



# MONITORUL OFICIAL

## AL

# ROMÂNIEI

Anul 175 (XIX) — Nr. 396 bis

PARTEA I  
LEGI, DECRETE, HOTĂRÂRI ȘI ALTE ACTE

Marti, 12 iunie 2007

### SUMAR

Pagina

Anexele nr. 1 și 2 la Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 480/2007 privind acceptarea anexei I și a anexei II revizuite la Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, așa cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta ..... 1-104

## ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE

MINISTERUL TRANSPORTURILOR, CONSTRUCȚIILOR ȘI TURISMULUI

### ORDIN

**privind acceptarea anexei I revizuite și a anexei II revizuite la Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, așa cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta**

În temeiul prevederilor art. 12 lit. d) din Ordonanța Guvernului nr. 19/1997 privind transporturile, republicată, cu modificările ulterioare, ale art. 2 pct. 17 și ale art. 5 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 412/2004 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, cu modificările și completările ulterioare,

**ministrul transporturilor, construcțiilor și turismului** emite următorul ordin:

Art. 1. — 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 MEPC.117(52) a Comitetului pentru Protecția Mediului Marin la Londra la 15 octombrie 2004, respectiv anexa I revizuită la MARPOL 73/78, prevăzute în anexa nr. 1 la prezentul ordin.

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

MEPC.118(52) a Comitetului pentru Protecția Mediului Marin la Londra la 15 octombrie 2004, respectiv anexa II revizuită la MARPOL 73/78, prevăzute în anexa nr. 2 la prezentul ordin.

Art. 3. — Direcția generală transport naval și Autoritatea Navală Română vor lua măsurile necesare punerii în aplicare a prezentului ordin.

Art. 4. — Anexele nr. 1 și 2\*) fac parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 5. — Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Ministrul transporturilor, construcțiilor și turismului,  
**Radu Mircea Berceanu**

București, 15 martie 2007.  
Nr. 480.

\*) Ordinul nr. 480/2007 a fost publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 396 din 12 iunie 2007 și este reprodus și în acest număr bis.

**REZOLUȚIA MEPC.117(52)****Adoptată la 15 octombrie 2004****AMENDAMENTE LA ANEXA LA PROTOCOLUL DIN 1978 REFERITOR LA CONVENȚIA INTERNAȚIONALĂ DIN 1973 PENTRU PREVENIREA POLUĂRII DE CĂTRE NAVE****(Anexa I revizuită la MARPOL 73/78)**

Comitetul pentru Protecția Mediului Marin,  
amintind articolul 38(a) al Convenției privind crearea Organizației Maritime Internaționale referitor la funcțiile Comitetului pentru Protecția Mediului Marin (Comitetul) conferite acestuia prin convențiile internaționale pentru prevenirea și controlul poluării marine,

luând notă de articolul 16 din Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave (denumită în continuare „Convenția din 1973”) și articolul VI al Protocolului din 1978 referitor la Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave (denumit în continuare „Protocolul din 1978”), care specifică împreună procedura de amendare a Protocolului din 1978 și conferă organismului corespunzător al Organizației funcția de examinare și adoptare a amendamentelor la Convenția din 1973, așa cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 (MARPOL 73/78),

luând în considerare textul Anexei I revizuite la MARPOL 73/78,

1. Adoptă în conformitate cu articolul 16(2)(b), (c) și (d) al Convenției din 1973, Anexa I revizuită la MARPOL 73/78, al cărei text este dat în Anexa la prezenta rezoluție, fiecare regulă fiind supusă considerării separate de către Părți, ca urmare a prevederilor articolului 16(2)(f)(ii) al Convenției din 1973;

2. Stabilește, în conformitate cu articolul 16(2)(f)(iii) al Convenției din 1973, că Anexa I revizuită la MARPOL 73/78 se va considera ca fiind acceptată la 1 iulie 2006, în afară de cazul în care, înainte de această dată, cel puțin o treime din Părți sau Părțile a căror flotă comercială cumulată reprezintă cel puțin 50% din tonajul brut al flotei comerciale mondiale vor fi notificat Organizației obiecțiile lor cu privire la amendamente;

3. Invită Părțile să ia notă de faptul că, în conformitate cu articolul 16(2)(g)(ii) al Convenției din 1973, Anexa I revizuită la MARPOL 73/78 va intra în vigoare la 1 ianuarie 2007, după acceptarea sa conform paragrafului 2 de mai sus;

4. Solicită Secretarului General, în conformitate cu articolul 16(2)(e) al Convenției din 1973, să transmită tuturor părților la MARPOL 73/78 copii certificate ale prezentei rezoluții și ale textului Anexei I revizuite la MARPOL 73/78, conținută în anexă; și

5. Solicită în plus Secretarului General să transmită copii ale acestei rezoluții și ale Anexei sale membrilor Organizației care nu sunt Părți la MARPOL 73/78.

**CAPITOLUL 1 – GENERALITĂȚI****Regula 1***Definiții*

În sensul prezentei anexe:

1. *Hidrocarbură* înseamnă petrol sub orice formă incluzând țițeiul, combustibilul lichid, sedimentele de petrol, reziduurile conținând hidrocarburi și produsele rafinate (altele decât produsele petrochimice care fac obiectul prevederilor Anexei II a prezentei Convenții) și cuprinde, fără a limita caracterul general al celor de mai sus, substanțele enumerate în apendicele I al prezentei Anexei.

2. *Țiței* înseamnă orice mixtură de hidrocarburi lichide care se găsește sub formă naturală în pământ, fie că este tratată sau nu pentru a o face corespunzătoare transportului, și care include:

1. țiței din care au putut fi extrase anumite produse de distilare; și

2. țiței căruia i s-au putut adăuga anumite produse de distilare.

3. *Amestec de hidrocarburi* înseamnă un amestec cu orice conținut de hidrocarburi.

4. *Combustibil lichid* înseamnă orice hidrocarbură folosită drept combustibil pentru mașinile de propulsie și mașinile auxiliare ale navei în care o astfel de hidrocarbură este transportată.

5. *Petrolier* înseamnă o navă construită sau adaptată în principal pentru transportul hidrocarburilor în vrac în spațiile sale de marfă și include navele de transport combinat și orice „navă cisternă pentru NLS”, așa cum s-a definit în Anexa II a prezentei Convenții, și orice navă de transport gaze, așa cum s-a definit în regula 3.20 din capitolul II-1 din SOLAS 74 (amendată), atunci când transportă o încărcătură totală sau parțială de hidrocarburi în vrac.

6. *Petrolier pentru transportul țițeiului* înseamnă un petrolier angajat în activitatea de transport de țiței.

7. *Navă pentru transportul produselor petroliere* înseamnă un petrolier angajat în activitatea de transport de produse petroliere altele decât țițeiul.

8. *Navă pentru transport combinat* înseamnă o navă concepută pentru a transporta fie hidrocarburi în vrac, fie mărfuri solide în vrac.

9. *Transformare importantă*:

1. înseamnă o transformare a unei nave:

1. care modifică considerabil dimensiunile sau capacitatea de transport a navei; sau
2. care schimbă tipul navei; sau
3. care are ca scop, după opinia Administrației, o prelungire considerabilă a vieții sale; sau
4. care modifică nava, astfel încât, dacă aceasta ar fi o navă nouă, ar fi supusă

prevederilor corespunzătoare din prezenta Convenție care nu i-ar fi fost aplicabile ca navă existentă.

2. Prin exceptare de la prevederile acestei definiții:

1. transformarea unui petrolier de 20.000 tdw și mai mult, livrat la 1 iunie 1982 sau înainte de această dată, așa cum s-a definit în regula 1.28.3, pentru a corespunde cerințelor Regulii 18 din prezenta Anexă nu trebuie să fie considerată o transformare importantă în sensul prezentei Anexe; și

2. transformarea unui petrolier livrat înainte de 6 iulie 1996, așa cum s-a definit în regula 1.28.5, pentru a corespunde cerințelor Regulii 19 sau 20 din prezenta Anexă nu trebuie să fie considerată o transformare importantă în sensul prezentei Anexe.

10. *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* pe coasta de nord—est 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 latitudinea 10°35'S, longitudinea 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 cu latitudinea 24°42'S, longitudinea 153°15'E

pe coasta Australiei.

11. *Zonă specială* înseamnă o zonă a mării în care, din motive tehnice recunoscute privind situația sa oceanografică și ecologică și caracterul deosebit al traficului său, este necesară adoptarea de metode obligatorii speciale pentru prevenirea poluării mării cu hidrocarburi.

În sensul acestei Anexe, zonele speciale sunt definite după cum urmează:

1. *zona Mării Mediterane* înseamnă Marea Mediterană propriu-zisă, inclusiv golfurile și mările pe care le cuprinde, limitată spre Marea Neagră de paralela 41°N și spre vest de Strâmtoarea Gibraltar prin meridianul 005°36'V;

2. *zona Mării Baltice* înseamnă Marea Baltică propriu-zisă cu Golful Botnic, Golful Finlandei și intrarea în Marea Baltică delimitată de paralela capului Skaw în strâmtoarea Skagerrak la 57°44,8'N;

3. *zona Mării Negre* înseamnă Marea Neagră propriu-zisă limitată spre Mediterană de paralela 41°N;

4. *zona Mării Roșii* înseamnă Marea Roșie propriu-zisă, inclusiv golfurile Suez și Aqaba, limitată la sud de loxodroma unind Ras si Ane (12°28,5'N, 043°19,6'E) și Husn Murad (12°40,4'N, 043°30,2'E);

5. *zona golfurilor* înseamnă zona maritimă situată la nord-vest de loxodroma unind Ras al Hadd (22°30'N, 059°48'E) și Ras al Fasteh (25°04'N, 061°25'E);

6. *zona Golfului Aden* înseamnă acea parte a golfului Aden între Marea Roșie și Marea Arabiei limitată la vest de loxodroma unind Ras și Ane (12°28,5'N, 043°19,6'E) și Husn Murad (12°40,4'N, 043°30,2'E) și la est de loxodroma unind Ras Asir (11°50'N, 051°16,9'E) și Ras Fartak (15°35'N, 052°13,8'E);

7. *zona Antarctică* înseamnă zona maritimă situată la sud de paralela de 60°S; și

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

48°27'N pe coasta franceză  
 48°27'N; 006°25'V  
 49°52'N; 007°44'V  
 50°30'N; 012°V  
 56°30'N; 012°V  
 62°N; 003°V  
 62°N pe coasta norvegiană  
 57°44,8'N pe coastele daneză și suedeză.

9. *Zona Omanului din Marea Arabiei* înseamnă zona maritimă delimitată de următoarele coordonate geografice:

22°30,00'N; 059°48,00'E  
 23°47,27'N; 060°35,73'E  
 22°40,62'N; 062°25,29'E  
 21°47,40'N; 063°22,22'E  
 20°30,37'N; 062°52,41'E  
 19°45,90'N; 062°25,97'E  
 18°49,92'N; 062°02,94'E  
 17°44,36'N; 061°05,53'E  
 16°43,71'N; 060°25,62'E  
 16°03,90'N; 059°32,24'E  
 15°15,20'N; 058°58,52'E  
 14°36,93'N; 058°10,23'E  
 14°18,93'N; 057°27,03'E  
 14°11,53'N; 056°53,75'E  
 13°53,80'N; 056°19,24'E  
 13°45,86'N; 055°54,53'E  
 14°27,38'N; 054°51,42'E  
 14°40,10'N; 054°27,35'E  
 14°46,21'N; 054°08,56'E  
 15°20,74'N; 053°38,33'E  
 15°48,69'N; 053°32,07'E  
 16°23,02'N; 053°14,82'E  
 16°39,06'N; 053°06,52'E

12 *Rată instantanee de evacuare a hidrocarburilor* înseamnă debitul de evacuare a hidrocarburilor, în litri pe oră, în orice moment, împărțit la viteza navei, în noduri, din același moment.

13 *Tanc* înseamnă orice spațiu închis format de structura permanentă a navei și conceput pentru transportul lichidelor în vrac.

14 *Tanc lateral* înseamnă orice tanc adiacent bordajului.

15 *Tanc central* înseamnă orice tanc situat între pereți longitudinali.

16 *Tanc de decantare* înseamnă un tanc destinat în mod special colectării reziduurilor din tancuri, a apei de spălare a tancurilor și altor amestecuri de hidrocarburi.

17 *Balast curat* înseamnă balastul dintr-un tanc care, de la ultimul transport de hidrocarburi, a fost curățat astfel încât efluentul din acest tanc, dacă ar fi evacuat de o navă staționând în apă curată și calmă pe vreme frumoasă nu ar lăsa urme vizibile de hidrocarburi pe suprafața apei sau a litoralului adiacent sau nu ar conduce la formarea de precipitate sau emulsii pe suprafața apei sau pe litoralul adiacent. Dacă balastul este evacuat printr-o instalație de supraveghere continuă și control al descărcărilor de hidrocarburi aprobată de Administrație, indicațiile date de această instalație, care arată că conținutul de hidrocarburi al efluentului nu depășește 15 părți per milion constituie dovada că balastul este curat, indiferent de prezența unor urme vizibile.

18 *Balast separat* înseamnă apa de balast introdusă într-un tanc care este complet izolat de instalația de hidrocarburi marfă și de instalația de combustibil lichid și care este rezervat în mod permanent transportului de balast sau transportului de balast sau de mărfuri, altele decât hidrocarburi sau substanțe nocive lichide în sensul diferitelor definiții date în Anexele la prezenta Convenție.

19 *Lungimea (L)* înseamnă 96% din lungimea totală la linia de plutire, aflată la 85% din înălțimea de construcție minimă măsurată de la fața superioară a chilei, sau lungimea de la fața exterioară a etravei până la axul cârmei la aceeași linie de plutire, dacă aceasta din urmă este mai mare. La navele care au chila înclinată, linia de plutire la care se măsoară lungimea trebuie să fie paralelă cu linia de plutire de proiect. Lungimea (L) se măsoară în metri.

20 *Perpendicularele prova și pupa* sunt verticalele din planul diametral al navei care trec prin extremitățile prova și pupa ale lungimii (L). Perpendiculara prova va coincide cu fața exterioară a etravei la linia de plutire la care se măsoară lungimea.

21 *Mijlocul navei* se află la jumătatea lungimii (L).

22 *Lățimea (B)* înseamnă lățimea maximă a navei măsurată la mijlocul navei în afara coastelor pentru navele cu corp metalic și în afara bordajului pentru navele cu corp din alte materiale. Lățimea (B) se măsoară în metri.

23 *Deadweight (DW)* înseamnă diferența, exprimată în tone metrice, între deplasamentul unei nave în apă cu densitatea relativă de 1,025 la linia de încărcare corespunzătoare bordului liber de vară atribuit și deplasamentul navei goale.

24 *Deplasamentul navei goale* înseamnă deplasamentul unei nave, în tone metrice, fără marfă, combustibil, ulei lubrifiant, apă de balast, apă dulce și apă de alimentare a instalației de încălzire a cabinelor, proviziile consumabile, precum și fără pasageri, echipaj și bagajele lor.

25 *Permeabilitatea* unui spațiu înseamnă raportul dintre volumul aceluia spațiu presupus a fi ocupat de apă și volumul total al aceluia spațiu.

26 *Volumele și suprafețele* de pe o navă trebuie să fie calculate în toate cazurile în afara coastelor.

27 *Data de aniversare* înseamnă ziua și luna din fiecare an care vor corespunde datei de expirare a *Certificatului internațional de prevenire a poluării cu hidrocarburi*.

28.1 *navă livrată la 31 decembrie 1979 sau înainte de această dată* înseamnă o navă:

1. pentru care contractul de construcție este încheiat la 31 decembrie 1975 sau înainte de această dată; sau

2. în lipsa unui contract de construcție, a cărei chilă este pusă sau care se află într-un stadiu similar de construcție la 30 iunie 1976 sau înainte de această dată; sau

3. a cărei livrare are loc la 31 decembrie 1979 sau înainte de această dată; sau

4. care a suferit o transformare importantă:

1. pentru care contractul este încheiat la 31 decembrie 1975 sau înainte de această dată; sau

2. în lipsa unui contract, ale cărei lucrări au început la 30 iunie 1976 sau înainte de această dată; sau

3. care este terminată la 31 decembrie 1979 sau înainte de această dată.

28.2 *navă livrată după 31 decembrie 1979* înseamnă o navă:

1. pentru care contractul de construcție este încheiat după 31 decembrie 1975; sau

2. în lipsa unui contract de construcție, a cărei chilă este pusă sau care se află într-un stadiu similar de construcție după 30 iunie 1976; sau

3. a cărei livrare are loc după 31 decembrie 1979; sau

4. care a suferit o transformare importantă:

1. pentru care contractul este încheiat după 31 decembrie 1975; sau

2. în lipsa unui contract, ale cărei lucrări au început după 30 iunie 1976; sau

3. care este terminată după 31 decembrie 1979.

28.3 *petrolier livrat la 1 iunie 1982 sau înainte de această dată* înseamnă un petrolier:

1. pentru care contractul de construcție este încheiat la 1 iunie 1979 sau înainte de această dată; sau

2. în lipsa unui contract de construcție, a cărui chilă este pusă sau care se află într-un stadiu similar de construcție la 1 iunie 1980 sau înainte de această dată; sau

3. a cărui livrare are loc la 1 iunie 1982 sau înainte de această dată; sau

4. care a suferit o transformare importantă:

1. pentru care contractul este încheiat la 1 iunie 1979 sau înainte de această dată; sau

2. în lipsa unui contract, ale cărei lucrări au început la 1 iunie 1980 sau înainte de această dată; sau

3. care este terminată la 1 iunie 1982 sau înainte de această dată.

28.4 *petrolier livrat după 1 iunie 1982* înseamnă un petrolier:

1. pentru care contractul de construcție este încheiat după 1 iunie 1979; sau

2. în lipsa unui contract de construcție, a cărui chilă este pusă sau care se află într-un stadiu similar de construcție după 1 iunie 1980; sau

3. a cărui livrare are loc după 1 iunie 1982; sau

4. care a suferit o transformare majoră:

1. pentru care contractul este încheiat după 1 iunie 1979; sau

2. în lipsa unui contract, ale cărei lucrări au început după 1 iunie 1980; sau

3. care este terminată după 1 iunie 1982.

28.5 *petrolier livrat înainte de 6 iulie 1996* înseamnă un petrolier:

1. pentru care contractul de construcție este încheiat înainte de 6 iulie 1993; sau

2. în lipsa unui contract de construcție, a cărui chilă este pusă sau care se află într-un stadiu similar de construcție înainte de 6 iunie 1994; sau

3. a cărui livrare are loc înainte de 6 iulie 1996; sau

4. care a suferit o transformare importantă:

1. pentru care contractul este încheiat înainte de 6 iulie 1993; sau
2. în lipsa unui contract, ale cărei lucrări au început înainte de 6 ianuarie 1994; sau
3. care este terminată înainte de 6 iulie 1996.

28.6 *petrolier livrat la 6 iulie 1996 sau după această dată* înseamnă un petrolier:

1. pentru care contractul de construcție este încheiat la 6 iulie 1993 sau după această dată; sau
2. în lipsa unui contract de construcție, a cărui chilă este pusă sau care se află într-un stadiu similar de construcție la 6 ianuarie 1994 sau după această dată; sau
3. a cărui livrare are loc la 6 iulie 1996 sau după această dată; sau
4. care a suferit o transformare importantă:
  1. pentru care contractul este încheiat la 6 iulie 1993 sau după această dată; sau
  2. în lipsa unui contract, ale cărei lucrări au început la 6 ianuarie 1994 sau după această dată; sau
3. care este terminată la 6 iulie 1996 sau după această dată.

28.7 *petrolier livrat la 1 februarie 2002 sau după această dată* înseamnă un petrolier:

1. pentru care contractul de construcție este încheiat la 1 februarie 1999 sau după această dată; sau
2. în lipsa unui contract de construcție, a cărui chilă este pusă sau care se află într-un stadiu similar de construcție la 1 august 1999 sau după această dată; sau
3. a cărui livrare are loc la 1 februarie 2002 sau după această dată; sau
4. care a suferit o transformare importantă:
  1. pentru care contractul este încheiat la 1 februarie 1999 sau după această dată; sau
  2. în lipsa unui contract, ale cărei lucrări au început la 1 august 1999 sau după această dată; sau
3. care este terminată la 1 februarie 2002 sau după această dată.

28.8 *petrolier livrat la 1 ianuarie 2010 sau după această dată* înseamnă un petrolier:

1. pentru care contractul de construcție este încheiat la 1 ianuarie 2007 sau după această dată; sau
2. în lipsa unui contract de construcție, a cărui chilă este pusă sau care se află într-un stadiu similar de construcție la 1 iulie 2007 sau după această dată; sau
3. a cărui livrare are loc la 1 ianuarie 2010 sau după această dată; sau
4. care a suferit o transformare importantă:
  1. pentru care contractul este încheiat la 1 ianuarie 2007 sau după această dată; sau
  2. în lipsa unui contract, ale cărei lucrări au început la 1 iulie 2007 sau după această dată; sau
3. care este terminată la 1 ianuarie 2010 sau după această dată.

29. *Părți per milion (ppm)* înseamnă părțile de hidrocarburi la un milion de părți de apă, în volum.

30. *Construit* înseamnă o navă a cărei chilă este pusă sau care se află într-un stadiu similar de construcție.

## Regula 2

### *Domeniul de aplicare*

1. Dacă nu se prevede în mod expres altfel, prevederile prezentei Anexa se aplică tuturor navelor.

2. La navele, altele decât petrolierele, prevăzute cu spații de marfă care sunt construite și utilizate pentru transportul hidrocarburilor în vrac și a căror capacitate totală este de 200 m<sup>3</sup> sau mai mult, cerințele regulilor 16, 26.4, 29, 30, 31, 32, 34 și 36 din prezenta Anexă, aplicabile petrolierelor, se aplică de asemenea la construcția și exploatarea acestor spații; totuși în cazul în care capacitatea totală este mai mică de 1.000 m<sup>3</sup>, cerințele regulii 34.6 din prezenta Anexă se pot aplica în locul cerințelor regulilor 29, 31 și 32.

3. În cazul în care un petrolier transportă, într-unul dintre spațiile de marfă, o marfă supusă prevederilor Anexei II la prezenta Convenție, atunci trebuie să se aplice de asemenea cerințele pertinente din Anexa II la prezenta Convenție.

4. Cerințele regulilor 29, 31 și 32 din prezenta Anexă nu se aplică petrolierelor care transportă bitum sau alte produse supuse prevederilor prezentei Anexa, care prin proprietățile lor fizice fac dificilă separarea produs/apă și monitorizarea efectivă; în cazul acestor produse, controlul evacuării conform regulii 34 din prezenta Anexă trebuie să fie efectuat prin reținerea la bord a reziduurilor și evacuarea ulterioară la instalațiile de primire a tuturor apelor de spălare contaminate.

5. Sub rezerva prevederilor paragrafului 6 din prezenta regulă, regulile de la 18.6 până la 18.8 din prezenta Anexă nu se aplică unui petrolier livrat la 1 iunie 1982 sau înainte de această dată, așa cum s-a definit în regula 1.28.3, care este angajat doar în voiaje specifice între:

1. porturile sau terminalele dintr-un stat care este parte la prezenta Convenție; sau
2. porturile sau terminalele din statele care sunt părți la prezenta Convenție, în cazul în care:
  1. voiajul este efectuat în întregime în cadrul unei Zone speciale; sau
  2. voiajul este efectuat în întregime în cadrul altor limite stabilite de către Organizație.

6. Prevederile paragrafului 5 din prezenta regulă se aplică numai atunci când porturile sau terminalele, în care marfa este încărcată cu ocazia efectuării acestor voiaje, sunt prevăzute cu instalații de primire adecvate pentru recepția și tratarea tuturor apelor de balast și de spălare a tancurilor de la petrolierele care le utilizează și sunt respectate următoarele condiții:

1. sub rezerva excepțiilor prevăzute în regula 4 din prezenta Anexă, toate apele de balast, inclusiv apa de balast curat, și reziduurile de la spălarea tancurilor sunt reținute la bord și transferate la instalațiile de primire și o consemnare corespunzătoare în *Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, partea II*, prevăzut în regula 36 din prezenta Anexă, este confirmată de către autoritatea competentă a statului portului;
2. să fie încheiat un acord între Administrație și Guvernele statelor porturilor, prevăzute în paragrafele 5.1 sau 5.2 din prezenta regulă, cu privire la utilizarea unui petrolier livrat la 1 iunie 1982 sau înainte de această dată, așa cum s-a definit în regula 1.28.3, pentru un voiaj specific;
3. capacitatea instalațiilor de primire prevăzute conform dispozițiilor relevante din prezenta Anexă în porturile sau terminalele prevăzute mai sus, în scopul prezentei reguli, este aprobată de către Guvernele Statelor părți la prezenta Convenție pe teritoriul cărora aceste porturi sau terminale sunt situate; și
4. *Certificatul internațional de prevenire a poluării cu hidrocarburi* este confirmat în sensul că petrolierul efectuează numai astfel de voiaje specifice.

### Regula 3

#### *Dispense și scutiri*

1. Orice navă, precum o ambarcațiune cu aripi portante, un vehicul cu pernă de aer, o navă cu efect de suprafață și un submarin etc., ale căror caracteristici constructive sunt astfel încât fac nejustificată sau practic nerealizabilă aplicarea oricăror prevederi din capitolele 3 și 4 din prezenta Anexă referitoare la construcție și echipament, pot primi o dispensă din partea Administrației de la aplicarea acestor prevederi, cu condiția ca atât construcția, cât și echipamentul acelei nave să ofere o protecție echivalentă contra poluării cu hidrocarburi, ținând seama de activitatea căreia îi este destinată această navă.

2. Detaliile unei astfel de dispense acordate de către Administrație trebuie să figureze pe certificatul menționat în regula 7 din prezenta Anexă.

3. Administrația care acordă o dispensă de acest fel trebuie, cât mai curând posibil, dar nu mai târziu de 90 de zile, să comunice Organizației detaliile și motivele acesteia, pe care Organizația le difuzează părților la prezenta Convenție spre informarea lor și luarea măsurilor corespunzătoare, dacă este cazul.

4. Administrația poate scuti de la aplicarea cerințelor regulilor 29, 31 și 32 din prezenta Anexă orice petrolier care efectuează în mod exclusiv atât voiaje cu o durată de 72 de ore, cât și voiaje cu o durată mai mică, pe o distanță de 50 mile marine de la cel mai apropiat uscat, cu condiția ca petrolierul să efectueze în mod exclusiv voiaje între porturile sau terminalele situate pe teritoriul unui Stat parte la prezenta Convenție. Orice astfel de scutire trebuie să fie supusă cerinței ca petrolierul să rețină la bord toate amestecurile de hidrocarburi pentru evacuarea lor ulterioară la instalațiile de primire și cerinței ca Administrația să se asigure că instalațiile disponibile pentru primirea amestecurilor de hidrocarburi sunt adecvate.

5. Administrația poate scuti de la aplicarea cerințelor regulilor 31 și 32 din prezenta Anexă petrolierele, altele decât cele prevăzute în paragraful 4 din prezenta regulă, în cazurile în care:

1. petrolierul este un petrolier livrat la 1 iunie 1982 sau înainte de această dată, așa cum s-a definit în regula 1.28.3, având o capacitate de 40.000 tdw sau mai mult, așa cum se prevede în regula 2.5 din prezenta Anexă, care efectuează numai voiaje specifice, și condițiile specificate în regula 2.6 din prezenta Anexă sunt respectate; sau
2. petrolierul efectuează în mod exclusiv voiaje din una sau mai multe dintre categoriile următoare:
  1. voiaje în zone speciale; sau
  2. voiaje pe o distanță de 50 mile marine de la uscatul cel mai apropiat în afara zonelor speciale, dacă petrolierul efectuează:
    1. voiaje între porturile sau terminalele unui stat parte la prezenta Convenție; sau
    2. voiaje limitate, așa cum au fost stabilite de către Administrație, și cu o durată de 72 de ore sau mai puțin,dacă se respectă următoarele condiții:
    3. toate amestecurile de hidrocarburi sunt reținute la bord pentru evacuarea lor ulterioară la instalațiile de primire;
    4. pentru voiajele specificate la paragraful 5.2.2 din prezenta regulă, Administrația se asigură că există instalații de primire corespunzătoare pentru primirea acestor amestecuri de hidrocarburi în acele porturi sau terminale de încărcare a hidrocarburilor în care petrolierul face escală;

5. *Certificatul internațional de prevenire a poluării cu hidrocarburi*, în cazul în care se cere, conține o mențiune care indică faptul că nava efectuează în mod exclusiv voiaje dintr-una sau mai multe categorii de voiaje specificate în paragrafele 5.2.1 și 5.2.2 din prezenta regulă; și
6. cantitatea, data și ora evacuărilor și portul în care acestea s-au efectuat sunt consemnate în *Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor*.

#### **Regula 4**

##### *Exceptări*

Regulile 15 și 34 din prezenta Anexă nu se aplică în cazul:

1. evacuării în mare a hidrocarburilor sau amestecurilor de hidrocarburi în scopul asigurării siguranței navei sau al salvării vieții omenești pe mare; sau
2. evacuării în mare a hidrocarburilor sau amestecurilor de hidrocarburi ca urmare a avarierii unei nave sau a echipamentului său:
  1. cu condiția ca toate precauțiile rezonabile să fi fost luate după producerea avariei sau descoperirea evacuării, în scopul prevenirii sau reducerii la minim a acestei evacuări; și
  2. cu excepția cazului în care proprietarul sau comandantul a acționat fie cu intenția de a provoca o daună, fie din neglijență și este conștient că ar putea rezulta o daună; sau
  3. evacuării în mare a substanțelor care conțin hidrocarburi, aprobată de către Administrație, în cazul în care se recurge la utilizarea acestora pentru combaterea evenimentelor specifice de poluare pentru a reduce la minim daunele prin poluare. Orice astfel de evacuare trebuie să fie supusă aprobării oricărui guvern în jurisdicția căruia se intenționează producerea evacuării.

#### **Regula 5**

##### *Echivalențe*

1. Administrația poate permite montarea la bordul unei nave a oricărui echipament, material, dispozitiv sau aparat în locul celor prevăzute de prezenta Anexă dacă acel echipament, material, dispozitiv sau aparat este cel puțin tot așa de eficace ca acela prevăzut în prezenta Anexă. Totuși, Administrația nu poate să autorizeze ca să fie substituite, ca echivalente, normele de proiectare și construcție prevăzute în regulile din prezenta Anexă, prin metode de operare care au ca scop să controleze evacuarea de hidrocarburi.
2. Administrația, care permite montarea la bordul unei nave a unui echipament, unui material, unui dispozitiv sau a unui aparat ca înlocuitor al celui cerut de prezenta Anexă, trebuie să comunice Organizației detaliile acestora, pentru a fi difuzate părților la Convenție, spre informare și luare de măsuri corespunzătoare, dacă este cazul.

## **CAPITOLUL 2 – INSPECȚII ȘI CERTIFICARE**

#### **Regula 6**

##### *Inspecții*

1. Orice petrolier cu un tonaj brut de 150 și mai mult, precum și orice altă navă cu un tonaj brut de 400 și mai mult trebuie să fie supus/supusă inspecțiilor specificate mai jos:
  1. o *inspecție inițială* efectuată înainte ca nava să fie pusă în serviciu sau înainte de a i se emite, pentru prima dată, certificatul prevăzut în regula 7 din prezenta Anexă, care trebuie să includă o inspecție completă a structurii, echipamentelor, instalațiilor, armăturilor, amenajărilor și materialelor sale în măsura în care nava face obiectul prevederilor prezentei Anexe. Această inspecție trebuie să permită verificarea conformității depline a structurii, echipamentelor, instalațiilor, armăturilor, amenajărilor și materialelor cu cerințele aplicabile din prezenta Anexă;
  2. o *inspecție de reînnoire* efectuată la intervalele specificate de către Administrație, dar care să nu depășească 5 ani, cu excepția cazului în care se aplică regula 10.2.2, 10.5, 10.6 sau 10.7 din prezenta Anexă. Inspecția de reînnoire trebuie să permită verificarea conformității depline a structurii, echipamentelor, instalațiilor, armăturilor, amenajărilor și materialelor cu cerințele aplicabile din prezenta Anexă;
  3. o *inspecție intermediară* efectuată în decurs de 3 luni înainte sau după a doua dată de aniversare sau în decurs de 3 luni înainte sau după a treia dată de aniversare a certificatului, care trebuie să înlocuiască una dintre inspecțiile anuale specificate la paragraful 1.4 din prezenta regulă. Inspecția intermediară trebuie să permită verificarea conformității depline a echipamentelor, pompelor aferente și instalațiilor de tubulatură, inclusiv a instalațiilor de supraveghere continuă și control al evacuărilor de hidrocarburi, instalațiilor de spălare cu țigeti, echipamentului de separare a apelor cu hidrocarburi și instalațiilor de filtrare a hidrocarburilor cu cerințele aplicabile din prezenta Anexă și a stării bune de funcționare a lor. Aceste inspecții intermediare trebuie să fie confirmate în certificatul emis conform prevederilor regulii 7 sau 8 din prezenta Anexă;



4. o *inspecție anuală* efectuată în decurs de 3 luni înainte sau după fiecare dată de aniversare a certificatului, inclusiv o inspecție generală a structurii, echipamentelor, instalațiilor, armăturilor, amenajărilor și materialelor menționate în paragraful 1.1 din prezenta regulă în scopul verificării că acestea au fost menținute în conformitate cu paragrafele 4.1 și 4.2 din prezenta regulă și că rămân satisfăcătoare pentru activitatea căreia îi este destinată nava. Aceste inspecții anuale trebuie să fie confirmate în certificatul emis conform prevederilor regulii 7 sau 8 din prezenta Anexă; și

5. o *inspecție suplimentară*, generală sau parțială, conform circumstanțelor, trebuie să fie efectuată după o reparație care rezultă din investigațiile prevăzute la paragraful 4.3 din prezenta regulă, sau ori de câte ori se efectuează reparații sau reînnoiri importante. Inspecția trebuie să permită verificarea faptului că reparațiile sau reînnoirile necesare s-au efectuat realmente, că materialele utilizate pentru aceste reparații sau reînnoiri și modul de execuție a acestora sunt în toate aspectele satisfăcătoare și că nava corespunde în toate aspectele cerințelor din prezenta Anexă.

2. Administrația trebuie să stabilească măsuri corespunzătoare pentru navele care nu se supun prevederilor paragrafului 1 din prezenta regulă în scopul asigurării respectării prevederilor aplicabile din prezenta Anexă.

3.1 Inspecțiile navelor în ceea ce privește aplicarea prevederilor prezentei Anexe trebuie să fie efectuate de către funcționari ai Administrației. Totuși, Administrația poate încredința inspecțiile fie inspectorilor numiți în acest scop, fie organizațiilor recunoscute de aceasta. Aceste organizații trebuie să se conformeze liniilor directe adoptate de către Organizație prin Rezoluția A.739(18), așa cum poate fi amendată de către Organizație, și specificațiilor adoptate de către Organizație prin Rezoluția A.789(19), așa cum poate fi amendată de către Organizație, cu condiția ca aceste amendamente să fie adoptate, să fie intrate în vigoare și să aibă efect în conformitate cu prevederile articolului 16 al prezentei Convenții cu privire la procedurile de amendare aplicabile prezentei Anexe.

3.2 O Administrație care numește inspectori sau recunoaște organizații pentru efectuarea inspecțiilor menționate la paragraful 3.1 din prezenta regulă trebuie să împuternicească, ca minim, orice inspector numit sau organizație recunoscută:

1. să solicite reparații la o navă; și
2. să efectueze inspecții, dacă se solicită de către autoritățile competente ale Statului portului.

Administrația trebuie să notifice Organizației responsabilitățile și condițiile specifice de autorizare delegate inspectorilor numiți sau organizațiilor recunoscute în scopul difuzării la părțile la prezenta Convenție în vederea informării funcționarilor lor.

3.3 Dacă un inspector numit sau o organizație recunoscută stabilește că starea navei sau a echipamentului ei nu corespunde în mod substanțial caracteristicilor din certificat sau se prezintă astfel încât nava nu este aptă pentru a ieși în mare fără a prezenta un pericol excesiv pentru mediul marin, acel inspector sau organizația trebuie să se asigure imediat că se iau măsuri de remediere și să informeze în timp util Administrația. Dacă nu se iau asemenea măsuri de remediere, certificatul trebuie retras, iar Administrația trebuie să fie informată imediat; dacă nava se află în portul altei părți, autoritățile corespunzătoare ale Statului portului trebuie să fie de asemenea anunțate imediat. Dacă un funcționar al Administrației, un inspector numit sau o organizație recunoscută a informat autoritățile corespunzătoare ale Statului portului, guvernul Statului portului interesat trebuie să acorde acestui funcționar, inspector sau acestei organizații orice asistență necesară pentru îndeplinirea obligațiilor sale în virtutea prezentei reguli. Dacă este cazul, guvernul Statului portului interesat trebuie să ia măsurile necesare care să asigure că nava nu va ieși în mare sau nu va părăsi portul pentru a se îndrepta către cel mai apropiat șantier de reparații corespunzător și disponibil atâta timp cât prezintă un pericol excesiv pentru mediul marin.

3.4 În fiecare caz, Administrația interesată trebuie să garanteze efectuarea completă și eficiența inspecției și să se angajeze să asigure condițiile necesare pentru a fi îndeplinită această obligație.

