивка, в m^1 .

По отношение на завивката на трюма y не е необходимо да се счита под разстояние h над базовата линия, където h е по-малко от $B/10,3$ m или горната част на танка.

.3 Таблица на вероятностите за щети по стените на танка (странични щети)

X_a/L	P_{sa}	X_f/L	P_{sf}	Z_l/D_s	P_{sl}	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

¹ При симетрично разположение на танковете се разглеждат щетите само за едната страна (единия борд) на кораба, като в този случай всички размери „ y “ се измерват от тази страна (този борд). При асиметрични разположения се прави позоваване на обяснителните бележки по въпроси, свързани с поведението на нефтено гориво при инцидентни изтичания, приети от Организацията с Резолюция МЕРС.122(52).

P_{Sy} се изчислява, както следва:

$P_{Sy} = (24,96 - 199,6 y/B_s) (y/B_s)$	за $y/B_s \leq 0,05$
$P_{Sy} = 0,749 + \{5 - 44,4 (y/B_s - 0,05)\} \{(y/B_s) - 0,05\}$	за $0,05 < y/B_s < 0,1$
$P_{Sy} = 0,888 + 0,56 (y/B_s - 0,1)$	за $y/B_s \geq 0,1$

P_{Sy} не се приема повече от 1.

.7 Вероятността P_B да пробие дадено отделение поради щета по дъното се изчислява, както следва:

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

където: $P_{BL} = (1 - P_{Bf} - P_{Ba})$ = вероятност щетата да се разпростре в надлъжната зона, ограничена от X_a и X_f ;

$P_{BT} = (1 - P_{Bp} - P_{Bs})$ = вероятност щетата да се разпростре в напречна зона, ограничена от Y_p и Y_s ; и

$P_{BV} = (1 - P_{Bz})$ = вероятност щетата да се разпростре вертикално над границата, определена от z ;

.2 P_{Ba} , P_{Bf} , P_{Bp} и P_{Bs} се определят чрез линейна интерполация от таблицата на вероятностите за щети по дъното, предоставена в 11.7.3, и P_{Bz} се изчислява по формулите, посочени в 11.7.3, където:

P_{Ba} = вероятността щетата да се намира изцяло зад местоположение X_a/L ;

P_{Bf} = вероятността щетата да се намира изцяло пред местоположението X_f/L ;

P_{Bp} = вероятност щетата да се намира изцяло на лявата страна на танка;

P_{Bs} = вероятност щетата да се намира изцяло на дясната страна на танка; и

P_{Bz} = вероятност щетата да се намира изцяло под танка.

Границите на отделенията X_a , X_f , Y_p , Y_s и z се развиват, както следва:

X_a и X_f , както са определени в 11.6.2;

Y_p = напречното разстояние от най-лявата точка на отделението, разположено на или под водолинията Δw , до вертикалната равнина, разположена $B_v/2$, надясно от диаметралната плоскост на кораба;

Y_s = напречното разстояние от най-дясната точка на отделението, разположено на или под водолинията Δw , до вертикалната равнина, разположена $B_v/2$, надясно от диаметралната плоскост на кораба; и

z = минималната стойност на z по дължината на отделението, където при всяко дадено надлъжно местоположение, z е вертикалното разстояние от долната точка на долната обшивка на това надлъжно местоположение до долната точка на отделението на това надлъжно местоположение.

.3 Таблица на вероятностите за щети по дъното

X_s/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} се изчислява, както следва:

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

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

P_{Bz} не се приема повече от 1.

- .8 За целите на техническо обслужване и контрола всички горивни танкове, които не граничат с външната обшивка на корпуса, трябва да бъдат разположени не по-близо до долната външна обшивка на корпуса, отколкото е минималната стойност на h в параграф 6, и не по-близо до страничната обшивка на корпуса, отколкото е приложимата минимална стойност на w в параграф 7 или 8.

10 При одобряването на проекта и конструкцията на кораби, които ще бъдат построени в съответствие с настоящото правило, Администрациите следва надлежно да вземат под внимание общите аспекти на безопасността, включително необходимостта от техническо обслужване и контрол на бордовите танкове и на танковете и отделенията с двойно дъно.“

3 Последващи изменения на Допълнението към Международното свидетелство за предотвратяване на замърсяването с нефт (форми А и Б)

Добавя се следният нов параграф 2А към Допълнението на Международното свидетелство за предотвратяване на замърсяването с нефт (форми А и Б):

„2А.1 Корабът трябва да бъде конструиран съгласно правило 12А и да отговаря на изискванията на:

параграф 6 и параграф 7 или 8 (двойнокорпусна конструкция) ☐

параграф 11 (поведение на нефтеното гориво при инцидентно изтичане). ☐

2А.2 Не се изисква корабът да отговаря на изискванията на правило 12А. ☐“.

4 Изменения на правило 21

Текстът на съществуващия параграф 2.2 от правило 21 относно предотвратяване на замърсяването с нефт от нефтени танкери, превозващи тежки нефтопродукти като товар, се заменя със следното:

„нефтопродукти, различни от сурови видове нефт, с плътност при 15°C по-висока от 900 kg/m³ или кинематичен вискозитет при 50°C по-висок от 180 mm²/s; или“.