



# MONITORUL OFICIAL

## AL

# ROMÂNIEI

Anul XIII — Nr. 517

PARTEA I  
LEGI, DECRETE, HOTĂRÂRI ȘI ALTE ACTE

Joi, 30 august 2001

### SUMAR

<u>Nr.</u>		<u>Pagina</u>
	ORDONAȚE ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI	
38.	— Ordonanță privind acceptarea anexei nr. III, amendată, și a unor amendamente la Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, modificată prin Protocolul încheiat la Londra la 17 februarie 1978 (MARPOL 73/78).....	1-16

## ORDONAȚE ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI

### GUVERNUL ROMÂNIEI

#### ORDONAȚĂ

**privind acceptarea anexei nr. III, amendată, și a unor amendamente la Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, modificată prin Protocolul încheiat la Londra la 17 februarie 1978 (MARPOL 73/78)**

În temeiul prevederilor art. 107 alin. (1) și (3) din Constituția României și ale art. 1 pct. I. 20 din Legea nr. 324/2001 privind abilitarea Guvernului de a emite ordonanțe,

**Guvernul României** adoptă prezenta ordonanță.

Art. 1. — Se acceptă anexa nr. III la Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, modificată prin Protocolul încheiat la Londra la 17 februarie 1978, la care România a aderat prin Legea nr. 6/1993, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 57 din 18 martie 1993, adoptată de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția Comitetului pentru protecția Mediului Marin — MEPC.58(33) la Londra la 30 decembrie 1992, astfel cum a fost amendată prin Rezoluția nr. 2 a Conferinței părților la Convenția

internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, astfel cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta, adoptată la Londra la 2 noiembrie 1994, prevăzută în anexa nr. 1.

Art. 2. — Se acceptă amendamentele la anexa la Protocolul din 1978 referitor la Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția Comitetului pentru Protecția Mediului Marin — MEPC.84(44) la Londra la 13 martie 2000, prevăzute în anexa nr. 2.

Art. 3. — Se acceptă amendamentele la anexa la Protocolul din 1978 referitor la Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția Comitetului pentru Protecția Mediului Marin — MEPC.57(33) la Londra la 30 octombrie 1992, prevăzute în anexa nr. 3.

Art. 4. — Se acceptă amendamentele la anexa la Protocolul din 1978 referitor la Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, adoptate prin Rezoluția nr. 1 a Conferinței părților la Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, astfel cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta, la Londra la 2 noiembrie 1994, prevăzute în anexa nr. 4.

Art. 5. — Se acceptă amendamentele la anexa la Protocolul din 1978 referitor la Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, adoptate prin Rezoluția nr. 3 a Conferinței părților la Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, astfel cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta, la Londra la 2 noiembrie 1994, prevăzute în anexa nr. 5.

Art. 6. — Se acceptă amendamentele la anexa la Protocolul din 1978 referitor la Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția Comitetului pentru Protecția Mediului Marin — MEPC.65(37) la Londra la 14 septembrie 1995, prevăzute în anexa nr. 6.

Art. 7. — Se acceptă amendamentele la anexa la Protocolul din 1978 referitor la Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, adoptate de organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția

Comitetului pentru Protecția Mediului Marin — MEPC.68(38) la Londra la 10 iulie 1996, prevăzute în anexa nr. 7.

Art. 8. — Se acceptă amendamentele la anexa la Protocolul din 1978 referitor la Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția Comitetului pentru Protecția Mediului Marin — MEPC.75(40) la Londra la 25 septembrie 1997, prevăzute în anexa nr. 8.

Art. 9. — Se acceptă amendamentele la anexa la Protocolul din 1978 referitor la Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția Comitetului pentru Protecția Mediului Marin — MEPC.78(43) la Londra la 1 iulie 1999, prevăzute în anexa nr. 9.

Art. 10. — Se acceptă amendamentele la anexa la Protocolul din 1978 referitor la Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția Comitetului pentru Protecția Mediului Marin — MEPC.89(45) la Londra la 5 octombrie 2000, prevăzute în anexa nr. 10.

Art. 11. — Proprietarii și operatorii navelor maritime sub pavilion român sunt obligați să respecte prevederile cuprinse în reglementările prevăzute la art. 1—10.

Art. 12. — Ministerul Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței va lua măsurile necesare în vederea punerii în aplicare a reglementărilor prevăzute la art. 1—10.

Art. 13. — Anexele nr. 1—10 fac parte integrantă din prezenta ordonanță.

PRIM-MINISTRU  
**ADRIAN NĂSTASE**

Contrasemnează:  
Ministrul lucrărilor publice, transporturilor și locuinței,  
**Miron Tudor Mitrea**  
Ministrul afacerilor externe,  
**Mircea Geoană**

## ANEXA Nr. III

la Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, modificată prin Protocolul încheiat la Londra la 17 februarie 1978, adoptată de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția Comitetului pentru Protecția Mediului Marin — MEPC.58(33) la Londra la 30 decembrie 1992, astfel cum a fost amendată prin Rezoluția nr. 2 a Conferinței părților la Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, astfel cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta, adoptată la Londra la 2 noiembrie 1994\*)

## REGULI

## pentru prevenirea poluării cu substanțe dăunătoare transportate pe mare sub formă ambalată

## REGULA 1

## Aplicare

(1) Dacă nu se prevede în mod expres altfel, regulile prezentei anexe se aplică tuturor navelor care transportă substanțe dăunătoare sub formă ambalată.

(1.1) În sensul prezentei anexe, *substanțe dăunătoare* sunt acele substanțe identificate ca poluanți marini în Codul maritim internațional de mărfuri periculoase (Codul IMDG).

(1.2) În apendicele la prezenta anexă sunt prevăzute cerințele pentru identificarea substanțelor dăunătoare transportate sub formă ambalată.

(1.3) În sensul prezentei anexe, expresia *formă ambalată* definește tipurile de ambalaj specificate în Codul IMDG pentru substanțe dăunătoare.

(2) Transportul de substanțe dăunătoare este interzis, cu excepția cazului în care se efectuează în conformitate cu prevederile prezentei anexe.

(3) Pentru a completa prevederile prezentei anexe guvernul fiecărei părți la convenție va elabora sau va dispune să se elaboreze cerințe detaliate privind ambalarea, marcarea, etichetarea, documentele, stivuirea, limitele cantităților și excepțiile, pentru prevenirea sau reducerea la minimum a poluării mediului marin cu substanțe dăunătoare.

(4) În sensul prezentei anexe, ambalajele goale care au fost folosite anterior la transportul substanțelor dăunătoare vor fi tratate și ele ca substanțe dăunătoare, dacă nu s-au luat măsuri de prevedere adecvate pentru a se asigura că nu conțin reziduuri periculoase pentru mediul marin.

(5) Cerințele prezentei anexe nu se aplică proviziilor și echipamentului de la bordul navei.

## REGULA 2

## Ambalare

Ambalajele vor fi adecvate pentru a se reduce la minimum riscurile pentru mediul marin, ținându-se seama de conținutul lor specific.

## REGULA 3

## Marcare și etichetare

(1) Ambalajele conținând o substanță dăunătoare vor avea un marcaj permanent cu denumirea tehnică corectă (nu se admit numai denumirile comerciale) și în plus vor avea un marcaj sau o etichetă rezistentă care să indice că substanța este dăunătoare. Această identificare va fi completată, dacă este posibil, cu alte mijloace, de exemplu,

prin indicarea numărului de referință conform clasificării Națiunilor Unite.

(2) Procedul de marcare a denumirii tehnice corecte și de aplicare a etichetelor pe ambalajele care conțin o substanță dăunătoare va fi astfel încât aceste informații să poată fi identificate încă pe ambalajele care au rezistat unei scufundări în apa mării timp de 3 luni. La examinarea procedurilor de marcare și etichetare corespunzătoare se va ține seama de rezistența materialelor folosite și de suprafața ambalajului.