4.1 Starea navei și a echipamentelor sale trebuie să fie menținută pentru a fi conformă cu prevederile prezentei Convenții pentru a se asigura că nava va fi aptă din toate punctele de vedere să iasă în mare fără a prezenta un pericol excesiv pentru mediul marin.

4.2 După efectuarea oricărei inspecții a navei conform paragrafului 1 din prezenta regulă, nu trebuie să se facă nicio modificare în structura, echipamentele, instalațiile, armăturile, amenajările sau materialele care au făcut obiectul inspecției, fără aprobarea Administrației, cu excepția simplei înlocuiri a acestor echipamente și armături.

4.3 Ori de câte ori survine un accident la o navă sau se constată un defect care afectează în mod substanțial integritatea navei sau eficiența sau integralitatea echipamentelor sale care fac obiectul prezentei Anexe, comandantul sau proprietarul navei trebuie să facă un raport, cât mai curând posibil, către Administrație, organizația recunoscută sau inspectorul numit care răspunde de emiterea certificatului respectiv și care trebuie să întreprindă cercetări pentru a hotărî dacă este necesară o inspecție conform paragrafului 1 din prezenta regulă. Dacă nava se află într-un port al altei Părți, comandantul sau proprietarul trebuie să raporteze, de asemenea, imediat autorităților competente ale Statului portului, iar inspectorul numit sau organizația recunoscută trebuie să se asigure că un astfel de raport a fost întocmit.

**Regula 7***Emiterea sau confirmarea certificatului*

1. După o inspecție inițială sau de reînnoire efectuată în conformitate cu prevederile regulii 6 din prezenta Anexă trebuie să fie emis un *Certificat internațional de prevenire a poluării cu hidrocarburi* oricărei petrolier cu un tonaj brut de 150 și mai mult, precum și oricărei alte nave cu un tonaj brut de 400 și mai mult, care efectuează voiaje către porturi sau terminale din larg aflate sub jurisdicția altor părți la prezenta Convenție.

2. Acest certificat trebuie să fie emis sau, după caz, confirmat, fie de către Administrație, fie de către orice persoană sau organizație autorizată în mod legal de aceasta. În fiecare caz, Administrația își asumă întreaga responsabilitate a certificatului.

**Regula 8***Emiterea sau confirmarea certificatului de către alt guvern*

1. Guvernul unei Părți la prezenta Convenție poate, la cererea Administrației, să dispună inspectarea unei nave și, dacă se convinge că prevederile prezentei Anexe sunt respectate, trebuie să emită navei sau să autorizeze emiterea unui *Certificat internațional de prevenire a poluării cu hidrocarburi* și, după caz, trebuie să confirme sau să autorizeze confirmarea Certificatului navei, în conformitate cu prezenta Anexă.

2. O copie a certificatului și o copie a raportului de inspecție trebuie să fie transmise cât mai curând posibil Administrației solicitante.

3. Un certificat astfel emis trebuie să conțină o declarație indicând faptul că acesta a fost emis la solicitarea Administrației și trebuie să aibă aceeași valoare și să fie recunoscut ca certificat emis conform regulii 7 din prezenta Anexă.

4. Niciun *Certificat internațional de prevenire a poluării cu hidrocarburi* nu trebuie să fie emis unei nave care arborează pavilionul unui stat care nu este parte la Convenție.

**Regula 9***Forma certificatului*

*Certificatul internațional de prevenire a poluării cu hidrocarburi* trebuie să fie stabilit în forma corespunzătoare modelului dat în apendicele II la prezenta Anexă și redactat cel puțin în limba engleză, franceză sau spaniolă. Dacă se utilizează și o limbă oficială a statului care emite certificatul, aceasta trebuie să prevaleze în cazul unui litigiu sau dezacord.

**Regula 10***Durata și valabilitatea certificatului*

1. Un *Certificat internațional de prevenire a poluării cu hidrocarburi* trebuie să fie emis pentru o perioadă stabilită de Administrație, care nu trebuie să depășească 5 ani.

2.1 Prin exceptare de la cerințele paragrafului 1 din prezenta regulă, atunci când inspecția de reînnoire este finalizată într-o perioadă de timp de 3 luni înaintea datei de expirare a certificatului existent, noul certificat trebuie să fie valabil de la data finalizării inspecției de reînnoire până la o dată care nu depășește 5 ani de la data de expirare a certificatului existent.

2.2 Dacă inspecția de reînnoire este finalizată după data de expirare a certificatului existent, noul certificat va fi valabil de la data finalizării inspecției de reînnoire până la o dată care nu depășește 5 ani de la data de expirare a certificatului existent.

2.3 Dacă inspecția de reînnoire este finalizată cu mai mult de 3 luni înaintea datei de expirare a certificatului existent, noul certificat trebuie să fie valabil de la data finalizării inspecției de reînnoire până la o dată care nu depășește 5 ani de la data finalizării inspecției de reînnoire.

3. Dacă un certificat este emis pe o perioadă mai mică de 5 ani, Administrația poate extinde valabilitatea certificatului după data de expirare până la perioada maximă specificată în paragraful 1 din prezenta regulă, cu condiția ca inspecțiile prevăzute în regulile 6.1.3 și 6.1.4 din prezenta Anexă, aplicabile atunci când un certificat este emis pe o perioadă de 5 ani, să fie efectuate după caz.

4. Dacă o inspecție de reînnoire a fost finalizată și un nou certificat nu se poate emite sau pune la dispoziția navei înaintea datei de expirare a certificatului existent, persoana sau organizația autorizată de către Administrație poate confirma certificatul existent și acest certificat

trebuie să fie acceptat ca valabil pe o perioadă ulterioară care nu trebuie să depășească 5 luni de la data de expirare.

5. Dacă în momentul expirării unui certificat nava nu se află într-un port în care urmează să fie inspectată, Administrația poate extinde perioada de valabilitate a certificatului, dar această extindere trebuie să fie acordată numai pentru a permite navei să își termine voiajul spre portul în care urmează să fie inspectată și numai atunci când această măsură se consideră a fi oportună și rezonabilă. Niciun certificat nu trebuie să fie extins pe o perioadă mai mare de 3 luni, iar o navă căreia i se acordă o extindere nu trebuie, la sosirea sa în portul în care urmează să fie inspectată, să fie îndreptățită în baza acestei extinderi să părăsească portul fără să fi obținut noul certificat. Dacă inspecția de reînnoire este finalizată, noul certificat trebuie să fie valabil până la o dată care nu depășește 5 ani de la data de expirare a certificatului existent înainte de acordarea extinderii.

6. Un certificat emis unei nave care efectuează voiaje scurte, care nu a fost extins în conformitate cu prevederile de mai sus ale prezentei reguli, poate fi extins de către Administrație pe o perioadă de grație de maxim o lună de la data de expirare indicată în acest certificat. Dacă inspecția de reînnoire este finalizată, noul certificat trebuie să fie valabil până la o dată care nu depășește 5 ani de la data de expirare a certificatului existent înainte de acordarea extinderii.

7. În situații speciale, stabilite de către Administrație, nu este necesar ca valabilitatea noului certificat să înceapă cu data de expirare a certificatului existent, așa cum este prevăzut în paragrafele 2.2, 5 sau 6 din prezenta regulă. În aceste situații speciale, noul certificat trebuie să fie valabil până la o dată care nu depășește 5 ani de la data finalizării inspecției de reînnoire.

8. Dacă o inspecție anuală sau intermediară este finalizată înaintea perioadei specificate în regula 6 din prezenta Anexă, atunci:

1. data de aniversare indicată în certificat trebuie să fie înlocuită, prin înscrierea unei mențiuni, cu o altă dată care nu va depăși 3 luni de la data la care inspecția a fost finalizată;
2. următoarea inspecție anuală sau intermediară cerută de regula 6.1 din prezenta Anexă trebuie să fie finalizată la intervalele de timp prevăzute de această regulă, utilizând noua dată de aniversare; și
3. data de expirare poate să rămână neschimbată cu condiția ca una sau mai multe inspecții anuale sau intermediare, după caz, să fie efectuate astfel încât intervalele maxime dintre inspecțiile prevăzute de regula 6.1 din prezenta Anexă să nu fie depășite.

9. Un certificat emis conform regulii 7 sau 8 din prezenta Anexă încetează să mai fie valabil în oricare dintre următoarele cazuri:

1. dacă inspecțiile corespunzătoare nu sunt finalizate în perioadele de timp specificate conform regulii 6.1 din prezenta Anexă;
2. dacă certificatul nu este confirmat în conformitate cu regula 6.1.3 sau 6.1.4 din prezenta Anexă; sau
3. la transferul navei sub pavilionul altui Stat. Un nou certificat trebuie să fie emis doar dacă Guvernul care emite noul certificat este pe deplin convins că nava respectă cerințele regulilor 6.4.1 și 6.4.2 din prezenta Anexă. În cazul unui transfer între părți, dacă se solicită în cadrul unei perioade de trei luni după ce a avut loc transferul, guvernul părții sub al cărei pavilion s-a aflat anterior nava trebuie să transmită Administrației, cât mai curând posibil, copii ale certificatului deținut de navă înainte de transfer și, dacă sunt disponibile, copii ale rapoartelor de inspecție corespunzătoare.

## **Regula 11**

### *Controlul Statului portului cu privire la cerințele de operare*

1. O navă care se găsește într-un port sau la un terminal din larg al unei alte părți este supusă unei inspecții efectuate de către funcționari autorizați legal de acea parte în scopul verificării aplicării cerințelor de operare prevăzute în prezenta Anexă, atunci când există motive evidente de a considera că echipajul sau comandantul nu este familiarizat cu metodele esențiale aplicabile la bord privind prevenirea poluării cu hidrocarburi.

2. În condițiile prevăzute la paragraful 1 al prezentei reguli, partea trebuie să ia măsurile necesare pentru a împiedica plecarea navei până când nu va fi fost remediată situația conform cerințelor prezentei Anexă.

3. Procedurile referitoare la controlul efectuat de către Statul portului, prevăzute în articolul 5 al prezentei Convenții, se aplică în cazul prezentei reguli.

4. Nicio prevedere a prezentei reguli nu trebuie să fie interpretată ca limitând drepturile și obligațiile unei părți care efectuează controlul cu privire la cerințele de operare prevăzute în mod expres în prezenta Convenție.

### CAPITOLUL 3 – CERINȚE PENTRU COMPARTIMENTELE DE MAȘINI ALE TUTUROR NAVELOR

#### PARTEA A CONSTRUCȚIE

##### Regula 12

###### *Tancuri pentru reziduuri de hidrocarburi (șlamuri de hidrocarburi)*

1. Toate navele cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 400 trebuie să fie prevăzute cu unul sau mai multe tancuri, având o capacitate suficientă, ținând seama de tipul mașinilor și durata voiajului, pentru a prelua reziduuri de hidrocarburi (*șlamuri de hidrocarburi*), care nu pot fi tratate altfel respectând cerințele prezentei Anexe, cum ar fi cele care rezultă din purificarea combustibilului și uleiurilor de ungere și scurgerile de hidrocarburi din compartimentul de mașini.

2. Tubulatura care deservește tancurile de reziduuri de hidrocarburi nu trebuie să aibă un racord direct de evacuare în mare, altul decât racordul standard de evacuare prevăzut în regula 13.

3. La navele livrate după 31 decembrie 1979, așa cum s-a definit în regula 1.28.2, tancurile pentru reziduuri de hidrocarburi trebuie să fie proiectate și construite în așa fel încât să faciliteze curățarea lor și evacuarea reziduurilor la instalațiile de primire. Navele livrate la 31 decembrie 1979 sau înainte de această dată, așa cum s-a definit în regula 1.28.1, trebuie să se conformeze acestei cerințe în măsura în care este posibil în practică.

##### Regula 13

###### *Racordul standard de evacuare*

Pentru a permite racordarea tubulaturilor instalațiilor de primire cu tubulaturile de evacuare ale navei, atât pentru reziduurile din santina compartimentului de mașini, cât și din tancurile de reziduuri de hidrocarburi, amândouă tubulaturile trebuie să fie prevăzute cu un racord standard de evacuare, ale cărui dimensiuni sunt în conformitate cu următorul tabel:

Dimensiunile standard ale flanșelor pentru racordurile de evacuare

Descriere	Dimensiune
Diametrul exterior	215 mm
Diametrul interior	Corespunzător diametrului exterior al tubulaturii
Diametrul cercului buloanelor	183 mm
Fante în flanșă	6 găuri echidistante cu diametrul de 22 mm, amplasate pe cercul buloanelor cu diametrul mai sus menționat și cu fante la periferia flanșei. Lățimea fantei este de 22 mm.
Grosimea flanșei	20 mm
Buloane și piulițe: număr, diametru	6, fiecare cu diametrul de 20 mm și de lungime corespunzătoare
Flanșa este proiectată pentru țevi cu un diametru interior de maxim 125 mm și trebuie să fie din oțel sau alt material echivalent având suprafața plană. Această flanșă, împreună cu o garnitură dintr-un material rezistent la hidrocarburi, trebuie să fie corespunzătoare unei presiuni de lucru de 600 kPa.	

#### PARTEA B ECHIPAMENTUL

##### Regula 14

###### *Echipamentul de filtrare a hidrocarburilor*

1. Cu excepția celor specificate la paragraful 3 din prezenta regulă, orice navă cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 400, dar mai mic de 10.000, trebuie să fie prevăzută cu echipament de filtrare a hidrocarburilor care este conform prevederilor paragrafului 6 din prezenta regulă. Orice astfel de navă, care poate evacua în mare apă de balast transportată în tancurile de combustibil lichid în conformitate cu regula 16.2, trebuie să corespundă prevederilor paragrafului 2 din prezenta regulă.

2. Cu excepția cazurilor prevăzute în paragraful 3 din prezenta regulă, orice navă cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 10.000 trebuie să fie prevăzută cu un echipament de filtrare a hidrocarburilor care corespunde prevederilor paragrafului 7 din prezenta regulă.

3. Navele, ca de exemplu navele tip hotel, navele de depozitare etc., care sunt staționare, excepție făcând voiajele fără marfă pentru reamplasare, nu este nevoie să fie prevăzute cu echipament de filtrare hidrocarburi. Aceste nave trebuie să fie prevăzute cu un tanc de colectare având o capacitate corespunzătoare, după cum consideră Administrația, pentru reținerea completă la bord a apelor de santină cu hidrocarburi. Toate apele de santină cu hidrocarburi trebuie să fie păstrate la bord pentru evacuarea lor ulterioară în instalațiile de primire.

4. Administrația trebuie să se asigure că navele cu un tonaj brut mai mic de 400 sunt prevăzute, în măsura în care este posibil, cu un echipament care le permite să păstreze la bord hidrocarburile sau amestecurile de hidrocarburi sau să le evacueze în conformitate cu cerințele regulii 15.6 din prezenta Anexă.

5. Administrația poate scuti de la aplicarea cerințelor paragrafelor 1 și 2 din prezenta regulă:

1. orice navă care efectuează în mod exclusiv voiaje în zone speciale, sau
2. orice navă certificată conform *Codului internațional pentru siguranța navelor de mare viteză* (sau conform domeniului de aplicare a acestui cod în ceea ce privește dimensiunile sale și concepția sa), care efectuează un serviciu regulat în care cursa dus-întors nu depășește 24 de ore sau voiaje pentru reamplasare, fără a transporta pasageri sau marfă.
3. În ceea ce privește prevederile alineatelor 1 și 2 de mai sus, trebuie respectate următoarele condiții:
  1. nava să fie prevăzută cu un tanc de colectare cu o capacitate corespunzătoare, după cum consideră Administrația, pentru păstrarea la bord a tuturor apelor de santină cu hidrocarburi;
  2. toate apele de santină cu hidrocarburi să fie păstrate la bord pentru evacuarea ulterioară la instalațiile de primire;
  3. Administrația s-a asigurat că sunt disponibile instalații de primire corespunzătoare pentru primirea unor astfel de ape de santină cu hidrocarburi, într-un număr suficient de porturi sau terminale în care nava face escală;
  4. *Certificatul internațional de prevenire a poluării cu hidrocarburi*, dacă se cere, să conțină o mențiune indicând că nava efectuează în mod exclusiv voiaje în zone speciale sau că a fost acceptată ca navă de mare viteză în scopul prezentei reguli și că serviciul pe care îl efectuează este identificat; și
  5. cantitatea, data și ora evacuărilor și portul în care acestea sunt efectuate sunt consemnate în *Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, partea I*.
6. Echipamentul de filtrare a hidrocarburilor prevăzut în paragraful 1 din prezenta regulă trebuie să fie de un tip aprobat de către Administrație și trebuie să fie proiectat astfel încât orice fel de amestecuri de hidrocarburi evacuate în mare după ce au trecut prin instalație să aibă un conținut de hidrocarburi care nu depășește 15 părți per milion. La examinarea concepției unui astfel de echipament, Administrația trebuie să țină seama de specificația recomandată de către Organizație.
7. Echipamentul de filtrare a hidrocarburilor prevăzut în paragraful 2 din prezenta regulă trebuie să fie conform prevederilor paragrafului 6 din prezenta regulă. Suplimentar, acesta trebuie să fie prevăzut cu un dispozitiv de alarmare care indică momentul în care respectivul conținut nu poate fi menținut. Instalația trebuie, de asemenea să fie prevăzută cu dispozitive care să asigure că orice evacuare de amestecuri de hidrocarburi este oprită automat atunci când conținutul de hidrocarburi al efluentului depășește 15 părți per milion. La examinarea concepției unui astfel de echipament și la aprobarea sa, Administrația trebuie să țină seama de specificația recomandată de către Organizație.

## PARTEA C CONTROLUL EVACUĂRILOR DE HIDROCARBURI REZULTATE DIN OPERARE

### Regula 15

#### *Controlul evacuărilor de hidrocarburi*

1. Sub rezerva prevederilor regulii 4 din prezenta Anexă și a paragrafelor 2, 3 și 6 din prezenta regulă, orice evacuare în mare a hidrocarburilor sau amestecurilor de hidrocarburi rezultate de la nave este interzisă.

#### **A. Evacuări în afara zonelor speciale**

2. Orice evacuare în mare a hidrocarburilor sau amestecurilor de hidrocarburi rezultate de la nave cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 400 este interzisă, cu excepția cazurilor în care sunt respectate cumulativ următoarele condiții:

1. nava este în marș;
2. amestecul de hidrocarburi este filtrat printr-un echipament de filtrare care respectă cerințele regulii 14 din prezenta Anexă;

3. conținutul de hidrocarburi al efluentului fără diluare nu depășește 15 părți per milion;
4. amestecul de hidrocarburi nu provine din santinele compartimentului pompelor de marfă de la petroliere; și
5. amestecul de hidrocarburi, în cazul petrolierelor, nu este amestecat cu reziduuri de marfă cu conținut de hidrocarburi.

#### **B. Evacuări în zone speciale**

3. Orice evacuare în mare a hidrocarburilor sau amestecurilor de hidrocarburi rezultate de la nave cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 400 este interzisă, cu excepția cazului în care sunt respectate cumulativ următoarele condiții:

1. nava este în marș;
2. amestecul de hidrocarburi este filtrat printr-un echipament de filtrare care respectă cerințele regulii 14.7 din prezenta Anexă;
3. conținutul de hidrocarburi al efluentului fără diluare nu depășește 15 părți per milion;
4. amestecul de hidrocarburi nu provine din santinele compartimentului pompelor de marfă de la petroliere; și
5. amestecul de hidrocarburi, în cazul petrolierelor, nu este amestecat cu reziduuri de marfă cu conținut de hidrocarburi.

4. În ceea ce privește zona Antarcticii, se interzice orice fel de evacuare în mare a hidrocarburilor sau amestecurilor de hidrocarburi rezultate de la orice navă.

5. Nicio prevedere din această regulă nu interzice unei nave al cărei voiaj decurge numai parțial într-o zonă specială să efectueze o evacuare în afara zonei speciale în conformitate cu prevederile paragrafului 2 din prezenta regulă.

#### **C. Cerințe aplicabile navelor cu un tonaj brut mai mic de 400 aflate în toate zonele, cu excepția zonei Antarcticii**

6. În cazul unei nave cu un tonaj brut mai mic de 400, hidrocarburile și toate amestecurile de hidrocarburi trebuie fie păstrate la bord pentru evacuare ulterioară în instalațiile de primire, fie evacuate în mare în conformitate cu următoarele prevederi:

1. nava este în marș;
2. nava are în funcțiune echipamentul de un tip aprobat de către Administrație care asigură că conținutul de hidrocarburi al efluentului fără diluare nu depășește 15 părți per milion;
3. amestecul de hidrocarburi nu provine din santinele compartimentului pompelor de marfă de la petroliere; și
4. amestecul de hidrocarburi, în cazul petrolierelor, nu este amestecat cu reziduuri de marfă cu conținut de hidrocarburi.

#### **D. Cerințe generale**

7. Ori de câte ori se observă urme vizibile de hidrocarburi pe suprafața apei sau sub aceasta, în vecinătatea imediată a navei sau a siajului acesteia, guvernele părților la prezenta Convenție ar trebui, în măsura în care pot face aceasta, să cerceteze prompt faptele care permit a stabili dacă a existat sau nu o încălcare a prevederilor prezentei reguli. Cercetarea trebuie să includă în special starea vântului și a mării, drumul și viteza navei, alte surse posibile din vecinătate ale urmelor vizibile și orice documente pertinente în care sunt înregistrate evacuările de hidrocarburi.

8. Nicio evacuare în mare nu trebuie să conțină produse chimice sau alte substanțe în cantități sau concentrații periculoase pentru mediul marin, nici produse chimice sau alte substanțe folosite în scopul eludării condițiilor de evacuare prevăzute în prezenta regulă.

9. Reziduurile de hidrocarburi care nu pot fi evacuate în mare în conformitate cu prevederile prezentei reguli trebuie să fie păstrate la bord pentru evacuarea lor ulterioară în instalațiile de primire.

#### **Regula 16**

*Separarea hidrocarburilor și a apei de balast și transportul hidrocarburilor în tancurile din picul prova*

1. Cu excepția prevederilor paragrafului 2 din prezenta regulă, în navele livrate după 31 decembrie 1979, așa cum s-a definit la regula 1.28.2, care au un tonaj brut mai mare sau egal cu 4.000, altele decât petrolierele, precum și în petrolierele livrate după 31 decembrie 1979, așa cum s-a definit la regula 1.28.2, care au un tonaj brut mai mare sau egal cu 150, nu trebuie să se transporte apă de balast în niciunul dintre tancurile de combustibil lichid.

2. În cazul în care necesitatea transportării unor cantități mari de combustibil lichid determină transportul apei de balast, care nu este balast curat, în oricare dintre tancurile de combustibil lichid, această apă de balast trebuie să fie evacuată în instalații de primire sau în mare, în conformitate cu regula 15 din prezenta Anexă, folosind echipamentul specificat în regula 14.2 din prezenta Anexă, operațiune care va fi înscrisă în *Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor*.

3. Într-o navă cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 400, pentru care contractul de construcție este încheiat după 1 ianuarie 1982 sau, în lipsa unui contract de construcție, a cărei chilă este pusă sau care se află într-un stadiu similar de construcție după 1 iulie 1982, hidrocarburile nu trebuie să se transporte într-un tanc din picul prova sau într-un tanc situat în prova peretelui de coliziune.

4. Toate navele, altele decât cele specificate în paragrafele 1 și 3 din prezenta regulă, trebuie să se conformeze, pe cât este posibil în practică, prevederilor acestor paragrafe.

## Regula 17

### *Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, Partea I – Operațiuni în compartimentul de mașini*

1. Fiecare petrolier cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 150 și fiecare navă cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 400, alta decât un petrolier, trebuie să aibă un *Jurnal de înregistrare a hidrocarburilor*, partea I (Operațiuni în compartimentul de mașini). *Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor*, fie că face sau nu face parte din *Jurnalul de bord* oficial al navei, trebuie să fie în conformitate cu modelul prevăzut în Apendicele III la prezenta Anexă.

2. *Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, partea I* trebuie să fie completat de fiecare dată pe principiul tanc cu tanc, dacă este cazul, ori de câte ori are loc oricare dintre operațiunile următoare în compartimentul de mașini al navei:

1. balastarea sau curățirea tancurilor de combustibil lichid;
2. evacuarea balastului murdar sau a apei de spălare din tancurile de combustibil lichid;
3. colectarea și eliminarea reziduurilor de hidrocarburi (șlamuri și alte reziduuri de hidrocarburi);
4. evacuarea peste bord sau eliminarea în alt fel a apei de santină care s-a acumulat în compartimentele de mașini; și
5. alimentarea cu combustibil sau ulei de ungere în vrac.

3. În cazul evacuării hidrocarburilor sau amestecurilor de hidrocarburi, precum acelea menționate în regula 4 din prezenta Anexă sau în eventualitatea unei evacuări accidentale sau excepționale a hidrocarburilor, neexceptate de această regulă, circumstanțele și motivele evacuării trebuie să se consemneze în *Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, partea I*.

4. Fiecare operațiune descrisă în paragraful 2 din prezenta regulă trebuie să fie imediat consemnată integral în *Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, partea I*, astfel încât toate rubricile din jurnal referitoare la această operațiune să fie completate. Fiecare operațiune terminată trebuie să fie semnată de ofițerul sau ofițerii responsabili cu respectiva operațiune, iar fiecare pagină completată trebuie să fie semnată de comandantul navei. Consemnările în *Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, partea I*, pentru navele care posedă un *Certificat internațional de prevenire a poluării cu hidrocarburi*, trebuie să fie făcute cel puțin în limba engleză, franceză sau spaniolă. Dacă se efectuează consemnări și într-o limbă națională oficială a statului al cărui pavilion nava este autorizată să-l arboreze, aceasta trebuie să prevaleze în caz de litigiu sau dezacord.

5. Orice defectare a echipamentului de filtrare a hidrocarburilor trebuie să fie consemnată în *Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, partea I*.

6. *Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, partea I*, trebuie să fie păstrat într-un astfel de loc încât să fie pus imediat la dispoziție pentru inspecție în orice moment posibil și, cu excepția cazului navelor remorcate, fără echipaj, trebuie să fie păstrat la bordul navei. Jurnalul trebuie să fie păstrat timp de trei ani de la data când s-a făcut ultima consemnare.

7. Autoritatea competentă a Guvernului unei părți la prezenta Convenție poate inspecta *Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, partea I*, de la bordul oricărei nave căreia i se aplică prezenta Anexă atunci când nava se află în portul său sau la terminalele sale din larg. Aceasta poate face o copie după orice consemnare din acest jurnal și poate cere comandantului navei să certifice fidelitatea acestei copii. Orice copie astfel făcută și certificată de către comandantul navei ca o copie fidelă a unei consemnări din *Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, partea I*, trebuie să fie admisă în orice procedură judiciară ca dovadă a faptelor specificate în consemnare. Inspectarea unui *Jurnal de înregistrare a hidrocarburilor, partea I* și preluarea unei copii certificate de către autoritatea competentă în virtutea prezentului paragraf trebuie să fie efectuate cât mai expeditiv posibil, fără a cauza întârzierea excesivă a navei.

## CAPITOLUL 4 – CERINȚE PENTRU TRONSONUL TANCURILOR DE MARFĂ ALE PETROLIERELOR

### PARTEA A CONSTRUCȚIE

#### Regula 18

*Tancuri de balast separat*

#### ***Petroliere cu un deadweight egal cu 20.000 tone sau mai mare, livrate după 1 iunie 1982***

1. Orice petrolier pentru transportul țițeiului, având o capacitate de 20.000 tdw și mai mult și orice navă pentru transportul produselor petroliere, având o capacitate de 30.000 tdw și mai mult, livrată după 1 iunie 1982, așa cum s-a definit în regula 1.28.4, trebuie să fie prevăzut/prevăzută cu tancuri de balast separat și trebuie să respecte prevederile paragrafelor 2, 3 și 4, sau, după caz, ale paragrafului 5 din prezenta regulă.

2. Capacitatea tancurilor de balast separat trebuie să fie astfel determinată, încât nava să poată fi operată în siguranță în voiajele în balast fără a se recurge la folosirea tancurilor de marfă pentru apa de balast, cu excepțiile prevăzute în paragraful 3 sau paragraful 4 din prezenta regulă. Totuși, în toate cazurile, capacitatea tancurilor de balast separat trebuie să fie cel puțin aceea care, în oricare dintre condițiile de balastare, în oricare moment al voiajului, inclusiv în condițiile corespunzătoare deplasamentului navei goale plus numai balastul separat, face ca pescajele și asieta navei să poată respecta următoarele cerințe:

1. pescajul de construcție la mijlocul navei ( $d_m$ ) în metri (fără a lua în considerație vreo deformare a navei) nu va fi mai mic de:

$$d_m = 2,0 + 0,02 L$$

2. pescajele la perpendicularele prova și pupa vor corespunde aceloră determinate de pescajul la mijlocul navei ( $d_m$ ) așa cum se specifică în paragrafului 2.1 din prezenta regulă, împreună cu o apupare de cel mult 0,015 L; și

3. în orice caz, pescajul la perpendiculara pupa nu trebuie să fie mai mic decât cel necesar pentru a obține imersiunea completă a elicei (eliceilor).

3. Apa de balast nu va fi în nici un caz transportată în tancurile de marfă, exceptând:

1. acele voiaje rare când condițiile atmosferice sunt atât de severe încât, după părerea comandantului, este necesar, pentru siguranța navei, să se transporte o cantitate suplimentară de apă de balast în tancurile de marfă;
2. cazurile excepționale în care caracterul specific al operării unui petrolier face necesară transportarea unei cantități suplimentare de apă de balast, în plus față de cea cerută de paragraful 2 din prezenta regulă, cu condiția ca o astfel de operare a petrolierului să intre în categoria cazurilor excepționale stabilite de către Organizație.

Această cantitate suplimentară de apă de balast va fi prelucrată și evacuată în conformitate cu regula 34 din prezenta Anexă, iar operațiunea va fi consemnată în *Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, partea II* conform prevederilor regulii 36 din prezenta Anexă.

4. În cazul petrolierelor pentru transportul țițeiului, balastul suplimentar permis conform prevederilor paragrafului 3 din prezenta regulă trebuie să fie transportat în tancurile de marfă numai dacă aceste tancuri au fost spălate cu țiței în conformitate cu regula 35 din prezenta Anexă, înaintea plecării dintr-un port sau terminal de descărcare a hidrocarburilor.

5. Prin exceptare de la prevederile paragrafului 2 din prezenta regulă, condițiile referitoare la balastul separat asigurate pentru petrolierele cu o lungime mai mică de 150 m trebuie să fie considerate satisfăcătoare de către Administrație.

#### ***Petroliere pentru transportul țițeiului având o capacitate de 40.000 tdw și mai mult, livrate la 1 iunie 1982 sau înainte de această dată***

6. Sub rezerva prevederilor paragrafului 7 din prezenta regulă, fiecare petrolier pentru transportul țițeiului având o capacitate de 40.000 tdw și mai mult, livrat la 1 iunie 1982 sau înainte de această dată, așa cum s-a definit în regula 1.28.3, trebuie să fie prevăzut cu tancuri de balast separat și trebuie să fie conform cerințelor paragrafelor 2 și 3 din prezenta regulă.

7. Petrolierele pentru transportul țițeiului la care se referă paragraful 6 din prezenta regulă, în loc să fie prevăzute cu tancuri de balast separat, pot să fie operate aplicând o metodă de curățare a tancurilor de marfă, care utilizează spălarea cu țiței în conformitate cu regulile 33 și 35 din prezenta Anexă, în afara cazului în care petrolierul este destinat să transporte țiței care nu este compatibil cu procedeul de spălare cu țiței.



***Nave pentru transportul produselor petroliere având o capacitate de 40.000 tdw și mai mult, livrate la 1 iunie 1982 sau înainte de această dată***

8. Fiecare navă pentru transportul produselor petroliere, având o capacitate de 40.000 tdw și mai mult, livrate la 1 iunie 1982 sau înainte de această dată, așa cum s-a definit în regula 1.28.3, trebuie prevăzută cu tancuri de balast separat și trebuie să corespundă cerințelor paragrafelor 2 și 3 din prezenta regulă sau, ca alternativă, va funcționa cu tancuri destinate balastului curat conform următoarelor prevederi:

1. Nava pentru transportul produselor petroliere trebuie să aibă o capacitate adecvată a tancurilor destinate numai transportului de balast curat, așa cum s-a definit în regula 1.17 din prezenta Anexă, care să respecte cerințele paragrafelor 2 și 3 din prezenta regulă.
2. Măsurile și metodele de operare pentru tancurile destinate balastului curat trebuie să corespundă cerințelor stabilite de către Administrație. Aceste cerințe trebuie să conțină cel puțin toate prevederile *Specificațiilor revizuite pentru petrolierele cu tancuri destinate balastului curat*, adoptate de către Organizație prin Rezoluția A.495(XII).
3. Nava pentru transportul produselor petroliere trebuie să fie dotată cu un aparat de măsurare a conținutului de hidrocarburi, aprobat de către Administrație pe baza specificațiilor recomandate de către Organizație, în vederea supravegherii conținutului de hidrocarburi din apa de balast care este evacuată.
4. Fiecare navă pentru transportul produselor petroliere care operează cu tancuri destinate balastului curat trebuie să fie prevăzută cu un *Manual de operare a tancurilor destinate balastului curat* care să prezinte în detaliu instalația și descrierea procedeele de operare. Acest manual trebuie să fie considerat satisfăcător de către Administrație și trebuie să conțină toate informațiile prezentate în specificațiile menționate la paragraful 8.2 din prezenta regulă. Dacă se face o modificare care afectează instalația tancurilor destinate balastului curat, *Manualul de operare* trebuie să fie revizuit în mod corespunzător.

***Un petrolier considerat ca petrolier cu balast separat***

9. Orice petrolier căruia nu i se cere să fie prevăzut cu tancuri de balast separat conform paragrafelor 1, 6 sau 8 din prezenta regulă poate, totuși, să fie considerat ca petrolier cu balast separat, cu condiția ca el să respecte prevederile paragrafelor 2 și 3 sau, după caz, ale paragrafului 5 din prezenta regulă.

***Petroliere livrate la 1 iunie 1982 sau înainte de această dată prevăzute cu instalații de balast speciale***

10. Petrolierele livrate la 1 iunie 1982 sau înainte de această dată, așa cum s-a definit la regula 1.28.3, care au instalații de balast speciale.

1. Dacă un petrolier livrat la 1 iunie 1982 sau înainte de această dată, așa cum s-a definit în regula 1.28.3, este construit sau funcționează astfel încât să corespundă oricând cerințelor de pescaj și asietă indicate în paragraful 2 din prezenta regulă fără a recurge la folosirea apei de balast, trebuie să se considere că îndeplinește cerințele pentru tancurile de balast separat indicate în paragraful 6 din prezenta regulă, cu condiția respectării tuturor următoarelor condiții:

1. procedeele de operare și instalațiile de balast să fie aprobate de către Administrație;
2. să se ajungă la un acord între Administrație și guvernele statelor portului interesate, care sunt părți la prezenta Convenție, dacă cerințele de pescaj și asietă se realizează printr-o metodă de operare; și
3. *Certificatul internațional de prevenire a poluării cu hidrocarburi* să fie confirmat în sensul că petrolierul funcționează cu instalații de balast speciale.

2. În niciun caz nu trebuie să se transporte apă de balast în tancurile de hidrocarburi cu excepția acelor voiaje rare în care condițiile meteorologice sunt așa de severe încât, după părerea comandantului, pentru siguranța navei, este necesar să se introducă apă de balast suplimentară în tancurile de marfă. Această apă de balast suplimentară trebuie tratată și evacuată în conformitate cu regula 34 din prezenta Anexă și în conformitate cu cerințele regulilor 29, 31 și 32 din prezenta Anexă, și trebuie să fie făcută o consemnare în *Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor* conform prevederii regulii 36 din prezenta Anexă.

3. O Administrație care a confirmat un Certificat în conformitate cu alineatul 10.1.3 din prezenta regulă trebuie să comunice Organizației detalii cu privire la aceasta pentru a fi transmise părților la prezenta Convenție.

**Petroliere cu un deadweight mai mare sau egal cu 70.000 tone, livrate după 31 decembrie 1979**

11. Petrolierele cu un deadweight mai mare sau egal cu 70.000 tone, livrate după 31 decembrie 1979, așa cum s-a definit în regula 1.28.2, trebuie să fie prevăzute cu tancuri de balast separat și trebuie să respecte prevederile paragrafelor 2, 3 și 4 sau, după caz, ale paragrafului 5 din prezenta regulă.

**Amplasarea protectivă a spațiilor de balast separat****12. Amplasarea protectivă a spațiilor de balast separat**

La fiecare petrolier pentru transportul țițeiului având o capacitate de 20.000 tdw și mai mult și la fiecare navă pentru transportul produselor petroliere având o capacitate de 30.000 tdw și mai mult, livrate după 1 iunie 1982, așa cum s-a definit în regula 1.28.4, cu excepția acelor nave cisternă care respectă prevederile regulii 19, tancurile de balast separat a căror capacitate trebuie să respecte cerințele paragrafului 2 din prezenta regulă și care sunt amplasate în tronsonul în care se află tancurile de marfă trebuie să fie dispuse în conformitate cu cerințele paragrafelor 13, 14 și 15 din prezenta regulă pentru a oferi o măsură de protecție împotriva scurgerii hidrocarburilor în caz de eșuare sau coliziune.

