

**ANEXO 27**

**RESOLUCIÓN MSC.335(90)  
(adoptada el 22 de mayo de 2012)**

**ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES PARA EL PROYECTO Y LA  
CONSTRUCCIÓN DE BUQUES DE SUMINISTRO MAR ADENTRO, 2006  
(RESOLUCIÓN MSC.235(82))**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO ASIMISMO la resolución A.469(XII), mediante la cual la Asamblea adoptó las Directrices para el proyecto y la construcción de buques de suministro mar adentro (Directrices OSV),

RECORDANDO ADEMÁS la resolución MSC.235(82), mediante la cual el Comité, en su 82º periodo de sesiones, adoptó las Directrices para el proyecto y la construcción de buques de suministro mar adentro, 2006 (Directrices OSV de 2006), que sustituyen a las Directrices OSV adoptadas mediante la resolución A.469(XII),

RECONOCIENDO la necesidad de establecer una norma de estabilidad con avería más rigurosa para los buques de suministro mar adentro de mayores dimensiones,

HABIENDO EXAMINADO, en su 90º periodo de sesiones, las enmiendas a las Directrices OSV de 2006 propuestas por el Subcomité de Estabilidad y Líneas de Carga y de Seguridad de Pesqueros en su 48º periodo de sesiones,

1. ADOPTA las enmiendas a las Directrices para el proyecto y la construcción de buques de suministro mar adentro, 2006, cuyo texto se reproduce en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a todos los Gobiernos a que tomen las medidas necesarias para dar efecto a las enmiendas adjuntas a las Directrices OSV de 2006.

\* \* \*

## ANEXO

### ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES PARA EL PROYECTO Y LA CONSTRUCCIÓN DE BUQUES DE SUMINISTRO MAR ADENTRO, 2006 (RESOLUCIÓN MSC.235(82))

#### Sección 1.2 – Definiciones

1 En el párrafo 1.2.4 se añaden las palabras "manga (B) de un buque," después de "Eslora (L) de un buque,".

#### Sección 3.2 – Hipótesis de avería

2 Se sustituyen los párrafos 3.2.2 y 3.2.3 por los siguientes:

"3.2.2 Se supondrá que la extensión de la avería es la siguiente:

.1 extensión longitudinal:

.1 para un buque cuya quilla sea colocada, o cuya construcción se halle en una fase equivalente,\* antes del 22 de noviembre de 2012:

cuya eslora (L) no sea superior a 43 m: 10 % de L; y

cuya eslora (L) sea superior a 43 m: 3 m más 3 % de L;

.2 para un buque cuya quilla sea colocada, o cuya construcción se halle en una fase equivalente, el 22 de noviembre de 2012 o posteriormente:

cuya eslora (L) no sea superior a 43 m: 10 % de L;

cuya eslora (L) sea superior a 43 m e inferior a 80 m: 3 m más 3 % de L; y

cuya eslora (L) sea de entre 80 m y 100 m:  $1/3 L^{2/3}$ ;

.2 extensión transversal:

.1 para un buque cuya quilla sea colocada, o cuya construcción se halle en una fase equivalente, antes del 22 de noviembre de 2012:

760 mm medida hacia crujía desde el costado del buque, perpendicularmente al eje longitudinal, al nivel de la flotación en carga de verano;

---

\* La expresión "cuya construcción se halle en una fase equivalente" indica la fase en que:

.1 ha comenzado una construcción identificable como propia de un buque determinado; y

.2 ha comenzado una fase del montaje del buque que suponga la utilización de, cuando menos, 50 toneladas del total del material estructural estimado o un 1 % de dicho total, si este segundo valor es menor.

.2 para un buque cuya quilla sea colocada, o cuya construcción se halle en una fase equivalente, el 22 de noviembre de 2012 o posteriormente:

cuya eslora (L) sea inferior a 80 m: 760 mm; y

cuya eslora (L) sea de entre 80 m y 100 m: B/20, pero no menos de 760 mm;

la extensión transversal se medirá hacia crujía desde el costado del buque, perpendicularmente al eje longitudinal, al nivel de la flotación en carga de verano; y

.3 extensión vertical:

desde la cara inferior de la cubierta de carga, o de su continuación, a lo largo de todo el puntal del buque.

3.2.3 Para un buque cuya quilla sea colocada, o cuya construcción se halle en una fase equivalente:

.1 antes del 22 de noviembre de 2012:

un mamparo transversal estanco que se extienda desde el costado del buque hacia crujía en una distancia igual o superior a 760 mm al nivel de la línea de carga de verano, y que se una a mamparos longitudinales estancos, podrá considerarse mamparo transversal estanco a los efectos del cálculo de averías.

.2 el 22 de noviembre de 2012 o posteriormente:

para un buque de eslora (L) inferior a 80 m, un mamparo transversal estanco que se extienda desde el costado del buque hacia crujía en una distancia igual o superior a 760 mm al nivel de la línea de carga de verano, y que se una a mamparos longitudinales estancos, podrá considerarse mamparo transversal estanco a los efectos del cálculo de averías. Para un buque cuya eslora (L) sea entre 80 m y 100 m, un mamparo transversal estanco que se extienda desde el costado del buque hacia crujía en una distancia igual o superior a B/20 (pero no menos de 760 mm) al nivel de la línea de carga de verano, y que se una a mamparos longitudinales estancos, podrá considerarse mamparo transversal estanco a los efectos del cálculo de averías."

\*\*\*