(3) Ambalajele care conțin cantități mici de substanțe dăunătoare pot fi scutite de aplicarea cerințelor de marcare.

## REGULA 4

## Documente

(1) În toate documentele care se referă la transportul pe mare al substanțelor dăunătoare, în care se menționează aceste substanțe, se va folosi denumirea tehnică corectă a fiecărei substanțe (nu se admit numai denumirile comerciale) și se va completa cu următoarele cuvinte: „POLUANT MARIN“.

(2) Documentele de expediție furnizate de expeditor vor include sau vor fi însoțite de un certificat ori de o declarație semnată care să ateste că marfa prezentată pentru transport este corespunzător ambalată și marcată, etichetată sau etichetată cu placardă, după caz, și în condiție adecvată de transport pentru a reduce la minimum riscurile față de mediul marin.

(3) Orice navă care transportă substanțe dăunătoare va avea o listă sau un document special în care se menționează substanțele dăunătoare de la bord și depozitarea acestora. În locul acestei liste sau al documentului special se poate folosi un plan de încărcare detaliat (cargoplan), indicând depozitarea substanțelor dăunătoare de la bord. Copii de pe aceste documente vor fi păstrate, de asemenea, pe uscat de către armatorul navei sau de reprezentantul său până la descărcarea substanțelor dăunătoare. Înainte de plecare o copie de pe unul dintre aceste documente va fi pusă la dispoziție persoanei sau organizației numite de autoritățile statului portului.

(4) În cazul în care nava are o listă sau un document special ori un plan de încărcare detaliat, în conformitate cu prevederile Convenției internaționale din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, astfel cum a fost amendată, documentele cerute de această regulă pot fi combinate cu documentele referitoare la mărfurile periculoase. Dacă documentele sunt combinate, trebuie să se facă o distincție

\*) Traducere.

clară între mărfurile periculoase și substanțele dăunătoare la care se referă prezenta anexă.

#### REGULA 5

##### **Arimare**

Substanțele dăunătoare trebuie arimate și asigurate corespunzător, astfel încât să reducă la minimum riscurile pentru mediul marin, fără a dauna siguranței navei și persoanelor de la bord.

#### REGULA 6

##### **Limitări cantitative**

Pentru motive întemeiate de ordin științific și tehnic poate fi necesară interzicerea transportului anumitor substanțe dăunătoare sau limitarea cantitativă a unor astfel de substanțe ce pot fi transportate de aceeași navă. La fixarea acestor limite se va ține seama de dimensiunile, construcția și echipamentul navei, precum și de ambalajul și proprietățile intrinseci ale substanțelor.

#### REGULA 7

##### **Excepții**

(1) Aruncarea în mare a substanțelor dăunătoare transportate în ambalaje va fi interzisă, cu excepția cazului în care aceasta este necesară pentru siguranța navei sau salvarea vieții omenești pe mare.

(2) Sub rezerva prevederilor prezentei convenții, se vor lua măsuri corespunzătoare bazate pe proprietăți fizice, chimice și biologice ale substanțelor dăunătoare, pentru a se reglementa aruncarea în mare a apei de spălare a scurgerilor, cu condiția ca astfel de măsuri să nu compromită siguranța navei și a persoanelor de la bord.

#### REGULA 8

##### **Controlul statului portului asupra cerințelor operaționale**

(1) O navă care se găsește într-un port al unei alte părți este subiect al unei inspecții efectuate de către inspecții corespunzător autorizați de acea parte în ceea ce privește cerințele operaționale prevăzute în prezenta anexă, atunci când există motive întemeiate de a se considera că comandantul sau echipajul nu este familiarizat cu procedurile esențiale aplicate la bord privind prevenirea poluării cu substanțe dăunătoare.

(2) În condițiile prevederilor paragrafului (1) al acestei reguli partea va lua măsurile necesare pentru a se asigura că nava nu va naviga până când situația existentă nu se va remedia în conformitate cu cerințele acestei anexe.

(3) Procedurile referitoare la controlul statului portului, prevăzute la art. 5 din prezenta convenție, se vor aplica în cazul acestei reguli.

(4) Nici o prevedere a prezentei reguli nu trebuie să fie interpretată ca limitând drepturile și obligațiile unei părți care efectuează controlul asupra cerințelor operaționale prevăzute în mod expres în prezenta convenție.

*APENDICE  
la anexa nr. III*

#### CERINȚE

##### **pentru identificarea substanțelor dăunătoare sub formă ambalată**

În sensul prezentei anexe, substanțele identificate potrivit oricăruia dintre criteriile următoare sunt substanțe dăunătoare:

- bioacumulate într-o măsură considerabilă și cunoscute ca prezentând un pericol pentru viața acvatică sau sănătatea omului [gradul de risc „+” în coloana A\*]; sau
- bioacumulate care prezintă un risc pentru organismele acvatice sau sănătatea omului, cu o perioadă scurtă

de persistență de ordinul a cel mult o săptămână [gradul de risc „Z” în coloana A\*]; sau

— susceptibile de a altera hrana de origine marină [gradul de risc „T” în coloana A\*]; sau

— foarte toxice pentru viața acvatică, definite printr-un LC<sub>50</sub>/96 ore\*\*) mai mic de 1 ppm [gradul de risc „4” în coloana B\*].

\*) Se face referire la lista alfabetică a evaluării riscurilor, întocmită de grupul mixt de experți IMO/FAO/UNESCO/WMO/WHO/IAEA/UN/UNEP, însărcinat cu studierea aspectelor științifice ale poluării marine (GESAMP), care este difuzată anual de Organizație prin circularele BCH tuturor statelor membre IMO.

\*\*) Concentrația unei substanțe care, într-o perioadă de timp determinată (în general 96 de ore), produce moartea a 50% din organismele supuse încercărilor. LC<sub>50</sub> este adesea specificat în mg/l [părți per milion (ppm)].

*ANEXA Nr. 2*

#### AMENDAMENTE

##### **la anexa la Protocolul din 1978 referitor la Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția Comitetului pentru Protecția Mediului Marin — MEPC.84(44) la Londra la 13 martie 2000\***

Amendamente la apendicele la anexa nr. III la MARPOL 73/78  
Din apendicele la anexa nr. III la MARPOL 73/78 se

elimină criteriul: „— susceptibile de a altera hrana de origine marină [gradul de risc „T” în coloana A\*]; sau”.

\*) Traducere.

## AMENDAMENTE

**la anexa la Protocolul din 1978 referitor la Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția Comitetului pentru Protecția Mediului Marin — MEPC.57(33) la Londra la 30 octombrie 1992\*)**

Amendamente la anexa nr. II la MARPOL 73/78 și la apendicele II și III

## REGULA 1

**Textul existent al paragrafului (6) se înlocuiește cu:**

„(6) *Substanță lichidă nocivă* înseamnă orice substanță la care se referă apendicele II la această anexă sau care este clasificată provizoriu pe baza prevederilor regulii 3 paragraful (4) în categoria A, B, C sau D.“

**Textul existent al ultimei propoziții a paragrafului (7) se modifică după cum urmează:**

„Zonele speciale sunt:

- a) zona Mării Baltice; și
- b) zona Mării Negre; și
- c) zona antarctică.“

**Se introduce următorul paragraf nou (9A):**

„(9A) *Zona antarctică* înseamnă zona maritimă situată la sud de latitudinea 60°S.“

## REGULA 2

**Se introduce următorul paragraf nou (7):**

„(7) a) Când un amendament la această anexă, la Codul internațional pentru produse chimice în vrac și la Codul pentru produse chimice în vrac implică modificări ale structurii sau ale echipamentului și armăturilor datorită sporirii cerințelor pentru transportul anumitor substanțe, Administrația poate modifica sau amâna pentru o perioadă specificată aplicarea unui astfel de amendament la navele construite înainte de data intrării în vigoare a respectivului amendament, dacă se consideră nerațională sau nerealizabilă aplicarea imediată a unui astfel de amendament. O astfel de scutire se va stabili ținându-se seama de fiecare substanță, cu luarea în considerare a Liniilor directe elaborate de Organizație.