13. Tancurile de balast separat și spațiile, altele decât tancurile de hidrocarburi, amplasate pe lungimea tronsonului tancurilor de marfă (Lt), trebuie să fie dispuse astfel încât să îndeplinească următoarea cerință:

$$\sum PA_c + \sum PA_s \geq J [L(B + 2D)]$$

unde:

PA<sub>c</sub> = aria bordajului, în m<sup>2</sup>, corespunzătoare fiecărui tanc de balast separat sau spațiu care nu este tanc de hidrocarburi, determinată pe baza proiecțiilor dimensiunilor de calcul,

PA<sub>s</sub> = aria fundului, în m<sup>2</sup>, corespunzătoare fiecărui tanc de balast separat sau spațiu menționat mai sus, determinată pe baza proiecțiilor dimensiunilor de calcul,

Lt = lungimea, în m, între extremitățile prova și pupa ale tronsonului tancurilor de marfă,

B = lățimea maximă a navei, în m, așa cum s-a definit în regula 1.22 din prezenta Anexă,

D = înălțimea de construcție, în m, măsurată pe verticală la mijlocul lungimii navei în bord de la fața superioară a chilei plate până la fața superioară a traversei punții de bord liber. La navele la care îmbinarea centurii cu tabla lăcrimară este rotunjită, înălțimea de construcție va fi măsurată până la punctul de intersecție a prelungirii liniei teoretice a punții superioare cu cea a bordajului ca și cum îmbinarea ar fi în unghi.

J = 0,45 pentru petroliere de 20000 tdw, 0,30 pentru petrolierele de 200000 tdw și mai mult, sub rezerva prevederilor paragrafului 14 din prezenta regulă.

Pentru valorile intermediare ale deadweight-ului, valoarea lui J trebuie să fie determinată prin interpolare liniară.

Ori de câte ori simbolurile din prezentul paragraf apar în prezenta regulă, ele au înțelesul precizat în prezentul paragraf.

14. Pentru navele cisternă de 200.000 tdw și mai mult, valoarea lui J poate fi redusă după cum urmează:

$$J_{reduc} = \left[ J - \left( a - \frac{O_c + O_s}{4 \times O_A} \right) \right] \text{ sau } 0,2, \text{ luându-se valoarea mai mare dintre acestea}$$

unde:

a = 0,25 pentru petroliere de 200.000 tdw,

a = 0,40 pentru petroliere de 300.000 tdw,

a = 0,50 pentru petroliere de 420.000 tdw și mai mult.

Pentru valori intermediare ale deadweight-ului valoarea lui a trebuie să fie determinată prin interpolare liniară.

O<sub>c</sub> = definit în regula 25.1.1 din prezenta Anexă,

O<sub>s</sub> = definit în regula 25.1.2 din prezenta Anexă,

O<sub>A</sub> = scurgerea de hidrocarburi permisă cerută de regula 26.2 din prezenta Anexă.

15. La determinarea lui PAc și PAs pentru tancurile de balast separat și pentru spațiile, altele decât tancurile de hidrocarburi, se aplică următoarele:

1. lățimea minimă a fiecărui tanc lateral sau spațiu lateral, fie că acestea se extind pe întreaga înălțime a bordajului navei, fie că se extind de la punte la partea superioară a dublului fund, nu trebuie să fie mai mică de 2 metri. Lățimea trebuie să fie măsurată în interior de la bordajul navei perpendicular pe planul diametral al navei. Dacă se prevede o lățime mai mică, tancul lateral sau spațiul lateral nu trebuie să fie luat în considerare la calcularea zonei de protecție PAc; și
2. înălțimea verticală minimă a fiecărui tanc sau spațiu din dublu fund va fi de B/15 sau 2 m, luându-se valoarea mai mică dintre acestea. Dacă se prevede o înălțime mai mică, tancul sau spațiul din dublu fund nu va fi luat în considerare la calcularea zonei de protecție PAs.

Lățimea și înălțimea minime la tancurile laterale și tancurile din dublu fund trebuie să fie măsurate în afara zonei de santină, iar în cazul lățimii minime, aceasta trebuie să fie măsurată în afara oricăror îmbinări rotunjite dintre tabla lăcrimară și centură.

### Regula 19

*Cerințe cu privire la dublu corp și dublu fund pentru petrolierele livrate la 6 iulie 1996 sau după această dată*

1. Această regulă se aplică petrolierelor de 600 tdw și mai mult, livrate la 6 iulie 1996 sau după această dată, așa cum s-a definit în regula 1.28.6, după cum urmează:

2. Fiecare petrolier de 5000 tdw și mai mult trebuie:

1. în locul cerințelor paragrafelor 12 până la 15 din regula 18, după caz, să îndeplinească cerințele paragrafului 3 din prezenta regulă, dacă nu se supune prevederilor paragrafelor 4 și 5 din prezenta regulă; și
2. să îndeplinească, dacă este cazul, cerințele regulii 28.6.

3. Tronsonul tancurilor de marfă trebuie să fie protejat pe toată lungimea lui de tancuri de balast sau spații, altele decât tancurile de hidrocarburi, după cum urmează:

1. Tancuri sau spații laterale

Tancurile sau spațiile laterale trebuie să se extindă fie pe toată înălțimea bordajului, fie de la partea superioară a dublului fund la puntea cea mai de sus, fără a ține seama dacă îmbinarea dintre tabla lăcrimară și centură este rotunjită. Ele trebuie să fie astfel dispuse încât tancurile de marfă să nu fie în nicio parte la o distanță de linia teoretică a învelișului bordajului mai mică decât distanța  $w$  care, după cum se arată în figura 1, se măsoară la orice secțiune transversală perpendicular pe bordaj, așa cum se specifică mai jos:

$$w = 0,5 + \frac{DW}{20.000} \text{ (m), sau}$$

$w = 2,0$  m, luându-se valoarea mai mică dintre acestea.  
Valoarea minimă a lui  $w = 1,0$  m.

2. Tancuri sau spații din dublu fund

În orice secțiune transversală, înălțimea fiecărui tanc sau spațiu din dublu fund trebuie să fie astfel încât distanța  $h$  dintre fundul tancurilor de marfă și linia teoretică a învelișului fundului măsurată perpendicular pe învelișul fundului, conform figurii 1, să nu fie mai mică decât cea specificată mai jos:

$h = B/15$  (m) sau

$h = 2,0$  m, oricare dintre aceste valori este mai mică.

Valoarea minimă a lui  $h = 1,0$  m.

3. Zona curburii gurnei sau zonele fără o curbă clar definită a gurnei

Dacă distanțele  $h$  și  $w$  sunt diferite, pentru nivele ce depășesc  $1,5 h$  deasupra liniei de bază se preferă distanța  $w$ , după cum se indică în figura 1.

4. Capacitatea totală a tancurilor de balast

La petrolierele pentru transportul țițeiului având o capacitate de 20.000 tdw și mai mult, și la navele pentru transportul produselor petroliere având o capacitate de 30.000 tdw și mai mult, capacitatea globală a tancurilor laterale, tancurilor din dublu fund, tancurilor din picul prova și tancurilor din picul pupa nu trebuie să fie mai mică decât capacitatea tancurilor de balast separat necesară pentru respectarea cerințelor regulii 18 din prezenta Anexă. Tancurile sau spațiile laterale și tancurile din dublu fund utilizate pentru îndeplinirea cerințelor regulii 18 trebuie să fie amplasate cât mai uniform posibil pe lungimea tronsonului tancurilor de marfă. Capacitatea de balast separat suplimentară prevăzută pentru reducerea tensiunilor datorate încovoierii longitudinale a grinzii echivalente a corpului navei, a asietei etc. poate fi amplasată oriunde pe navă.

## 5. Puțurile de aspirație din tancurile de marfă

Puțurile de aspirație din tancurile de marfă pot pătrunde în dublul fund sub limita definită de distanța  $h$ , cu condiția ca aceste puțuri să fie cât mai mici posibil, iar distanța dintre fundul puțului și învelișul fundului să nu fie mai mică de 0,5  $h$ .

## 6. Tubulatura de balast și de marfă

Tubulatura de balast și alte tubulaturi, ca de exemplu tubulatura de sondă și de aerisire din tancurile de balast, nu trebuie să treacă prin tancurile de marfă. Tubulatura de marfă și tubulatura similară din tancurile de marfă nu trebuie să treacă prin tancurile de balast. Se pot acorda scutiri de la această cerință pentru porțiuni scurte de tubulatură, cu condiția ca acestea să fie sudate complet sau de construcție echivalentă.

## 4. Tancurilor sau spațiilor din dublu fund li se aplică următoarele:

1. Se poate renunța la tancurile sau spațiile din dublu fund cerute conform paragrafului 3.2 din prezenta regulă, cu condiția ca nava cisternă să fie astfel proiectată încât presiunea mărfii și a vaporilor exercitată pe învelișul fundului ce constituie unica limită între marfă și mare să nu depășească presiunea hidrostatică externă a apei, exprimată prin următoarea formulă:

$$f \times h_c \times \rho_c \times g + p \leq d_n \times \rho_s \times g$$

unde:

- $h_c$  = înălțimea mărfii în contact cu învelișul fundului, în metri
- $\rho_c$  = densitatea maximă a mărfii, în  $\text{kg/m}^3$
- $d_n$  = pescajul minim de operare în orice condiții de încărcare prevăzute, în metri
- $\rho_s$  = densitatea apei de mare, în  $\text{kg/m}^3$
- $p$  = presiunea maximă reglată peste presiunea atmosferică (presiunea manometrică) a supapei de presiune/vacuum prevăzută pentru tancul de marfă, în Pa
- $f$  = factor de siguranță = 1,1
- $g$  = accelerația gravitațională normală ( $9,81 \text{ m/s}^2$ ).

2. Orice separație orizontală necesară pentru îndeplinirea cerințelor de mai sus trebuie amplasată la o înălțime de cel puțin  $B/6$  sau 6 m, luându-se valoarea mai mică dintre acestea, dar nu mai mare de 0,6  $D$ , deasupra liniei de bază, unde  $D$  este înălțimea de construcție la mijlocul navei.

3. Tancurile sau spațiile laterale trebuie să fie amplasate conform cerințelor paragrafului 3.1 din prezenta regulă, exceptând cazul când, sub un nivel de  $1,5h$  deasupra liniei de bază, unde  $h$  este așa cum s-a definit în paragraful 3.2 din prezenta regulă, limita tancului de marfă se poate extinde vertical în jos până la învelișul fundului, așa cum se indică în figura 2.

5. Alte metode de proiectare și construcție ale petrolierelor pot fi de asemenea acceptate ca variante la cerințele prevăzute în paragraful 3 din prezenta regulă, cu condiția ca aceste metode să asigure cel puțin același nivel de protecție împotriva poluării cu hidrocarburi în cazul coliziunii sau eșuării și să fie aprobate în principiu de Comitetul pentru Protecția Mediului Maritim pe baza liniilor directe elaborate de către Organizație.

6. Fiecare petrolier cu o capacitate mai mică de 5.000 tdw trebuie să îndeplinească cerințele paragrafelor 3 și 4 din prezenta regulă sau trebuie:

1. să fie prevăzut cel puțin cu tancuri sau spații în dublu fund având o înălțime astfel încât distanța  $h$  specificată în paragraful 3.2 din prezenta regulă să îndeplinească următoarea condiție:

$$h = B/15 \text{ (m)}$$

cu o valoare minimă a lui  $h = 0,76 \text{ m}$ ;

în zona curburii gurnei și în zone fără o curbura clar definită a gurnei, limita tancurilor de marfă trebuie să fie paralelă cu linia fundului plat de la mijlocul navei, așa cum se indică în figura 3; și

2. să fie prevăzut cu tancuri de marfă dispuse astfel încât capacitatea fiecărui tanc de marfă să nu depășească  $700 \text{ m}^3$ , dacă tancurile sau spațiile laterale nu sunt dispuse conform paragrafului 3.1 din prezenta regulă, îndeplinind următoarea condiție:

$$w = 0,4 + \frac{2,4DW}{20.000} \text{ (m)} \quad \text{cu o valoare minimă a lui } w = 0,76 \text{ m.}$$

7. Nu trebuie să se transporte hidrocarburi în niciun spațiu care este situat în prova unui perete de coliziune amplasat în conformitate cu regula II-1/11 din *Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare*, așa cum a fost amendată. Un petrolier care nu este necesar să aibă un perete de coliziune în conformitate cu acea regulă nu trebuie să transporte hidrocarburi în niciun spațiu care este situat în prova planului transversal, perpendicular pe planul diametral, care este amplasat în locul în care ar fi trebuit amplasat peretele de coliziune în conformitate cu regula menționată.

8. La aprobarea concepției și construcției petrolierelor ce urmează a fi construite în conformitate cu prevederile prezentei reguli, Administrațiile trebuie să țină cont de aspectele generale privind siguranța, inclusiv necesitatea de a asigura întreținerea și inspecțiile tancurilor sau spațiilor laterale și din dublu fund.

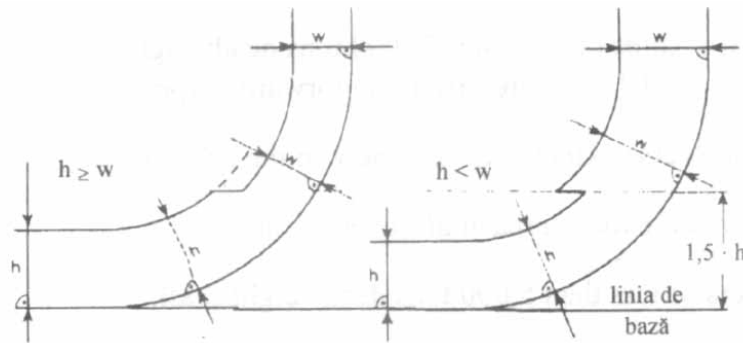


Figura 1. — Limitele tancului de marfă în conformitate cu paragraful 3

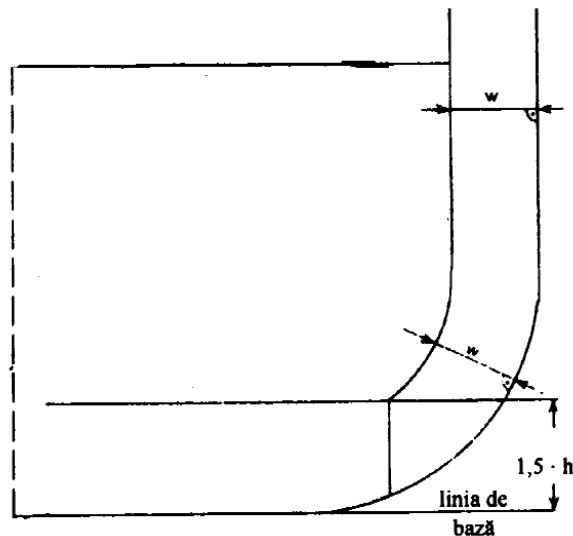


Figura 2. — Limitele tancului de marfă în conformitate cu paragraful 4

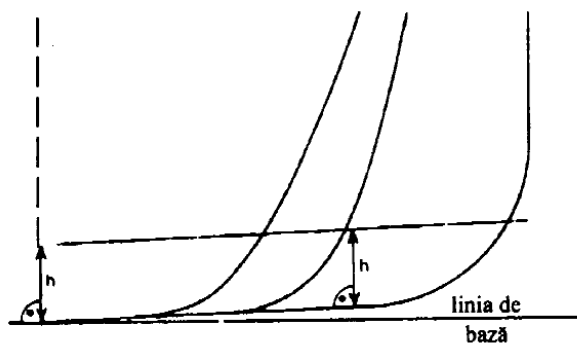


Figura 3. — Limitele tancului de marfă în conformitate cu paragraful 6

**Regula 20**

*Cerințe cu privire la dublu corp și dublu fund pentru petrolierele livrate înainte de 6 iulie 1996*

1. Dacă nu se prevede în mod expres altfel, această regulă trebuie:

1. să se aplice petrolierele de 5.000 tdw și mai mult, care sunt livrate înainte de 6 iulie 1996, așa cum s-a definit în regula 1.28.5 din prezenta Anexă; și
2. să nu se aplice petrolierele care îndeplinesc regula 19 și regula 28 în sensul paragrafului 28.6, care sunt livrate înainte de 6 iulie 1996, așa cum s-a definit la regula 1.28.5 din prezenta Anexă; și
3. să nu se aplice petrolierele la care se referă aliniatul 1 de mai sus care se conformează prevederilor regulii 19.3.1 și 19.3.2 sau 19.4 sau 19.5 din prezenta Anexă, cu excepția faptului că cerința pentru distanțele minime dintre limitele tancurilor de marfă și bordajul navei și respectiv învelișul fundului nu este necesar să fie respectată sub toate aspectele. În acest caz, distanțele pentru protecția laterală nu trebuie să fie mai mici decât acelea specificate în *Codul internațional pentru produse chimice în vrac* referitoare la amplasarea tancurilor de marfă de tip 2 și distanțele pentru protecția fundului, măsurate pe planul diametral, trebuie să respecte regula 18.15.2 din prezenta Anexă.

2. În sensul prezentei reguli:

1. „Combustibil diesel greu” înseamnă combustibil diesel, altul decât acei distilați din care mai mult de 50% din volum se distilează la o temperatură care nu depășește 340°C atunci când se încearcă printr-o metodă acceptată de către Organizație.
2. „Combustibil lichid” înseamnă distilați grei sau reziduuri de la țitei sau amestecuri ale acestor produse destinate utilizării ca combustibil pentru producerea căldurii sau energiei cu o calitate echivalentă specificației acceptate de către Organizație.

3. În sensul prezentei reguli, petrolierele sunt clasificate în următoarele categorii:

1. „*Petrolier de categoria 1*” înseamnă un petrolier de 20.000 tdw și mai mult, care transportă ca marfă țitei, combustibil lichid, combustibil diesel greu sau ulei de ungere, și un petrolier de 30.000 tdw și mai mult, care transportă hidrocarburi, altele decât cele de mai sus, care nu respectă cerințele pentru petrolierele livrate după 1 iunie 1982, așa cum s-a definit în regula 1.28.4 din prezenta Anexă;
2. „*Petrolier de categoria 2*” înseamnă un petrolier de 20.000 tdw și mai mult, care transportă ca marfă țitei, combustibil lichid, combustibil diesel greu sau ulei de ungere și un petrolier de 30000 tdw și mai mult, care transportă hidrocarburi, altele decât cele de mai sus, care respectă cerințele pentru petrolierele livrate după 1 iunie 1982, așa cum s-a definit în regula 1.28.4 din prezenta Anexă; și
3. „*Petrolier de categoria 3*” înseamnă un petrolier de 5000 tdw și mai mult, dar cu un deadweight mai mic decât cel specificat la alineatul 1 sau 2 din prezentul paragraf.

4. Un petrolier căruia i se aplică prezenta regulă trebuie să respecte cerințele paragrafelor 2 până la 5, 7 și 8 din regula 19 și ale regulii 28 referitoare la paragraful 28.6 din prezenta Anexă, nu mai târziu de 5 aprilie 2005 sau la aniversarea datei de livrare a navei la data sau în anul specificat în următorul tabel:

<b>Categoria de petrolier</b>	<b>Data sau anul</b>
Categoria 1	5 aprilie 2005 pentru navele livrate la 5 aprilie 1982 sau mai devreme 2005 pentru navele livrate după 5 aprilie 1982
Categoria 2 și Categoria 3	5 aprilie 2005 pentru navele livrate la 5 aprilie 1977 sau mai devreme 2005 pentru navele livrate după 5 aprilie 1977, dar înainte de 1 ianuarie 1978 2006 pentru navele livrate în anii 1978 și 1979 2007 pentru navele livrate în anii 1980 și 1981 2008 pentru navele livrate în anul 1982 2009 pentru navele livrate în anul 1983 2010 pentru navele livrate în anul 1984 sau mai târziu

5. Prin exceptare de la prevederile paragrafului 4 din prezenta regulă, în cazul unui petrolier de categoria 2 sau 3 prevăzut doar cu dublu fund sau dublu bordaj, care nu este utilizat la transportul hidrocarburilor și care se extinde pe întreaga lungime a tronsonului tancurilor de marfă sau cu spații din dublu corp care nu sunt utilizate la transportul hidrocarburilor și se extind pe toată lungimea tronsonului tancurilor de marfă, dar care nu îndeplinește condițiile pentru a i se acorda dispensă de la aplicarea prevederilor paragrafului 1.3 din prezenta regulă, Administrația poate permite continuarea operării unei astfel de nave după data menționată la paragraful 4 din prezenta regulă, cu condiția ca:

1. petrolierul să fi fost în operare la 1 iulie 2001;
2. Administrația să fie convinsă, prin verificarea documentației oficiale a navei că aceasta corespunde condițiilor menționate mai sus;
3. condițiile menționate mai sus privind petrolierul să rămână neschimbate;
4. această menținere în operare să nu depășească data la care nava împlinește 25 de ani de la data livrării sale.

6. Un petrolier de categoria 2 sau 3, cu o vechime mai mare sau egală cu 15 ani de la data livrării sale, trebuie să se conformeze *Sistemului de evaluare a stării navei* adoptat de Comitetul pentru Protecția Mediului Marin prin Rezoluția MEPC.94(46), așa cum a fost amendată, cu condiția ca aceste amendamente să fie adoptate, să fie intrate în vigoare și să aibă efect în conformitate cu prevederile articolului 16 din prezenta Convenție referitor la procedurile de amendare aplicabile unui apendice la o Anexă.

7. Administrația poate permite continuarea operării unui petrolier de categoria 2 sau 3 după data menționată la paragraful 4 din prezenta regulă, dacă rezultatele satisfăcătoare ale aplicării *Sistemului de evaluare a stării navei* atestă faptul că, după opinia Administrației, nava este aptă pentru a fi menținută în operare, cu condiția ca operarea să nu depășească aniversarea datei de livrare a navei în anul 2015 sau data la care nava împlinește 25 de ani de la data livrării sale, dacă această dată este anterioară celeilalte.

8. 1. Administrația unei părți la prezenta Convenție, care permite aplicarea paragrafului 5 din prezenta regulă sau care autorizează, suspendă, retrage sau refuză aplicarea paragrafului 7 din prezenta regulă unei nave autorizate să arboreze pavilionul său, trebuie să comunice imediat detaliile referitoare la aceasta Organizației, care le va difuza părților la Convenție în scopul informării lor și luării de măsuri corespunzătoare, dacă este cazul.
2. O parte la prezenta Convenție are dreptul să refuze intrarea în porturile sau terminalele din larg aflate sub jurisdicția sa a petrolierelor care sunt operate în conformitate cu prevederile:
  1. paragrafului 5 din prezenta regulă după aniversarea datei de livrare a navei în anul 2015; sau
  2. paragrafului 7 din prezenta regulă.

În aceste cazuri, această parte trebuie să comunice Organizației detaliile referitoare la aceasta, care le va difuza părților la Convenție în scopul informării lor.

## Regula 21

*Prevenirea poluării cu hidrocarburi de la petrolierele care transportă ca marfă hidrocarburi grele*

1. Această regulă trebuie:

1. să se aplice petrolierelor de 600 tdw și mai mult, care transportă ca marfă hidrocarburi grele, indiferent de data livrării lor; și
2. să nu se aplice petrolierelor la care se referă alineatul 1 de mai sus care se conformează prevederilor regulilor 19.3.1 și 19.3.2 sau 19.4 sau 19.5 din prezenta Anexă, cu excepția faptului că cerința privind distanțele minime dintre limitele tancurilor de marfă și bordajul navei și, respectiv, învelișul fundului, nu este necesar să fie respectată sub toate aspectele. În acest caz, distanțele pentru protecția laterală nu trebuie să fie mai mici decât acelea specificate în *Codul internațional pentru produse chimice în vrac* referitoare la amplasarea tancurilor de marfă de tip 2 și distanțele pentru protecția fundului, măsurate pe planul diametral, trebuie să respecte regula 18.15.2 din prezenta Anexă.

2. În sensul prezentei reguli, termenul „*hidrocarburi grele*” are oricare dintre următoarele semnificații:

1. țitei având o densitate mai mare de 900 kg/m<sup>3</sup> la temperatura de 15°C;
2. combustibil lichid având fie o densitate mai mare de 900 kg/m<sup>3</sup> la temperatura de 15°C, fie o vâscozitate cinematică mai mare de 180 mm<sup>2</sup>/s la temperatura de 50°C; sau
3. bitum, smoală și emulsiile lor.

3. Un petrolier căruia i se aplică prezenta regulă trebuie să respecte prevederile paragrafelor 4 până la 8 din prezenta regulă, suplimentar față de respectarea prevederilor aplicabile din regula 20.

4. Sub rezerva prevederilor paragrafelor 5, 6 și 7 din prezenta regulă, un petrolier căruia i se aplică prezenta regulă trebuie:

1. dacă are deadweightul de 5000 tone și mai mult, să corespundă cerințelor regulii 19 din prezenta Anexă nu mai târziu de 5 aprilie 2005; sau
2. dacă are deadweightul de 600 tone și mai mult, dar mai puțin de 5000 tone, să fie prevăzut atât cu tancuri sau spații în dublu fund care corespund prevederilor regulii 19.6.1 din prezenta Anexă, cât și cu tancuri sau spații laterale dispuse în conformitate cu regula 19.3.1 și care corespund cerinței privind distanța  $w$ , așa cum se menționează în regula 19.6.2, nu mai târziu de aniversarea datei de livrare a navei în anul 2008.

5. În cazul unui petrolier de 5000 tdw și mai mult, care transportă ca marfă hidrocarburi grele, prevăzut doar cu dublu fund sau dublu bordaj, neutilizat la transportul hidrocarburilor și extins pe întreaga lungime a tronsonului tancurilor de marfă, sau cu spații în dublu corp, neutilizate la transportul hidrocarburilor și extinse pe întreaga lungime a tronsonului tancurilor de marfă, dar care nu îndeplinește condițiile pentru a i se acorda dispensă de la aplicarea prevederilor paragrafului 1.2 din prezenta regulă, Administrația poate permite continuarea operării unei astfel de nave după data menționată la paragraful 4 din prezenta regulă, cu condiția ca:

1. petrolierul să fi fost în operare la 4 decembrie 2003;
  2. Administrația să fie convinsă, prin verificarea documentației oficiale a navei, că aceasta corespunde condițiilor menționate mai sus;
  3. condițiile menționate mai sus privind petrolierul, să rămână neschimbate; și
  4. această menținere în operare să nu depășească data la care nava împlinește 25 de ani de la data livrării sale.
6. 1. Administrația poate permite continuarea operării unui petrolier de 5000 tdw și mai mult, care transportă țitei cu o densitate mai mare de  $900 \text{ kg/m}^3$ , dar mai mică de  $945 \text{ kg/m}^3$ , la temperatura de  $15^\circ\text{C}$ , după data specificată în paragraful 4.1 din prezenta regulă, dacă rezultatele satisfăcătoare ale aplicării *Sistemului de evaluare a stării navei* menționat în regula 20.6 atestă faptul că, după opinia Administrației, nava este aptă pentru a fi menținută în operare, ținând seama de mărimea, vârsta, zona de operare și starea tehnică a structurii navei și cu condiția ca operarea să nu depășească data la care nava împlinește 25 de ani de la data livrării sale.
2. Administrația poate permite continuarea operării unui petrolier de 600 tdw și mai mult, dar mai puțin de 5000 tdw, care transportă ca marfă hidrocarburi grele, după data specificată în paragraful 4.2 din prezenta regulă, dacă, după opinia Administrației, nava este aptă să continue o astfel de operare, ținând seama de mărimea, vârsta, zona de operare și starea tehnică a structurii navei, și cu condiția ca operarea să nu depășească data la care nava împlinește 25 de ani de la data livrării sale.

7. Administrația unei părți la prezenta Convenție poate acorda dispensă de la prevederile prezentei reguli unui petrolier de 600 tdw și mai mult care transportă ca marfă hidrocarburi grele dacă petrolierul:

1. fie este angajat în voiaje exclusiv într-o zonă aflată sub jurisdicția sa, fie operează ca o unitate plutitoare de stocare a hidrocarburilor grele situată într-o zonă aflată sub jurisdicția sa; sau
  2. fie este angajat în voiaje exclusiv într-o zonă aflată sub jurisdicția altei părți, fie operează ca unitate plutitoare de stocare a hidrocarburilor grele situată într-o zonă aflată sub jurisdicția altei părți, cu condiția ca partea sub a cărei jurisdicție va fi operat petrolierul să accepte operarea petrolierului într-o zonă aflată sub jurisdicția sa.
8. 1. Administrația unei părți la prezenta Convenție care autorizează, suspendă, retrage sau refuză aplicarea paragrafului 5, 6 sau 7 din prezenta regulă, unei nave autorizată să arboreze pavilionul său, va comunica imediat detaliile referitoare la aceasta Organizației, care le va difuza părților la prezenta Convenție în scopul informării lor și luării de măsuri corespunzătoare, dacă este cazul.
2. Sub rezerva prevederilor legislației internaționale, o parte la prezenta Convenție are dreptul să refuze intrarea petrolierelor, care operează în conformitate cu prevederile paragrafului 5 sau 6 din prezenta regulă, în porturile sau terminalele din larg aflate sub jurisdicția sa, sau să refuze transferul de la navă la navă a hidrocarburilor grele în zonele aflate sub jurisdicția sa, cu excepția cazului în care este necesar în scopul asigurării siguranței unei nave sau al salvării vieții omenești pe mare. În astfel de cazuri, această Parte trebuie să comunice Organizației detaliile referitoare la aceasta, care le va difuza părților la prezenta Convenție în scopul informării lor.



**Regula 22***Protecția fundului compartimentului pompelor*

1. Această regulă se aplică petrolierelor de 5000 tdw și mai mult, construite la 1 ianuarie 2007 sau după această dată.

2. Compartimentul pompelor trebuie să fie prevăzut cu un dublu fund astfel încât la orice secțiune transversală, înălțimea fiecărui tanc sau spațiu din dublu fund să fie astfel încât distanța  $h$  dintre fundul compartimentului pompelor și linia de bază a navei măsurată perpendicular pe linia de bază a navei să nu fie mai mică decât cea indicată mai jos:

$$h = B/15 \text{ (m) sau}$$

$$h = 2 \text{ m, luându-se valoarea mai mică dintre acestea.}$$

Valoarea minimă a lui  $h = 1 \text{ m}$ .

3. În cazul compartimentelor pompelor al căror înveliș de fund este situat la o înălțime deasupra liniei de bază egală cel puțin cu înălțimea minimă prevăzută la paragraful 2 de mai sus (de exemplu conceptul pubei tip nacelă), nu va fi necesară o construcție de dublu fund în dreptul compartimentului pompelor.

4. Pompele de balast trebuie să fie prevăzute cu dispozitive corespunzătoare care permit asigurarea unei aspirări eficiente din tancurile din dublu fund.

5. Prin exceptare de la prevederile paragrafelor 2 și 3 de mai sus, dacă, în cazul inundării compartimentului pompelor, instalațiile de pompare a balastului sau a mărfii rămân în stare de funcționare, atunci nu este necesară prevederea unui dublu fund.

**Regula 23***Aptitudinea de prevenire a scurgerilor accidentale de hidrocarburi*

1. Această regulă se aplică petrolierelor livrate la 1 ianuarie 2010 sau după această dată, așa cum s-a definit în regula 1.28.8.

2. În sensul prezentei reguli, se aplică următoarele definiții:

1. „Pescajul la linia de încărcare ( $d_s$ )” este distanța măsurată pe verticală, în metri, de la linia de bază teoretică, măsurată la jumătatea lungimii navei, până la linia de plutire corespunzătoare bordului liber de vară ce va fi atribuit navei. Calculele corespunzătoare prezentei reguli ar trebui să aibă la bază pescajul  $d_s$ , fără să se țină cont de pescajele atribuite care pot depăși  $d_s$ , ca în cazul liniei de încărcare la tropice.
2. „Linia de plutire ( $d_B$ )” este distanța măsurată pe verticală, în metri, de la linia de bază teoretică, măsurată la jumătatea lungimii navei, până la linia de plutire corespunzând unui procentaj de 30% din înălțimea  $D_s$ .
3. „Lățimea ( $B_s$ )” este cea mai mare lățime teoretică a navei, în metri, măsurată la nivelul liniei de încărcare maximă  $d_s$  sau sub aceasta.
4. „Lățimea ( $B_B$ )” este cea mai mare lățime teoretică a navei, în metri, măsurată la nivelul liniei de plutire  $d_B$  sau sub aceasta.
5. „Înălțimea ( $D_s$ )” este înălțimea teoretică, în metri, măsurată la jumătatea lungimii navei, până la puntea superioară, pe bordaj.
6. „Lungimea ( $L$ )” și „deadweightul ( $DW$ )” sunt cele definite în regulile 1.19 și respectiv 1.23.

3. Pentru a asigura o protecție adecvată împotriva poluării cu hidrocarburi în cazul coliziunii sau eșuării trebuie respectate următoarele:

1. la petrolierele de 5000 tdw și mai mult, parametrul corespunzător al scurgerii medii de hidrocarburi trebuie să aibă următoarele valori:

$$O_M \leq 0,015$$

$$\text{pentru } C \leq 200.000 \text{ m}^3$$

$$O_M \leq 0,012 + (0,003/200.000)(400.000-C)$$

$$\text{pentru } 200.000 \text{ m}^3 < C < 400.000 \text{ m}^3$$

$$O_M \leq 0,012$$

$$\text{pentru } C \geq 400.000 \text{ m}^3$$

la navele pentru transport combinat cu un deadweight mai mare de 5.000 tone, dar cu o capacitate mai mică de 200.000 m<sup>3</sup>, parametrul corespunzător scurgerii medii de hidrocarburi poate fi aplicat cu condiția prezentării calculelor, după cum consideră Administrația, care să demonstreze că după luarea în considerare a rezistenței sale structurale mărite, nava pentru transport combinat are o aptitudine de prevenire a scurgerilor de hidrocarburi care este cel puțin echivalentă cu cea a unei nave cisternă cu dublu corp standard cu aceleași dimensiuni având  $O_M \leq 0,015$ .

$$\begin{array}{ll} O_M \leq 0,021 & \text{pentru } C \leq 100.000 \text{ m}^3 \\ O_M \leq 0,015 + (0,006/100.000) (200.000 - C) & \text{pentru } 100.000 \text{ m}^3 < C \leq 200.000 \text{ m}^3 \end{array}$$

unde:

$O_M$  = parametrul corespunzător scurgerii medii de hidrocarburi

$C$  = volumul total, în  $\text{m}^3$ , al încărcăturii de hidrocarburi, într-un tanc plin în proporție de 98%

2. la petrolierele cu un deadweight mai mic de 5.000 tone:

Lungimea fiecărui tanc de marfă nu trebuie să depășească 10 m sau una dintre următoarele valori, luându-se valoarea mai mare dintre acestea:

1. dacă nu există un perete longitudinal în interiorul tancurilor de marfă:

$$\left(0,5 \frac{b_i}{B} + 0,1\right) L \text{ cu condiția ca această valoare să nu depășească } 0,2L$$

2. dacă există un perete longitudinal central în interiorul tancurilor de marfă:

$$\left(0,25 \frac{b_i}{B} + 0,15\right) L$$

3. dacă există doi sau mai mulți pereți longitudinali în interiorul tancurilor de marfă:

1. pentru tancurile de marfă laterale:  $0,2L$

2. pentru tancurile de marfă centrale:

1. dacă  $\frac{b_i}{B} \geq 0,2L : 0,2L$

2. dacă  $\frac{b_i}{B} < 0,2 :$

— dacă nu există perete longitudinal central:

$$\left(0,5 \frac{b_i}{B} + 0,1\right) L$$

— dacă există un perete longitudinal central:

$$\left(0,25 \frac{b_i}{B} + 0,15\right) L$$

4.  $b_i$  este distanța minimă de la bordajul navei la peretele longitudinal dinspre exterior al tancului considerat, măsurată înspre interior perpendicular pe planul diametral la nivelul corespunzător bordului liber de vară atribuit.

4. Următoarele ipoteze generale trebuie să se aplice la calcularea parametrului corespunzător scurgerii medii de hidrocarburi:

1. Lungimea tronsonului de marfă se extinde între extremitățile prova și pupa ale tuturor tancurilor prevăzute pentru transportul încărcăturii de hidrocarburi, inclusiv tancurile de decantare.

2. Acolo unde prezenta regulă se referă la tancurile de marfă, trebuie să se considere că aceste tancuri cuprind toate tancurile de marfă, tancurile de decantare și tancurile de combustibil situate în cadrul tronsonului de marfă.

3. Trebuie să se considere că nava este încărcată la pescajul corespunzător liniei de încărcare  $d_s$  fără asietă sau înclinare.

4. Trebuie să se considere că toate tancurile de marfă cu hidrocarburi sunt umplute în proporție de 98% din volumul lor. Densitatea nominală a încărcăturii de hidrocarburi ( $\rho_n$ ) va fi calculată după cum urmează:

$$\rho_n = 1.000 (DW)/C \quad (\text{kg/m}^3)$$

5. În sensul efectuării calculelor referitoare la scurgeri, permeabilitatea fiecărui spațiu din cadrul tronsonului de marfă, incluzând tancurile de marfă, tancurile de balast și alte spații care nu sunt spații pentru hidrocarburi trebuie considerată egală cu 0,99, în afară de cazul în care nu este dovedit altfel.
6. Puțurile de aspirație pot fi neglijate la determinarea amplasării tancului cu condiția ca astfel de puțuri să fie cât mai mici posibil și distanța dintre fundul puțului și învelișul fundului navei să nu fie mai mică de  $0,5h$ , unde  $h$  este înălțimea așa cum s-a definit la regula 19.3.2.

5. Următoarele ipoteze trebuie utilizate în cazul combinării parametrilor scurgerii de hidrocarburi:

1. Scurgerea medie de hidrocarburi trebuie să fie calculată separat pentru avaria la bordaj și pentru avaria la fund și apoi rezultatele trebuie combinate pentru a obține parametrul adimensional  $O_M$  al scurgerii de hidrocarburi după cum urmează:

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

unde:

$O_{MS}$  = scurgerea medie pentru avaria la bordaj, în  $m^3$ ; și  
 $O_{MB}$  = scurgerea medie pentru avaria la fundul navei, în  $m^3$ .

2. Pentru avaria la fundul navei, scurgerea medie trebuie calculată separat pentru un nivel de maree de 0 m și minus 2,5 m și apoi rezultatele trebuie combinate după cum urmează:

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

unde:

$O_{MB(0)}$  = scurgerea medie pentru nivelul de maree de 0 m, în  $m^3$ ; și  
 $O_{MB(2,5)}$  = scurgerea medie pentru nivelul de maree de minus 2,5 m, în  $m^3$ :

6. Scurgerea medie pentru avaria la bordaj  $O_{MS}$  trebuie să fie calculată astfel:

$$O_{MS} = C_3 \sum_i^n P_{s(i)} O_{s(i)} \quad (m^3)$$

unde:

$i$  = reprezintă fiecare tanc de marfă luat în considerare;  
 $n$  = numărul total de tancuri de marfă;  
 $P_{s(i)}$  = probabilitatea de penetrare a unui tanc de marfă „i” ca urmare a unei avarii la bordaj, calculată în conformitate cu prevederile paragrafului 8.1 din prezenta regulă;  
 $O_{s(i)}$  = scurgerea, în  $m^3$ , rezultată în urma unei avarii la bordaj la un tanc de marfă „i”, care se consideră egală cu volumul total al hidrocarburilor din tancul de marfă „i” umplut în proporție de 98%, în afară de cazul în care se demonstrează, prin aplicarea Liniilor directe menționate în regula 19.5, că orice volum semnificativ de marfă va fi reținut; și  
 $C_3$  = 0,77 pentru navele ale căror tancuri de marfă au doi pereți longitudinali în interior continui pe toată lungimea tronsonului de marfă și ale căror  $P_{s(i)}$  se calculează conform prevederilor prezentei reguli.  $C_3$  este egal cu 1,0 pentru toate celelalte nave sau în cazul în care  $P_{s(i)}$  se calculează conform prevederilor paragrafului 10 din prezenta regulă.

7. Scurgerea medie pentru avaria la fundul navei trebuie să fie calculată pentru fiecare nivel de maree astfel:

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

unde:

$i$  = reprezintă fiecare tanc de marfă luat în considerare;  
 $n$  = numărul total de tancuri de marfă;  
 $P_{B(i)}$  = probabilitatea de penetrare a unui tanc de marfă „i” ca urmare a unei avarii la fundul navei, calculată în conformitate cu prevederile paragrafului 9.1 din prezenta regulă;  
 $O_{B(i)}$  = scurgerea, în  $m^3$ , a unui tanc de marfă „i”, calculată în conformitate cu prevederile paragrafului 7.3 din prezenta regulă; și  
 $C_{DB(i)}$  = coeficient pentru luarea în considerație a volumului de hidrocarburi reținute, așa cum se definește la paragraful 7.4 din prezenta regulă

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

unde:

$i$ ,  $n$ ,  $P_{B(i)}$  și  $C_{DB(i)}$  = așa cum s-au definit la alineatul 1 de mai sus;  
 $O_{B(i)}$  = scurgerea, în  $m^3$ , a unui tanc de marfă „i”, după schimbarea mării

3. Scurgerea de hidrocarburi  $O_{B(i)}$  pentru fiecare tanc de marfă cu hidrocarburi trebuie să fie calculată pe baza principiilor de echilibrare a presiunii hidrostatice conform următoarelor ipoteze:

1. Trebuie să se considere că nava este eșuată cu asietă și înclinare egale cu zero, pescajul navei eșuate înainte de schimbarea mării fiind egal cu pescajul la linia de încărcare  $d_s$ .
2. Nivelul mării după avarie trebuie să fie calculat după cum urmează:

$$h_c = \{(d_s + t_c - Z_1)(\rho_s) - (1000 p)/g\}/\rho_n$$

unde:

$h_c$  = înălțimea încărcăturii de hidrocarburi deasupra lui  $Z_1$ , în metri;

$t_c$  = schimbarea mării, în metri. Scăderile de maree trebuie să fie exprimate ca valori negative;

$Z_1$  = înălțimea punctului cel mai de jos din tancul de marfă deasupra liniei de bază, în metri;

$\rho_s$  = densitatea apei de mare, va fi considerată ca fiind egală cu  $1,025 \text{ kg/m}^3$ ;

$p$  = dacă este prevăzută o instalație de gaz inert, suprapresiunea normală, în kPa, trebuie să fie considerată ca fiind egală cu cel puțin 5 kPa; dacă nu este prevăzută o instalație de gaz inert, suprapresiunea poate fi considerată ca fiind egală cu 0;

$g$  = accelerația gravitațională va fi considerată ca fiind egală cu  $9,81 \text{ m/s}^2$ ; și

$\rho_n$  = densitatea nominală a încărcăturii de hidrocarburi, calculată în conformitate cu paragraful 4.4 din prezenta regulă;

3. Pentru tancurile de marfă delimitate de învelișul fundului, se consideră, dacă nu se dovedește contrariul, că scurgerea de hidrocarburi  $O_{B(i)}$  este egală cu cel puțin 1% din volumul total al încărcăturii de hidrocarburi transportate în tancul de marfă „i”, ținând seama de pierderile prin schimbul inițial și de efectele dinamice datorate curenților și valurilor.
4. În cazul avariei la fund, o parte din scurgerea dintr-un tanc de marfă poate fi reținută de compartimentele care nu sunt destinate hidrocarburilor. Acest efect este determinat prin aplicarea coeficientului  $C_{DB(i)}$  pentru fiecare tanc, care ia valorile următoare:

$C_{DB(i)} = 0,6$  pentru tancurile de marfă delimitate în partea de jos de compartimente care nu sunt destinate hidrocarburilor;

$C_{DB(i)} = 1,0$  pentru tancurile de marfă delimitate de învelișul fundului.

8. Probabilitatea  $P_S$  de penetrare a unui compartiment ca urmare a avariei la bordaj trebuie să fie calculată după cum urmează:

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

unde:

$P_{SL} = 1 - P_{Sf} - P_{Sa} =$  probabilitatea ca avaria să se extindă în zona longitudinală delimitată de  $X_a$  și  $X_f$ ;

$P_{SV} = 1 - P_{Su} - P_{Sl} =$  probabilitatea ca avaria să se extindă în zona verticală delimitată de  $Z_1$  și  $Z_u$ ; și

$P_{ST} = 1 - P_{Sy} =$  probabilitatea ca avaria să se extindă transversal dincolo de limita definită prin  $y$ .

2.  $P_{Sa}$ ,  $P_{Sf}$ ,  $P_{Sl}$ ,  $P_{Su}$  și  $P_{Sy}$  trebuie să fie determinate prin interpolare liniară cu ajutorul tabelului de probabilități pentru avaria în bordaj prevăzut în paragraful 8.3 din prezenta regulă, unde:

$P_{Sa}$  = probabilitatea ca avaria să se situeze în întregime în spatele poziției  $X_a/L$ ;

$P_{Sf}$  = probabilitatea ca avaria să se situeze în întregime în fața poziției  $X_f/L$ ;

$P_{Sl}$  = probabilitatea ca avaria să se situeze în întregime sub tanc;

$P_{Su}$  = probabilitatea ca avaria să se situeze în întregime deasupra tancului; și

$P_{Sy}$  = probabilitatea ca avaria să se situeze în întregime în exteriorul tancului.

Limitele compartimentului  $X_a$ ,  $X_f$ ,  $Z_l$ ,  $Z_u$  și  $y$  trebuie să fie stabilite după cum urmează:

- $X_a$  = distanța în plan longitudinal, în metri, de la extremitatea pupa a L până la punctul cel mai din pupa al compartimentului considerat;  
 $X_f$  = distanța în plan longitudinal, în metri, de la extremitatea pupa a L până la punctul cel mai din prova al compartimentului considerat;  
 $Z_l$  = distanța în plan vertical, în metri, măsurată de la linia de bază teoretică până la cel mai de jos punct al compartimentului considerat;  
 $Z_u$  = distanța în plan vertical, în metri, măsurată de la linia de bază teoretică până la cel mai de sus punct al compartimentului considerat.  $Z_u$  nu trebuie să fie luat mai mare ca  $D_s$ ; și  
 $y$  = distanța minimă în plan orizontal, în metri, măsurată perpendicular pe planul diametral între compartimentul considerat și învelișul bordajului.

### 3. Tabelul de probabilități pentru avaria la bordaj:

$X_a/L$	$P_{Sa}$	$X_f/L$	$P_{Sf}$	$Z_l/D_s$	$P_{Sl}$	$Z_u/D_s$	$P_{Su}$
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

$P_{Sy}$  trebuie să fie calculat după cum urmează:

$$P_{Sy} = (24,96 - 199,6 y/B_s)(y/B_s) \quad \text{pentru } y/B_s \leq 0,05$$

$$P_{Sy} = 0,749 + \{5 - 44,4 (y/B_s - 0,05)\} (y/B_s - 0,05) \quad \text{pentru } 0,05 < y/B_s < 0,1$$

$$P_{Sy} = 0,888 + 0,56 (y/B_s - 0,1) \quad \text{pentru } y/B_s \geq 0,1$$

$P_{Sy}$  nu trebuie să fie luat mai mare decât 1.

9 Probabilitatea  $P_B$  de penetrare a unui compartiment ca urmare a avariei la fund trebuie să fie calculată după cum urmează:

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

unde:

$$P_{BL} = 1 - P_{Bf} - P_{Ba} = \text{probabilitatea ca avaria să se extindă în zona longitudinală delimitată de } X_a \text{ și } X_f;$$

$$P_{BT} = 1 - P_{Bp} - P_{Bs} = \text{probabilitatea ca avaria să se extindă în zona transversală delimitată de } Y_p \text{ și } Y_s; \text{ și}$$

$$P_{BV} = 1 - P_{Bz} = \text{probabilitatea ca avaria să se extindă în plan vertical deasupra limitei definite de } z.$$

2.  $P_{Ba}$ ,  $P_{Bf}$ ,  $P_{Bp}$ ,  $P_{Bs}$  și  $P_{Bz}$  trebuie să fie determinate prin interpolare liniară din tabelul probabilităților pentru avaria la fund prevăzut în paragraful 9.3 din prezenta regulă, unde:

$P_{Ba}$  = probabilitatea ca avaria să se situeze în întregime în spatele poziției  $X_a/L$ ;

$P_{Bf}$  = probabilitatea ca avaria să se situeze în întregime în fața poziției  $X_f/L$ ;

$P_{Bp}$  = probabilitatea ca avaria să se situeze în întregime în babordul tancului;

$P_{Bs}$  = probabilitatea ca avaria să se situeze în întregime în tribordul tancului; și

$P_{Bz}$  = probabilitatea ca avaria să se situeze în întregime sub tanc.

Limitele compartimentului  $X_a$ ,  $X_f$ ,  $Y_p$ ,  $Y_s$  și  $z$  trebuie să fie stabilite după cum urmează:

$X_a$  și  $X_f$  sunt cele definite la paragraful 8.2 din prezenta regulă;

$Y_p$  = distanța în plan transversal, în metri, dintre punctul din extremitatea babord a compartimentului situat la nivelul liniei de plutire dB sau sub aceasta și planul vertical situat în tribord la  $B_B/2$  față de planul diametral al navei;

$Y_s$  = distanța în plan transversal, în metri, dintre punctul din extremitatea tribord a compartimentului situat la nivelul liniei de plutire dB sau sub aceasta și planul vertical situat în tribord la  $B_B/2$  față de planul diametral al navei; și

$z$  = valoarea minimă a lui  $z$ , în metri, pe lungimea compartimentului; la orice poziție longitudinală dată,  $z$  este distanța în plan vertical de la punctul cel mai de jos al învelișului fundului, la această poziție, și până la punctul cel mai de jos al compartimentului, la aceeași poziție.

3. Tabelul de probabilități pentru avaria la fund:

$X_a/L$	$P_{Ba}$	$X_f/L$	$P_{Bf}$	$Y_p/B_B$	$P_{Bp}$	$Y_s/B_B$	$P_{Bs}$
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

$P_{Bz}$  trebuie să fie calculat după cum urmează:

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

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

$P_{Bz}$  nu trebuie să fie luat mai mare decât 1.

10. Prezenta regulă utilizează un concept probabilistic simplificat atunci când se efectuează o însumare a contribuțiilor din fiecare tanc de marfă la determinarea scurgerii medii. Pentru anumite proiectări cum sunt acelea caracterizate prin prezența unor trepte/nișe în pereții/punți și pentru pereții înclinați și/sau o curbă pronunțată a corpului, poate fi necesară efectuarea calculelor mai riguroase. În aceste cazuri se poate aplica una dintre următoarele proceduri de calcul:

1. Probabilitățile menționate la paragrafele 8 și 9 de mai sus pot fi calculate cu mai multă precizie prin aplicarea subcompartimentărilor ipotetice.
2. Probabilitățile menționate la paragrafele 8 și 9 de mai sus pot fi calculate prin aplicarea directă a funcțiilor de distribuție stohastică a densității conținute în Liniile directoare prevăzute în regula 19.5.
3. Aptitudinea de a preveni scurgerile de hidrocarburi poate fi evaluată în conformitate cu metoda descrisă în Liniile directoare prevăzute în regula 19.5.

11. Următoarele prevederi cu privire la amplasarea tubulaturii trebuie să se aplice:

1. tubulaturile care trec prin tancarile de marfă și sunt situate la o distanță mai mică de  $0,30 B_s$  față de bordajul navei sau la o distanță mai mică de  $0,30 D_s$  față de fundul navei trebuie să fie prevăzute cu valvule sau dispozitive similare de închidere în locul în care se deschid în oricare tanc de marfă. Aceste valvule trebuie ținute închise în permanență pe mare atunci când tancarile conțin hidrocarburi, cu excepția cazului în care acestea pot fi deschise numai pentru un transfer de marfă, necesar în cadrul operațiunilor esențiale cu marfa.
2. utilizarea unei instalații care permite transferul rapid al mărfii în caz de urgență sau a altei instalații pentru reducerea scurgerii de hidrocarburi în cazul unui accident poate fi luată în calcul numai după ce Organizația a aprobat aspectele cu privire la eficacitatea și siguranța acestei instalații. Prezentarea spre aprobare trebuie efectuată în conformitate cu prevederile Liniilor directoare prevăzute în regula 19.5.

**Regula 24***Ipoteze referitoare la avarii*

1. Pentru a calcula scurgerile ipotetice de hidrocarburi de la petroliere, în conformitate cu regulile 25 și 26, s-au admis trei dimensiuni ale unei breșe, de forma unui paralelipiped, în bordajul și la fundul navei, după cum urmează. În caz de avarii la fund, se iau în considerare două condiții care se aplică separat la porțiunile indicate ale petrolierului.

## 1. Avarie la bordaj

- |   |  |
|---|--|
| 1. Extinderea longitudinală ( $l_c$ ):  | $1/3 L^{2/3}$ sau 14,5 metri,<br>luându-se valoarea mai mică |
| 2. Extindere transversală ( $t_c$ ) (măsurată de la bordaj spre interior, perpendicular pe planul diametral corespunzător bordului liber de vară atribuit): | $B/5$ sau 11,5 metri, luându-se valoarea mai mică            |
| 3. Extinderea verticală ( $v_c$ ):  | De la linia de bază în sus fără limită                       |

## 2. Avarie la fund

- |   |  |  |
|---|--|--|
|   | Pe o lungime de 0,3 L de la perpendiculara prova a navei                           | Pe orice altă parte a navei                        |
| 1. Extindere longitudinală ( $l_s$ ):                 | $L/10$   | $L/10$ sau 5 metri,<br>luându-se valoarea mai mică |
| 2. Extindere transversală ( $t_s$ ):                  | $B/6$ sau 10 metri,<br>luându-se valoarea mai mică,<br>dar nu mai puțin de 5 metri | 5 metri  |
| 3. Extindere verticală de la linia de bază ( $v_s$ ): | $B/15$ sau 6 metri,<br>luându-se valoarea mai mică                                 |  |

2. Ori de câte ori simbolurile date în prezenta regulă apar în prezentul capitol, ele au sensul definit în această regulă.

**Regula 25***Scurgeri ipotetice de hidrocarburi*

1. Scurgerile ipotetice de hidrocarburi în caz de avarie la bordaj ( $O_c$ ) și avarie la fund ( $O_s$ ) trebuie să fie calculate cu ajutorul următoarelor formule pentru compartimentele cu breșe provenind din avarii situate oriunde posibil pe lungimea navei, așa cum s-a definit în regula 24 din prezenta Anexă.

## 1. Pentru avarii la bordaj:

$$O_c = \sum W_i + \sum K_i C_i \quad (I)$$

## 2. Pentru avarii la fund:

$$O_s = 1/3 (\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i) \quad (II)$$

unde:

$W_i$  = volumul, în  $m^3$ , al unui tanc lateral care se consideră că are o breșă datorită avariei, așa cum s-a specificat la regula 24 din prezenta Anexă;  $W_i$  poate fi considerat egal cu zero pentru un tanc de balast separat.

$C_i$  = volumul, în  $m^3$ , al unui tanc central care se consideră că are o breșă datorită avariei, așa cum s-a specificat la regula 24 din prezenta Anexă;  $C_i$  poate fi considerat egal cu zero pentru un tanc de balast separat.

$K_i = 1 - b_i/t_c$ , atunci când  $b_i$  este egal cu sau mai mare decât  $t_c$ ,  $K_i$  trebuie să fie considerat egal cu zero.

$Z_i = 1 - h_i/v_s$ , atunci când  $h_i$  este egal cu sau mai mare decât  $v_s$ ,  $Z_i$  trebuie să fie considerat egal cu zero.

$b_i$  = lățimea, în metri, a tancului lateral considerat, măsurată spre interior de la bordajul navei perpendicular pe planul diametral la nivelul corespunzător bordului liber de vară atribuit.

$h_i$  = înălțimea minimă, în metri, a dublului fund considerat;  $h_i$  trebuie să fie considerată zero atunci când nu există dublu fund.

Ori de câte ori simbolurile date în prezentul paragraf apar în prezentul capitol, acestea au sensul definit în prezenta regulă.

2. Dacă între tancurile laterale de hidrocarburi este amplasat un spațiu gol sau un tanc de balast separat a cărui lungime este mai mică decât  $l_c$ , definită de regula 24 din prezenta Anexă, atunci  $O_c$  din formula (I) poate fi calculat pe baza volumului  $W_i$ , care este volumul real al unui astfel de tanc (atunci când sunt de capacitate egală) sau al celui mai mic dintre cele două tancuri (dacă nu au aceeași capacitate) adiacente unui astfel de spațiu, înmulțit cu  $S_i$ , așa cum s-a definit mai jos și luând pentru toate celelalte tancuri laterale implicate în această coliziune valoarea volumului total real.

$$S_i = 1 - \frac{l_i}{l_c}$$

unde  $l_i$  = lungimea, în metri, a spațiului gol sau a tancului de balast separat considerat.

3. 1. Trebuie să se ia în considerare numai tancurile din dublu fund care fie sunt goale, fie conțin apă curată, atunci când se transportă marfă în tancurile de deasupra lor.
2. Când dublul fund nu se întinde pe întreaga lungime și lățime a tancului respectiv, dublul fund este considerat inexistent și volumul tancurilor de deasupra zonei avariei la fund va fi inclus în formula (II), chiar dacă tancul nu este considerat avariat din cauza existenței unui astfel de dublu fund parțial.
3. Puțurile de aspirație pot fi neglijate la determinarea valorii lui  $h_p$ , cu condiția ca aceste puțuri să nu aibă o suprafață excesivă și să se extindă sub tanc pe o distanță minimă și în nici un caz mai mult de jumătate din înălțimea dublului fund. Dacă adâncimea unui astfel de puț depășește jumătatea înălțimii dublului fund,  $h_p$  va fi luat egal cu înălțimea dublului fund minus înălțimea puțului.

Tubulatura care deservește astfel de puțuri dacă este amplasată în interiorul dublului fund va fi prevăzută cu valvule sau alte dispozitive de închidere amplasate în punctul de racordare la tancul deservit pentru a împiedica scurgerea de hidrocarburi în caz de avarie la tubulaturi. Aceste tubulaturi trebuie să fie amplasate cât mai sus posibil față de tabla fundului. Aceste valvule trebuie să fie ținute închise în permanență atunci când nava este pe mare când tancurile de marfă conțin hidrocarburi, excepție făcând situațiile în care ele pot fi deschise numai pentru un transfer de marfă necesar pentru a corecta asietă navei.

4. În cazul în care avariile la fund cuprind simultan patru tancuri centrale, valoarea lui  $O_s$  poate fi calculată cu formula

$$O_s = \frac{1}{4} (\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i) \quad (\text{III})$$

5. O Administrație poate aprecia ca fiind de natură să limiteze scurgerile de hidrocarburi în caz de avarie la fund, prezența la bord a unei instalații de transfer a mărfii având o mare capacitate de aspirație din fiecare tanc de marfă, care să permită transferul de hidrocarburi din unul sau mai multe tancuri avariate în tancurile de balast separat sau în tancurile de marfă disponibile, dacă se poate asigura că aceste tancuri vor avea un ulaj suficient. Cele de mai sus nu sunt valabile decât dacă instalația este capabilă să transfere în două ore de funcționare un volum de hidrocarburi egal cu jumătate din capacitatea celui mai mare tanc avariat și dacă tancurile de balast sau de marfă pot absorbi acest volum. Această apreciere va putea fi adoptată numai pentru a permite calculul lui  $O_s$  în conformitate cu formula (III). Tubulaturile pentru astfel de aspirații trebuie să fie instalate la o înălțime cel puțin egală cu înălțimea breșei produse de avaria de la fund  $v_c$ . Administrația va comunica Organizației informații asupra dispozițiilor adoptate de ea, pentru a fi difuzate celorlalte părți la Convenție.

6. Prezenta regulă nu se aplică petrolierelor livrate la 1 ianuarie 2010 sau după această dată, așa cum s-a definit la regula 1.28.8.

## Regula 26

### *Disponerea tancurilor de marfă și limitarea dimensiunilor lor*

1. Cu excepția celor prevăzute la paragraful 7 de mai jos:

1. fiecare petrolier cu un tonaj brut de 150 și mai mult, livrat după 31 decembrie 1979, așa cum s-a definit în regula 1.28.2; și
2. fiecare petrolier cu un tonaj brut de 150 și mai mult, livrat la 31 decembrie 1979 sau înainte de această dată, așa cum s-a definit în regula 1.28.1, care aparține uneia dintre următoarele categorii:
  1. un petrolier livrat după 1 ianuarie 1977; sau



2. un petrolier care îndeplinește ambele condiții, după cum urmează:

1. livrarea nu este ulterioară datei de 1 ianuarie 1977; și
2. contractul de construcție s-a încheiat după 1 ianuarie 1974 sau, în cazul în care nu a fost încheiat anterior un contract de construcție, chila este pusă sau petrolierul se află într-un stadiu similar de construcție după 30 iunie 1974.

trebuie să corespundă prevederilor prezentei reguli.

2. Dimensiunile și dispunerea tancurilor de marfă la petroliere trebuie să fie astfel încât scurgerea ipotetică de hidrocarburi  $O_c$  sau  $O_s$ , calculată așa cum se prevede în regula 25 din prezenta Anexă, nu depășește în niciun punct de pe lungimea navei  $30.000 \text{ m}^3$  sau  $400^3 \text{ DW}$ , dacă această din urmă valoare este superioară, dar maximum  $40.000 \text{ m}^3$ .

3. Volumul oricărui tanc lateral de marfă de la bordul unui petrolier nu va depăși 75% din limitele scurgerii ipotetice de hidrocarburi menționate în paragraful 2 din prezenta regulă. Volumul oricărui tanc central de marfă nu va depăși  $50.000 \text{ m}^3$ . Totuși, la petrolierele cu balast separat, așa cum sunt definite în regula 18 din prezenta Anexă, volumul permis al unui tanc lateral de marfă, situat între două tancuri de balast separat, fiecare având o lungime superioară lui  $l_c$ , poate fi mărit până la limita maximă a scurgerii ipotetice de hidrocarburi, cu condiția ca lățimea tancurilor laterale să fie mai mare decât  $t_c$ .

4. Lungimea fiecărui tanc de marfă nu trebuie să depășească 10 m sau una dintre următoarele valori, oricare dintre acestea este mai mare:

1. dacă nu există un perete longitudinal în interiorul tancurilor de marfă:

$$\left(0,5 \frac{b_i}{B} + 0,1\right)L, \quad \text{cu condiția ca această valoare să nu depășească } 0,2 L;$$

2. dacă există un perete longitudinal central în interiorul tancurilor de marfă:

$$\left(0,25 \frac{b_i}{B} + 0,15\right)L;$$

3. dacă există doi sau mai mulți pereți longitudinali în interiorul tancurilor de marfă:

1. pentru tancurile de marfă laterale:  $0,2 L$

2. pentru tancurile de marfă centrale:

1. dacă  $\frac{b_i}{B}$  este egal cu sau mai mare de o cincime:  $0,2 L$

2. dacă  $\frac{b_i}{B}$  este mai mic de o cincime:

— dacă nu există perete longitudinal central:

$$\left(0,5 \frac{b_i}{B} + 0,1\right)L$$

— dacă există un perete longitudinal central:

$$\left(0,25 \frac{b_i}{B} + 0,15\right)L$$

4.  $b_i$  este distanța minimă de la bordajul navei la peretele longitudinal dinspre exterior al tancului considerat, măsurată înspre interior, perpendicular pe planul diametral, la nivelul corespunzător bordului liber de vară atribuit.

5. Pentru a nu depăși limitele de volum stabilite în paragrafele 2, 3 și 4 din prezenta regulă și indiferent de tipul acceptat de instalație montată pentru transferul mărfii, dacă această instalație leagă între ele două sau mai multe tancuri de marfă, atunci trebuie să fie prevăzute valvule sau alte dispozitive similare de închidere pentru a izola tancurile unele de altele. Aceste valvule sau dispozitive trebuie să fie închise atunci când petrolierul este pe mare.

6. Tubulaturile care trec prin tancurile de marfă și sunt situate la o distanță mai mică de  $t_c$  față de bordajul navei sau mai mică de  $v_c$  față de fundul navei trebuie să fie prevăzute cu valvule sau dispozitive similare de închidere în locul în care se deschid în orice tanc de marfă. Aceste valvule trebuie să fie închise în permanență în timp ce petrolierul este pe mare, atunci când tancurile de marfă conțin hidrocarburi, cu excepția cazului în care ele pot fi deschise numai pentru efectuarea unui transfer de marfă necesar restabilirii asietei navei.

7. Această regulă nu se aplică petrolierelor livrate la 1 ianuarie 2010 sau după această dată, așa cum s-a definit în regula 1.28.8.

## Regula 27

### *Stabilitatea navei în stare intactă*

1. Fiecare petrolier de 5.000 tdw și mai mult, livrat la 1 februarie 2002 sau după această dată, așa cum s-a definit în regula 1.28.7, trebuie să îndeplinească criteriile de stabilitate a navei în stare intactă, specificate la paragrafele 1.1 și 1.2 din prezenta regulă, după caz, pentru orice pescaj de operare în cele mai nefavorabile cazuri de încărcare a mărfii și a balastului, compatibile cu o experiență satisfăcătoare în operare, inclusiv în stadii intermediare ale operațiunilor de transfer de lichide. În toate cazurile se presupune că tancurile de balast sunt parțial umplute.

1. În port înălțimea metacentrică inițială  $GMO$ , corectată ținând 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;
2. Pe mare trebuie să se aplice următoarele criterii:
  1. aria de sub curba brațului de redresare (curba GZ) nu trebuie să fie mai mică de 0,055 m.rad până la un unghi de înclinare  $\theta = 30^\circ$  și nici mai mică de 0,09 m.rad până la un unghi de înclinare  $\theta = 40^\circ$  sau până la alt unghi de inundare  $\theta_f$ , 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 m.rad;
  2. brațul de redresare GZ trebuie să fie cel puțin egal cu 0,20 m, la un unghi de înclinare mai mare sau egal cu  $30^\circ$ ;
  3. 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
  4. înălțimea metacentrică inițială  $GMO$ , corectată ținând 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.

2. Cerințele paragrafului 1 din prezenta regulă trebuie îndeplinite în stadiul de proiectare. În cazul navelor de transport combinat, pot fi permise proceduri de operare suplimentare simple.

3. Procedurile de operare suplimentare simple la care se face referire în paragraful 2 din prezenta regulă pentru operațiunile de transfer de lichide înseamnă proceduri scrise furnizate comandantului, care:

1. sunt aprobate de către Administrație;
2. indică acele tancuri de marfă și acele tancuri de balast care pot fi, în anumite situații de transfer de lichide și într-un domeniu posibil al densităților mărfii, umplute parțial fără ca aceasta să împiedice respectarea criteriilor de stabilitate. Tancurile parțial umplute pot varia în timpul operațiunilor de transfer de lichide și toate combinațiile pot fi autorizate, cu condiția îndeplinirii criteriilor;
3. sunt ușor înțelese de către ofițerul responsabil cu operațiunile de transfer de lichide;
4. indică ordinea în care se efectuează operațiunile de transfer de marfă/balast;
5. permit compararea stabilității obținute și a stabilității cerute cu ajutorul criteriilor de stabilitate reprezentate sub formă grafică sau tabelară;
6. nu impun ofițerului responsabil efectuarea de calcule matematice complexe;
7. 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
8. 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, ca și în orice program pentru calculator utilizat la efectuarea calculelor de stabilitate.

**Regula 28***Compartimentare și stabilitate de avarie*

1. Fiecare petrolier livrat după 31 decembrie 1979, așa cum s-a definit la regula 1.28.2, cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 150, trebuie să îndeplinească criteriile de compartimentare și de stabilitate de avarie specificate în paragraful 3 din prezenta regulă, după ce a suferit avaria ipotetică la bordaj sau la fund, așa cum se specifică în paragraful 2 din prezenta regulă, pentru orice pescaj de operare corespunzător condițiilor reale de încărcare parțială sau totală, compatibile cu asieta și rezistența navei, precum și cu densitatea relativă a mărfii. Această avarie trebuie să fie aplicată tuturor punctelor posibile de pe lungimea navei, după cum urmează:

1. la petrolierele cu o lungime mai mare de 225 m, în orice punct de pe lungimea navei;
2. la petrolierele cu o lungime mai mare de 150 m, dar nedepășind 225 m, în orice punct de pe lungimea navei, cu excepția peretelui etanș prova sau pupa care limitează compartimentul de mașini situat la pupa. Compartimentul de mașini trebuie să fie considerat ca un singur compartiment inundabil; și
3. la petrolierele cu o lungime care nu depășește 150 metri, în orice punct de pe lungimea navei între pereții transversali adiacenți, cu excepția compartimentului de mașini. Pentru petrolierele cu o lungime mai mică sau egală cu 100 metri la care nu se pot respecta toate cerințele paragrafului 3 din prezenta regulă fără a dăuna material calităților de operare a navei, Administrația poate admite derogări de la aceste cerințe.

Condițiile în balast atunci când petrolierul nu transportă hidrocarburi în tancurile de marfă, excluzând orice reziduuri de hidrocarburi, nu trebuie să fie luate în considerație.

2. În ceea ce privește extinderea și caracterul avariei ipotetice, se aplică următoarele prescripții:

## 1. Avarie la bordaj

- |   |   |
|---|---|
| 1. Extinderea longitudinală:  | $\frac{1}{3} \left( L^{\frac{2}{3}} \right)$ sau 14,5 metri,<br><br>luându-se valoarea mai mică dintre acestea    |
| 2. Extindere transversală (măsurată de la bordaj spre interior, perpendicular pe planul diametral al navei la nivelul liniei de încărcare de vară): | B/5 sau 11,5 metri,<br>luându-se valoarea mai mică dintre acestea   |
| 3. Extinderea verticală:  | De la linia teoretică de intersecție a feței superioare a tablei fundului cu planul diametral în sus, fără limită |

## 2. Avarie la fund

- |                              |   |   |
|------------------------------|---|---|
|                              | Pe o lungime de 0,3 L de la perpendiculara prova a navei  | Pe orice altă parte a navei   |
| 1. Extinderea longitudinală: | $\frac{1}{3} \left( L^{\frac{2}{3}} \right)$ sau 14,5 metri,<br>luându-se valoarea mai mică dintre acestea  | $\frac{1}{3} \left( L^{\frac{2}{3}} \right)$ sau 5 metri,<br>luându-se valoarea mai mică dintre acestea   |
| 2. Extindere transversală:   | B/6 sau 10 metri,<br>luându-se valoarea mai mică dintre acestea   | B/6 sau 5 metri,<br>luându-se valoarea mai mică dintre acestea  |
| 3. Extindere verticală:      | B/15 sau 6 metri,<br>luându-se valoarea mai mică dintre acestea, măsurată de la linia teoretică de intersecție a feței superioare a tablei fundului cu planul diametral | B/15 sau 6 metri,<br>luându-se valoarea mai mică dintre acestea, măsurată de la linia teoretică de intersecție a feței superioare a tablei fundului cu planul diametral |

3. Dacă orice avarie cu o extindere mai mică decât extinderea maximă a avariei, așa cum se specifică în alineatele 2.1 și 2.2 din prezentul paragraf, ar putea crea o condiție mai gravă, atunci o astfel de avarie trebuie luată în considerație.

4. În cazul unei avarii care implică pereții transversali, așa cum se specifică în alineatele 1.1 și 1.2 din prezenta regulă, distanța dintre pereții transversali etanși la apă trebuie să fie cel puțin egală cu extinderea longitudinală a avariei ipotetice specificată în alineatul 2.1 din prezentul paragraf pentru ca acești pereți să poată fi considerați eficienți. Dacă pereții transversali sunt așezați la o distanță mai mică, unul sau mai mulți dintre acești pereți etanși din cadrul extinderii avariei vor fi considerați ca inexistenți pentru calcularea compartimentelor inundate.
  5. În cazul unei avarii între pereții transversali etanși la apă adiacenți, așa cum se specifică în alineatul 1.3 din prezenta regulă, niciun perete transversal principal sau niciun perete transversal care limitează tancurile laterale sau tancurile din dublu fund nu trebuie să fie considerat avariat, decât dacă:
    1. distanța dintre pereții adiacenți este mai mică decât extinderea longitudinală a avariei ipotetice specificată în alineatul 2.1 din prezentul paragraf; sau
    2. într-un perete transversal există o treaptă sau o nișă cu o lungime mai mare de 3,05 metri, situată în cadrul penetrației avariei ipotetice. Treapta formată de peretele picului pupa și de plafonul tancului picului pupa nu va fi considerată treaptă în înțelesul prezentei reguli.
  6. Dacă în limitele extinderii avariei ipotetice se află tubaturi, conducte sau tuneluri, trebuie să fie adoptate măsuri pentru ca inundarea progresivă să nu se poată extinde prin acestea la alte compartimente decât acelea considerate inundabile în fiecare caz de avarie.
3. Trebuie să se considere că petrolierele respectă criteriile de stabilitate de avarie dacă îndeplinesc următoarele cerințe:
1. Linia de plutire finală, ținând seama de afundare, înclinare și asietă trebuie să fie sub marginea inferioară a oricărei deschideri prin care poate avea loc o inundare progresivă. Astfel de deschideri vor include tubaturile de aerisire și acele deschideri care sunt închise prin uși sau capace de bocaporți etanșe la intemperii, dar pot exclude acele deschideri închise prin capace etanșe la apă pentru guri de vizitare și hublouri cu capace, capace mici etanșe la apă pentru gurile tancurilor de marfă care păstrează un înalt grad de integritate a punții, porți etanșe la apă glisante comandate de la distanță și hublouri de bordaj de tip fix.
  2. În stadiul final de inundare, unghiul de înclinare datorat inundării asimetrice nu trebuie să depășească  $25^\circ$ , cu condiția ca acest unghi să poată atinge  $30^\circ$  dacă nu are loc imersiunea muchiei punții.
  3. Stabilitatea în stadiul final de inundare trebuie să fie verificată și poate fi considerată suficientă dacă diagrama brațelor de redresare are un arc minim de  $20^\circ$  dincolo de poziția de echilibru, iar brațul de redresare reziduală maxim este cel puțin de 0,1 metri și se situează într-un domeniu de până la  $20^\circ$ ; aria de sub diagramă în limitele acestui domeniu nu trebuie să fie mai mică de 0,0175 metri radiani. Deschiderile neprotejate nu trebuie să fie imersate în limitele acestui domeniu decât dacă spațiul respectiv este considerat ca fiind inundat. În limitele acestui domeniu poate fi permisă imersarea oricărei deschideri menționate în alineatul 3.1 din prezentul paragraf și a altor deschideri ce pot fi închise etanș la apă.
  4. Administrația trebuie să se asigure că stabilitatea navei este suficientă în stadiile de inundare intermediare.
  5. Măsurile de egalizare ce necesită mijloace mecanice, cum ar fi valvule sau tubaturi pentru egalizare transversală, dacă există, nu vor fi luate în considerație în scopul reducerii unghiului de înclinare sau atingerii limitei minime de stabilitate reziduală pentru îndeplinirea cerințelor alineatelor 3.1, 3.2 și 3.3 din prezentul paragraf și trebuie menținută o stabilitate reziduală suficientă în timpul tuturor etapelor când este utilizată egalizarea. Spațiile care sunt legate prin conducte cu suprafață mare a secțiunii transversale pot fi considerate comune.
4. Cerințele paragrafului 1 din prezenta regulă trebuie să fie confirmate prin calcule care iau în considerație caracteristicile de proiectare ale navei, dispunerea, configurația și conținutul probabil al compartimentelor avariate, precum și distribuția, densitățile relative și efectul suprafețelor libere ale lichidelor transportate. Calculele trebuie să fie bazate pe cele ce urmează:
1. trebuie să se țină seama de orice tanc gol sau umplut parțial, de densitatea relativă a mărfurilor transportate, precum și de scurgerea de lichide din compartimentele avariate.