b) Administrația care permite o scutire de la aplicarea unui amendament conform acestui paragraf va supune spre examinare Organizației un raport cuprinzând detalii despre nava sau navele implicate, mărfurile transportate, activitatea de comerț în care fiecare navă este angajată și justificarea scutirii, pentru a fi difuzat părților la convenție spre informare și pentru acțiuni corespunzătoare, dacă este cazul.“

## REGULA 3

**Textul existent al paragrafului (3) se înlocuiește cu:**

„(3) Pentru substanțele lichide nocive transportate în vrac, care sunt în prezent clasificate în categoria A, B, C sau D și care sunt supuse prevederilor acestei anexe, se face referire în apendicele II la această anexă.“

## REGULA 4

**Textul existent al paragrafului (1) se înlocuiește cu:**

„(1) Substanțele la care se referă apendicele III la această anexă au fost evaluate și s-a constatat că nu se încadrează în categoriile A, B, C și D, așa cum sunt definite în regula 3 paragraful (1) din această anexă, deoarece

se consideră în prezent că ele nu prezintă nici un risc pentru sănătatea omului, resursele marine, pitorescul locurilor sau alte utilizări legitime ale mării, atunci când sunt deversate în mare în cursul operațiunilor de curățare a tancurilor sau de deballastare.“

**Textul existent al paragrafului (2) se înlocuiește cu:**

„(2) Descărcarea apei de santină sau a apei de balast ori a altor reziduuri sau amestecuri conținând numai substanțe la care se referă apendicele III la această anexă nu este supusă nici unei prevederi din această anexă.“

## REGULA 5

**Textul existent al expresiei care precedă paragrafele (1) și (7) se modifică astfel:**

„Sub rezerva prevederilor paragrafului (14) al acestei reguli și ale regulii 6 din această anexă,“

**A doua frază a textului existent al paragrafului (1) se modifică astfel:**

„Dacă trebuie spălate tancurile care conțin astfel de substanțe sau amestecuri, reziduurile rezultate vor fi descărcate într-o instalație de colectare până când concentrația substanței în efluentul golit la o astfel de instalație este egală cu sau mai mică de 0,1% din greutate și până când tancul se golește, cu excepția fosforului galben sau alb pentru care concentrația reziduală trebuie să fie de 0,01% din greutate.“

**A doua frază a textului existent al paragrafului (7) se modifică astfel:**

„Dacă trebuie spălate tancurile care conțin astfel de substanțe sau amestecuri, reziduurile rezultate vor fi descărcate într-o instalație de colectare pe care statele riverane la zona specială trebuie să o prevadă în conformitate cu regula 7 din această anexă, până când concentrația substanței în efluentul golit la o astfel de instalație este egală cu sau mai mică de 0,05% din greutate și până când tancul se golește, cu excepția fosforului galben sau alb pentru care concentrația reziduală trebuie să fie de 0,005% din greutate.“

**Se introduce un paragraf nou (14):**

„(14) În zona antarctică este interzisă orice descărcare în mare a substanțelor lichide nocive sau a amestecurilor conținând astfel de substanțe.“

## REGULA 8

**Prima și a doua frază ale textului existent al paragrafului (3) se modifică astfel:**

„Dacă tancul se va spăla în conformitate cu subparagraful (2) a) al acestei reguli, efluentul rezultat în urma operațiunii de spălare a tancului va fi descărcat într-o instalație de colectare cel puțin până când concentrația în efluentul descărcat, indicată de analizele probelor de efluent luate de inspector, scade până la concentrația specificată în regula 5 paragrafele (1) sau (7), după caz, din această anexă. Când se atinge concentrația cerută, apa rămasă în urma spălării va continua să fie descărcată în instalația de colectare până când tancul va fi gol.“

\*) Traducere.

## REGULA 14

În rândul al doilea cuvintele „indicate în apendicele II” se înlocuiesc cu cuvintele „la care se referă apendicele II”.

**Apendicele II se înlocuiește cu:**

*„Apendicele II*

## LISTA

**cuprinzând substanțele nocive transportate în vrac**

Substanțele lichide nocive transportate în vrac, clasificate în prezent în categoria A, B, C sau D și supuse prevederilor acestei anexe, sunt astfel indicate în coloana denumită „categoria de poluare” din cap. 17 sau 18 al

Codului internațional pentru transportul în vrac al produselor chimice.“

**Apendicele III se înlocuiește cu:**

*„Apendicele III*

## LISTA

**cuprinzând alte substanțe lichide**

Substanțele lichide transportate în vrac, despre care s-a stabilit că nu se încadrează în categoria A, B, C sau D și că nu se supun prevederilor acestei anexe, sunt indicate cu «III» în coloana denumită „Categoría de poluare” din cap. 17 sau 18 al Codului internațional pentru transportul în vrac al produselor chimice.“

*ANEXA Nr. 4*

## AMENDAMENTE

**la anexa la Protocolul din 1978 referitor la Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, adoptate prin Rezoluția nr. 1 a Conferinței părților la Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, astfel cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta, la Londra la 2 noiembrie 1994\*)**

Amendamente la anexele nr. I și II la MARPOL 73/78

**1. Se introduce următoarea nouă regulă 8A după regula 8 existentă din anexa nr. I.**

„REGULA 8A

**Controlul statului portului  
asupra cerințelor operaționale**

(1) O navă care se găsește într-un port sau la un terminal din larg al unei alte părți este subiect al unei inspecții efectuate de către inspectori corespunzător autorizați de acea parte în ceea ce privește cerințele operaționale prevăzute în prezenta anexă, atunci când există motive întemeiate de a se considera că comandantul sau echipajul nu este familiarizat cu procedurile esențiale aplicate la bord privind prevenirea poluării cu substanțe dăunătoare.

(2) În condițiile prevederilor paragrafului (1) al acestei reguli partea va lua măsurile necesare pentru a se asigura că nava nu va naviga până când situația existentă nu se va remedia în conformitate cu cerințele acestei anexe.

(3) Procedurile referitoare la controlul statului portului, prevăzute la art. 5 din prezenta convenție, se vor aplica în cazul acestei reguli.

(4) Nici o prevedere a prezentei reguli nu trebuie să fie interpretată ca limitând drepturile și obligațiile unei părți care efectuează controlul asupra cerințelor operaționale prevăzute în mod expres în prezenta convenție.“

**2. Se introduce următoarea nouă regulă 15 după regulile existente din anexa nr. II:**

„REGULA 15

**Controlul statului portului  
asupra cerințelor operaționale**

(1) O navă care se găsește într-un port al unei alte părți este subiect al unei inspecții efectuate de către inspectori corespunzător autorizați de acea parte în ceea ce privește cerințele operaționale prevăzute în prezenta anexă, atunci când există motive întemeiate de a se considera că comandantul sau echipajul nu este familiarizat cu procedurile esențiale aplicate la bord privind prevenirea poluării cu substanțe dăunătoare.

(2) În condițiile prevederilor paragrafului (1) al acestei reguli partea va lua măsurile necesare pentru a se asigura că nava nu va naviga până când situația existentă nu se va remedia în conformitate cu cerințele acestei anexe.

(3) Procedurile referitoare la controlul statului portului, prevăzute la art. 5 din prezenta convenție, se vor aplica în cazul acestei reguli.

(4) Nici o prevedere a prezentei reguli nu trebuie să fie interpretată ca limitând drepturile și obligațiile unei părți care efectuează controlul asupra cerințelor operaționale prevăzute în mod expres în prezenta convenție.“

\*) Traducere.