2. Permeabilitățile ipotetice pentru spațiile inundate ca rezultat al unei avarii trebuie să fie după cum urmează:

Spații	Permeabilități
Destinate proviziilor	0,60
Ocupate de încăperi de locuit	0,95
Ocupate de mașini	0,85
Spații goale	0,95
Destinate lichidelor consumabile	de la 0 la 0,95
Destinate altor lichide	de la 0 la 0,95

3. Nu trebuie să se țină seama de flotabilitatea niciunei suprastructuri situate direct deasupra avariei la bordaj. Totuși, părțile neinundate ale suprastructurilor situate în afara limitelor avariei pot fi luate în considerație, cu condiția ca ele să fie separate de spațiul avariat prin pereți etanși la apă, iar cerințele alineatului 3.1 din prezenta regulă privind aceste spații intacte să fie îndeplinite. Porțile etanșe la apă, cu balamale, pot fi acceptabile în pereții etanși la apă din suprastructură.
4. Efectul suprafeței libere a lichidelor va fi calculat la un unghi de înclinare de 5° pentru fiecare compartiment. Administrația poate cere sau admite ca corecțiile pentru suprafețele libere să fie calculate pentru un unghi de înclinare mai mare de 5° la tancurile parțial umplute.
5. La calculul efectului suprafețelor libere ale lichidelor consumabile trebuie să se presupună că pentru fiecare tip de lichid cel puțin o pereche de tancuri transversale sau un singur tanc central are o suprafață liberă, iar tancul sau combinația de tancuri de luat în considerație trebuie să fie acela/aceea la care efectul suprafeței libere este cel mai mare.
5. Comandantul fiecărui petrolier căruia i se aplică prezenta regulă și persoana care răspunde de un petrolier fără propulsie proprie căruia i se aplică prezenta regulă trebuie să primească sub o formă aprobată:
- informații referitoare la încărcarea și distribuția mărfii, necesare pentru a asigura conformitatea cu prevederile prezentei reguli; și
  - date asupra aptitudinii navei de a corespunde criteriilor de stabilitate de avarie, așa cum sunt stabilite de prezenta regulă, inclusiv efectul derogărilor care ar fi putut fi aprobate conform alineatului 1.3 din prezenta regulă.
6. Pentru petrolierele de 20.000 tdw și mai mult, livrate la 6 iulie 1996 sau după această dată, așa cum s-a definit la regula 1.28.6, avariile ipotetice specificate la paragraful 2.2 din prezenta regulă trebuie să fie completate cu următoarea avarie ipotetică prin sfâșiere a fundului:
- extindere longitudinală:
    - nave de 75.000 tdw și mai mult:  
0,6 L măsurată de la perpendiculara prova;
    - nave cu o capacitate mai mică de 75.000 tdw:  
0,4 L măsurată de la perpendiculara prova;
  - extindere transversală: B/3 în orice punct al fundului;
  - extindere verticală: spărtură în învelișul exterior al corpului.

## Regula 29

### *Tancuri de decantare*

1. Sub rezerva prevederilor paragrafului 4 din regula 3 din prezenta Anexă, petrolierele cu tonajul brut de 150 și mai mult trebuie să fie prevăzute cu tancuri de decantare în conformitate cu cerințele paragrafelor 2.1 până la 2.3 din prezenta regulă. La petrolierele livrate la 31 decembrie 1979 sau înainte de această dată, așa cum s-a definit la regula 1.28.1, orice tanc de marfă poate fi considerat drept tanc de decantare.

2.1 Trebuie să fie prevăzute mijloace corespunzătoare pentru curățarea tancurilor de marfă și pentru transferarea reziduurilor de balast murdar și a apei de spălare a tancurilor din tancurile de marfă într-un tanc de decantare aprobat de Administrație.

2.2 În această instalație trebuie să se prevadă dispozitive care să permită transferarea reziduurilor de hidrocarburi într-un tanc de decantare ori într-un grup de tancuri de decantare, astfel încât orice efluent evacuat în mare să îndeplinească prevederile regulii 34 din prezenta Anexă.

2.3 Tancul de decantare sau grupul de tancuri de decantare trebuie să aibă capacitatea necesară pentru a stoca reziduurile rezultate de la spălarea tancurilor, reziduurile de hidrocarburi și reziduurile de balast murdar. Capacitatea totală a tancului sau tancurilor de decantare nu trebuie să fie mai mică de 3% din capacitatea de transport hidrocarburi a navei, cu excepția faptului că Administrația poate accepta:

1. 2% pentru petrolierele la care instalațiile de spălare a tancurilor de marfă sunt în așa fel încât tancul sau tancurile de decantare odată umplute cu o cantitate de apă de spălare, această apă este suficientă pentru spălarea tancurilor și, unde este cazul, pentru asigurarea fluidului de lucru pentru ejectoare, fără a introduce o cantitate suplimentară de apă în instalație;
2. 2% dacă sunt prevăzute, conform regulii 18 din prezenta Anexă, tancuri de balast separat sau tancuri destinate balastului curat sau dacă, în conformitate cu regula 3 din prezenta Anexă, este prevăzută o instalație de curățare a tancurilor de marfă prin spălare cu țitei. Această capacitate poate fi în continuare redusă până la 1,5% pentru acele petroliere la care instalațiile de spălare a tancurilor sunt astfel încât tancul sau tancurile de decantare odată umplute cu o cantitate de apă de spălare, această apă este suficientă pentru spălarea tancurilor și, unde este cazul, pentru asigurarea fluidului de lucru pentru ejectoare, fără a introduce o cantitate suplimentară de apă în instalație; și
3. 1% pentru navele de transport combinat la care hidrocarburile marfă sunt transportate numai în tancuri cu pereți netezi. Această capacitate poate fi în continuare redusă până la 0,8% dacă instalațiile de spălare a tancurilor sunt astfel încât tancul sau tancurile de decantare odată umplute cu o cantitate de apă de spălare, această apă este suficientă pentru spălarea tancurilor și, unde este cazul, pentru asigurarea fluidului de lucru pentru ejectoare, fără a introduce o cantitate de apă suplimentară în instalație.

2.4 Tancurile de decantare trebuie să fie astfel proiectate, în special în ceea ce privește poziția intrărilor, ieșirilor, șicanelor sau deversoarelor, acolo unde acestea există, încât să evite turbulența excesivă, precum și antrenarea odată cu apa a hidrocarburilor sau a emulsiilor de hidrocarburi.

3. Petrolierele de 70.000 tdw și mai mult, livrate după 31 decembrie 1979, așa cum s-a definit la regula 1.28.2, trebuie să fie prevăzute cu cel puțin două tancuri de decantare.

### **Regula 30**

#### *Instalații de pompare, de tubulaturi și de evacuare*

1. La fiecare petrolier trebuie să fie amplasat pe puntea deschisă, în ambele borduri ale navei, câte un manifold de evacuare, pentru racordarea la instalațiile de primire, în vederea evacuării apei de balast murdar sau a apei contaminate cu hidrocarburi.

2. La fiecare petrolier cu un tonaj brut de 150 și mai mult, tubulaturile pentru evacuarea în mare a apei de balast sau a apei contaminate cu hidrocarburi din tronsonul tancurilor de marfă, care poate fi permisă conform regulii 34 din prezenta Anexă, trebuie să ajungă la puntea deschisă sau la bordajul navei, deasupra liniei de plutire la pescajul maxim în condițiile de balast. Pot fi acceptate diferite amplasări ale tubulaturii care să permită evacuarea în modul prevăzut în alineatele 6.1 până la 6.5 din prezenta regulă.

3. La petrolierele cu un tonaj brut de 150 și mai mult, livrate după 31 decembrie 1979, așa cum s-a definit la regula 1.28.2, trebuie să fie prevăzute mijloace pentru oprirea evacuării în mare a apei de balast sau a apei contaminate cu hidrocarburi din tronsonul tancurilor de marfă, altele decât cele evacuate sub linia de plutire permise în conformitate cu paragraful 6 din prezenta regulă, dintr-un loc amplasat pe puntea superioară sau deasupra acesteia, de unde se poate realiza o supraveghere vizuală asupra manifoldului aflat în funcțiune, prevăzut în paragraful 1 din prezenta regulă, și asupra evacuării în mare prin tubulaturile prevăzute în paragraful 2 din prezenta regulă. Nu este necesar să fie prevăzute mijloace pentru oprirea evacuării din postul de supraveghere, dacă între acest post și postul de comandă a evacuării există un sistem sigur de comunicație telefonică sau radio.

4. Fiecare petrolier livrat după 1 iunie 1982, așa cum s-a definit la regula 1.28.4, care trebuie să fie prevăzut cu tancuri de balast separat sau cu o instalație de spălare cu țitei, trebuie să îndeplinească următoarele cerințe:

1. trebuie să fie echipat cu tubulaturi pentru hidrocarburi astfel concepute și instalate încât rămânerea hidrocarburilor în tubulaturi să fie redusă la minimum; și
2. trebuie să fie prevăzute mijloace de drenare a tuturor pompelor de marfă și a tubulaturii pentru hidrocarburi la terminarea descărcării mărfii, dacă este necesar, prin racordarea la un dispozitiv de golire. Reziduurile provenite de la drenarea tubulaturii și pompelor trebuie să poată fi evacuate atât la țârm, cât și într-un tanc de marfă sau de reziduuri. Pentru evacuarea la țârm trebuie să fie prevăzută o tubulatură specială cu diametrul mic, care trebuie să fie racordată în aval de valvulele manifoldului navei.

5. Fiecare petrolier pentru transportul țițeiului, livrat la 1 iunie 1982 sau înainte de această dată, așa cum s-a definit la regula 1.28.3, care necesită să fie prevăzut cu tancuri de balast separat sau cu o instalație de spălare cu țiței, trebuie să îndeplinească cerințele paragrafului 4.2 din prezenta regulă.

6. La fiecare petrolier evacuarea apei de balast sau a apei contaminate cu hidrocarburi din tronsonul tancurilor de marfă trebuie să aibă loc deasupra liniei de plutire, cu excepția următoarelor cazuri:

1. Balastul separat și balastul curat pot fi evacuate sub linia de plutire:

1. în porturi sau la terminale în larg, sau
2. în mare prin cădere liberă, sau
3. în mare cu ajutorul pompelor dacă schimbarea apei de balast se efectuează conform prevederilor regulii D-1.1 din *Convenția internațională pentru controlul și managementul apei de balast și al sedimentelor de la nave*,

cu condiția ca suprafața apei de balast să fi fost examinată, fie vizual, fie prin alte metode, imediat înainte de evacuare, pentru a se asigura că nu a avut loc nicio contaminare cu hidrocarburi.

2. Petrolierele livrate la 31 decembrie 1979 sau înainte de această dată, așa cum s-a definit la regula 1.28.1, care, fără a fi supuse modificărilor, nu pot evacua balastul separat deasupra liniei de plutire, pot evacua balastul separat sub linia de plutire, cu condiția ca suprafața apei de balast să fie examinată imediat înainte de evacuare, pentru a se asigura că nu a avut loc nicio contaminare cu hidrocarburi.

3. Petrolierele livrate la 1 iunie 1982 sau înainte de această dată, așa cum s-a definit la regula 1.28.3, care operează cu tancuri destinate balastului curat și care, fără a fi supuse modificărilor, nu pot evacua deasupra liniei de plutire apa de balast din tancurile destinate balastului curat, pot evacua acest balast sub linia de plutire, cu condiția ca evacuarea apei de balast să fie supravegheată în conformitate cu regula 18.8.3 din prezenta Anexă.

4. La fiecare petrolier aflat pe mare, apa de balast murdar sau apa contaminată cu hidrocarburi din tancurile aflate în tronsonul de marfă, altele decât tancurile de decantare, poate fi evacuată prin cădere liberă sub linia de plutire, cu condiția trecerii unei perioade suficiente de timp care să permită efectuarea separării hidrocarburi/apă și a examinării apei de balast imediat înainte de evacuare cu un detector de suprafață de separație hidrocarburi/apă, prevăzut în regula 32 din prezenta Anexă, pentru a se asigura că înălțimea la care se află suprafața de separație este astfel încât evacuarea nu implică vreun risc sporit, dăunător mediului marin.

5. La petrolierele livrate la 31 decembrie 1979 sau înainte de această dată, așa cum s-a definit la regula 1.28.1, aflate pe mare, apa de balast murdar sau apa contaminată cu hidrocarburi din tronsonul tancurilor de marfă poate fi evacuată sub linia de plutire, ulterior evacuării prin metoda prevăzută în alineatul 6.4 al prezentului paragraf sau în locul acesteia, cu condiția ca:

1. o parte din efluentul unei astfel de ape să treacă printr-o tubulatură permanentă spre un loc ușor accesibil de pe puntea superioară sau deasupra acesteia, unde să poată fi examinată vizual în timpul operațiunii de evacuare; și
2. astfel de instalații de deviere parțială a efluentului să îndeplinească cerințele stabilite de Administrație, care trebuie să conțină cel puțin toate prevederile *Specificațiilor pentru proiectarea, instalarea și funcționarea unei instalații de deviere parțială a efluentului pentru controlul evacuărilor peste bord*, adoptate de Organizație.

7. Fiecare petrolier cu un tonaj brut de 150 și mai mult, livrat la 1 ianuarie 2010 sau după această dată, așa cum s-a definit la regula 1.28.8, care are instalat un cheson pentru priză apă de mare racordat permanent la instalația tubulaturii de marfă, trebuie să aibă atât o valvă pe chesonul pentru priză apă de mare, cât și o valvă în interior pentru izolare. Suplimentar față de aceste valvule, chesonul pentru priză apă de mare trebuie să fie izolat față de instalația tubulaturii de marfă în timpul încărcării petrolierului, în timpul transportului sau în timpul descărcării mărfii, utilizând un mijloc direct de închidere, considerat corespunzător de către Administrație. Acest mijloc direct de închidere este un dispozitiv montat pe instalația de tubulatură pentru a preveni, în toate cazurile, pătrunderea mărfii în secțiunea tubulaturii dintre valvula chesonului pentru priză apă de mare și valvula din interior.

**PARTEA B****ECHIPAMENT****Regula 31**

*Instalație pentru supravegherea continuă și controlul evacuărilor de hidrocarburi*

1. Sub rezerva prevederilor paragrafelor 4 și 5 din regula 3 din prezenta Anexă, petrolierele cu tonajul brut de 150 și mai mult trebuie să fie prevăzute cu o instalație pentru supravegherea continuă și controlul evacuărilor de hidrocarburi, aprobată de către Administrație.

2. La analiza concepției aparatului de măsurare a conținutului de hidrocarburi, care să fie inclus în instalație, Administrația trebuie să țină seama de specificația recomandată de către Organizație. Instalația trebuie să fie prevăzută cu un dispozitiv de înregistrare continuă a evacuării, în litri per milă marină, și a cantității totale de hidrocarburi evacuate sau a conținutului de hidrocarburi și a debitului de evacuare. Această înregistrare trebuie să fie datată (ziua și ora) și trebuie să fie păstrată cel puțin trei ani. Instalația pentru supravegherea continuă și controlul evacuărilor de hidrocarburi trebuie să intre în funcțiune atunci când are loc orice evacuare de efluent în mare și trebuie să funcționeze astfel încât să asigure oprirea automată a oricărei evacuări de amestec de hidrocarburi, atunci când rata instantanee de evacuare de hidrocarburi depășește pe aceea admisă de regula 34 din prezenta Anexă. Evacuarea trebuie oprită în cazul apariției oricărei defecțiuni a instalației, pentru supravegherea continuă și controlul evacuărilor. În cazul unei defecțiuni a instalației, pentru supravegherea continuă și controlul evacuărilor de hidrocarburi se poate utiliza o metodă alternativă manuală, dar instalația defectă trebuie să fie reparată cât mai curând posibil. Sub rezerva aprobării de către autoritatea statului portului, un petrolier a cărui instalație pentru supravegherea continuă și controlul evacuărilor de hidrocarburi este defectă poate întreprinde un voiaj în balast, pentru a se deplasa spre un port pentru reparații.

3. Instalația pentru supravegherea continuă și controlul evacuărilor de hidrocarburi trebuie să fie proiectată și instalată în conformitate cu *Instrucțiunile și specificațiile referitoare la instalațiile pentru supravegherea continuă și controlul evacuării hidrocarburilor de la petroliere*, elaborate de către Organizație. Administrațiile pot accepta astfel de amenajări specifice conform detaliilor din Instrucțiuni și specificații.

4. Instrucțiunile pentru operarea instalației trebuie să fie în conformitate cu un manual de operare aprobat de către Administrație. Ele trebuie să cuprindă atât funcționarea manuală, cât și cea automată și trebuie să asigure că în nici un moment nu trebuie să se evacueze hidrocarburi decât cu respectarea condițiilor specificate în regula 34 din prezenta Anexă.

**Regula 32**

*Detector de suprafață de separație hidrocarburi/apă*

Sub rezerva prevederilor paragrafelor 4 și 5 din regula 3 din prezenta Anexă, petrolierele cu tonajul brut de 150 și mai mult trebuie să fie prevăzute cu detectoare de suprafață de separație hidrocarburi/apă eficiente, aprobate de Administrație, care permit o determinare rapidă și precisă a suprafeței de separație hidrocarburi/apă în tancurile de decantare și aceste detectoare trebuie să poată fi folosite și în alte tancuri în care se efectuează separarea hidrocarburilor și apei și din care se intenționează a se deversa efluentul direct în mare.

**Regula 33**

*Cerințe pentru spălarea cu țitei*

1. Fiecare petrolier pentru transportul țiteiului, cu o capacitate de 20.000 tdw și mai mult, care este livrat după 1 iunie 1982, așa cum s-a definit la regula 1.28.4, trebuie să fie prevăzut cu o instalație de curățare a tancurilor de marfă, utilizând spălarea cu țitei. Administrația trebuie să se asigure că instalația corespunde pe deplin cerințelor prezentei reguli în decurs de un an de când petrolierul a fost folosit pentru prima dată în activitatea de transport a țiteiului sau la sfârșitul celui de-al treilea voiaj de transport al țiteiului compatibil spălării cu țitei, oricare dintre acestea are loc mai târziu.

2. Instalațiile de spălare cu țitei, echipamentele și amenajările aferente trebuie să corespundă cerințelor stabilite de către Administrație. Aceste cerințe vor conține cel puțin toate prevederile din *Specificațiile pentru proiectarea, operarea și controlul instalațiilor de spălare cu țitei*, adoptate de Organizație. Dacă la o navă nu se cere echiparea, conform paragrafului 1 din prezentă regulă, cu o instalație de spălare cu țitei, dar această navă este prevăzută cu echipament pentru spălarea cu țitei, această instalație trebuie să corespundă criteriilor de siguranță din Specificațiile mai sus menționate.

3. Fiecare instalație de spălare cu țitei, care se cere a fi prevăzută în conformitate cu regula 18.7 din prezenta Anexă, trebuie să corespundă cerințelor din prezenta regulă.



**PARTEA C      CONTROLUL EVACUĂRIILOR DE HIDROCARBURI REZULTATE DIN OPERARE****Regula 34***Controlul evacuărilor de hidrocarburi***A. Evacuările de hidrocarburi în afara zonelor speciale**

1. Sub rezerva prevederilor regulii 4 din prezenta Anexă și ale paragrafului 2 din prezenta regulă, orice evacuare de hidrocarburi sau de amestec de hidrocarburi în mare provenind din tronsonul tancurilor de marfă ale unui petrolier, este interzisă, cu excepția cazului când toate condițiile de mai jos sunt îndeplinite:

1. petrolierul nu se află într-o zonă specială;
2. petrolierul este la mai mult de 50 mile marine de uscatul cel mai apropiat;
3. petrolierul este în marș;
4. rata instantanee de evacuare a hidrocarburilor nu depășește 30 litri per milă marină;
5. cantitatea totală de hidrocarburi evacuate în mare nu depășește, pentru petrolierele livrate la 31 decembrie 1979 sau înainte de această dată, așa cum este definit la regula 1.28.1, 1/15000 din cantitatea totală a încărcăturii respective din care provin reziduurile, iar pentru petrolierele livrate după 31 decembrie 1979, așa cum s-a definit la regula 1.28.2, 1/30000 din cantitatea totală a încărcăturii respective din care provin reziduurile; și
6. petrolierul are în funcțiune un tanc de decantare și o instalație pentru supravegherea continuă și controlul evacuării hidrocarburilor, conform cerințelor prevăzute în regulile 29 și 31 din prezenta Anexă.

2. Prevederile paragrafului 1 din prezenta regulă nu se aplică la evacuarea balastului curat sau a celui separat.

**B. Evacuările de hidrocarburi în zonele speciale**

3. Sub rezerva prevederilor paragrafului 4 din prezenta regulă, orice evacuare în mare a hidrocarburilor sau a amestecurilor de hidrocarburi provenind din tronsonul tancurilor de marfă de la un petrolier este interzisă în timpul în care petrolierul se află într-o zonă specială.

4. Prevederile paragrafului 3 din prezenta regulă nu se aplică la evacuarea balastului curat sau a celui separat.

5. Nicio prevedere din prezenta regulă nu interzice unei nave al cărei voiaj decurge numai parțial într-o zonă specială să efectueze o evacuare în afara acestei zonei speciale în conformitate cu paragraful 1 din prezenta regulă.

**C. Cerințe pentru petrolierele cu un tonaj brut mai mic de 150**

6. Cerințele regulilor 29, 31 și 32 din prezenta anexă nu se aplică petrolierelelor cu un tonaj brut mai mic de 150, la care controlul evacuării de hidrocarburi în conformitate cu prezenta regulă trebuie să se efectueze prin păstrarea hidrocarburilor la bord și evacuarea ulterioară a tuturor apelor de spălare contaminate în instalații de primire. Cantitatea totală de hidrocarburi și apă folosită pentru spălare și transferată într-un tanc de depozitare trebuie să fie evacuată în instalațiile de primire, în afară de cazul în care sunt luate măsuri corespunzătoare pentru a se asigura că orice efluent, a cărui evacuare în mare este autorizată, este supravegheat în mod eficient pentru a se asigura că prevederile prezentei reguli sunt respectate.

**D. Cerințe generale**

7. Ori de câte ori se observă urme vizibile de hidrocarburi pe sau sub suprafața apei, în vecinătatea imediată a navei sau a siajului acesteia, guvernele părților la prezenta Convenție ar trebui, în măsura în care pot în mod rezonabil face aceasta, să cerceteze prompt faptele care permit a stabili dacă a existat sau nu o încălcare a prevederilor prezentei reguli. Cercetarea trebuie să includă în mod special starea vântului și a mării, drumul și viteza navei, alte surse posibile din vecinătate ale urmelor vizibile, precum și orice documente pertinente în care sunt consemnate evacuările de hidrocarburi.

8. Nicio evacuare în mare nu va conține produse chimice sau alte substanțe în cantități sau concentrații care sunt periculoase pentru mediul marin sau produse chimice sau alte substanțe folosite în scopul eludării condițiilor de evacuare prevăzute în prezenta regulă.

9. Reziduurile de hidrocarburi care nu pot fi evacuate în mare în conformitate cu prevederile paragrafelor 1 și 3 din prezenta regulă trebuie să fie păstrate la bord pentru a fi ulterior evacuate la instalațiile de primire.

**Regula 35***Operațiuni de spălare cu țitei*

1. Fiecare petrolier care operează cu instalații de spălare cu țitei trebuie să fie prevăzut cu un *Manual privind echipamentul și operarea*, prezentând în detaliu instalația și echipamentul și indicând metodele de operare. Un astfel de manual trebuie să fie considerat satisfăcător de către Administrație și trebuie să conțină toate informațiile prezentate în specificațiile la care s-a făcut referire în paragraful 2 din regula 33 din prezenta Anexă. Dacă se face o modificare care afectează instalația de spălare cu țitei, *Manualul privind echipamentul și operarea* trebuie să fie revizuit în mod corespunzător.

2. În privința balastării tancurilor de marfă, un număr suficient de tancuri de marfă trebuie să fie spălate cu țitei înaintea fiecărui voiaj în balast pentru ca, având în vedere itinerariul comercial al petrolierului și condițiile atmosferice probabile, apa de balast să fie pusă numai în tancurile de marfă care au fost spălate cu țitei.

3. Cu excepția cazului în care se transportă țitei care nu este compatibil cu procedeul spălării cu țitei, petrolierul trebuie să utilizeze instalația de spălare cu țitei în conformitate cu *Manualul privind echipamentul și operarea*.

**Regula 36***Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, partea II – Operațiuni privind marfa/balastul*

1. Fiecare petrolier cu un tonaj brut de 150 și mai mult trebuie să fie prevăzut cu un *Jurnal de înregistrare a hidrocarburilor, partea II (Operațiuni privind marfa/balastul)*. *Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, partea II*, fie că face parte sau nu din jurnalul de bord oficial al navei, trebuie să fie în conformitate cu Modelul prevăzut în Apendicele III la prezenta Anexă.

2. *Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, partea II*, trebuie să fie completat de fiecare dată pe principiul tanc cu tanc, dacă este cazul, ori de câte ori are loc oricare dintre următoarele operațiuni privind marfa/balastul la navă:

1. încărcarea hidrocarburilor marfă;
2. transferul intern al hidrocarburilor marfă în timpul voiajului;
3. descărcarea hidrocarburilor marfă;
4. balastarea tancurilor de marfă și a tancurilor destinate balastului curat;
5. curățarea tancurilor de marfă, inclusiv spălarea cu țitei;
6. evacuarea balastului, cu excepția balastului din tancurile de balast separat;
7. evacuarea apei din tancurile de decantare;
8. închiderea tuturor valvulelor corespunzătoare sau a dispozitivelor similare după operațiunile de golire a tancurilor de decantare;
9. închiderea valvulelor necesare pentru izolarea tancurilor destinate balastului curat de tubulaturile de marfă și de golire după operațiunile de golire a tancurilor de decantare; și
10. eliminarea reziduurilor.

3. Pentru petrolierele prevăzute la regula 34.6 din prezenta anexă, cantitatea totală de hidrocarburi și apă folosită pentru spălare și transferată într-un tanc de depozitare trebuie să fie consemnată în *Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, partea II*.

4. În cazul în care are loc o evacuare de hidrocarburi sau de amestecuri de hidrocarburi, ca acelea prevăzute în regula 4 din prezenta anexă, sau o evacuare accidentală sau altă evacuare excepțională de hidrocarburi, care nu face obiectul excepțiilor prevăzute de respectiva regulă, atunci trebuie să fie consemnate în *Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, partea II*, circumstanțele și motivele evacuării.

5. Fiecare operațiune descrisă în paragraful 2 din prezenta regulă trebuie să fie imediat consemnată integral în *Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, partea II*, astfel încât toate rubricile din jurnal referitoare la această operațiune să fie completate. Fiecare operațiune terminată trebuie să fie semnată de ofițerul sau ofițerii responsabili cu respectiva operațiune, iar fiecare pagină completată trebuie să fie semnată de comandantul navei. Consemnările în *Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, partea II*, trebuie să fie făcute cel puțin în limba engleză, franceză sau spaniolă. Dacă se efectuează consemnări și într-o limbă oficială a statului al cărui pavilion nava este autorizată să îl arboreze, aceasta trebuie să prevaleze în caz de litigiu sau dezacord.

6. Orice defecțiune a instalației pentru supravegherea continuă și controlul hidrocarburilor trebuie să fie consemnată în *Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, partea II*.

7. *Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor* trebuie să fie păstrat într-un astfel de loc încât să fie pus imediat la dispoziție pentru inspecție în orice moment posibil și, cu excepția cazului

navelor remorcate, fără echipaj, trebuie să fie păstrat la bordul navei. Jurnalul trebuie să fie păstrat timp de trei ani de la data efectuării ultimei consemnări.

8. Autoritatea competentă a Guvernului unei părți la prezenta Convenție poate inspecta *Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, partea II*, de la bordul oricărei nave careia i se aplică prezenta Anexă, atunci când nava se află în portul său sau la terminalele sale din larg, poate face o copie după orice consemnare din acest jurnal și poate cere comandantului navei să certifice fidelitatea acestei copii. Orice copie astfel făcută și certificată de către comandantul navei ca o copie fidelă a unei consemnări din *Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, partea II*, trebuie să fie admisă în orice proceduri judiciare ca dovadă a faptelor specificate în consemnare. Inspecția unui *Jurnal de înregistrare a hidrocarburilor, partea II*, și preluarea unei copii certificate de către autoritatea competentă, în virtutea prezentului paragraf, trebuie să se execute cât mai expeditiv posibil, fără a cauza întârzierea excesivă a navei.

9. Pentru petrolierele cu tonajul brut mai mic de 150, care sunt operate în conformitate cu regula 34.6 din prezenta Anexă, Administrația trebuie să stabilească un *Jurnal de înregistrare a hidrocarburilor* corespunzător.

## CAPITOLUL 5 – PREVENIREA POLUĂRII CA URMARE A UNUI EVENIMENT DE POLUARE CU HIDROCARBURI

### Regula 37

#### *Plan de urgență de bord în cazul poluării cu hidrocarburi*

1. Fiecare petrolier cu un tonaj brut de 150 și mai mult și fiecare navă, alta decât un petrolier cu un tonaj brut de 400 și mai mult, trebuie să aibă la bord un *plan de urgență de bord în cazul poluării cu hidrocarburi* aprobat de Administrație.

2. Un astfel de plan trebuie să fie întocmit pe baza Liniilor directoare elaborate de Organizație și redactat în limba de lucru a comandantului și ofițerilor. Planul va consta cel puțin din:

1. procedura pe care trebuie să o respecte comandantul sau alte persoane ce răspund de navă, pentru a raporta un eveniment de poluare cu hidrocarburi, conform dispozițiilor din articolul 8 și Protocolul I al prezentei Convenții, pe baza liniilor directoare elaborate de Organizație;
2. lista autorităților sau persoanelor ce urmează a fi contactate în cazul unui eveniment de poluare cu hidrocarburi;
3. o descriere detaliată a măsurilor ce trebuie luate imediat de persoanele de la bord pentru a reduce sau controla deversarea hidrocarburilor ca urmare a evenimentului; și
4. procedurile și punctul de contact de la bord pentru coordonarea măsurilor de la bord cu autoritățile naționale și locale în vederea combaterii poluării.
3. În cazul navelor cărora li se aplică de asemenea regula 17 din Anexa II la prezenta Convenție, un astfel de plan poate fi combinat cu *planul de urgență de bord în cazul poluării marine cu substanțe lichide nocive* cerut conform regulii 17 din Anexa II la prezenta Convenție. În acest caz, titlul unui astfel de plan trebuie să fie „*Plan de urgență de bord în cazul poluării marine*“.
4. Toate petrolierele de 5000 tdw sau mai mult trebuie să aibă acces rapid la programele informatice de la țărm pentru calculul stabilității de avarie și al rezistenței reziduale a structurii.

## CAPITOLUL 6 – INSTALAȚII DE PRIMIRE

### Regula 38

#### *Instalații de primire*

#### **A. Instalații de primire situate în afara zonelor speciale**

1. Guvernul fiecărei părți la prezenta Convenție se angajează să asigure existența la terminalele de încărcare a hidrocarburilor, în porturile de reparații și în alte porturi în care navele au de evacuat reziduuri de hidrocarburi, a instalațiilor de primire a unor astfel de reziduuri și a amestecurilor de hidrocarburi care rămân de la petroliere și alte nave; capacitatea acestor instalații trebuie să fie adecvată pentru a răspunde necesităților navelor care le utilizează, fără a le cauza întârzieri excesive.

2. Instalațiile de primire prevăzute la paragraful 1 din prezenta regulă trebuie să fie amplasate în:

1. toate porturile și terminalele în care se încarcă țiței în petroliere, dacă astfel de petroliere au efectuat chiar înaintea sosirii un voiaj în balast de cel mult 72 de ore sau de cel mult 1200 mile marine;
  2. toate porturile și terminalele în care se încarcă în medie pe zi mai mult de 1000 tone de hidrocarburi în vrac, altele decât țiței;
  3. toate porturile care au șantiere de reparații nave sau instalații de curățare a tancurilor;
  4. toate porturile și terminalele care primesc nave prevăzute cu tanc/tancuri de reziduuri de hidrocarburi în conformitate cu regula 12 din prezenta Anexă;
  5. toate porturile, pentru ape de santină cu hidrocarburi și alte reziduuri care nu pot fi evacuate în conformitate cu regula 15 din prezenta Anexă; și
  6. toate porturile pentru încărcarea mărfurilor în vrac, pentru reziduurile de hidrocarburi ale navelor de transport combinat, care nu pot fi evacuate în conformitate cu regula 34 din prezenta Anexă.
3. Capacitatea instalațiilor de primire trebuie să fie stabilită după cum urmează:
1. Terminalele pentru încărcarea țițeiului trebuie să aibă instalații de primire suficiente pentru a primi hidrocarburile și amestecurile de hidrocarburi, care nu pot fi evacuate în conformitate cu prevederile regulii 34.1 din prezenta Anexă, de la toate petrolierele care efectuează voiajele descrise la paragraful 2.1 din prezenta regulă.
  2. Porturile și terminalele de încărcare menționate în paragraful 2.2 din prezenta regulă trebuie să aibă instalații de primire suficiente pentru a primi hidrocarburi și amestecuri de hidrocarburi, care nu pot fi evacuate în conformitate cu prevederile regulii 34.1 din prezenta Anexă, de la petrolierele care încarcă hidrocarburi în vrac, altele decât țiței.
  3. Toate porturile care au șantiere de reparații nave sau instalații de curățare a tancurilor trebuie să aibă instalații de primire suficiente pentru a primi toate reziduurile și amestecurile de hidrocarburi reținute la bordul navelor pentru predare înainte de intrarea într-un astfel de șantier sau într-o astfel de instalație.
  4. Toate instalațiile prevăzute în porturi și terminale în conformitate cu paragraful 2.4 din prezenta regulă trebuie să aibă o capacitate suficientă pentru a primi toate reziduurile reținute la bord în conformitate cu regula 12 din prezenta Anexă de la toate navele care se anticipează în mod rezonabil să facă escală în astfel de porturi și terminale.
  5. Toate instalațiile prevăzute în conformitate cu prezenta regulă în porturi și terminale trebuie să aibă o capacitate suficientă pentru a primi apa de santină cu hidrocarburi și alte reziduuri care nu pot fi descărcate în conformitate cu regula 15 din prezenta Anexă.
  6. Instalațiile prevăzute în porturile de încărcare pentru mărfuri în vrac trebuie să țină seama de posibilele problemele speciale ale navelor de transport combinat.

#### **B. Instalații de primire situate în zone speciale**

4. Guvernul fiecărei părți la prezenta Convenție, riverane la orice zonă specială dată, trebuie să asigure că toate terminalele de încărcare a hidrocarburilor și toate porturile de reparații din zona specială sunt prevăzute cu instalații corespunzătoare pentru primirea și tratarea întregii cantități de balast murdar și a apei de spălare a tancurilor provenite de la petroliere. În plus, toate porturile din zona specială trebuie să fie prevăzute cu instalații corespunzătoare de primire și pentru alte reziduuri și amestecuri de hidrocarburi provenind de la toate navele. Astfel de instalații trebuie să aibă o capacitate corespunzătoare pentru a corespunde necesităților navelor care le folosesc, fără a le provoca întârzieri excesive.

5. Guvernul fiecărei părți la prezenta Convenție având sub jurisdicția sa intrări la căi de navigație maritimă cu adâncime mică, care ar putea determina o reducere a pescajului navei prin evacuare de balast, trebuie să asigure existența instalațiilor menționate în paragraful 4 din prezenta regulă, dar cu condiția că navele care trebuie să evacueze reziduurile sau balastul murdar ar putea suferi unele întârzieri.

6. Cu privire la zona Mării Roșii, zona golfulurilor, zona Golfului Aden și zona Omanului din Marea Arabiei:

1. Fiecare parte interesată trebuie să notifice Organizației măsurile luate conform prevederilor paragrafelor 4 și 5 din prezenta regulă. La primirea unui număr suficient de notificări, Organizația va fixa o dată de la care intră în vigoare cerințele privind evacuarea prevăzute la regulile 15 și 34 din prezenta Anexă în privința zonei respective. Organizația trebuie să notifice tuturor părților această dată fixată cu cel puțin 12 luni înainte.

2. În cursul perioadei dintre intrarea în vigoare a prezentei Convenții și data astfel stabilită, navele care navighează în zona specială trebuie să se conformeze dispozițiilor cuprinse în regulile 15 și 34 din prezenta Anexă în ceea ce privește evacuările din afara zonelor speciale.
3. După această dată, petrolierele care încarcă în porturile din aceste zone speciale, unde nu sunt încă disponibile astfel de instalații, trebuie să se conformeze de asemenea în întregime cerințelor regulilor 15 și 34 din prezenta Anexă în privința evacuărilor în zonele speciale. Totuși, petrolierele care intră în aceste zone speciale pentru încărcare trebuie să facă toate eforturile pentru a intra în zonă numai cu balast curat la bord.
4. După data la care intră în vigoare cerințele pentru zona specială respectivă, fiecare parte trebuie să notifice Organizației, pentru a fi transmise părților interesate, toate cazurile în care se apreciază că instalațiile sunt considerate necorespunzătoare.
5. Cel puțin instalațiile de primire prevăzute la paragrafele 1, 2 și 3 din prezenta regulă trebuie să fie puse în funcțiune în termen de un an începând de la intrarea în vigoare a prezentei Convenții.
7. În pofida prevederilor paragrafelor 4, 5 și 6 din prezenta regulă, următoarele reguli se aplică zonei Antarcticii:

1. Guvernele părților la prezenta Convenție, din ale căror porturi navele pleacă în marș către zona Antarcticii sau în ale căror porturi navele sosesc din zona Antarcticii, se angajează să asigure că în cel mai scurt timp posibil sunt puse la dispoziție instalații corespunzătoare pentru primirea tuturor sedimentelor de petrol, a apei de balast murdar, a apei de spălare a tancurilor și a altor reziduuri și amestecuri de hidrocarburi provenite de la toate navele susceptibile a le utiliza, fără a le provoca întâzieri excesive acestora.
2. Guvernele părților la prezenta Convenție trebuie să se asigure că toate navele autorizate să arboreze pavilionul lor, înainte de intrarea în zona Antarcticii, sunt prevăzute cu un tanc sau tancuri cu o capacitate suficientă de reținere la bord a tuturor sedimentelor de petrol, a apei de balast murdar, a apei de spălare a tancurilor și a altor reziduuri și amestecuri de hidrocarburi, în timpul operării în zonă, și au încheiat contracte pentru evacuarea unor astfel de reziduuri de hidrocarburi la o instalație de primire, după părăsirea zonei.

### C. Cerințe generale

8. Fiecare parte trebuie să notifice Organizației, pentru a se transmite părților interesate, toate cazurile în care instalațiile prevăzute în această regulă sunt considerate necorespunzătoare.

## CAPITOLUL 7 – CERINȚE SPECIALE PENTRU PLATFORME FIXE SAU PLUTITOARE

### Regula 39

#### *Cerințe speciale pentru platforme fixe sau plutitoare*

1. Această regulă se aplică platformelor fixe sau plutitoare, inclusiv platformelor de foraj, instalațiilor plutitoare de producție, de stocare și descărcare (FPSO) utilizate pentru producția și stocarea în larg a hidrocarburilor și instalațiilor de stocare plutitoare (FSU) utilizate la stocarea în larg a hidrocarburilor produse.

2. Platformele fixe sau plutitoare, atunci când sunt angajate în explorarea, exploatarea și prelucrarea în larg a resurselor minerale de pe fundul mărilor, precum și alte platforme trebuie să corespundă cerințelor din prezenta Anexă, aplicabile navelor cu un tonaj brut de 400 și mai mult, altele decât petrolierele, cu excepția faptului că:

1. acestea vor fi prevăzute, pe cât posibil, cu instalațiile cerute de regulile 12 și 14 din prezenta Anexă;
2. ele vor ține o evidență a tuturor operațiunilor care implică evacuări de hidrocarburi sau de amestecuri de hidrocarburi, sub o formă aprobată de Administrație; și
3. sub rezerva prevederilor regulii 4 din prezenta Anexă, evacuarea în mare a hidrocarburilor sau a amestecului de hidrocarburi trebuie să fie interzisă, cu excepția cazului în care conținutul de hidrocarburi al efluentului evacuat nediluat nu depășește 15 părți per milion.
3. La verificarea conformității cu prevederile prezentei Anexe în legătură cu platformele configurate ca FPSO sau FSU, suplimentar față de cerințele paragrafului 2, Administrațiile ar trebui să țină seama de Liniile directe elaborate de Organizație.

## APENDICE I

### LISTA DE HIDROCARBURI\*

#### **Soluții asfaltice**

Baze pentru amestecuri  
Gudron  
Reziduuri de distilare primară

#### **Hidrocarburi**

Decantate  
Țiței  
Amestecuri conținând țiței  
Combustibil diesel  
Combustibil nr. 4  
Combustibil nr. 5  
Combustibil nr. 6  
Păcură  
Bitum fluid  
Ulei de transformatoare  
Ulei aromatic (exclusiv uleiuri vegetale)  
Uleiuri de ungere și baze pentru amestecuri  
Ulei mineral  
Ulei de motoare  
Ulei de impregnare  
Ulei de osie  
Ulei de turbine

#### **Produse distilate**

Distilare primară  
Produse de separare

#### **Motorină**

Cracată

#### **Baze pentru carburanți**

Alchilați pentru carburanți  
Produse reformate  
Polimeri pentru benzine

#### **Benzine**

De coloană (naturală)  
Carburant auto  
Benzină de aviație  
Benzină de distilare primară  
Combustibil nr. 1 (kerosen)  
Combustibil nr. 1-D  
Combustibil nr. 2  
Combustibil nr. 2-D

#### **Carburanți pentru reactoare**

JP-1 (kerosen)  
JP-3  
JP-4  
JP-5 (kerosen greu)  
Carburant pentru turboreactoare  
Kerosen  
Benzină minerală

#### **Păcură**

Solvent  
Petrol  
Distilat fracțiune medie

\* Această listă de hidrocarburi nu trebuie neapărat considerată ca atotcuprinzătoare.

## APENDICE II

### MODEL DE CERTIFICAT IOPP ȘI SUPLIMENTE<sup>1)</sup>

#### CERTIFICAT INTERNAȚIONAL DE PREVENIRE A POLUĂRII CU HIDROCARBURI

(Notă: Acest certificat trebuie însoțit de o Fișă de construcție și echipament)

Emis în conformitate cu prevederile Convenției internaționale din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, așa cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta, așa cum a fost amendat (denumită în continuare *Convenția*), sub autoritatea Guvernului:

.....  
(denumirea oficială completă a țării)  
de către .....  
(titlul oficial complet al persoanei sau al organizației  
competente autorizate conform prevederilor Convenției)

#### **Caracteristicile navei<sup>\*)</sup>**

Numele navei.....  
Numărul sau literele distinctive .....  
Portul de înregistrare .....

<sup>1)</sup> Certificatul IOPP trebuie redactat cel puțin în limba engleză, franceză sau spaniolă. Dacă se utilizează și o limbă oficială a statului care emite certificatul, aceasta trebuie să prevaleze în cazul unui litigiu sau dezacord.

<sup>\*)</sup> Ca variantă, caracteristicile navei se pot înregistra pe orizontală, în casete.

Tonajul brut.....  
 Deadweightul navei (tone) \*\* .....  
 Număr IMO\*\*\* .....

\*\* Pentru petroliere

\*\*\* Se face referire la Schema numărului IMO de identificare a navei, adoptată prin rezoluția Organizației A.600(15).

Tipul navei: \*

Petrolier

Navă, alta decât petrolier, prevăzută cu tancuri de marfă cărora li se aplică prevederile regulii 2.2 din Anexa I la Convenție

Navă, alta decât oricare dintre cele de mai sus

SE CERTIFICĂ PRIN PREZENTUL:

1. Că nava a fost inspectată în conformitate cu regula 6 din Anexa I la Convenție; și

2. Că în urma inspecției s-a constatat că structura, echipamentul, instalațiile, armăturile, amenajările și materialele navei, precum și starea acestora sunt satisfăcătoare din toate punctele de vedere și că nava îndeplinește cerințele aplicabile din Anexa I la Convenție.

Prezentul certificat este valabil până la .....,\*\*  
 sub rezerva inspecțiilor prevăzute de regula 6 din Anexa I la Convenție.

Data finalizării inspecției pe care se bazează acest certificat: .....  
 (zz/ll/aaaa)

Emis la .....  
 (Locul emiterii certificatului)

.....  
 (Data emiterii) .....  
 (Semnătura persoanei oficiale autorizate  
 legal să emită certificatul)

(Sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

\* Stergeți, după caz.

\*\* Se introduce data expirării așa cum s-a specificat de către Administrație în conformitate cu regula 10.1 din Anexa I la Convenție. Ziua și luna corespund datei de aniversare, așa cum s-a definit în regula 1.27 din Anexa I la Convenție, în afară de cazul în care această dată este modificată în conformitate cu regula 10.8 din Anexa I la Convenție.

## CONFIRMAREA INSPECȚIILOR ANUALE ȘI INTERMEDIARE

SE CERTIFICĂ PRIN PREZENTUL că în urma inspecției cerute în conformitate cu regula 6 din Anexa I la Convenție s-a constatat că nava îndeplinea prevederile pertinente ale Convenției:

Inspecția anuală: Semnat: .....  
 (Semnătura persoanei oficiale autorizate legal)

Locul .....

Data (zz/ll/aaaa) .....

(Sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

Inspecția anuală\*/intermediară\*: Semnat: .....  
 (Semnătura persoanei oficiale autorizate legal)

Locul .....

Data (zz/ll/aaaa) .....

(Sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

\*) Se elimină, după caz.

Inspecția anuală\*/intermediară\*: Semnat: .....  
 (Semnătura persoanei oficiale autorizate legal)  
 Locul .....

Data (zz/ll/aaaa) .....

(Sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

Inspecția anuală: Semnat: .....  
 (Semnătura persoanei oficiale autorizate legal)

Locul .....

Data (zz/ll/aaaa) .....

(Sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

\*Se elimină, după caz.

### INSPECȚIA ANUALĂ/INTERMEDIARĂ ÎN CONFORMITATE CU REGULA 10.8.3

SE CERTIFICĂ PRIN PREZENTUL că în urma inspecției anuale/intermediare\* efectuate în conformitate cu regula 10.8.3 din Anexa I la Convenție s-a constatat că nava îndeplinea prevederile pertinente ale Convenției.

Semnat: .....  
 (Semnătura persoanei oficiale autorizate legal)

Locul: .....

Data (zz/ll/aaaa): .....

(Sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

### CONFIRMAREA PENTRU EXTINDEREA VALABILITĂȚII CERTIFICATULUI DACĂ ACESTA ESTE VALABIL MAI PUȚIN DE 5 ANI ATUNCI CÂND SE APLICĂ REGULA 10.3

Nava îndeplinește cerințele pertinente ale Convenției și prezentul certificat trebuie să fie acceptat ca fiind valabil până la (zz/ll/aaaa)....., în conformitate cu regula 10.3 din Anexa I la Convenție.

Semnat: .....  
 (Semnătura persoanei oficiale autorizate legal)

Locul: .....

Data (zz/ll/aaaa): .....

(Sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

### CONFIRMAREA PENTRU EXTINDEREA VALABILITĂȚII CERTIFICATULUI ÎN CAZUL ÎN CARE S-A FINALIZAT INSPECȚIA DE REÎNNOIRE ȘI ATUNCI CÂND SE APLICĂ REGULA 10.4

Nava îndeplinește cerințele pertinente ale Convenției și prezentul certificat trebuie să fie acceptat ca fiind valabil până la (zz/ll/aaaa)..... în conformitate cu regula 10.4 din Anexa I la Convenție.

Semnat: .....  
 (Semnătura persoanei oficiale autorizate legal)

Locul: .....

Data (zz/ll/aaaa): .....

(Sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

\* Ștergeți, după caz.



**CONFIRMAREA PENTRU EXTINDEREA VALABILITĂȚII CERTIFICATULUI  
PÂNĂ CÂND NAVA AJUNGE ÎN PORTUL DE INSPECTIE SAU PENTRU O PERIOADĂ  
DE GRAȚIE CÂND SE APLICĂ REGULA 10.5 SAU 10.6**

Prezentul certificat trebuie să fie acceptat ca fiind valabil până la (zz/ll/aaaa).....  
în conformitate cu regula 10.5 sau 10.6\* din Anexa I la Convenție.

Semnat:.....  
(Semnătura persoanei oficiale autorizate legal)  
Locul: .....  
Data (zz/ll/aaaa):.....

(Sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

**CONFIRMAREA PENTRU AVANSAREA DATEI DE ANIVERSARE  
ATUNCI CÂND SE APLICĂ REGULA 10.8**

În conformitate cu regula 10.8 din Anexa I la Convenție, noua dată de aniversare este  
(zz/ll/aaaa).....

Semnat:.....  
(Semnătura persoanei oficiale autorizate legal)  
Locul: .....  
Data (zz/ll/aaaa):.....

(Sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

În conformitate cu regula 10.8 din Anexa I la Convenție, noua dată de aniversare este  
(zz/ll/aaaa).....

Semnat:.....  
(Semnătura persoanei oficiale autorizate legal)  
Locul: .....  
Data (zz/ll/aaaa):.....

(Sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

\* Ștergeți, după caz.

**FORMULAR A**

**Supliment la Certificatul internațional de prevenire a poluării cu hidrocarburi**

**(Certificat IOPP)**

**FIȘA DE CONSTRUCȚIE ȘI ECHIPAMENT PENTRU NAVE ALTELE DECÂT PETROLIERE**

În conformitate cu prevederile Anexei I la Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, așa cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta (denumită în continuare „Convenția”).

*Note:*

1. Acest formular se utilizează pentru nave care, în Certificatul IOPP, sunt clasate în tipul al treilea, și anume „Navă, alta decât oricare dintre cele de mai sus”. Pentru petroliere și nave, altele decât petroliere, prevăzute cu tancuri de marfă, cărora li se aplică prevederile regulii 2.2 din Anexa I la Convenție, se utilizează Formularul B.

2. Această Fișă trebuie să fie permanent anexată Certificatului IOPP. Certificatul IOPP trebuie să fie oricând disponibil la bordul navei.

3. Fișa originală trebuie redactată cel puțin în limba engleză, franceză sau spaniolă. Dacă se utilizează și o limbă oficială a țării emitente, aceasta trebuie să prevaleze în cazul unui litigiu sau dezacord.

4. Înregistrările în casete se fac, după caz, prin inserarea simbolului (x) pentru răspunsurile „da” și „aplicabil” sau a simbolului (—) pentru răspunsurile „nu” și „nu se aplică”.

5. Regulile menționate în această Fișă se referă la regulile din Anexa I la Convenție, iar rezoluțiile se referă la acelea adoptate de Organizația Maritimă Internațională.

### 1. Caracteristicile navei

- 1.1. Numele navei .....
- 1.2. Numărul sau literele distinctive .....
- 1.3. Portul de înmatriculare .....
- 1.4. Tonajul brut .....
- 1.5. Data construcției: .....
- 1.5.1. Data contractului de construcție .....
- 1.5.2. Data la care a fost pusă chila sau la care nava s-a aflat într-un stadiu similar de construcție .....
- 5.3. Data livrării .....
- 1.6. Transformări importante (dacă este cazul):
- 1.6.1. Data contractului de transformare .....
- 1.6.2. Data la care a început transformarea .....
- 1.6.3. Data încheierii transformării .....
- 1.7. Nava a fost acceptată de către Administrație ca „navă livrată la 31 decembrie 1979 sau înainte de această dată“, conform regulii 1.28.1, datorită întârzierii neprevăzute la livrare

### 2. Echipament pentru controlul evacuărilor de hidrocarburi din santinele compartimentului de mașini și din tancurile de combustibil lichid (regulile 16 și 14)

- 2.1. Transportul apei de balast în tancurile de combustibil lichid:
- 2.1.1. Nava este autorizată, în condiții normale, să transporte apă de balast în tancurile de combustibil lichid
- 2.2. Tipul echipamentului de filtrare a hidrocarburilor instalat:
- 2.2.1. Echipament de filtrare a hidrocarburilor (15 ppm) (regula 14.6)
- 2.2.2. Echipament de filtrare a hidrocarburilor (15 ppm), cu dispozitiv de alarmă și dispozitiv de oprire automată (regula 14.7)
- 2.3. Standarde de aprobare:
- 2.3.1. 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 MEPC.107(49);
4. a fost aprobat în conformitate cu rezoluția A.233(VII);
- 5 a fost aprobat în conformitate cu standardele naționale care nu se bazează pe rezoluția A.393(X) sau A.233(VII);
6. nu a fost aprobat
- 2.3.2. Instalația de prelucrare a fost aprobată în conformitate cu rezoluția A.444(XI)
- 2.3.3. 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);
3. a fost aprobat în conformitate cu rezoluția MEPC.107(49).
- 2.4. Debitul maxim al instalației este ..... m<sup>3</sup>/h
- 2.5. Scutire de la prevederile regulii 14:
- 2.5.1. Nava este scutită de aplicarea cerințelor regulii 14.1 sau 14.2, în conformitate cu regula 14.5.
- 2.5.1.1. Nava este angajată exclusiv în voiaje în interiorul uneia sau mai multor zone speciale: .....
- 2.5.1.2. Nava este certificată conform *Codului internațional pentru siguranța navelor de mare viteză* și a fost angajată într-un serviciu regulat pe o perioadă de 24 de ore, dar fără a depăși 24 de ore
- 2.5.2. Nava este prevăzută cu tanc(uri) de colectare pentru păstrarea la bord a tuturor apelor de santină conținând hidrocarburi, după cum urmează:

Identificarea tancului	Amplasarea tancului		Volum (m <sup>3</sup> )
	Coastele (de la ) – (la)	Poziție laterală	
<b>Volum total: .....</b>			<b>m<sup>3</sup></b>

### 3. Mijloace pentru păstrarea și eliminarea reziduurilor de hidrocarburi (șlamuri) (regula 12) și tanc(uri) de colectare a apelor de santină\*)

3.1. Nava este prevăzută cu tancuri de reziduuri (șlamuri) de hidrocarburi după cum urmează:

Identificarea tancului	Amplasarea tancului		Volum (m <sup>3</sup> )
	Coastele (de la ) – (la)	Poziție laterală	
<b>Volum total: .....</b>			<b>m<sup>3</sup></b>

3.2. Mijloace pentru eliminarea reziduurilor, suplimentar față de dotarea cu tancuri de reziduuri:

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

3.2.2. Căldare auxiliară adecvată arderii reziduurilor de hidrocarburi .....

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

3.2.4. Alte mijloace acceptabile: .....

3.3. Nava este prevăzută cu tanc(uri) de colectare pentru păstrarea la bord a apelor de santină conținând hidrocarburi, după cum urmează:

Identificarea tancului	Amplasarea tancului		Volum (m <sup>3</sup> )
	Coastele (de la ) – (la)	Poziție laterală	
<b>4. Racord standard de evacuare</b>			<b>Volum total: .....</b>

(regula 13)

4.1. Nava este prevăzută cu o tubulatură pentru evacuarea reziduurilor din santinele compartimentului de mașini și a șlamurilor de hidrocarburi la instalațiile de primire, care este dotată cu un racord standard de evacuare în conformitate cu regula 13 .....

### 5. Plan de urgență de bord contra poluării cu hidrocarburi /poluării marine (regula 37)

5.1. Nava este prevăzută cu un plan de urgență de bord contra poluării cu hidrocarburi în conformitate cu regula 37 .....

5.2. Nava este prevăzută cu un plan de urgență de bord contra poluării marine în conformitate cu regula 37.3 .....

### 6. Dispense

6.1. Administrația a acordat navei dispense de la cerințele capitolului 3 din Anexa I la Convenție, în conformitate cu regula 3.1, la acele puncte prevăzute în paragraful (paragrafele).....  
 ..... din această Fișă

\*) Tancul (tancurile) de colectare apă de santină nu sunt cerute de Convenție, înregistrările în tabel conform paragrafului 3.3 se fac în mod voluntar.

**7. Echivalențe (regula 5)**

- 7.1. Administrația a aprobat echivalențe pentru anumite cerințe din Anexa I la acele puncte prevăzute în paragraful (paragrafele).....  
 .....  
 ..... din această Fișă

SE CERTIFICĂ PRIN PREZENTA că această Fișă este exactă din toate punctele de vedere.

Emisă la .....  
 (Locul emiterii Fișei)

.....  
 (Data emiterii)

.....  
 (Semnătura persoanei oficiale autorizate  
 legal să emită Fișa)

(Sigiliul sau ștampila autorității emitente, după caz)

**FORMULAR B**

**Supliment la Certificatul internațional de prevenire a poluării cu hidrocarburi  
 (Certificat IOPP)**

**FIȘA DE CONSTRUCȚIE ȘI ECHIPAMENT PENTRU PETROLIERE**

În conformitate cu prevederile Anexei I la Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, așa cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta (denumită în continuare *Convenția*).

*Note:*

1. Acest formular se utilizează pentru primele două tipuri de nave conform clasificării din Certificatul IOPP, și anume „petrolier” și „navă, alta decât petrolier, prevăzută cu tancuri de marfă, cărora li se aplică prevederile regulii 2.2 din Anexa I la Convenție”. Pentru cel de-al treilea tip de nave conform clasificării din Certificatul IOPP, se utilizează Formularul A.

2. Această Fișă trebuie să fie permanent anexată Certificatului IOPP. Certificatul IOPP trebuie să fie oricând disponibil la bordul navei.

3. Fișa originală trebuie redactată cel puțin în limba engleză, franceză sau spaniolă. Dacă se utilizează și o limbă oficială a țării emitente, aceasta trebuie să prevaleze în cazul unui litigiu sau dezacord.

4. Înregistrările în casete se fac, după caz, prin inserarea simbolului (x) pentru răspunsurile „da” și „aplicabil” sau a simbolului (—) pentru răspunsurile „nu” și „nu se aplică”.

5. Dacă nu se prevede altfel, regulile menționate în această Fișă se referă la regulile din Anexa I la Convenție, iar rezoluțiile se referă la acelea adoptate de Organizația Maritimă Internațională.

**1. Caracteristicile navei**

- 1.1. Numele navei .....  
 1.2. Numărul sau literele distinctive .....  
 1.3. Portul de înmatriculare .....  
 1.4. Tonajul brut .....  
 1.5. Capacitatea de transport a navei: ..... (m<sup>3</sup>)  
 1.6. Deadweightul navei ..... (tone) (regula 1.23)  
 1.7. Lungimea navei ..... (m) (regula 1.19)  
 1.8. Data construcției:  
 1.8.1. Data contractului de construcție .....  
 1.8.2. Data la care a fost pusă chila sau la care nava  
 s-a aflat într-un stadiu similar de construcție .....  
 1.8.3. Data livrării .....

- 1.9. Transformări importante (dacă este cazul):
- 1.9.1. Data contractului de transformare .....
- 1.9.2. Data la care a început transformarea .....
- 1.9.3. Data încheierii transformării .....
- 1.10. Întârziere neprevăzută la livrare:
- 1.10.1. Nava a fost acceptată de către Administrație ca „navă livrată la 31 decembrie 1979 sau înainte de această dată” conform regulii 1.28.1 datorită întârzierii neprevăzute la livrare
- 1.10.2. Nava a fost acceptată de către Administrație ca „navă livrată la 1 iunie 1982 sau înainte de această dată” conform regulii 1.28.3 datorită întârzierii neprevăzute la livrare
- 1.10.3. Nu se cere ca nava să îndeplinească prevederile regulii 26 datorită întârzierii neprevăzute la livrare
- 1.11. Tipul navei:
- 1.11.1. Petrolier pentru transportul țițeiului
- 1.11.2. Navă pentru transportul produselor petroliere
- 1.11.3. Navă pentru transportul produselor petroliere, care nu transportă combustibil lichid sau combustibil diesel greu, așa cum se prevede în regula 20.2, sau ulei de ungere
- 1.11.4. Petrolier pentru transportul țițeiului/produselor petroliere
- 1.11.5. Navă pentru transport combinat
- 1.11.6. Navă, alta decât petrolier, prevăzută cu tancuri de marfă care intră sub incidența regulii 2.2 din Anexa I la Convenție
- 1.11.7. Petrolier destinat transportului de produse prevăzute în regula 2.4
- 1.11.8. Nava care a fost desemnată drept „petrolier pentru transportul țițeiului” și care operează cu instalație de spălare cu țiței (COW) este de asemenea desemnată drept „navă pentru transportul produselor petroliere” care operează cu tancuri de balast curat (CBT), pentru care a fost emis, de asemenea un Certificat IOPP distinct
- 1.11.9. Nava care a fost desemnată drept „navă pentru transportul produselor petroliere” care operează cu tancuri de balast curat (CBT) este de asemenea desemnată drept „petrolier pentru transportul țițeiului” și care operează cu instalație de spălare cu țiței (COW), pentru care a fost emis, de asemenea un Certificat IOPP distinct

**2. Echipament pentru controlul evacuărilor de hidrocarburi din santinele compartimentului de mașini și din tancurile de combustibil lichid (regulile 16 și 14)**

- 2.1. Transportul apei de balast în tancurile de combustibil lichid:
- 2.1.1. Nava este autorizată, în condiții normale, să transporte apă de balast în tancurile de combustibil lichid
- 2.2. Tipul echipamentului de filtrare a hidrocarburilor instalat:
- 2.2.1. Echipament de filtrare a hidrocarburilor (15 ppm) (regula 14.6)
- 2.2.2. Echipament de filtrare a hidrocarburilor (15 ppm) prevăzut cu dispozitiv de alarmă și dispozitiv de oprire automată (regula 14.7)
- 2.3. Standarde de aprobare:
- 2.3.1. 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 MEPC.107(49);
4. a fost aprobat în conformitate cu rezoluția A.233(VII);
5. a fost aprobat în conformitate cu standardele naționale care nu se bazează pe rezoluția A.393(X) sau A.233(VII);
6. nu a fost aprobat.
- 2.3.2. Instalația de prelucrare a fost aprobată în conformitate cu rezoluția A.444(XI)
- 2.3.3. 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);
3. a fost aprobat în conformitate cu rezoluția MEPC.107(49).
- 2.4. Debitul maxim al instalației este ..... m<sup>3</sup>/h
- 2.5. Scutire de la prevederile regulii 14:
- 2.5.1. Nava este scutită de aplicarea cerințelor regulii 14.1 sau 14.2 în conformitate cu regula 14.5. Nava este angajată exclusiv în voiaje în interiorul unei sau mai multor zone speciale: .....

- 2.5.2. Nava este prevăzută cu tanc(uri) de colectare pentru păstrarea la bord a tuturor apelor de santină conținând hidrocarburi, după cum urmează:

Identificarea tancului	Amplasarea tancului		Volum (m <sup>3</sup> )
	Coastele (de la ) – (la)	Poziție laterală	
<b>Volum total: .....</b>			<b>m<sup>3</sup></b>

- 2.5.3. În locul tancului(lor) de colectare nava este prevăzută cu instalații pentru transferul apei de santină în tancul de decantare

### 3. Mijloace pentru păstrarea și eliminarea reziduurilor de hidrocarburi (șlamuri) (regula 12) și tanc(uri) de colectare a apelor de santină\*)

- 3.1. Nava este prevăzută cu tancuri de reziduuri de hidrocarburi (șlamuri) după cum urmează:

Identificarea tancului	Amplasarea tancului		Volum (m <sup>3</sup> )
	Coastele (de la ) – (la)	Poziție laterală	
<b>Volum total: .....</b>			<b>m<sup>3</sup></b>

- 3.2. Mijloace prevăzute pentru eliminarea reziduurilor suplimentar față de dotarea cu tancuri de reziduuri (șlamuri):

- 3.2.1. Incinerator pentru reziduuri de hidrocarburi, capacitate ...../h
- 3.2.2. Căldare auxiliară adecvată arderii reziduurilor de hidrocarburi
- 3.2.3. Tanc pentru amestecarea reziduurilor de hidrocarburi cu combustibilul lichid, capacitate .....m<sup>3</sup>
- 3.2.4. Alte mijloace acceptabile:

- 3.3. Nava este prevăzută cu tanc(uri) de colectare pentru păstrarea la bord a apelor de santină conținând hidrocarburi, după cum urmează:

Identificarea tancului	Amplasarea tancului		Volum (m <sup>3</sup> )
	Coastele (de la ) – (la)	Poziție laterală	
<b>Volum total: .....</b>			<b>m<sup>3</sup></b>

### 4. Racord standard de evacuare (regula 13)

- 4.1. Nava este prevăzută cu o tubulatură pentru evacuarea reziduurilor din santinele compartimentului de mașini și a șlamurilor de hidrocarburi la instalațiile de primire, care este dotată cu un racord standard de evacuare în conformitate cu regula 13

### 5. Construcție (regulile 18, 19, 20, 23, 26, 27 și 28)

- 5.1. În conformitate cu cerințele regulii 18, se cere ca nava:
- 5.1.1. să fie prevăzută cu tancuri de balast separat (SBT), care corespund cerințelor referitoare la amplasarea protectivă (PL) și cu o instalație de spălare cu țitei (COW)
- 5.1.2. să fie prevăzută cu tancuri de balast separat (SBT), care corespund cerințelor referitoare la amplasare protectivă (PL)
- 5.1.3. să fie prevăzută cu tancuri de balast separat (SBT)

\*) Tancul (tancurile) de colectare apă de santină nu sunt cerute de Convenție, înregistrările în tabel conform paragrafului 3.3 se fac în mod voluntar.

- 5.1.4. să fie prevăzută cu tancuri de balast separat (SBT) sau cu o instalație de spălare cu țitei (COW)
- 5.1.5. să fie prevăzută cu tancuri de balast separat (SBT) sau cu tancuri de balast curat (CBT)
- 5.1.6. nu se cere ca nava să îndeplinească cerințele regulii 18
- 5.2. Tancurile de balast separat (SBT):
- 5.2.1. Nava este prevăzută cu tancuri de balast separat (SBT) în conformitate cu regula 18
- 5.2.2. Nava este prevăzută cu tancuri de balast separat (SBT) în conformitate cu regula 18, care sunt amplasate protectiv (PL) în conformitate cu regulile de la 18.12 până la 18.15
- 5.2.3. Tancurile de balast separat (SBT) sunt distribuite după cum urmează:

Tanc	Volum (m <sup>3</sup> )	Tanc	Volum (m <sup>3</sup> )
Volum total:.....			m <sup>3</sup>

- 5.3 Tancuri destinate balastului curat (CBT):
- 5.3.1. Nava este prevăzută cu tancuri destinate balastului curat (CBT) în conformitate cu regula 18.8 și poate fi operată ca navă pentru transportul produselor petroliere
- 5.3.2. Tancurile destinate balastului curat (CBT) sunt distribuite după cum urmează:

Tanc	Volum (m <sup>3</sup> )	Tanc	Volum (m <sup>3</sup> )
Volum total:.....			m <sup>3</sup>

- 5.3.3. Nava a fost dotată cu un Manual de operare a tancurilor destinate balastului curat, valabil, care este datat .....
- 5.3.4. Nava are instalații de tubulaturi și de pompare comune, pentru balastarea tancurilor destinate balastului curat (CBT) și manipularea hidrocarburilor marfă
- 5.3.5. Nava are instalații de tubulaturi și de pompare independente pentru balastarea tancurilor destinate balastului curat (CBT)
- 5.4. Spălarea cu țitei (COW):
- 5.4.1. Nava este echipată cu o instalație de spălare cu țitei (COW) în conformitate cu regula 33
- 5.4.2. Nava este echipată cu o instalație de spălare cu țitei (COW) în conformitate cu regula 33 dar eficiența instalației nu a fost confirmată conform cerințelor regulii 33.1 și paragrafului 4.2.10 din *Specificațiile revizuite pentru instalațiile de spălare cu țitei COW* (rezoluția A.446(XI), așa cum a fost amendată prin rezoluțiile A.497(XII) și A.897(21))
- 5.4.3. Nava a fost dotată cu un *Manual privind echipamentul și operarea instalației de spălare cu țitei*, valabil, care este datat .....
- 5.4.4. Nava nu trebuie, dar este echipată cu o instalație de spălare cu țitei (COW) în conformitate cu criteriile de siguranță din *Specificațiile revizuite pentru instalațiile de spălare cu țitei (COW)* (rezoluția A.446(XI) așa cum a fost amendată prin Rezoluțiile A.497(XII) și A.897(21))
- 5.5. Scutire de la regula 18:
- 5.5.1. Nava este angajată exclusiv în voiaje între .....  
.....  
în conformitate cu regula 2.5 și, ca urmare, este scutită de la îndeplinirea cerințelor regulii 18
- 5.5.2. Nava operează cu amenajări speciale de balast în conformitate cu regula 18.10 și, ca urmare, este scutită de la îndeplinirea cerințelor regulii 18
- 5.6. Dispunerea tancurilor de marfă și limitarea dimensiunilor lor (regula 26):
- 5.6.1. Nava trebuie să fie construită conform cerințelor regulii 26 și îndeplinește aceste cerințe
- 5.6.2. Nava trebuie să fie construită conform cerințelor regulii 26.4 și îndeplinește aceste cerințe (vezi regula 2.2)

- 5.7. Compartimentare și stabilitate (regula 28):
- 5.7.1. Nava trebuie să fie construită conform cerințelor regulii 28 și îndeplinește aceste cerințe
- 5.7.2. Informațiile și datele cerute conform regulii 28.5 au fost predate navei, într-o formă aprobată
- 5.7.3. Nava trebuie să fie construită conform cerințelor regulii 27 și îndeplinește aceste cerințe
- 5.7.4. Informațiile și datele cerute conform regulii 27 pentru navele de transport combinat au fost predate navei sub forma unei proceduri scrise, aprobată de către Administrație
- 5.8. Construcția cu dublu corp:
- 5.8.1. Nava trebuie construită conform regulii 19 și îndeplinește cerințele din:
1. paragraful (3) (construcția cu dublu corp)
2. paragraful (4) (nave cisternă cu punte intermediară și pereți laterali dubli)
3. paragraful (5) (altă metodă aprobată de Comitetul pentru Protecția Mediului Marin)
- 5.8.2. Nava trebuie construită conform cerințelor regulii 19.6 (cerințe privind dublul fund) și îndeplinește aceste cerințe
- 5.8.3. Nava nu trebuie să satisfacă cerințele regulii 19
- 5.8.4. Nava este supusă prevederilor regulii 20 și:
1. trebuie să îndeplinească prevederile paragrafelor 2 până la 5, 7 și 8 ale regulii 19 și regulii 28 în ceea ce privește paragraful 28.6 cel mai târziu la.....
2. poate să-și continue operarea conform regulii 20.5 până la .....
3. poate să-și continue operarea conform regulii 20.7 până la .....
- 5.8.5. Nava nu trebuie să satisfacă cerințele regulii 20
- 5.8.6. Nava este supusă prevederilor regulii 21 și:
1. trebuie să îndeplinească prevederile regulii 21.4 cel mai târziu la.....
2. poate să-și continue operarea conform regulii 21.5 până la .....
3. poate să-și continue operarea conform regulii 21.6.1 până la .....
4. poate să-și continue operarea conform regulii 21.6.2 până la .....
5. i s-a acordat dispensă de la respectarea prevederilor regulii 21 în conformitate cu regula 21.7.2
- 5.8.7. Nava nu este supusă prevederilor regulii 21
- 5.8.8. Nava este supusă prevederilor regulii 22 și:
1. îndeplinește cerințele regulii 22.2
2. îndeplinește cerințele regulii 22.3
3. îndeplinește cerințele regulii 22.5
- 5.8.9. Nava nu este supusă prevederilor regulii 22
- 5.9. Aptitudinea navei de a preveni scurgerile accidentale de hidrocarburi
- 5.9.1. Nava îndeplinește cerințele regulii 23
- 6. Păstrarea hidrocarburilor la bord (regulile 29, 31 și 32)**
- 6.1. Instalația de supraveghere continuă și control ale evacuărilor de hidrocarburi:
- 6.1.1. Nava se încadrează în categoria de petroliere ..... conform definiției din rezoluția A.496(XII) sau A.586(14) *(se elimină după caz)*
- 6.1.2. Instalația de supraveghere continuă și control al evacuărilor de hidrocarburi a fost aprobată conform rezoluției MEPC.108(49)
- 6.1.3. Instalația cuprinde:
1. o unitate de control
2. un ordinator
3. un calculator
- 6.1.4. Instalația este:
1. prevăzută cu un dispozitiv de blocare a pornirii
2. prevăzută cu un dispozitiv automat de oprire
- 6.1.5. Aparatul pentru măsurarea conținutului de hidrocarburi este aprobat conform prevederilor rezoluției A.393(X) sau A.586(14) sau MEPC.108(49) *(se elimină după caz)* ca fiind adecvat pentru:
1. țigeti
2. produse negre



3. produse albe
4. substanțe lichide nocive similare hidrocarburilor, care sunt indicate în documentul anexat la certificat
- 6.1.6. Nava a fost prevăzută cu un manual de operare a instalației de supraveghere continuă și control al evacuărilor de hidrocarburi
- 6.2. Tancuri de decantare:
- 6.2.1. Nava este prevăzută cu ..... tanc(uri) destinat(e) reziduurilor având o capacitate totală de ..... m<sup>3</sup>, care reprezintă .....% din capacitatea de transport hidrocarburi, în conformitate cu:
1. regula 29.2.3
2. regula 29.2.3.1
3. regula 29.2.3.2
4. regula 29.2.3.3
- 6.2.2. Tancuri de marfă au fost destinate ca tancuri de decantare
- 6.3. Detectoare de suprafață de separație hidrocarburi/apă:
- 6.3.1. Nava este echipată cu detectoare de suprafață de separație hidrocarburi/apă, aprobate conform prevederilor rezoluției MEPC.5(XIII)
- 6.4. Acordarea de dispense de la regulile 29, 31 și 32:
- 6.4.1. Navei i s-a acordat dispensă de la îndeplinirea cerințelor regulilor 29, 31 și 32 în conformitate cu regula 2.4
- 6.4.2. Navei i s-a acordat dispensă de la îndeplinirea cerințelor regulilor 29, 31 și 32 în conformitate cu regula 2.2
- 6.5. Scutire de la prevederile regulii:
- 6.5.1. Nava este scutită de aplicarea cerințelor regulilor 31 și 32, în conformitate cu regula 3.5. Nava este angajată exclusiv în:
1. voiaje specifice conform regulii 2.5: .....
2. voiaje în interiorul unei sau mai multor zone speciale .....
3. voiaje la mai puțin de 50 mile marine depărtare de uscatul cel mai apropiat, în afara zonei/zonelor speciale, cu o durată de 72 de ore sau mai puțin, limitate la: .....
- 7. Instalații de pompare, de tubulaturi și de evacuare (regula 30)**
- 7.1. Orificiile de evacuare peste bord pentru balast separat sunt amplasate:
- 7.1.1. deasupra liniei de plutire
- 7.1.2. sub linia de plutire
- 7.2. Orificiile de evacuare peste bord pentru balast curat, altele decât manifoldul de evacuare, sunt amplasate\*):
- 7.2.1. deasupra liniei de plutire
- 7.2.2. sub linia de plutire
- 7.3. Orificiile de evacuare peste bord pentru balast murdar sau ape contaminate cu hidrocarburi provenite din tronsonul tancurilor de marfă, altele decât manifoldul de evacuare, sunt amplasate:
- 7.3.1. Deasupra liniei de plutire
- 7.3.2. Sub linia de plutire, cu instalațiile de deviere parțială a efluentului în conformitate cu regula 30.6.5
- 7.3.3. Sub linia de plutire
- 7.4. Drenarea hidrocarburilor din pompele de marfă și tubulaturile pentru hidrocarburi (regulile 30.4 și 30.5):
- 7.4.1. Mijloace pentru drenarea tuturor pompelor de marfă și a tubulaturilor pentru hidrocarburi la terminarea descărcării mărfii:
1. drenaje ce pot fi evacuate într-un tanc de marfă sau într-un tanc de reziduuri
2. pentru evacuarea la uscat este prevăzută o conductă specială cu diametru mic

\*) Vor fi indicate numai acele orificii care pot fi supravegheate.