## AMENDAMENTE

**la anexa la Protocolul din 1978 referitor la Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, adoptate prin Rezoluția nr. 3 a Conferinței părților la Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, astfel cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta, la Londra la 2 noiembrie 1994\*)**

Amendamente la anexa nr. V la MARPOL 73/78

**Se introduce următoarea nouă regulă 8 după regulile din anexa nr. V:**

„REGULA 8

**Controlul statului portului asupra cerințelor operaționale**

(1) O navă care se găsește într-un port al unei alte părți este subiect al unei inspecții efectuate de către inspecții corespunzător autorizați de acea parte în ceea ce privește cerințele operaționale prevăzute în prezenta anexă, atunci când există motive întemeiate de a se considera că comandantul sau echipajul nu este familiarizat cu

procedurile esențiale aplicate la bord privind prevenirea poluării cu substanțe dăunătoare.

(2) În condițiile prevederilor paragrafului (1) al acestei reguli partea va lua măsurile necesare pentru a se asigura că nava nu va naviga până când situația existentă nu se va remedia în conformitate cu cerințele acestei anexe.

(3) Procedurile referitoare la controlul statului portului, prevăzute la art. 5 din prezenta convenție, se vor aplica în cazul acestei reguli.

(4) Nici o prevedere a prezentei reguli nu trebuie să fie interpretată ca limitând drepturile și obligațiile unei părți care efectuează controlul asupra cerințelor operaționale prevăzute în mod expres în prezenta convenție.“

ANEXA Nr. 6

## AMENDAMENTE

**la anexa la Protocolul din 1978 referitor la Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția Comitetului pentru Protecția Mediului Marin — MEPC.65 (37) la Londra la 14 septembrie 1995\*)**

Amendamente la anexa nr. V la MARPOL 73/78

REGULA 2

**Aplicare**

**Textul existent al regulii 2 se înlocuiește cu:**

„Dacă nu se precizează în mod expres altfel, prevederile acestei anexe se vor aplica tuturor navelor.“

**Se introduce noua regulă 9 după cum urmează:**

„REGULA 9

**Afișe, planuri de administrare a gunoiului și înregistrarea operațiunilor de descărcare a gunoiului**

(1) a) La bordul fiecărei nave cu o lungime de 12 m sau mai mult trebuie să fie puse afișe care să informeze echipajul și pasagerii cu privire la cerințele de evacuare a gunoiului, cuprinse în regulile 3 și 5 ale acestei anexe, după caz.

b) Afișele vor fi scrise în limba oficială a statului al cărui pavilion nava este înregistrată să îl arboreze și, pentru navele angajate în voiaje spre porturile sau terminalele din larg aflate sub jurisdicția altor părți la convenție, în limba engleză sau franceză.

(2) Fiecare navă cu un tonaj brut de 400 tone și mai mult și fiecare navă care este autorizată să transporte 15 sau mai multe persoane vor avea la bord un plan de administrare a gunoiului pe care echipajul trebuie să îl urmeze. Acest plan va preciza în scris procedurile de colectare, depozitare, procesare și evacuare a gunoiului, inclusiv utilizarea echipamentului de la bord. De asemenea, în plan va fi desemnată persoana însărcinată cu executarea acestuia. Un astfel de plan trebuie să corespundă liniilor directe elaborate de Organizație și să fie scris în limba de lucru a echipajului.

(3) Fiecare navă cu un tonaj brut de 400 tone și mai mult și fiecare navă care este autorizată să transporte 15 sau mai multe persoane și este angajată în voiaje spre porturile sau terminalele din larg aflate sub jurisdicția altor părți la convenție și fiecare platformă fixă sau plutitoare angajată în explorarea și exploatarea fundului mării vor avea un jurnal de înregistrare a operațiunilor de descărcare a gunoiului. Jurnalul de înregistrare a operațiunilor de descărcare a gunoiului, fie că este parte din jurnalul de bord al navei, fie că este un jurnal distinct, va respecta modelul descris în apendicele la această anexă.

\*) Traducere.

a) Fiecare operațiune de descărcare sau de incinerare completă va fi înregistrată în Jurnalul de înregistrare a operațiunilor de descărcare a gunoiului și înregistrarea va fi semnată de ofițerul însărcinat cu aceasta la data incinerării sau a descărcării. Fiecare pagină completată a Jurnalului de înregistrare a operațiunilor de descărcare a gunoiului va fi semnată de comandantul navei. Înregistrările din Jurnalul de înregistrare a operațiunilor de descărcare a gunoiului se vor face atât în limba oficială a statului al cărui pavilion nava este împuternicită să îl arboreze, cât și în limba engleză sau franceză. Înregistrările în limba națională oficială a statului al cărui pavilion nava este împuternicită să îl arboreze vor prevala în cazul unui diferend sau al unei contradicții.

b) Înregistrarea fiecărei incinerări sau descărcări va include data și ora, poziția navei, descrierea gunoiului și cantitatea estimată să fie incinerată sau descărcată.

c) Jurnalul de înregistrare a operațiunilor de descărcare a gunoiului va fi ținut la bordul navei și într-un astfel de loc încât să fie accesibil inspectării într-un timp rezonabil. Acest document va fi păstrat pe o perioadă de 2 ani după ultima înregistrare făcută în jurnal.

d) În cazul descărcării, deversării sau pierderii accidentale menționate în regula 6 din prezenta anexă, se va face o înregistrare în Jurnalul de înregistrare a operațiunilor de descărcare a gunoiului, arătându-se condițiile și cauzele pierderii.

(4) Administrația poate renunța la cerințele privind Jurnalul de înregistrare a operațiunilor de descărcare a gunoiului pentru:

a) orice navă angajată în voiaje de o oră sau mai puțin de o oră, care este autorizată să transporte 15 sau mai multe persoane; sau

b) platforme fixe sau plutitoare, angajate în explorarea și exploatarea fundului mării.

(5) Autoritatea competentă a guvernului unei părți la convenție poate inspecta Jurnalul de înregistrare a operațiunilor de descărcare a gunoiului de la bordul oricărei nave la care se aplică această regulă, în timp ce nava se află în portul ei sau la terminalele ei din larg, și poate face o copie de pe orice înregistrare din acest jurnal și poate cere comandantului navei să certifice că copia corespunde originalului unei astfel de înregistrări. Orice copie făcută astfel, care a fost certificată de comandantul navei ca fiind o copie reală de pe înregistrarea din Jurnalul de înregistrare a operațiunilor de descărcare a gunoiului, va fi admisă în orice procedură juridică ca dovadă a celor menționate în înregistrare. Verificarea Jurnalului de înregistrare a operațiunilor de descărcare a gunoiului și luarea unei copii certificate de către autoritatea competentă în virtutea acestui paragraf vor fi efectuate cât se poate de repede fără a cauza navei întârzieri nejustificate.

(6) În cazul navelor construite înainte de 1 iulie 1997 această regulă se va aplica de la data de 1 iulie 1998.

**După anexă se introduce apendicele următor:**

„Apendice

## MODEL

### de Jurnal de înregistrare a operațiunilor de descărcare a gunoiului

Numele navei .....  
 Numărul sau literele distinctive .....  
 Numărul IMO .....  
 Perioada ..... de la .....  
 până la .....

#### 1. Introducere

În conformitate cu regula 9 din anexa nr. V la Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, modificată prin Protocolul din 1978 (MARPOL 73/78), trebuie făcută o înregistrare a fiecărei operațiuni de descărcare sau de incinerare completă. Aceasta include descărcări în mare, la instalațiile de colectare sau la alte nave.

#### 2. Gunoiul și administrarea gunoiului

*Gunoiul* include orice fel de deșeuri de alimente, interne și din exploatarea navei, cu excepția peștelui proaspăt întreg sau nu, produse în timpul exploatării normale a navei și care pot fi eliminate continuu sau periodic, cu excepția substanțelor definite sau enumerate în alte anexe la MARPOL 73/78 (cum ar fi: hidrocarburile, apele uzate sau substanțele lichide nocive).