- 8. Plan de urgență de bord contra poluării cu hidrocarburi/marine**  
(regula 37)
- 8.1. Nava este prevăzută cu un plan de urgență de bord contra poluării cu hidrocarburi în conformitate cu regula 37
- 8.2. Nava este prevăzută cu un plan de urgență de bord contra poluării marine în conformitate cu regula 37.3
- 9. Dispense**
- 9.1. Administrația a acordat navei dispensă de la cerințele capitolului 3 din Anexa I la Convenție în conformitate cu regula 3.1 la acele puncte prevăzute în paragraful (paragrafele) .....  
.....din această Fișă
- 10. Echivalențe (regula 5)**
- 10.1. Administrația a aprobat echivalențe pentru anumite cerințe din Anexa I la acele puncte prevăzute în paragraful (paragrafele) .....  
..... din această Fișă

SE CERTIFICĂ PRIN PREZENTA că această Fișă este exactă din toate punctele de vedere.

Emisă la .....  
(Locul emiterii Fișei)

.....  
(Data emiterii)

.....  
(Semnătura persoanei oficiale autorizate  
legal să emită Fișă)

(Sigiliul sau ștampila autorității emitente, după caz)

### APENDICE III

#### MODEL DE JURNAL DE ÎNREGISTRARE A HIDROCARBURILOR

#### JURNAL DE ÎNREGISTRARE A HIDROCARBURILOR

##### PARTEA I – Operațiuni în compartimentul de mașini

(Toate navele)

Numele navei: .....

Numărul sau literele distinctive:.....

Tonajul brut: .....

Perioada de la: ..... până la: .....

*Notă: Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, partea I trebuie să fie prevăzut la toate petrolierele cu tonajul brut de 150 și mai mult și la toate navele cu tonajul brut de 400 și mai mult, altele decât petrolierele, pentru înregistrarea operațiunilor pertinente în compartimentul de mașini. Pentru petroliere, de asemenea, trebuie să fie prevăzut Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, partea a II-a pentru înregistrarea operațiunilor pertinente privind marfa/balastul.*

##### Introducere

Următoarele pagini ale acestei secțiuni conțin o listă completă de informații asupra operațiunilor efectuate în compartimentul de mașini care trebuie, după caz, consemnate în *Jurnalul*

de înregistrare a hidrocarburilor, partea I în conformitate cu regula 17 din Anexa I la Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, așa cum a fost modificată de Protocolul din 1978 referitor la aceasta (MARPOL 73/78). Informațiile au fost grupate pe operațiuni, fiecare operațiune fiind indicată printr-o literă de cod.

Când se consemnează în *Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, partea I*, data, codul operațiunii și numărul rubricii trebuie să fie înscrise în coloanele corespunzătoare, iar informațiile cerute trebuie înregistrate în ordinea cronologică a operațiunilor, în spațiile goale.

Mențiunile corespunzătoare fiecărei operațiuni încheiate trebuie să fie datate și semnate de ofițerul sau ofițerii responsabil/i. Fiecare pagină completată trebuie să fie semnată de comandatul navei.

*Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, partea I* conține multe referiri la cantitățile de hidrocarburi. Precizia limitată a instrumentelor de măsură aferente tancurilor, variațiile datorate temperaturii și reziduurile care aderă la pereți, vor afecta exactitatea citirilor. Mențiunile din *Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, partea I* ar trebui să fie interpretate în consecință.

În cazul unei evacuări de hidrocarburi accidentale sau excepționale, circumstanțele și motivele evacuării trebuie să fie consemnate în *Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, partea I*.

Orice defectare a echipamentului de filtrare a hidrocarburilor trebuie să fie consemnată în *Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, partea I*.

Consemnările în *Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, partea I*, pentru navele care posedă un Certificat IOPP, trebuie să fie făcute cel puțin în engleză, franceză sau spaniolă. Dacă înregistrările se fac și în limba națională oficială a statului al cărui pavilion nava este autorizată să-l arboreze, atunci, în cazul unui litigiu sau dezacord, această limbă trebuie să prevaleze.

*Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, partea I* trebuie să fie păstrat într-un astfel de loc încât în orice moment să fie pus la dispoziție imediat pentru inspecție și, cu excepția cazului navelor remorcate fără echipaj, trebuie să fie păstrat la bordul navei. Acest *Jurnal* trebuie să fie păstrat timp de trei ani de la data ultimei consemnări.

Autoritatea competentă a Guvernului unei părți la Convenție poate inspecta *Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, partea I* de la bordul oricărei nave căreia i se aplică prezenta Anexă în timp ce nava se află într-unul dintre porturile sau terminalele sale în larg și poate face o copie după orice consemnare din acest jurnal și poate solicita comandantului navei să certifice valabilitatea acestei copii. Orice copie astfel făcută și certificată de comandantul navei ca o copie fidelă a unei consemnări din *Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, partea I* va fi admisă în orice proceduri juridice ca dovadă a faptelor specificate în consemnare. Inspecția unui *Jurnal de înregistrare a hidrocarburilor, partea I* și preluarea unei copii certificate de către autoritatea competentă în virtutea acestui paragraf trebuie să se efectueze cât mai expeditiv posibil fără a cauza navei întârzieri excesive.

#### LISTA INFORMAȚIILOR CARE SE CONSEMNEAZĂ

##### (A) Balastarea sau curățarea tancurilor de combustibil lichid

1. Identificarea tancului (tancurilor) balastate.
2. Dacă a fost curățat de când a conținut ultima dată hidrocarburi și, dacă nu, felul hidrocarburilor transportate anterior.
3. Operațiunile de curățare:
  1. poziția navei și ora începerii și ora terminării curățării;
  2. identificarea tancului sau tancurilor care au fost curățate printr-una sau altă metodă (clătire completă, dămfuire, curățare cu produse chimice; tipul și cantitatea, în m<sup>3</sup>, de produse chimice utilizate);
  3. identificarea tancului (tancurilor) în care au fost transferate apele de curățare.
4. Balastarea:
  1. poziția navei și ora începerii și ora terminării balastării;
  2. cantitatea de balast, în m<sup>3</sup>, dacă tancurile nu sunt curățate.

##### (B) Evacuarea balastului murdar sau a apelor de curățare din tancurile de combustibil lichid la care se referă secțiunea (A)

5. Identificarea tancului (tancurilor).
6. Poziția navei la începutul evacuării.
7. Poziția navei la terminarea evacuării.
8. Viteza (vitezele) navei în timpul evacuării.
9. Metoda de evacuare:
  1. prin echipament de 15 ppm;
  2. la instalații de primire.
10. Cantitatea evacuată, în m<sup>3</sup>.

**(C) Colectarea și eliminarea reziduurilor de hidrocarburi (șlamuri și alte reziduuri de hidrocarburi)**

11. Colectarea reziduurilor de hidrocarburi.  
Cantitate de reziduuri de hidrocarburi (șlamuri și alte reziduuri de hidrocarburi) păstrată la bord. Cantitatea va fi înregistrată săptămânal<sup>1)</sup>: (Aceasta înseamnă că înregistrarea cantității de hidrocarburi trebuie să se facă o dată pe săptămână dacă voiajul durează mai mult de o săptămână)
1. — identificarea tancului (tancurilor) .....
  2. — capacitatea tancului (tancurilor) ..... m<sup>3</sup>
  3. — cantitatea totală păstrată ..... m<sup>3</sup>;
12. Metode de eliminare a reziduurilor.  
Precizarea cantității de reziduuri de hidrocarburi eliminate, indicarea tancului sau a tancurilor golite și cantitatea păstrată, în m<sup>3</sup>:
1. evacuate la instalații de primire (identificarea portului)<sup>2)</sup>;
  2. transferate într-unul sau mai multe tancuri (indicarea tancurilor și a conținutului lor total);
  3. incinerate (indicarea duratei totale a operațiunii);
  4. altă metodă (precizarea acesteia).

**(D) Evacuarea neautomată peste bord sau eliminarea în alt mod a apei de santină care s-a acumulat în compartimentul de mașini**

13. Cantitatea evacuată sau eliminată, în metri cubi.<sup>3)</sup>
14. Orele evacuării sau eliminării (începutul și sfârșitul operațiunii).
15. Metoda de evacuare sau de eliminare:
1. prin echipament de 15 ppm (indicați poziția la începutul și sfârșitul operațiunii);
  2. la instalații de primire (identificarea portului)<sup>2)</sup>;
  3. transfer într-un tanc de decantare sau de colectare (indicarea tancului (tancurilor); precizarea cantității totale păstrate în tanc (tancuri)).

**(E) Evacuarea automată peste bord sau eliminarea în alt mod a apei de santină care s-a acumulat în compartimentul de mașini**

16. Ora și poziția navei atunci când instalația a fost pusă automat în funcțiune pentru evacuarea peste bord printr-un echipament de 15 ppm.
17. Ora la care instalația a fost pusă automat în funcțiune pentru transferul apei de santină în tancul de colectare (identificarea tancului).
18. Ora la care instalația a fost pusă manual în funcțiune.

**(F) Starea tehnică a echipamentului de filtrare hidrocarburi**

19. Ora la care s-a defectat instalația.<sup>4)</sup>
20. Ora la care instalația a fost repusă în funcțiune.
21. Cauzele defectării.

**(G) Evacuări accidentale sau excepționale de hidrocarburi**

22. Ora la care s-au produs.
23. Locul sau poziția navei în momentul producerii.
24. Cantitatea aproximativă și felul hidrocarburilor.
25. Circumstanțele evacuării sau scurgerilor, motivele acestora și observații generale.

<sup>1)</sup> Tancurile menționate în secțiunea 3.1 a Formulelor A și B ale Suplimentelor la Certificatul IOPP utilizate pentru șlamuri.

<sup>2)</sup> Comandantul navei ar trebui să obțină de la personalul de exploatare a instalației de primire, care include barje și camioane-cisternă, o chitanță sau un certificat care să indice cantitatea transferată de apă de spălare a tancurilor, de balast murdar, de reziduuri sau amestecuri de apă cu hidrocarburi, precum și ora și data transferului. Această chitanță sau acest certificat, dacă este anexat la *Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, partea I*, poate să ajute comandantului navei să dovedească că nava sa nu a fost implicată într-un presupus caz de poluare. Chitanța sau certificatul ar trebui păstrat împreună cu *Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, partea I*.

<sup>3)</sup> În cazul evacuării sau al eliminării apelor de santină din tancul/tancurile de colectare, se declară identitatea și capacitatea tancului/tancurilor de colectare, precum și cantitatea păstrată în tancurile de colectare.

<sup>4)</sup> Starea tehnică a echipamentului de filtrare hidrocarburi include și starea dispozitivelor de alarmă și oprire automată, dacă este cazul.

**(H) Buncherarea cu combustibil lichid și uleiuri de ungere în vrac**

26. Buncherare:
1. Locul buncherării.
  2. Ora buncherării.
  3. Tipul și cantitatea de combustibil lichid și identificarea tancului sau tancurilor (indicați cantitatea adăugată, în tone, și cantitatea totală conținută în tanc (tancuri)).
  4. Tipul și cantitatea uleiului de ungere și identificarea tancului sau tancurilor [indicați cantitatea adăugată, în tone, și cantitatea totală conținută în tanc (tancuri)].

**(I) Procedee de operare suplimentare și observații generale**

Numele navei .....

Numărul sau literele distinctive .....

**Operațiuni efectuate în compartimentul de mașini**

Data	Cod (litera)	Rubrica (numărul)	Înregistrarea operațiunilor/semnătura ofițerului responsabil

**Semnătura comandantului** .....

**JURNAL DE ÎNREGISTRARE A HIDROCARBURILOR**  
**PARTEA a II-a – Operațiuni privind marfa/balastul**  
*(Petroliere)*

Numele navei: .....

Numărul sau literele distinctive: .....

Tonajul brut: .....

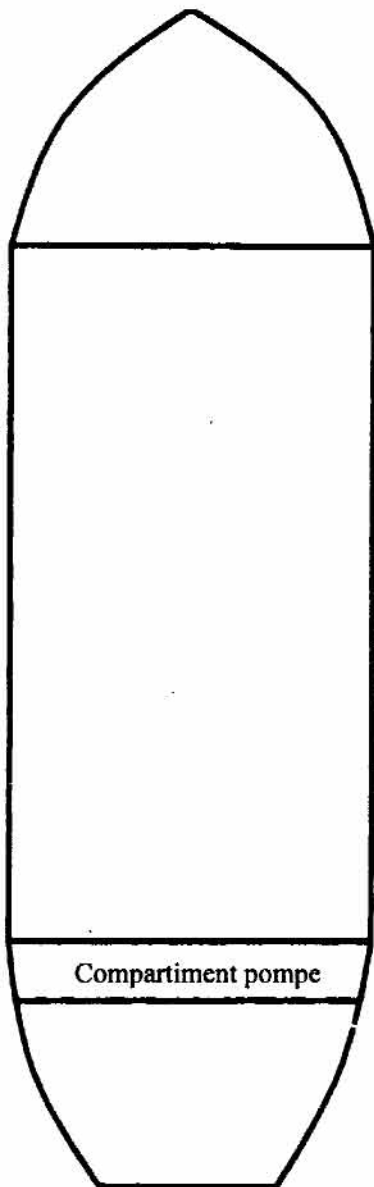
Perioada de la: ..... până la: .....

*Notă:* Toate petrolierele cu tonajul brut de 150 și mai mult trebuie să fie prevăzute cu *Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, partea a II-a*, pentru înregistrarea operațiunilor pertinente privind marfa/balastul. Astfel de petroliere trebuie, de asemenea, să fie prevăzute cu *Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, partea I*, pentru înregistrarea operațiunilor pertinente în compartimentul de mașini.

Numele navei .....

Numărul sau literele  
distinctive .....

**VEDERE ÎN PLAN A TANCURILOR DE MĂRFĂ ȘI DE DECANTARE**  
(se va completa la bord)



Identificarea tancurilor	Capacitate
Adâncimea tancului (tancurilor) de decantare	

(Se completează cu capacitatea fiecărui tanc și cu adâncimea tancului (tancurilor) de decantare)

## Introducere

Următoarele pagini ale acestei secțiuni conțin o listă completă de informații cu privire la operațiunile de manipulare a mărfii și balastului care trebuie, după caz, consemnate în *Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, partea II*, în conformitate cu regula 36 din Anexa I la Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, așa cum a fost modificată de Protocolul din 1978 referitor la aceasta (MARPOL 73/78). Informațiile au fost grupate pe operațiuni, fiecare operațiune fiind indicată printr-o literă de cod.

Când se consemnează în *Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor partea a II-a*, data, codul operațiunii și numărul rubricii trebuie să fie înscrise în coloanele corespunzătoare, iar informațiile cerute trebuie înregistrate în ordinea cronologică a operațiunilor în spațiile goale.

Mențiunile corespunzătoare fiecărei operațiuni încheiate trebuie să fie datate și semnate de ofițerul sau ofițerii responsabili. Fiecare pagină completată trebuie să fie contrasemnată de comandantul navei.

În ceea ce privește petrolierele angajate în voiaje specifice în conformitate cu regula 2.5 din Anexa I la MARPOL 73/78, informațiile corespunzătoare consemnate în *Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, partea a II-a* trebuie să fie confirmate de autoritatea competentă a statului portului\*).

*Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, partea II* conține multe referiri la cantitățile de hidrocarburi. Precizia limitată a instrumentelor de măsură aferente tancurilor, variațiile datorate temperaturii și reziduurile care aderă la pereți, vor afecta exactitatea citirilor. Mențiunile din *Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, partea a II-a* ar trebui să fie interpretate în consecință.

În cazul unei evacuări de hidrocarburi accidentale sau excepționale, circumstanțele și motivele evacuării trebuie să fie consemnate în *Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, partea a II-a*. Orice defectare a instalației de supraveghere continuă și de control ale evacuărilor de hidrocarburi trebuie să fie consemnată în *Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor partea II*.

Consemnările în *Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, partea a II-a*, pentru navele care posedă un Certificat IOPP, trebuie să fie făcute cel puțin în engleză, franceză sau spaniolă. Dacă înregistrările se fac și în limba națională oficială a statului al cărui pavilion nava este autorizată să-l arboreze, atunci, în cazul unui litigiu sau dezacord, această limbă trebuie să prevaleze.

*Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, partea a II-a* trebuie să fie păstrat într-un astfel de loc încât în orice moment să fie pus la dispoziție imediat pentru inspecție și, cu excepția cazului navelor remorcate, fără echipaj, trebuie să fie păstrat la bordul navei. Acest *Jurnal* trebuie să fie păstrat timp de trei ani de la data ultimei consemnări.

Autoritatea competentă a Guvernului unei părți la Convenție poate inspecta *Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, partea a II-a* de la bordul oricărei nave căreia i se aplică prezenta Anexă în timp ce nava se află într-unul dintre porturile sau terminalele sale în larg și poate face o copie după orice consemnare din acest jurnal și poate solicita comandantului navei să certifice valabilitatea acestei copii. Orice copie astfel făcută și certificată de comandantul navei ca o copie fidelă a unei consemnări din *Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, partea a II-a* va fi admisă în orice proceduri juridice ca dovadă a faptelor specificate în consemnare. Inspecția unui *Jurnal de înregistrare a hidrocarburilor, partea a II-a* și preluarea unei copii certificate de către autoritatea competentă în virtutea acestui paragraf trebuie să fie efectuate cât mai expeditiv posibil fără a cauza navei întârzieri excesive.

## LISTA INFORMAȚIILOR CARE SE CONSEMNEAZĂ

### (A) Încărcarea hidrocarburilor marfă

1. Locul încărcării.
2. Felul hidrocarburilor încărcate și identificarea tancului (tancurilor).
3. Cantitatea totală de hidrocarburi încărcată [precizați cantitatea adăugată, în m<sup>3</sup> la 15 C, și conținutul total al tancului (tancurilor), în m<sup>3</sup>].

### (B) Transferul intern al încărcăturii de hidrocarburi în timpul voiajului

4. Identificarea tancului (tancurilor):
  1. de la:
  2. la: (precizați cantitatea transferată și cantitatea totală conținută în tanc (tancuri), în m<sup>3</sup>).
5. A fost (au fost) tancul (tancurile) de la 4.1 golit(e)? (Dacă nu, menționați cantitatea păstrată, în m<sup>3</sup>).

\*) Această frază ar trebui să se introducă numai în *Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor* pentru un petrolier angajat într-un voiaj specific.

**(C) Descărcarea hidrocarburilor marfă**

6. Locul descărcării.
7. Identificarea tancului (tancurilor) descărcat(e).
8. A fost (au fost) tancul (tancurile) golit(e)? (Dacă nu, precizați cantitatea păstrată).

**(D) Spălarea cu țitei (numai pentru navele cisternă echipate cu instalație de spălare cu țitei)**

*(Se va completa pentru fiecare tanc spălat cu țitei)*

9. Portul unde s-a efectuat spălarea cu țitei sau poziția navei dacă spălarea s-a efectuat între două porturi de descărcare.
10. Identificarea tancului (tancurilor) spălate<sup>1)</sup>.
11. Numărul de mașini utilizate.
12. Ora de începere a spălării.
13. Metoda de spălare folosită<sup>2)</sup>.
14. Presiunea în magistralele utilizate pentru spălare.
15. Ora terminării sau opririi spălării.
16. Indicarea metodei de stabilire dacă tancul (tancurile) a(u) fost uscat(e).
17. Observații<sup>3)</sup>.

**(E) Balastarea tancurilor de marfă**

18. Poziția navei la începutul și terminarea balastării.
19. Operațiuni de balastare:
  1. identificarea tancului (tancurilor) balastate;
  2. ora de începere și terminare a balastării;
  3. cantitatea de balast primit. Indicați cantitatea totală de balast pentru fiecare tanc utilizat în timpul operațiunii, în m<sup>3</sup>.

**(F) Balastarea tancurilor destinate balastului curat [numai la navele cisternă cu tancuri destinate balastului curat (CBT)]**

20. Identificarea tancului (tancurilor) balastat(e).
21. Poziția navei când a fost încărcată în tancul (tancurile) de balast curat apă pentru spălare cu jet de apă sau pentru balastarea navei pentru intrare în port.
22. Poziția navei când pompa (pompele) și tubulaturile au fost golite în tancul de decantare.
23. Cantitatea de apă cu hidrocarburi rezultată din spălarea tubulaturilor, transferată în tancul (tancurile) de decantare sau într-un tanc (în niște tancuri) de marfă în care reziduurile care se decantează sunt în prealabil păstrate. [Identificați tancul (tancurile)]. Precizați cantitatea totală, în m<sup>3</sup>.
24. Poziția navei în momentul când a încărcat apă de balast suplimentar în tancul (tancurile) destinate balastului curat.
25. Ora și poziția navei în momentul când au fost închise valvulele de separare a tancurilor de balast curat de tubulaturile de marfă și de cele de golire.
26. Cantitatea de balast curat luată la bord, în m<sup>3</sup>.

**(G) Curățarea tancurilor de marfă**

27. Identificarea tancului (tancurilor) curățat(e).
28. Portul sau poziția navei.
29. Durata curățării.
30. Metoda de curățare<sup>4)</sup>.
31. Reziduurile după spălarea tancurilor sunt transferate în:
  1. instalațiile de primire (indicați portul și cantitatea, în m<sup>3</sup>)<sup>5)</sup>; și
  2. tancul (tancurile) de decantare sau tancul (tancurile) de marfă destinat(e) ca tanc (tancuri) de decantare (identificați tancul (tancurile); precizați cantitatea transferată și cantitatea totală, în m<sup>3</sup>).

<sup>1)</sup> Dacă nu este posibil să se utilizeze simultan, conform Manualului de operare și echipament, toate mașinile de spălare cu care este dotat un anumit tanc, trebuie să fie precizată secțiunea spălată cu țitei (de ex. tanc central nr. 2, secțiunea prova).

<sup>2)</sup> Indicați dacă metoda de spălare folosită este într-o singură etapă sau în mai multe etape, conform Manualului de operare și echipament. Dacă se utilizează metoda cu mai multe etape, indicați arcul vertical descris de mașina de spălare și numărul de treceri în care acest arc este parcurs în timpul acestei etape stabilite a programului.

<sup>3)</sup> Dacă programele indicate în Manualul de exploatare și echipament nu sunt respectate, motivele trebuie menționate în rubrica „Observații”.

<sup>4)</sup> Stopirea manuală cu furtunul, spălarea cu mașina și/sau spălarea chimică. Când curățarea este chimică, produsele chimice respective și cantitatea utilizată trebuie să fie menționate.

<sup>5)</sup> Comandantul navei ar trebui să obțină de la personalul de exploatare a instalației de primire, care include barje și camioane-cisternă, o chitanță sau un certificat care să indice cantitatea transferată de ape de spălare a tancurilor, de balast murdar, de reziduuri sau amestecuri de apă cu hidrocarburi, precum și ora și data transferului. Această chitanță sau acest certificat, dacă este anexat la *Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, partea a II-a*, poate să ajute comandantului navei să dovedească faptul că nava sa nu a fost implicată într-un presupus caz de poluare. Chitanța sau certificatul ar trebui păstrat împreună cu *Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, partea a II-a*.



**(H) Evacuarea balastului murdar**

32. Identificarea tancului (tancurilor).
33. Ora și poziția navei la începutul evacuării în mare.
34. Ora și poziția navei la terminarea evacuării în mare.
35. Cantitatea evacuată în mare, în m<sup>3</sup>.
36. Viteza (vitezele) navei în timpul evacuării.
37. Instalația de supraveghere continuă și control ale evacuării a fost în funcțiune în timpul evacuării?
38. Au fost verificate cu regularitate efluentul și suprafața apei în locurile de evacuare?
39. Cantitatea de apă cu hidrocarburi transferată în tancul (tancurile) de decantare (identificarea tancului (tancurilor) de decantare. Precizați cantitatea totală, în m<sup>3</sup>).
40. Evacuarea în instalațiile de primire de la uscat (indicați portul și precizați cantitatea evacuată, în m<sup>3</sup>)<sup>5)</sup>

**(I) Evacuarea apelor din tancurile de decantare în mare**

41. Identificarea tancurilor de decantare.
42. Durata de decantare de la ultima transferare a reziduurilor, sau
43. Durata de decantare de la ultima evacuare.
44. Ora și poziția navei la începutul evacuării.
45. Ulajul conținutului total la începutul evacuării.
46. Ulajul suprafeței de separație hidrocarburi/apă la începutul evacuării.
47. Evacuarea principală: cantitatea evacuată, în m<sup>3</sup> și rata de evacuare, în m<sup>3</sup>/oră.
48. Evacuarea finală: cantitatea evacuată, în m<sup>3</sup> și rata de evacuare, în m<sup>3</sup>/oră.
49. Ora și poziția navei la terminarea evacuării.
50. A fost în funcțiune instalația de supraveghere continuă și control ale evacuării în timpul evacuării?
51. Ulajul suprafeței de separație hidrocarburi/apă la terminarea evacuării, în m.
52. Viteza (vitezele) navei în timpul evacuării.
53. Au fost verificate cu regularitate efluentul și suprafața apei în locurile de evacuare?
54. Confirmarea că toate valvulele corespunzătoare de pe instalația de tubulaturi a navei au fost închise la terminarea evacuării din tancurile de decantare.

**(J) Eliminarea reziduurilor și amestecurilor de hidrocarburi care nu au fost eliminate altfel**

55. Identificarea tancului (tancurilor).
56. Cantitatea eliminată din fiecare tanc (precizați cantitatea păstrată, în m<sup>3</sup>).
57. Metoda de eliminare:
  1. la instalații de primire (identificați portul și indicați cantitatea evacuată)<sup>5)</sup>;
  2. amestecate cu marfa (indicați cantitatea);
  3. transferate în alt(e) tanc(uri) [identificați tancul (tancurile); indicați cantitatea transferată și cantitatea totală conținută în tanc (tancuri), în m<sup>3</sup>]; și
  4. altă metodă (specificați care); precizați cantitatea eliminată, în m<sup>3</sup>.

**(K) Evacuarea balastului curat conținut în tancurile de marfă**

58. Poziția navei la începutul evacuării balastului curat.
59. Identificarea tancului (tancurilor) din care se face evacuarea.
60. A(u) fost tancul (tancurile) golit (golite) la terminarea evacuării?
61. Poziția navei la terminarea evacuării, dacă este diferită față de cea indicată la poziția 58.
62. Au fost verificate cu regularitate efluentul și suprafața apei în locurile de evacuare?

**(L) Evacuarea balastului din tancurile destinate balastului curat (numai la navele cisternă cu tancuri destinate balastului curat (CBT))**

63. Identificarea tancului (tancurilor) din care se face evacuarea.
64. Ora și poziția navei la începutul evacuării balastului curat în mare.
65. Ora și poziția navei la terminarea evacuării în mare.
66. Cantitatea evacuată, în m<sup>3</sup>:
  1. în mare; sau
  2. la o instalație de primire (identificați portul) <sup>5)</sup>.
67. Au existat unele indicii de contaminare cu hidrocarburi a apei de balast înainte sau în timpul evacuării în mare?
68. A fost supravegheat conținutul efluentului evacuat cu aparatul de măsurare a conținutului de hidrocarburi?

<sup>5)</sup> Comandantul navei ar trebui să obțină de la personalul de exploatare a instalației de primire, care include barje și camioane-cisternă, o chitanță sau un certificat care să indice cantitatea transferată de ape de spălare a tancurilor, de balast murdar, de reziduuri sau amestecuri de apă cu hidrocarburi, precum și ora și data transferului. Această chitanță sau acest certificat, dacă este anexat la *Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, partea a II-a*, poate să ajute comandantului navei să dovedească faptul că nava sa nu a fost implicată într-un presupus caz de poluare. Chitanța sau certificatul ar trebui păstrat împreună cu *Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, partea a II-a*.

69. Ora și poziția navei în momentul când valvulele de separare a tancurilor destinate balastului curat de tubulatura de marfă și de tubulatura de golire au fost închise la terminarea debalastării.

**(M) Starea tehnică a instalației de supraveghere continuă și control ale evacuărilor de hidrocarburi**

70. Ora defectării instalației.  
71. Ora la care instalația a fost repusă în funcțiune.  
72. Cauzele defectării.

**(N) Evacuări accidentale sau excepționale de hidrocarburi**

73. Ora la care s-au produs.  
74. Portul sau poziția navei în momentul producerii.  
75. Cantitatea aproximativă, în m<sup>3</sup>, și felul hidrocarburilor.  
76. Circumstanțele evacuării sau scurgerilor, motivele acestora și observații generale.

**(O) Procedee de operare suplimentare și observații generale**

*PETROLIERE ANGAJATE ÎN VOIAJE SPECIFICE*

**(P) Încărcarea apei de balast**

77. Identificarea tancului (tancurilor) balastat(e).  
78. Poziția navei în momentul balastării.  
79. Cantitatea totală de balast încărcată, în m<sup>3</sup>.  
80. Observații.

**(Q) Redistribuirea apei de balast la bordul navei**

81. Motivele redistribuirii.

**(R) Evacuarea apei de balast la instalația de primire**

82. Portul (porturile) unde a fost evacuată apa de balast.  
83. Numele sau desemnarea instalației de primire.  
84. Cantitatea totală de apă de balast evacuată, în m<sup>3</sup>.  
85. Data, semnătura și ștampila funcționarului autorității portuare.

Numele navei .....

Numărul sau literele distinctive .....

**Operațiuni privind marfa/balastul (petroliere)**

Data	Cod (litera)	Rubrica (numărul)	Înregistrarea operațiunilor/semnătura ofițerului responsabil

Semnătura comandantului .....

**REZOLUȚIA MEPC.118(52)**  
**Adoptată la 15 octombrie 2004**

**AMENDAMENTE LA**  
**ANEXA LA PROTOCOLUL DIN 1978 REFERITOR LA**  
**CONVENȚIA INTERNAȚIONALĂ DIN 1973 PENTRU PREVENIREA**  
**POLUĂRII DE CĂTRE NAVE**

**(Anexa II revizuită la MARPOL 73/78)**

Comitetul pentru Protecția Mediului Marin,  
amintind articolul 38(a) al Convenției privind crearea Organizației Maritime Internaționale referitor la funcțiile Comitetului pentru Protecția Mediului Marin (Comitetul) conferite acestuia prin convențiile internaționale pentru prevenirea și controlul poluării marine,

luând notă de articolul 16 din Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave (denumită în continuare *Convenția din 1973*) și articolul VI al Protocolului din 1978 referitor la Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave (denumit în continuare *Protocolul din 1978*), care specifică împreună procedura de amendare a Protocolului din 1978 și conferă organismului corespunzător al Organizației funcția de examinare și adoptare a amendamentelor la Convenția din 1973, așa cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 (MARPOL 73/78),

luând în considerare textul Anexei II revizuite la MARPOL 73/78,

1. Adoptă în conformitate cu articolul 16(2)(b), (c) și (d) al Convenției din 1973, Anexa II revizuită la MARPOL 73/78, al cărei text este dat în anexa la prezenta rezoluție;

2. Stabilește, în conformitate cu articolul 16(2)(f)(iii) al Convenției din 1973, că Anexa II revizuită la MARPOL 73/78 se va considera ca fiind acceptată la 1 iulie 2006, în afară de cazul în care, înainte de această dată, cel puțin o treime din Părți sau Părțile a căror flotă comercială cumulată reprezintă cel puțin 50% din tonajul brut al flotei comerciale mondiale, vor fi notificat Organizației obiecțiile lor cu privire la amendamente;

3. Invită părțile să ia notă de faptul că, în conformitate cu articolul 16(2)(g)(ii) al Convenției din 1973, Anexa II revizuită la MARPOL 73/78 va intra în vigoare la 1 ianuarie 2007, după acceptarea sa conform paragrafului 2 de mai sus;

4. Solicită Secretarului General, în conformitate cu articolul 16(2)(e) al Convenției din 1973, să transmită tuturor părților la MARPOL 73/78 copii certificate ale prezentei rezoluții și ale textului Anexei II revizuite la MARPOL 73/78 conținută în anexă; și

5. Solicită în plus Secretarului General să transmită copii ale acestei rezoluții și ale Anexei sale membrilor Organizației care nu sunt Părți la MARPOL 73/78.

**CAPITOLUL 1 – GENERALITĂȚI**

**Regula 1**

*Definiții*

În sensul prezentei Anexa:

1. *Data de aniversare* înseamnă ziua și luna fiecărui an care vor corespunde datei de expirare a *Certificatului internațional de prevenire a poluării pentru transportul substanțelor lichide nocive în vrac*.

2. *Tubulatura aferentă* înseamnă tubulatura care face legătura dintre punctul de aspirație dintr-un tanc de marfă și racordul pentru joncțiunea la țarm, utilizat pentru descărcarea mărfii, și include întreaga tubulatură a navei, pompele și filtrele care sunt în legătură directă cu tubulatura de descărcare a mărfii.

3. *Apa de balast*

*Balast curat* înseamnă apa de balast transportată într-un tanc care, de la ultima dată la care a fost folosit pentru a transporta o încărcătură conținând o substanță din categoria X, Y sau Z, a fost curățat minuțios și reziduurile rezultate din această operațiune au fost evacuate, iar tancul a fost golit în conformitate cu prevederile corespunzătoare din prezenta anexă.

*Balast separat* înseamnă apa de balast introdusă într-un tanc destinat permanent transportului de balast sau de mărfuri, altele decât hidrocarburi sau substanțe lichide nocive în sensul diferitelor definiții din anexele la prezenta Convenție, și care este complet izolat de instalația de marfă și de combustibil lichid.

4. *Coduri chimice*

*Codul pentru produse chimice în vrac* înseamnă *Codul pentru construcția și echipamentul navelor pentru transportul în vrac al produselor chimice periculoase*, adoptat de Comitetul pentru Protecția Mediului Marin al Organizației prin rezoluția MEPC.20(22), așa cum a fost amendat de Organizație, cu condiția ca aceste amendamente să fie adoptate și să intre în vigoare în conformitate cu prevederile articolului 16 al prezentei Convenții cu privire la procedurile de amendare aplicabile unui apendice la o anexă.

*Codul internațional pentru produse chimice în vrac* înseamnă *Codul internațional pentru construcția și echipamentul navelor pentru transportul în vrac al produselor chimice periculoase*, adoptat de Comitetul pentru Protecția Mediului Marin al Organizației prin rezoluția MEPC.19(22), așa cum a fost amendat de Organizație, cu condiția ca aceste amendamente să fie adoptate și să intre în vigoare în conformitate cu prevederile articolului 16 al prezentei Convenții cu privire la procedurile de amendare aplicabile unui apendice la o anexă.

5. *Adâncimea apei* înseamnă adâncimea trecută pe hartă.

6. *În marș* înseamnă că nava se află în marș pe mare urmând un curs sau cursuri, inclusiv deviația de la cea mai scurtă rută directă, care, în măsura în care este practic posibil în scopul navigației, va determina răspândirea oricărei evacuări pe o suprafață din mare atât de extinsă cât este practic posibil de realizat.