Liniile directe privind implementarea anexei nr. V la MARPOL 73/78 trebuie, de asemenea, menționate ca informație relevantă.

#### 3. Descrierea gunoiului

Gunoiul este grupat în categorii, în sensul acestui jurnal de înregistrare, după cum urmează:

1. materiale plastice;
2. materiale de fardaj, de căptușire sau de ambalaj, care pot pluti;
3. produse concasate din hârtie, cârpe, obiecte din sticlă și metal, sticle, veselă etc.;
4. produse din hârtie, cârpe, obiecte din sticlă și metal, sticle, veselă etc.;
5. deșeuri de alimente;
6. cenușa provenind de la incineratoare.

#### 4. Înregistrări în Jurnalul de înregistrare a operațiunilor de descărcare a gunoiului

4.1. Înregistrările în Jurnalul de înregistrare a operațiunilor de descărcare a gunoiului vor fi făcute în fiecare dintre următoarele cazuri:

- a) dacă gunoiul este descărcat în mare:
  - (i) data și ora descărcării;
  - (ii) poziția navei (latitudinea și longitudinea);
  - (iii) categoria de gunoi descărcat;
  - (iv) cantitatea descărcată estimată pentru fiecare categorie, în m<sup>3</sup>;
  - (v) semnătura ofițerului responsabil cu efectuarea acestei operațiuni;



b) dacă gunoiul este descărcat la instalațiile de colectare de la țarm sau la alte nave:

- (i) data și ora descărcării;
- (ii) portul sau instalația ori numele navei;
- (iii) categoria de gunoi descărcat;
- (iv) cantitatea descărcată estimată pentru fiecare categorie, în m<sup>3</sup>;
- (v) semnătura ofițerului responsabil cu efectuarea acestei operațiuni;

c) dacă gunoiul este incinerat:

- (i) data și ora începerii și ale opririi incinerării;
- (ii) poziția navei (latitudinea și longitudinea);
- (iii) cantitatea incinerată estimată, în m<sup>3</sup>;
- (iv) semnătura ofițerului responsabil cu efectuarea acestei operațiuni;

d) în cazul descărcărilor accidentale sau excepționale ale gunoiului:

- (i) ora la care au avut loc;
- (ii) portul sau poziția navei la ora la care au avut loc;
- (iii) cantitatea de gunoi estimată și categoria acestuia;
- (iv) împrejurările evacuării, deversării sau pierderii, motivul și observații generale.

#### 4.2. Adeverințe

Comandantul va obține de la operatorul instalațiilor de colectare din port sau de la comandantul navei care recepționează gunoiul o adeverință sau un certificat în care se menționează cantitatea de gunoi ce se estimează că a fost transferată. Adeverințele sau certificatele trebuie păstrate timp de 2 ani la bordul navei împreună cu Jurnalul de înregistrare a operațiunilor de descărcare a gunoiului.

#### 4.3. Cantitatea de gunoi

Cantitatea de gunoi de la bord trebuie estimată în m<sup>3</sup>, dacă este posibil separat pe categorii. Jurnalul de înregistrare a operațiunilor de descărcare a gunoiului conține

multe referiri la cantitatea estimată de gunoi. Se recunoaște faptul că precizia de estimare a cantității de gunoi este interpretabilă. Volumul estimat va fi diferit înainte și după procesare. Unele procedee de procesare nu pot permite o estimare utilizabilă a volumului, de exemplu procesarea continuă a deșeurilor de alimente. Astfel de factori trebuie luați în considerare la efectuarea și interpretarea celor înscrise la o înregistrare.

### ÎNREGISTRAREA descărcării gunoiului

Numele navei ..... Numărul sau literele distinctive .....

Categoriile de gunoi:

1. materiale plastice;
2. materiale de fardaj, de căptușire sau de ambalaj, care pot pluti;
3. produse concasate din hârtie, cârpe, obiecte din sticlă și metal, sticle, veselă etc.;
4. produse din hârtie, cârpe, obiecte din sticlă și metal, sticle, veselă etc.;
5. deșeuri de alimente;
6. cenușa provenind de la incineratoare.

#### NOTĂ:

Descărcarea oricărui alt gunoi în afară de deșeurile de alimente este interzisă în zonele speciale.

Numai gunoiul descărcat în mare trebuie să fie grupat în categorii. Pentru gunoiul descărcat la instalațiile de colectare, cu excepția gunoiului din categoria 1, este suficient să se indice cantitatea totală estimată.

Data/ora	Poziția navei	Cantitatea estimată descărcată în mare (m <sup>3</sup> )					Cantitatea estimată descărcată la instalațiile de colectare sau la altă navă (m <sup>3</sup> )		Cantitatea estimată incinerată (m <sup>3</sup> )	Certificare/ Semnătura
		Categoria 2	Categoria 3	Categoria 4	Categoria 5	Categoria 6	Categoria 1	Altele		

Semnătura comandantului .....

Data .....

## AMENDAMENTE

**la anexa la Protocolul din 1978 referitor la Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția Comitetului pentru Protecția Mediului Marin — MEPC.68(38) la Londra la 10 iulie 1996\***

Amendamente la Protocolul I din MARPOL 73/78

**Textul existent al articolului II (1) va fi înlocuit cu:**

„(1) Raportul va fi întocmit atunci când un incident implică:

a) o descărcare peste nivelul permis sau o descărcare probabilă de hidrocarburi ori de substanțe lichide nocive, din orice motiv, inclusiv în scopul asigurării securității navei sau al salvării vieții omenești pe mare; sau

b) o descărcare ori o descărcare probabilă de substanțe dăunătoare ambalate, inclusiv cele din containere de marfă, rezervoare portabile, vehicule auto sau de cale ferată și barje purtate; sau

c) avarierea, defectarea ori o pană a unei nave de 15 m lungime sau mai mult, care:

(i) afectează siguranța navei; incluzând, dar fără a se limita la coliziune, eșuare, incendiu, explozie, defecțiune de construcție, inundare ori deplasare a mărfii; sau

(ii) compromite siguranța navigației; incluzând, dar fără a se limita la defectarea sau la o pană a instalației de guvernare, a instalației de propulsie, a generatoarelor electrice și a mijloacelor esențiale de navigație de la bord; sau

d) o descărcare, în timpul operării navei, de hidrocarburi sau de substanțe lichide nocive care depășesc cantitatea sau cota instantanee permise conform prezentei convenții.“

ANEXA Nr. 8

## AMENDAMENTE

**la anexa la Protocolul din 1978 referitor la Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția Comitetului pentru Protecția Mediului Marin — MEPC.75(40) la Londra la 25 septembrie 1997\***

Amendamente la regula 10 și noua regulă 25 A din anexa nr. I la MARPOL 73/78

**I. Textul existent al regulii 10 se modifică după cum urmează:**

## REGULA 10

**Metode pentru prevenirea poluării cu hidrocarburi de către navele exploatare în zone speciale**

1. Partea introductivă a paragrafului (1) se înlocuiește cu:

„(1) În sensul prezentei anexe, zone speciale sunt zona Mării Mediterane, zona Mării Baltice, zona Mării Negre, zona Mării Roșii, «zona golfulurilor», zona Golfului Aden, zona Antarcticii și apele Europei de Nord-Vest, definite după cum urmează:“

2. Următorul nou paragraf (1) h se introduce după paragraful (1) g existent:

„h) apele Europei de Nord-Vest includ: Marea Nordului și accesele la ea, Marea Irlandei și accesele la ea, Marea Celtică, Canalul Mânecii și accesele la el și partea Atlanticului de Nord-Est situată chiar în vestul Irlandei. Această zonă este delimitată de liniile care unesc următoarele puncte geografice:

- (i) 48°27'N pe coasta franceză;
- (ii) 48°27'N; 6°25'V;
- (iii) 49°52'N; 7°44'V;
- (iv) 50°30'N; 12°V;
- (v) 56°30'N; 12°V;
- (vi) 62°N; 3°V;

(vii) 62°N pe coasta norvegiană;

(viii) 57°44,8'N pe coastele daneză și suedeză.“

3. Partea introductivă a paragrafului (7) b se înlocuiește cu:

„b) Zona Mării Roșii, zona golfulurilor, zona Golfului Aden și apele Europei de Nord-Vest:“

**II. Următoarea nouă regulă 25 A se introduce după regula 25 existentă:**

## „REGULA 25 A

**Stabilitatea navei în stare intactă**

(1) Această regulă se aplică petrolierelor de 5.000 tone deadweight și mai mult:

a) al căror contract de construcție a fost încheiat la sau după 1 februarie 1999; sau

b) în lipsa unui contract de construcție, ale căror chile sunt puse sau care se găsesc într-un stadiu similar de construcție la sau după 1 august 1999; sau

c) a căror livrare are loc la sau după 1 februarie 2002; sau

d) care au suferit o transformare importantă:

(i) al cărei contract a fost încheiat după 1 februarie 1999; sau

(ii) în lipsa unui contract, ale cărei lucrări au început după 1 august 1999; sau

(iii) ce este terminată după 1 februarie 2002.

(2) Fiecare petrolier trebuie să îndeplinească, după caz, criteriile de stabilitate în stare intactă, specificate în subparagrafele a) și b) ale acestui paragraf, pentru orice pescaj

\*) Traducere.

de exploatare în cele mai nefavorabile cazuri de încărcare a mărfii și de balastare, compatibile cu o experiență satisfăcătoare în exploatare, inclusiv în stadii intermediare ale operațiunilor de transfer de lichide. În toate cazurile se presupune că tancurile de balast sunt parțial umplute.

a) În port înălțimea metacentrică inițială  $G_M$ , corectată ținându-se seama de efectul suprafeței libere de lichid, măsurată la un unghi de înclinare de  $0^\circ$ , nu trebuie să fie mai mică de 0,15 m.

b) Pe mare trebuie să se aplice următoarele criterii:

- (i) aria de sub curba brațului de redresare (curba GZ) nu trebuie să fie mai mică de 0,055 metri radiani până la un unghi de înclinare  $\theta = 30^\circ$  și nici mai mică de 0,09 metri radiani până la un unghi de înclinare  $\theta = 40^\circ$  sau până la alt unghi de înclinare  $\theta_f^*$ , dacă acest unghi este mai mic de  $40^\circ$ . În plus, aria de sub curba brațului de redresare (curba GZ) dintre unghiurile de înclinare de  $30^\circ$  și  $40^\circ$  sau dintre  $30^\circ$  și  $\theta_f$ , dacă acest unghi este mai mic de  $40^\circ$ , nu trebuie să fie mai mică de 0,03 metri radiani;
- (ii) brațul de redresare GZ trebuie să fie cel puțin egal cu 0,20 m, la un unghi de înclinare mai mare sau egal cu  $30^\circ$ ;
- (iii) brațul maxim de redresare trebuie să fie atins la un unghi de înclinare de preferință mai mare de  $30^\circ$ , dar nu mai mic de  $25^\circ$ ; și
- (iv) înălțimea metacentrică inițială  $G_M$ , corectată ținându-se seama de efectul suprafeței libere de lichid, măsurată la un unghi de înclinare de  $0^\circ$ , nu trebuie să fie mai mică de 0,15 m.

(3) Cerințele paragrafului (2) trebuie îndeplinite în stadiul de proiectare. În cazul navelor de transport mixte pot fi permise proceduri de exploatare suplimentare simple.

(4) *Procedurile de exploatare suplimentare simple*, la care se face referire în paragraful (3), *pentru operațiunile de transfer de lichide* înseamnă proceduri scrise furnizate comandantului, care:

- a) sunt aprobate de Administrație;
- b) indică acele tancuri de marfă și de balast care, conform unei anumite situații de transfer de lichide și unui domeniu posibil al densității mărfurilor, pot fi umplute parțial fără ca aceasta să împiedice satisfacerea criteriilor de stabilitate. Tancurile parțial umplute pot varia în timpul operațiunilor de transfer de lichide și toate combinațiile pot fi autorizate, cu condiția să fie îndeplinite criteriile;
- c) pot fi ușor înțelese de ofițerul responsabil cu operațiunile de transfer de lichide;
- d) indică ordinea în care se efectuează operațiunile de transfer de marfă/balast;
- e) permit compararea stabilității obținute și a stabilității cerute, cu ajutorul criteriilor de stabilitate reprezentate sub formă grafică sau tabelară;
- f) nu impun ofițerului responsabil calcule matematice complexe;
- g) indică măsurile corective pe care ofițerul responsabil trebuie să le ia în caz de abatere de la valorile recomandate și în caz de situații critice; și
- h) sunt bine puse în evidență în manualul aprobat privind asietă și stabilitatea și sunt afișate la vedere în postul de comandă a operațiunilor de transfer de marfă/balast, precum și în orice program pentru calculator, utilizat pentru efectuarea calculelor de stabilitate.

\*)  $\theta_f$  este unghiul de înclinare la care sunt imersate deschiderile din corp, suprastructuri sau rufuri, care nu pot fi închise etanș la intemperii. La aplicarea acestui criteriu deschiderile mici, prin care nu se poate produce inundarea progresivă, nu trebuie considerate ca fiind deschise.

ANEXA Nr. 9

#### AMENDAMENTE

### la anexa la Protocolul din 1978 referitor la Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția Comitetului pentru Protecția Mediului Marin – MEPC.78(43) la Londra la 1 iulie 1999\*

Amendamente la anexele nr. I și II la MARPOL 73/78

I. Amendamente la anexa nr. I la MARPOL 73/78

Amendamente la regula 13G

1. **Textul existent al paragrafului (1) a) este înlocuit cu:**

„(1) Această regulă:

a) se va aplica:

- (i) petrolierelor de 20.000 tone deadweight și mai mult, care transportă ca marfă țitei, combustibil lichid, combustibil diesel greu sau ulei de ungere; și
- (ii) petrolierelor de 30.000 tone deadweight și mai mult, altele decât cele menționate la alin. (i),

ale căror contracte de construcție au fost încheiate, ale căror chile au fost puse sau sunt livrate înaintea datelor specificate la regula 13F (1) din această anexă; și“

2. **Textul existent al paragrafului (2) este înlocuit cu:**

„(2) Cerințele prezentei reguli vor avea efect începând cu data de 6 iulie 1995, cu excepția cerințelor de la paragraful (1)a), aplicabile petrolierelor de 20.000 tone deadweight și mai mult, dar mai puțin de 30.000 tone deadweight, care transportă ca marfă combustibil lichid, combustibil diesel greu sau ulei de ungere, și care vor avea efect începând cu data de 1 ianuarie 2003.“

3. **Se introduce noul paragraf (2 bis) după paragraful (2):**

„(2 bis) În sensul paragrafelor (1) și (2) ale prezentei reguli:

a) *combustibil diesel greu* înseamnă combustibil diesel marin, altul decât distilatele, din care mai mult de 50% din

\*) Traducere.

volum se distilează la o temperatură ce nu depășește 340°C, dacă se testează printr-o metodă acceptată de Organizație;

b) *combustibil lichid* înseamnă distilate grele sau reziduuri de țitei ori amestecuri de astfel de produse destinate utilizării drept combustibil pentru producerea de căldură sau energie, cu o calitate echivalentă celei din specificația acceptată de Organizație.“

Amendamente la regula 26

**4. Noul paragraf (3) se introduce după paragraful existent (2):**

„(3) În cazul navelor la care se aplică, de asemenea, regula 16 din anexa nr. II la convenție, acest plan poate fi combinat cu planul de urgență de bord contra poluării marine cu substanțe lichide nocive, prevăzut la regula 16 din anexa nr. II la convenție. În acest caz titlul acestui plan va fi «Plan de urgență de bord contra poluării marine».“

**II. Amendamente la certificatul IOPP conform anexei nr. I la MARPOL 73/78**

1. Amendamente la suplimentul la Certificatul IOPP (Formularul A)

**Paragrafele existente 2.4 – 3.2 se înlocuiesc cu:**

„2.4. Standarde de aprobare:

2.4.1. Echipamentul de separare/filtrare:

1. a fost aprobat în conformitate cu Rezoluția A.393(X);  
2. a fost aprobat în conformitate cu Rezoluția MEPC.60(33);

3. a fost aprobat în conformitate cu Rezoluția A.233(VII);

4. a fost aprobat în conformitate cu standardele naționale care nu se bazează pe Rezoluția A.393(X) sau pe Rezoluția A.233(VII);

5. nu a fost aprobat.

2.4.2. Instalația de prelucrare a fost aprobată în conformitate cu Rezoluția A.444(XI).

2.4.3. Aparatul pentru măsurarea conținutului de hidrocarburi:

1. a fost aprobat în conformitate cu Rezoluția A.393(X);  
2. a fost aprobat în conformitate cu Rezoluția MEPC.60(33).

2.5. Debitul maxim al instalației este ..... m<sup>3</sup>/h.

2.6. Scutire de la prevederile regulii 16:

2.6.1. Nava este scutită de aplicarea cerințelor regulii 16 (1) și (2) în conformitate cu regula 16 (3) a). Nava este angajată exclusiv în voiaje în una sau mai multe zone speciale .....

2.6.2. Nava este prevăzută cu unul sau mai multe tancuri de colectare pentru păstrarea la bord a tuturor apelor de santină conținând hidrocarburi, astfel:

Identificarea tancului	Poziția tancului		Volum (m <sup>3</sup> )
	Coaste (de la) – (la)	Poziție laterală	
Volum total ..... m <sup>3</sup>			

**3. Mijloace pentru păstrarea și evacuarea reziduurilor de hidrocarburi (regula 17) și tanc (tancuri) de colectare a apei de santină\*)**

3.1. Nava este prevăzută cu tancuri de reziduuri de hidrocarburi, astfel:

Identificarea tancului	Poziția tancului		Volum (m <sup>3</sup> )
	Coaste (de la) – (la)	Poziție laterală	
Volum total ..... m <sup>3</sup>			

3.2. Mijloace pentru evacuarea reziduurilor suplimentar față de tancurile de reziduuri:

3.2.1. Incinerator pentru reziduuri de hidrocarburi, capacitate ..... l/h

3.2.2. Căldare auxiliară adecvată arderii reziduurilor de hidrocarburi

3.2.3. Tanc pentru amestecarea reziduurilor de hidrocarburi cu combustibil lichid, capacitate ..... m<sup>3</sup>

3.2.4. Alte mijloace acceptabile .....

\*) Tancul (tancurile) de colectare a apei de santină nu este (nu sunt) cerut (cerute) de convenție, înregistrările în tabelul de la paragraful 3.3 fiind facultative.

3.3. Nava este prevăzută cu (tanc) tancuri de colectare pentru păstrarea la bord a apei de santină cu hidrocarburi, astfel:

Identificarea tancului	Poziția tancului		Volum (m <sup>3</sup> )
	Coaste (de la) – (la)	Poziție laterală	
			Volum total ..... m <sup>3</sup> “

2. Amendamente la suplimentul la Certificatul IOPP (Formularul B)

2.1. **După paragraful existent 1.11.2 se introduce următorul paragraf:**

„1.11.2 bis. Navă pentru transportul produselor, care nu transportă combustibil lichid sau combustibil diesel greu, așa cum se menționează la regula 13G (2 bis), sau ulei de ungere.“

2.2. **Paragrafele existente 2.4–3.2 se înlocuiesc cu:**

„2.4. Standarde de aprobare:

2.4.1. Echipamentul de separare/filtrare:

1. a fost aprobat în conformitate cu Rezoluția A.393(X);
2. a fost aprobat în conformitate cu Rezoluția MEPC.60(33);
3. a fost aprobat în conformitate cu Rezoluția A.233(VII);
4. a fost aprobat în conformitate cu standardele naționale care nu se bazează pe Rezoluția A.393(X) sau pe Rezoluția A.233(VII);
5. nu a fost aprobat.

2.4.2. Instalația de prelucrare a fost aprobată în conformitate cu Rezoluția A.444(X)

2.4.3. Aparatul pentru măsurarea conținutului de hidrocarburi:

1. a fost aprobat în conformitate cu Rezoluția A.393(X);
2. a fost aprobat în conformitate cu Rezoluția MEPC.60(33).

2.5. Debitul maxim al instalației este ..... m<sup>3</sup>/h.

2.6. Scutire de la prevederile regulii 16:

2.6.1. Nava este scutită de aplicarea cerințelor regulii 16 (1) și (2) în conformitate cu regula 16 (3) a). Nava este angajată exclusiv în voiaje în una sau mai multe zone speciale.....

2.6.2. Nava este prevăzută cu unul sau mai multe tancuri de colectare pentru păstrarea la bord a tuturor apelor de santină conținând hidrocarburi, astfel:

Identificarea tancului	Poziția tancului		Volum (m <sup>3</sup> )
	Coaste (de la) – (la)	Poziție laterală	
			Volum total ..... m <sup>3</sup>

2.6.3. În loc de tanc (tancuri) de colectare, nava este echipată cu dispozitive pentru transferul apei de santină în tancul de reziduuri de hidrocarburi.

**3. Mijloace pentru păstrarea și evacuarea reziduurilor de hidrocarburi (regula 17) și tanc (tancuri) de colectare a apei de santină\*)**

3.1. Nava este prevăzută cu tancuri de reziduuri de hidrocarburi astfel:

Identificarea tancului	Poziția tancului		Volum (m <sup>3</sup> )
	Coaste (de la) – (la)	Poziție laterală	
			Volum total ..... m <sup>3</sup>

\*) Tancul (tancurile) de colectare a apei de santină nu este (nu sunt) cerut (cerute) de convenție, înregistrările în tabelul de la paragraful 3.3 fiind facultative.

3.2. Mijloace pentru evacuarea reziduurilor suplimentar față de tancurile de reziduuri:

3.2.1. Incinerator pentru reziduuri de hidrocarburi, capacitate ..... l/h

3.2.2. Căldare auxiliară adecvată arderii reziduurilor de hidrocarburi

3.2.3. Tanc pentru amestecarea reziduurilor de hidrocarburi cu combustibil lichid, capacitate ..... m<sup>3</sup>

3.2.4. Alte mijloace acceptabile .....

3.3. Nava este prevăzută cu tanc (tancuri) de colectare pentru păstrarea la bord a apei de santină cu hidrocarburi, astfel:

Identificarea tancului	Poziția tancului		Volum (m <sup>3</sup> )
	Coaste (de la) — (la)	Poziție laterală	
			Volum total ..... m <sup>3</sup> “

**2.3. După paragraful existent 5.7.2 se introduc următoarele paragrafe:**

„5.7.3. Se cere ca nava să fie construită conform prevederilor regulii 25A și să corespundă acestor prevederi.

5.7.4. Informațiile și datele cerute conform regulii 25A pentru navele combinate au fost predate navei sub formă de procedură scrisă, aprobată de Administrație.“

**2.4. Paragraful existent 5.8.4 se înlocuiește cu:**

„5.8.4. Nava este supusă prevederilor regulii 13G și:

1. trebuie să satisfacă prevederile regulii 13F cel mai târziu la .....

2. este astfel concepută încât următoarele tancuri sau spații să nu fie folosite pentru transportul hidrocarburilor .....

3. a fost acceptată în conformitate cu regula 13G (7) și cu Rezoluția MEPC.64(36);

4. este prevăzută cu un manual de exploatare, aprobat la data de ..... în conformitate cu Rezoluția MEPC.64(36).“

**III. Amendamente la anexa nr. II la MARPOL 73/78**

**Următoarea nouă regulă 16 se introduce după regula 15 existentă:**

„REGULA 16

**Plan de urgență de bord contra poluării marine cu substanțe lichide nocive**

(1) Fiecare navă cu un tonaj brut de 150 sau mai mare, autorizată să transporte în vrac substanțe lichide nocive, va trebui să aibă la bord un plan de urgență contra poluării marine cu substanțe lichide nocive, aprobat de Administrație. Această cerință se va aplica tuturor navelor de acest tip cel mai târziu la data de 1 ianuarie 2003.

(2) Acest plan va corespunde instrucțiunilor elaborate de Organizație și va fi scris în limba sau în limbile de serviciu înțelese de către comandant și ofițeri. Planul va cuprinde cel puțin:

a) procedura ce va fi folosită de către comandant sau de alte persoane care răspund de navă pentru raportarea unui incident de poluare cu substanțe lichide nocive, așa cum se prevede în art. 8 și în Protocolul I la această convenție, pe baza instrucțiunilor elaborate de Organizație;

b) lista cuprinzând autoritățile sau persoanele care urmează să fie contactate în cazul unui incident de poluare cu substanțe lichide nocive;

c) o descriere detaliată a măsurii ce va fi luată imediat de către persoanele de la bord pentru a reduce sau a controla descărcarea substanțelor lichide nocive, rezultată în urma incidentului; și

d) procedurile și punctul de contact de pe navă în vederea coordonării măsurii de la bord cu autoritățile naționale și locale pentru combaterea poluării.

(3) În cazul navelor cărora li se aplică, de asemenea, regula 26 din anexa nr. I la convenție, acest plan poate fi combinat cu planul de urgență de bord contra poluării cu hidrocarburi, prevăzut la regula 26 din anexa nr. I la convenție. În acest caz titlul acestui plan va fi «Plan de urgență de bord contra poluării marine».“

## AMENDAMENTE

**la anexa la Protocolul din 1978 referitor la Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția Comitetului pentru Protecția Mediului Marin — MEPC.89(45) la Londra la 5 octombrie 2000\*)**

Amendamente la anexa nr. V la MARPOL 73/78

**1. Paragraful (2) existent al regulii 1 se modifică după cum urmează:**

„*Uscatul cel mai apropiat*. Termenul *de la uscatul cel mai apropiat* înseamnă de la linia de bază care servește la determinarea mării teritoriale a teritoriului respectiv în conformitate cu dreptul internațional; totuși, în sensul prezentei convenții, expresia *de la uscatul cel mai apropiat* în cazul coastei de N-E a Australiei înseamnă de la o linie trasă dintr-un punct al coastei Australiei cu latitudine 11°00'S, longitudine 142°08'E până la punctul cu latitudine 10°35'S, longitudine 141°55'E și apoi între următoarele puncte:

- latitudine 10°00'S, longitudine 142°00'E;
- latitudine 9°10'S, longitudine 143°52'E;
- latitudine 9°00'S, longitudine 144°30'E;
- latitudine 10°41'S, longitudine 145°00'E;
- latitudine 13°00'S, longitudine 145°00'E;
- latitudine 15°00'S, longitudine 146°00'E;
- latitudine 17°30'S, longitudine 147°00'E;
- latitudine 21°00'S, longitudine 152°55'E;
- latitudine 24°30'S, longitudine 154°00'E;

și apoi până la punctul de latitudine 24°42'S, longitudine 153°15'E pe coasta Australiei.“

**2. Paragraful (1) a) existent al regulii 3 se modifică după cum urmează:**

„a) este interzisă evacuarea în mare a tuturor obiectelor din material plastic, care includ în special parâme sintetice, plase de pescuit din fibră sintetică, saci din material plastic pentru gunoi și cenușa de la produsele din material plastic incinerate, care pot conține reziduuri toxice sau de metale grele.“

**3. Paragraful (2) a)(i) existent al regulii 5 se modifică după cum urmează:**

„(i) toate obiectele din material plastic care includ în special parâme sintetice, plase de pescuit din fibre sintetice, saci din material plastic pentru gunoi și cenușa de la produsele din material plastic incinerate, care pot conține reziduuri toxice sau de metale grele; și“

**4. Paragraful (1) b) existent al regulii 9 se modifică după cum urmează:**

„b) Afişele vor fi scrise în limba de lucru a personalului navei și, pentru navele angajate în voiaje spre porturile sau terminalele din larg aflate sub jurisdicția altor părți la convenție, în limba engleză, franceză sau spaniolă.“

**5. Paragraful (3) a) existent al regulii 9 se modifică după cum urmează:**

„a) Fiecare operațiune de descărcare sau de incinerare completă va fi înregistrată în Jurnalul de înregistrare a operațiunilor de descărcare a gunoiului și înregistrarea va fi semnată de ofițerul însărcinat cu aceasta la data incinerării sau a descărcării. Fiecare pagină completată a Jurnalului de înregistrare a operațiunilor de descărcare a gunoiului va fi semnată de comandantul navei. Înregistrările din Jurnalul de înregistrare a operațiunilor de descărcare a gunoiului se vor face cel puțin în limba engleză, franceză sau spaniolă. Dacă înregistrările sunt făcute și într-o limbă oficială a statului al cărui pavilion nava este împuternicită să îl arboreze, aceste înregistrări vor prima în cazul unui diferend sau al unei contradicții.“

**6. Formularul „Înregistrarea descărcării gunoiului“, inclus în apendice, se modifică astfel:**

**„ÎNREGISTRAREA  
descărcării gunoiului**

Numele navei ..... Numărul sau literele distinctive .....

Numărul IMO .....

Categoriile de gunoi:

1. materiale plastice;
2. materiale de fardaj, de căptușire sau de ambalaj, care pot pluti;
3. produse concasate din hârtie, cărpe, obiecte din sticlă și metal, sticle, veselă etc.;
4. produse din hârtie, cărpe, obiecte din sticlă și metal, sticle, veselă etc.;
5. deșeuri de alimente;
6. cenușa provenind de la incineratoare, cu excepția celei provenite de la produsele din material plastic care pot conține reziduuri toxice sau de metale grele.

NOTĂ:

Descărcarea oricărui alt gunoi în afară de deșeurile de alimente este interzisă în zonele speciale. Numai gunoiul descărcat în mare trebuie să fie grupat în categorii. Pentru gunoiul descărcat la instalațiile de colectare, cu excepția gunoiului din categoria 1, este suficient să se indice cantitatea totală estimată.

\*) Traducere.

Data/ora	Poziția navei	Cantitatea estimată descărcată în mare (m <sup>3</sup> )					Cantitatea estimată descărcată la instalațiile de colectare sau la altă navă (m <sup>3</sup> )		Cantitatea estimată incinerată (m <sup>3</sup> )	Certificare/ Semnătura
		Categoria 2	Categoria 3	Categoria 4	Categoria 5	Categoria 6	Categoria 1	Altele		

Semnătura comandantului .....

Data .....

**EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI – CAMERA DEPUTAȚILOR**

Regia Autonomă „Monitorul Oficial”, str. Izvor nr. 2–4, Palatul Parlamentului, sectorul 5, București,  
 cont nr. 2511.1–12.1/ROL Banca Comercială Română – S.A. – Sucursala „Unirea” București  
 și nr. 5069427282 Trezoreria sector 5, București (alocat numai persoanelor juridice bugetare).

Adresa pentru publicitate: Centrul pentru relații cu publicul, București, șos. Panduri nr. 1,  
 bloc P33, parter, sectorul 5, tel. 411.58.33 și 411.97.54, tel./fax 410.77.36.

Tiparul : Regia Autonomă „Monitorul Oficial”, tel. 490.65.52, 335.01.11/2178 și 402.21.78,  
 E-mail: ramomrk@bx.logicnet.ro, Internet: www.monitoruloficial.ro