7. *Substanțe lichide* înseamnă acele substanțe a căror presiune absolută a vaporilor nu depășește 0,28 MPa la o temperatură de 37,8°C.

8. *Manual* înseamnă *Manualul privind metodele și instalațiile navei pentru evacuare*, în conformitate cu modelul dat în apendicele 6 la prezenta Anexă.

9. *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” pe coasta de nord-est a Australiei înseamnă de la o linie trasă dintr-un punct al coastei Australiei cu:

latitudinea 11°00'S și longitudinea 142°08'E

până la punctul cu latitudinea 10°35'S, longitudinea 141°55'E

și apoi între următoarele puncte:

latitudine 10°00'S, longitudine 142°00'E

latitudine 09°10'S, longitudine 143°52'E

latitudine 09°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:

latitudine 24°42'S și longitudine 153°15'E pe coasta Australiei.

10. *Substanță lichidă nocivă* înseamnă orice substanță indicată în coloana „Categorii de poluare” de la capitolul 17 sau 18 din *Codul internațional pentru produse chimice în vrac* sau care este clasată cu titlu provizoriu, conform prevederilor regulii 6.3, ca intrând sub incidența Categoriilor X, Y sau Z.

11. *PPM* înseamnă ml/m<sup>3</sup>.

12. *Reziduuri* înseamnă orice substanță lichidă nocivă care rămâne și trebuie să fie eliminată.

13. *Amestec de reziduuri cu apă* înseamnă reziduuri în care a fost adăugată apă în orice scop (de exemplu curățare tanc, balastare, evacuare ape de santină).

14. *Construcția navei*

14.1. *Navă construită* înseamnă o navă a cărei chilă a fost pusă sau care este într-un stadiu similar de construcție. O navă transformată în navă cisternă pentru produse chimice, indiferent de data construcției, trebuie să fie considerată ca navă cisternă pentru produse chimice construită la data la care a început transformarea. Această prevedere privind transformarea nu trebuie să se aplice la modificarea unei nave care îndeplinește toate condițiile ce urmează:

1. nava este construită înainte de 1 iulie 1986; și

2. nava deține un certificat în conformitate cu *Codul pentru produse chimice în vrac* prin care este autorizată să transporte numai acele produse stabilite prin Cod ca fiind substanțe care prezintă numai riscul de poluare.

14.2. *Stadiu similar de construcție* înseamnă stadiul în care:

1. începe construcția ce se poate identifica cu o navă specifică; și

2. a început asamblarea acelei nave, incluzând cel puțin 50 de tone sau 1% din masa estimată a materialului pentru toate elementele de construcție a corpului, luându-se valoarea mai mică dintre acestea.

15. *Solidificare/nesolidificare*

15.1. *Substanță care se solidifică* înseamnă o substanță lichidă nocivă care:

1. în cazul unei substanțe al cărei punct de topire este inferior temperaturii de 15°C, se află la o temperatură cu cel mult 5°C deasupra punctului său de topire în timpul descărcării; sau

2. în cazul unei substanțe al cărei punct de topire este egal sau superior temperaturii de 15°C, se află la o temperatură cu cel mult 10°C deasupra punctului său de topire în timpul descărcării.

15.2. *Substanță care nu se solidifică* înseamnă o substanță lichidă nocivă care nu este o substanță care se solidifică.

16. *Navă cisternă*

1. *Navă cisternă pentru produse chimice* înseamnă o navă construită sau adaptată pentru transportul în vrac al oricărui produs lichid inclus în lista din capitolul 17 din *Codul internațional pentru produse chimice în vrac*;

2. *Navă cisternă pentru NLS* înseamnă o navă construită sau adaptată pentru a transporta o încărcătură de substanțe lichide nocive în vrac și include „petrolierele”, așa cum sunt definite în Anexa I la prezenta Convenție, atunci când acestea sunt certificate ca apte să transporte o încărcătură completă sau parțială de substanțe lichide nocive în vrac.
17. *Vâscozitate*
1. *Substanță cu vâscozitate mare* înseamnă o substanță lichidă nocivă din Categoria X sau Y a cărei vâscozitate este mai mare sau egală cu 50 mPa.s la temperatura de descărcare.
  2. *Substanță cu vâscozitate mică* înseamnă o substanță lichidă nocivă care nu este o substanță cu vâscozitate mare.

## Regula 2

### *Domeniul de aplicare*

1. Dacă nu se prevede în mod expres altfel, prevederile prezentei Anexa se aplică tuturor navelor certificate ca apte să transporte substanțe lichide nocive în vrac.
2. Dacă o marfă, care se supune prevederilor Anexei I la prezenta Convenție, este transportată într-un tanc al unei nave cisternă pentru NLS, se aplică, de asemenea, cerințele corespunzătoare din Anexa I la prezenta Convenție.

## Regula 3

### *Exceptări*

1. Cerințele din prezenta Anexă cu privire la evacuare nu trebuie să se aplice evacuării în mare a substanțelor lichide nocive sau a amestecurilor care conțin astfel de substanțe atunci când o astfel de evacuare:
  1. este necesară în scopul asigurării siguranței navei sau pentru salvarea vieții omenești pe mare; sau
  2. rezultă dintr-o avarie a navei sau a echipamentului acesteia:
    1. cu condiția să fi fost luate toate măsurile rezonabile de precauție după producerea avariei sau descoperirea evacuării, în scopul prevenirii sau reducerii la minim a evacuării; și
    2. cu excepția cazului în care proprietarul sau comandantul a acționat fie cu intenția de a provoca o daună, fie din neglijență și cunoscând că ar putea rezulta o daună; sau
  3. este aprobată de către Administrație, fiind utilizată în scopul combaterii evenimentelor specifice de poluare pentru a reduce la minim daunele provocate prin poluare. Orice evacuare de acest fel trebuie să fie supusă aprobării de către guvernul sub a cărui jurisdicție se intenționează producerea evacuării.

## Regula 4

### *Dispense*

- 1 Referitor la amendamentele privind cerințele de transport ca urmare a reclasificării unei substanțe, trebuie să se aplice următoarele:
  1. dacă un amendament la prezenta Anexă, la *Codul internațional pentru produse chimice în vrac* și *Codul pentru produse chimice în vrac* implică modificări ale structurii sau echipamentelor și instalațiilor ca urmare a creșterii exigenței cerințelor pentru transportul anumitor substanțe, Administrația poate modifica sau amâna pentru o perioadă de timp specificată, aplicarea unui astfel de amendament la navele construite înainte de data intrării în vigoare a respectivului amendament, dacă aplicarea imediată a unui astfel de amendament este considerată nerațională sau practic nerealizabilă. O astfel de derogare trebuie să fie stabilită în funcție de fiecare substanță;
  2. Administrația, care acordă o derogare de la aplicarea unui amendament conform prezentului paragraf, trebuie să transmită Organizației un raport cuprinzând detalii despre nava sau navele respective, mărfurile pentru care nava este certificată ca aptă să le transporte, activitatea de comerț în care fiecare navă este angajată și justificarea derogării, în scopul difuzării la părțile la Convenție pentru informarea acestora și, dacă este cazul, pentru luarea măsurilor corespunzătoare; cu privire la această derogare, trebuie să se facă o mențiune în Certificatul prevăzut în regula 7 sau 9 din prezenta Anexă;
  3. Prin exceptare de la cele de mai sus, o Administrație poate acorda dispensă de la cerințele de transport prevăzute în regula 11 navelor certificate ca apte să transporte uleiuri vegetale identificate individual și indicate în nota de picior de la pagina corespunzătoare din capitolul 17 al Codului IBC, cu condiția ca nava să respecte următoarele condiții:
    1. sub rezerva prevederilor prezentei reguli, nava cisternă pentru NLS trebuie să respecte toate cerințele pentru nava de tipul 3 așa cum se prevede în Codul IBC, cu excepția celor referitoare la amplasarea tancurilor de marfă;

2. conform prezentei reguli, tancurile de marfă trebuie să fie amplasate la următoarele distanțe față de bordaj. Întregul tronson al tancurilor de marfă trebuie să fie protejat cu tancuri de balast sau spații altele decât tancurile care transportă hidrocarburi, după cum urmează:
  1. tancurile sau spațiile laterale trebuie să fie dispuse astfel încât tancurile de marfă să fie amplasate înspre interior față de linia teoretică a tablei învelișului bordajului la o distanță de cel puțin 760 mm, în orice loc ar fi măsurată;
  2. tancurile sau spațiile din dublu fund trebuie să fie amplasate astfel încât distanța dintre fundul tancurilor de marfă și linia teoretică a tablelor fundului, măsurată perpendicular pe tablele fundului, să nu fie mai mică decât  $B/15$  (m) sau 2,0 m, pe axa longitudinală, luându-se valoarea mai mică dintre acestea. Distanța minimă trebuie să fie de 1 metru; și
  3. certificatul corespunzător trebuie să indice dispensa acordată.
2. Sub rezerva prevederilor paragrafului 3 din prezenta regulă, nu este necesară aplicarea prevederilor regulii 12.1 unei nave construite înainte de 1 iulie 1986 care este angajată în voiaje limitate, stabilite de Administrație, între:
  1. porturi sau terminale ale unui stat parte la prezenta Convenție; sau
  2. porturi sau terminale ale statelor părți la prezenta Convenție.
3. Prevederile paragrafului 2 din prezenta regulă se vor aplica numai unei nave construite înainte de 1 iulie 1986 dacă:
  1. de fiecare dată când un tanc, care conține substanțe sau amestecuri de substanțe din categoria X, Y sau Z, urmează a fi spălat sau balastat, acesta se spală conform unei metode de prespălare aprobată de Administrație în conformitate cu Apendicele 6 la prezenta Anexă, iar apa rezultată în urma spălării tancului se evacuează într-o instalație de primire;
  2. apa de la spălările ulterioare sau apa de balast este evacuată într-o instalație de primire sau în mare în conformitate cu alte prevederi din prezenta Anexă;
  3. instalațiile de primire din porturi sau de la terminale, menționate mai sus, sunt aprobate ca fiind adecvate pentru scopul prevăzut în acest paragraf de către guvernele statelor părți la prezenta Convenție pe al căror teritoriu sunt situate respectivele porturi sau terminale;
  4. în cazul navelor angajate în voiaje spre porturile sau terminalele aflate sub jurisdicția altor state părți la prezenta Convenție, Administrația comunică Organizației, în scopul difuzării la părțile la Convenție, particularitățile dispensei, pentru informarea acestora și, dacă este cazul, pentru luarea măsurilor corespunzătoare; și
  5. certificatul cerut potrivit prevederilor prezentei Anexe poartă confirmarea că nava este angajată numai în astfel de voiaje limitate.
4. Pentru o navă ale cărei caracteristici constructive și de operare sunt astfel încât nu implică balastarea tancurilor de marfă, iar spălarea tancurilor de marfă este cerută numai pentru reparații sau andocare, Administrația poate acorda dispense de la aplicarea prevederilor regulii 12 cu condiția îndeplinirii tuturor condițiilor care urmează:
  1. concepția, construcția și echipamentul navei sunt aprobate de Administrație ținându-se cont de activitatea căreia îi este destinată nava;
  2. orice efluent care provine de la spălarea tancurilor, ce poate fi efectuată înaintea unei reparații sau andocări, este evacuat într-o instalație de primire atestată de Administrație;
  3. certificatul cerut conform prezentei Anexe indică următoarele:
    1. fiecare tanc de marfă este certificat să transporte un număr limitat de substanțe care sunt asemănătoare, care pot fi transportate succesiv în același tanc fără curățare intermediară; și
    2. particularitățile dispensei;
  4. nava are un Manual aprobat de Administrație; și
  5. în cazul navelor angajate în voiaje spre porturi sau terminale aflate sub jurisdicția altor state părți la prezenta Convenție, Administrația comunică Organizației, în scopul difuzării la părțile la Convenție, particularitățile dispensei, pentru informarea acestora și, dacă este cazul, luarea măsurilor corespunzătoare.

## Regula 5

### *Echivalențe*

1. Administrația poate permite montarea la bordul unei nave a oricăror instalații, materiale, dispozitive sau aparate, ca înlocuitoare ale celor prevăzute în prezenta Anexă, dacă aceste instalații, materiale, dispozitive sau aparate sunt cel puțin la fel de eficiente ca cele prevăzute de prezenta Anexă. Totuși, Administrația nu poate să autorizeze să fie substituite, ca echivalente, normele de proiectare și construcție prevăzute în regulile din prezenta Anexă, prin metode de operare care au ca scop să controleze evacuările de substanțe lichide nocive.
2. Administrația care permite conform prevederilor paragrafului 1 din prezenta regulă, o instalație, un material, un dispozitiv sau un aparat ca înlocuitor al celor prevăzute în prezenta Anexă, trebuie să comunice Organizației detalii cu privire la acestea în scopul difuzării la părțile la Convenție pentru informarea acestora și, dacă este cazul, pentru luarea măsurilor corespunzătoare.

3. Prin exceptare de la prevederile paragrafelor 1 și 2 din prezenta regulă, construcția și echipamentul navelor pentru transport gaze lichefiate, care sunt autorizate să transporte substanțe lichide nocive menționate în *Codul navelor pentru transport gaze* aplicabil, trebuie să fie considerate a fi echivalente cu construcția și echipamentul care corespund cerințelor prevăzute în regulile 11 și 12 din prezenta Anexă, cu condiția ca nava pentru transport gaze să respecte următoarele condiții:

1. să dețină un *Certificat de conformitate* așa cum se indică în *Codul navelor pentru transport gaze* aplicabil navelor autorizate să transporte gaze lichefiate în vrac;
2. să dețină un *Certificat internațional de prevenire a poluării pentru transportul substanțele lichide nocive în vrac*, prin care se certifică faptul că nava pentru transport gaze poate transporta numai acele substanțe lichide nocive stabilite și indicate în *Codul navelor pentru transport gaze*, aplicabil;
3. să fie prevăzută cu instalații de balast separat;
4. să fie prevăzută cu instalații de pompare și de tubulaturi care, în conformitate cu cerințele Administrației, să garanteze faptul că reziduurile de marfă rămase în tanc și în tubulatura sa aferentă după descărcare nu depășesc cantitatea corespunzătoare de reziduuri prevăzută la regula 12.1, 12.2 sau 12.3; și
5. să aibă un Manual, aprobat de către Administrație, care să asigure faptul că în timpul operării nu se va produce amestecul reziduurilor de marfă cu apă și că reziduurile de marfă nu vor rămâne în tanc după aplicarea metodelor de ventilare prevăzute în Manual.

## CAPITOLUL 2 – CLASIFICAREA ÎN CATEGORII A SUBSTANȚELOR LICHIDE NOCIVE

### Regula 6

*Clasificarea în categorii și lista substanțelor lichide nocive și a altor substanțe*

1. Pentru aplicarea regulilor prezentei Anexa, substanțele lichide nocive sunt împărțite în patru categorii, după cum urmează:

1. Categoria X: Substanțe lichide nocive care, dacă sunt evacuate în mare în cursul operațiunilor de curățare a tancurilor sau de debalastare ar prezenta un risc grav pentru resursele marine sau sănătatea oamenilor și, în consecință, justifică interzicerea evacuărilor în mediul marin;
2. Categoria Y: Substanțe lichide nocive care, dacă sunt evacuate în mare în cursul operațiunilor de curățare a tancurilor sau de debalastare ar prezenta un risc pentru resursele marine sau pentru sănătatea oamenilor, sau ar cauza daune pitorescului locurilor sau altor utilizări legitime ale mării și, în consecință, justifică restricția cu privire la calitatea și cantitatea evacuărilor în mediul marin;
3. Categoria Z: Substanțe lichide nocive care, dacă sunt evacuate în mare în cursul operațiunilor de curățare a tancurilor sau de debalastare ar prezenta un risc minor pentru resursele marine sau sănătatea oamenilor și, în consecință, justifică restricții mai puțin stringente cu privire la calitatea și cantitatea evacuărilor în mediul marin;
4. Alte substanțe: substanțele indicate cu OS (alte substanțe) în coloana categoriei de poluare din capitolul 18 al *Codului internațional pentru produse chimice în vrac*, care au fost evaluate și s-a constatat că nu intră în categoria X, Y sau Z, așa cum s-a definit în regula 6.1 din prezenta Anexă, deoarece, în prezent, se consideră că acestea nu prezintă risc pentru resursele marine, sănătatea oamenilor, pitorescul locurilor sau alte utilizări legitime ale mării atunci când sunt evacuate în mare în cursul operațiunilor de curățare a tancurilor sau de debalastare. Evacuarea apelor de santină sau a apelor de balast sau a altor reziduuri sau amestecuri care conțin numai substanțele din categoria „Alte substanțe” nu trebuie să facă obiectul vreunei cerințe din Anexă.

2. Liniile directe pentru clasificarea în categorii a substanțelor lichide nocive sunt date în Apendicele 1 la prezenta Anexă.

3. În cazul în care se intenționează transportul unei substanțe lichide în vrac care nu a fost clasificată într-o categorie definită în paragraful 1 din prezenta regulă, guvernele părților la Convenție interesate în operațiunea intenționată trebuie să stabilească și să convină asupra unei evaluări provizorii pentru operațiunea intenționată pe baza liniilor directe prevăzute în paragraful 2 din prezenta regulă. Până când guvernele interesate vor ajunge la un acord deplin, substanța nu trebuie să fie transportată. Cât mai curând posibil, dar nu mai târziu de 30 de zile după ce s-a încheiat acordul, Guvernul țării de fabricare sau expediție, care a inițiat acordul respectiv, trebuie să înștiințeze Organizația și să îi comunice informații referitoare la substanță și la evaluarea provizorie în scopul difuzării anuale la toate părțile pentru informarea lor. Organizația trebuie să țină un registru al tuturor acestor substanțe și al evaluării lor provizorii până în momentul în care substanțele vor fi incluse în mod oficial în Codul IBC.

**CAPITOLUL 3 – INSPECȚII ȘI CERTIFICARE****Regula 7***Inspectarea și certificarea navelor cisternă pentru produse chimice*

Prin exceptare de la prevederile regulilor 8, 9 și 10 din prezenta Anexă, navele cisternă pentru produse chimice care au fost inspectate și certificate de statele părți la prezenta Convenție în conformitate cu prevederile *Codului internațional pentru produse chimice în vrac* sau, după caz, ale *Codului pentru produse chimice în vrac*, trebuie să fie considerate că îndeplinesc prevederile regulilor menționate mai sus, iar certificatul emis conform acestui Cod trebuie să aibă aceeași valoare și să se bucure de aceeași recunoaștere ca și certificatul emis conform regulii 9 din prezenta Anexă.

**Regula 8***Inspeții*

1. Navele care transportă substanțe lichide nocive în vrac trebuie să fie supuse inspecțiilor specificate mai jos:

1. o *inspecție inițială* efectuată înainte ca nava să fie pusă în serviciu sau înainte de a i se emite, pentru prima dată, certificatul prevăzut în regula 9 din prezenta Anexă, care trebuie să includă o inspecție completă a structurii, echipamentelor, instalațiilor, armăturilor, amenajărilor și materialelor sale în măsura în care nava face obiectul prezentei Anexe. Această inspecție trebuie să permită verificarea conformității depline a structurii, echipamentelor, instalațiilor, armăturilor, amenajărilor și materialelor cu cerințele aplicabile din prezenta Anexă.
2. o *inspecție de reînnoire* efectuată la intervalele specificate de către Administrație, dar care să nu depășească 5 ani, cu excepția cazului în care se aplică prevederile regulii 10.2, 10.5, 10.6, 10.7 din prezenta Anexă. *Inspeția de reînnoire* trebuie să permită verificarea conformității depline a structurii, echipamentelor, instalațiilor, armăturilor, amenajărilor și materialelor cu cerințele aplicabile din prezenta Anexă.
3. o *inspecție intermediară* efectuată în decurs de 3 luni înainte sau după a doua dată de aniversare sau în decurs de 3 luni înainte sau după a treia dată de aniversare a certificatului, care trebuie să înlocuiască una dintre inspecțiile anuale specificate la paragraful 1.4 din prezenta regulă. *Inspeția intermediară* trebuie să permită verificarea conformității depline a echipamentelor și instalațiilor de pompare și de tubulatură aferente cu cerințele aplicabile din prezenta Anexă și a stării bune de funcționare a lor. Aceste *inspecții intermediare* trebuie să fie confirmate în certificatul emis conform prevederilor regulii 9 din prezenta Anexă.
4. o *inspecție anuală*, efectuată în decurs de 3 luni înainte sau după fiecare dată de aniversare a certificatului, inclusiv o inspecție generală a structurii, echipamentelor, instalațiilor, armăturilor, amenajărilor și materialelor menționate în paragraful 1.1 din prezenta regulă în scopul verificării că acestea au fost menținute în conformitate cu prevederile paragrafului 3 din prezenta regulă și că rămân satisfăcătoare pentru activitatea căreia îi este destinată nava. Aceste inspecții anuale trebuie să fie confirmate în certificatul emis conform prevederilor regulii 9 din prezenta Anexă.
5. o *inspecție suplimentară*, generală sau parțială, conform circumstanțelor, trebuie să fie efectuată după o reparație care rezultă din investigațiile prevăzute la paragraful 3 din prezenta regulă sau ori de câte ori se efectuează reparații sau reînnoiri importante. Inspeția trebuie să permită verificarea faptului că reparațiile sau reînnoirile necesare s-au efectuat realmente, că materialele utilizate pentru aceste reparații sau reînnoiri și modul de execuție a acestora sunt în toate privințele satisfăcătoare și că nava corespunde în toate aspectele cerințelor din prezenta Anexă.

2.1 Inspecțiile navelor, în ceea ce privește aplicarea prevederilor prezentei Anexe, trebuie să fie efectuate de funcționari ai Administrației. Totuși, Administrația poate încredința efectuarea inspecțiilor fie inspectorilor numiți în acest scop, fie organizațiilor recunoscute de aceasta.

2.2 Organizația recunoscută, prevăzută la paragraful 2.1 al prezentei reguli, trebuie să corespundă Liniilor directe adoptate de Organizație prin Rezoluția A.739(18), așa cum poate fi amendată de Organizație, și specificațiilor adoptate de Organizație prin Rezoluția A.789(19), așa cum poate fi amendată de Organizație, cu condiția ca aceste amendamente să fie adoptate, să fie intrate în vigoare și să aibă efect în conformitate cu prevederile articolului 16 al prezentei Convenții referitoare la procedurile de amendare aplicabile prezentei Anexe.

2.3 O Administrație, care numește inspectorii sau recunoaște organizații în scopul efectuării inspecțiilor prevăzute la paragraful 2.1 din prezenta regulă, trebuie să împuternicească, ca minim, orice inspector numit sau organizație recunoscută:

1. să solicite reparații la o navă; și
2. să efectueze inspecții dacă sunt cerute de autoritățile competente ale statului portului.



2.4 Administrația trebuie să notifice Organizației responsabilitățile și condițiile specifice de autorizare delegate inspectorilor numiți sau organizațiilor recunoscute pentru a fi difuzate părților la prezenta Convenție spre informarea funcționarilor lor.

2.5 Dacă un inspector numit sau o organizație recunoscută stabilește că starea navei sau a echipamentului său nu corespunde în mod substanțial caracteristicilor din Certificat sau se prezintă astfel încât nava nu este aptă pentru a ieși în mare fără a prezenta un pericol excesiv pentru mediul marin, respectivul inspector sau respectiva organizație trebuie să se asigure imediat că se iau măsuri de remediere și să informeze Administrația în timp util. Dacă nu se iau asemenea măsuri corective, certificatul ar trebui retras și Administrația trebuie informată imediat; dacă nava se află într-un port al altei părți, autoritățile competente ale statului portului trebuie să fie, de asemenea, informate imediat. Dacă un funcționar al Administrației, un inspector numit sau o organizație recunoscută a informat autoritățile competente ale statului portului, guvernul statului portului respectiv trebuie să acorde acestui funcționar, inspector sau organizației respective orice asistență necesară pentru îndeplinirea obligațiilor sale, în virtutea prezentei reguli. Dacă este cazul, guvernul statului portului interesat trebuie să ia măsurile necesare care să asigure că nava nu va ieși în mare sau nu va părăsi portul pentru a se îndrepta către cel mai apropiat șantier de reparații corespunzător și disponibil atâta timp cât prezintă un pericol excesiv pentru mediul marin.

2.6 În fiecare caz, Administrația interesată trebuie să garanteze efectuarea completă și eficiența inspecției și să se angajeze să asigure condițiile necesare pentru a fi îndeplinită această obligație.

3.1 Starea navei și a echipamentelor sale trebuie să fie menținută astfel încât să corespundă prevederilor prezentei Convenții pentru a se asigura că nava va fi aptă din toate punctele de vedere să iasă în mare fără a prezenta un pericol excesiv pentru mediul marin.

3.2 După efectuarea oricărei inspecții a navei conform paragrafului 1 din prezenta regulă nu trebuie să se mai facă nicio modificare în structura, echipamentele, instalațiile, armăturile, amenajările sau materialele care au făcut obiectul inspecției, fără aprobarea Administrației, cu excepția simplei înlocuirii a acestor echipamente și armături.

3.3 Ori de câte ori survine un accident la o navă sau se constată un defect care afectează în mod substanțial integritatea navei sau eficiența sau integralitatea echipamentelor sale care fac obiectul prezentei Anexa, comandantul sau proprietarul navei trebuie să facă un raport, cât mai curând posibil, către Administrație, organizația recunoscută sau inspectorul numit care răspunde de emiterea certificatului respectiv și care trebuie să întreprindă cercetări pentru a hotărî dacă este necesară o inspecție conform paragrafului 1 din prezenta regulă. Dacă nava se află într-un port al altei Părți, comandantul sau proprietarul trebuie să raporteze, de asemenea, imediat autorităților competente ale Statului portului, iar inspectorul numit sau organizația recunoscută trebuie să se asigure că un astfel de raport a fost întocmit.

## Regula 9

### *Emiterea sau confirmarea certificatului*

1. După o inspecție inițială sau o inspecție de reinnoire efectuată în conformitate cu prevederile regulii 8 din prezenta Anexă trebuie să fie emis un *Certificat internațional de prevenire a poluării pentru transportul substanțelor lichide nocive în vrac* oricărei nave destinate să transporte substanțe lichide nocive în vrac și care efectuează voiaje spre porturi și terminale aflate sub jurisdicția altor părți la Convenție.

2. Acest Certificat trebuie să fie emis sau, după caz, confirmat fie de Administrație, fie de orice persoană sau organizație autorizată în mod legal de aceasta. În fiecare caz, Administrația își asumă întreaga responsabilitate a Certificatului.

3.1 Guvernul unei Părți la Convenție poate, la cererea Administrației, să dispună inspectarea unei nave și, dacă se convinge că prevederile prezentei Anexa sunt respectate, trebuie să emită navei sau să autorizeze emiterea unui *Certificat internațional de prevenire a poluării pentru transportul substanțelor lichide nocive în vrac* și, după caz, trebuie să confirme sau să autorizeze confirmarea Certificatului navei, în conformitate cu prezenta Anexă.

3.2 O copie a Certificatului și o copie a raportului de inspecție trebuie să fie transmise, cât mai curând posibil, Administrației solicitante.

3.3 Un Certificat astfel emis trebuie să conțină o declarație indicând faptul că acesta a fost emis la solicitarea Administrației și trebuie să aibă aceeași valoare și să fie recunoscut ca certificatul emis conform paragrafului 1 din prezenta regulă.

3.4 Niciun *Certificat internațional de prevenire a poluării pentru transportul substanțelor lichide nocive în vrac* nu trebuie să fie emis unei nave care arborează pavilionul unui stat care nu este parte la Convenție.

4. *Certificatul internațional de prevenire a poluării pentru transportul substanțelor lichide nocive în vrac* trebuie să fie stabilit în forma corespunzătoare modelului dat în apendicele 3 la prezenta Anexă și redactat cel puțin în limba engleză, franceză sau spaniolă. Dacă se utilizează și o limbă oficială a statului al cărui pavilion nava este autorizată să-l arboreze, aceasta trebuie să prevaleze în cazul unui litigiu sau dezacord.

**Regula 10***Durata și valabilitatea Certificatului*

1. Un *Certificat internațional de prevenire a poluării pentru transportul substanțelor lichide nocive în vrac* trebuie să fie emis pentru o perioadă stabilită de către Administrație, care nu trebuie să depășească 5 ani.

2.1 Prin exceptare de la cerințele paragrafului 1 din prezenta regulă, atunci când inspecția de reînnoire este finalizată într-o perioadă de timp de 3 luni înaintea datei de expirare a certificatului existent, noul certificat trebuie să fie valabil de la data finalizării inspecției de reînnoire până la o dată care nu depășește 5 ani de la data de expirare a certificatului existent.

2.2 Dacă inspecția de reînnoire este finalizată după data de expirare a certificatului existent, noul certificat va fi valabil de la data finalizării inspecției de reînnoire până la o dată care nu depășește 5 ani de la data de expirare a certificatului existent.

2.3 Dacă inspecția de reînnoire este finalizată cu mai mult de 3 luni înaintea datei de expirare a certificatului existent, noul certificat trebuie să fie valabil de la data finalizării inspecției de reînnoire până la o dată care nu depășește 5 ani de la data finalizării inspecției de reînnoire.

3. Dacă un certificat este emis pe o perioadă mai mică de 5 ani, Administrația poate extinde valabilitatea certificatului după data de expirare până la perioada maximă specificată în paragraful 1 din prezenta regulă, cu condiția ca inspecțiile prevăzute în regulile 8.1.3 și 8.1.4 din prezenta Anexă, aplicabile atunci când un certificat este emis pe o perioadă de 5 ani, să fie efectuate după caz.

4. Dacă o inspecție de reînnoire a fost finalizată și un nou certificat nu se poate emite sau pune la dispoziția navei înaintea datei de expirare a certificatului existent, persoana sau organizația autorizată de către Administrație poate confirma certificatul existent și acest certificat trebuie să fie acceptat ca valabil pe o perioadă ulterioară care nu trebuie să depășească 5 luni de la data de expirare.

5. Dacă în momentul expirării unui certificat nava nu se află într-un port în care urmează să fie inspectată, Administrația poate extinde perioada de valabilitate a certificatului, dar această extindere trebuie să fie acordată numai pentru a permite navei să își termine voiajul spre portul în care urmează să fie inspectată și numai atunci când această măsură se consideră a fi oportună și rezonabilă. Niciun certificat nu trebuie să fie extins pe o perioadă mai mare de 3 luni, iar o navă careia i se acordă o extindere nu trebuie, la sosirea sa în portul în care urmează să fie inspectată, să fie îndreptățită în baza acestei extinderi să părăsească portul fără să fi obținut noul certificat. Dacă inspecția de reînnoire este finalizată, noul certificat trebuie să fie valabil până la o dată care nu depășește 5 ani de la data de expirare a certificatului existent înainte de acordarea extinderii.

6. Un certificat emis unei nave care efectuează voiaje scurte, care nu a fost extins în conformitate cu prevederile de mai sus ale prezentei reguli, poate fi extins de către Administrație pe o perioadă de grație de maxim o lună de la data de expirare indicată în acest certificat. Dacă inspecția de reînnoire este finalizată, noul certificat trebuie să fie valabil până la o dată care nu depășește 5 ani de la data de expirare a certificatului existent înainte de acordarea extinderii.

7. În situații speciale, stabilite de către Administrație, nu este necesar ca valabilitatea noului certificat să înceapă cu data de expirare a certificatului existent, așa cum este prevăzut în paragrafele 2.2, 5 sau 6 din prezenta regulă. În aceste situații speciale, noul certificat trebuie să fie valabil până la o dată care nu depășește 5 ani de la data finalizării inspecției de reînnoire.

8. Dacă o inspecție anuală sau intermediară este finalizată înaintea perioadei specificate în regula 8 din prezenta Anexă, atunci:

1. data de aniversare indicată în certificat trebuie să fie înlocuită, prin înscrierea unei mențiuni, cu o altă dată care nu va depăși 3 luni de la data la care inspecția a fost finalizată;
2. următoarea inspecție anuală sau intermediară cerută de regula 8 din prezenta Anexă trebuie să fie finalizată la intervalele de timp prevăzute de această regulă, utilizând noua dată de aniversare; și
3. data de expirare poate să rămână neschimbată cu condiția ca una sau mai multe inspecții anuale sau intermediare, după caz, să fie efectuate astfel încât intervalele maxime dintre inspecțiile prevăzute de regula 8 din prezenta Anexă să nu fie depășite.

9. Un certificat emis conform regulii 9 din prezenta Anexă încetează să mai fie valabil în oricare dintre următoarele cazuri:

1. dacă inspecțiile corespunzătoare nu sunt finalizate în perioadele de timp specificate conform regulii 8.1 din prezenta Anexă;
2. dacă certificatul nu este confirmat în conformitate cu regula 8.1.3 sau 8.1.4 din prezenta Anexă; sau
3. la transferul navei sub pavilionul altui Stat. Un nou certificat trebuie să fie emis doar dacă Guvernul care emite noul certificat este pe deplin convins că nava respectă cerințele regulilor 8.3.1 și 8.3.2 din prezenta Anexă. În cazul unui transfer între părți, dacă se solicită în cadrul unei perioade de trei luni după ce a avut loc transferul, guvernul părții sub al cărei pavilion s-a aflat anterior nava trebuie să transmită Administrației, cât mai curând posibil, copii ale certificatului deținut de navă înainte de transfer și, dacă sunt disponibile, copii ale rapoartelor de inspecție corespunzătoare.

**CAPITOLUL 4 – PROIECTARE, CONSTRUCȚIE, INSTALAȚII ȘI ECHIPAMENTE****Regula 11***Proiectarea, construcția, echipamentele și operarea navei*

1. Proiectarea, construcția, echipamentele și operarea navelor autorizate să transporte substanțele lichide nocive în vrac incluse în capitolul 17 din *Codul internațional pentru produse chimice în vrac* trebuie să fie în conformitate cu prevederile următoarelor instrumente pentru a reduce la minim evacuarea necontrolată a unor astfel de substanțe în mare:

1. *Codul internațional pentru produse chimice în vrac* atunci când nava cisternă pentru produse chimice este construită la 1 iulie 1986 sau după această dată; sau
2. *Codul pentru produse chimice în vrac* așa cum s-a menționat la paragraful 1.7.2 din acest Cod pentru:
  1. nave al căror contract de construcție este încheiat la 2 noiembrie 1973 sau după această dată, dar care sunt construite înainte de 1 iulie 1986, și care efectuează voiaje spre porturi sau terminale aflate sub jurisdicția altor state părți la Convenție; și
  2. nave construite la 1 iulie 1983 sau după această dată, dar înainte de 1 iulie 1986, care efectuează numai voiaje între porturi sau terminale din teritoriul statului al cărui pavilion nava este autorizată să-l arboreze.
3. *Codul pentru produse chimice în vrac* așa cum s-a menționat la paragraful 1.7.3 din acest Cod pentru:
  1. nave al căror contract de construcție este încheiat înainte de 2 noiembrie 1973 și care efectuează voiaje spre porturi sau terminale aflate sub jurisdicția altor state părți la Convenție; și
  2. nave construite înainte de 1 iulie 1983 care efectuează numai voiaje între porturi sau terminale din teritoriul Statului al cărui pavilion nava este autorizată să-l arboreze.

2. În ceea ce privește navele, altele decât navele cisternă pentru produse chimice sau navele pentru transport gaze lichefiate autorizate să transporte substanțele lichide nocive în vrac incluse în capitolul 17 din *Codul internațional pentru produse chimice în vrac*, Administrația trebuie să stabilească, pe baza Liniilor directe elaborate de către Organizație, măsuri corespunzătoare pentru a se asigura că prevederile vor fi astfel încât să se reducă la minim evacuările necontrolate ale unor astfel de substanțe în mare.

**Regula 12***Instalații de pompare, de tubulaturi și de descărcare și tancuri de reziduuri*

1. Fiecare navă construită înainte de 1 iulie 1986 trebuie să fie prevăzută cu o instalație de pompare și de tubulaturi pentru a se asigura că în fiecare tanc autorizat pentru transportul substanțelor din Categoria X sau Y și în tubulaturile aferente acestuia nu rămâne o cantitate de reziduuri mai mare de 300 litri și că în fiecare tanc autorizat pentru transportul substanțelor din Categoria Z și în tubulaturile aferente acestuia nu rămâne o cantitate de reziduuri mai mare de 900 litri. O încercare de funcționare trebuie să fie efectuată în conformitate cu prevederile Apendicelui 5 la prezenta Anexă.

2. Fiecare navă construită la 1 iulie 1986 sau după această dată, dar înainte de 1 ianuarie 2007, trebuie să fie prevăzută cu o instalație de pompare și de tubulaturi pentru a se asigura că în fiecare tanc autorizat pentru transportul substanțelor din Categoria X sau Y și în tubulaturile aferente acestuia nu rămâne o cantitate de reziduuri mai mare de 100 litri și că în fiecare tanc autorizat pentru transportul substanțelor din Categoria Z și în tubulaturile aferente acestuia nu rămâne o cantitate de reziduuri mai mare de 300 litri. O încercare de funcționare trebuie să fie efectuată în conformitate cu prevederile Apendicelui 5 la prezenta Anexă.

3. Fiecare navă construită la 1 ianuarie 2007 sau după această dată trebuie să fie prevăzută cu o instalație de pompare și de tubulaturi pentru a se asigura că în fiecare tanc autorizat pentru transportul substanțelor din Categoria X, Y sau Z și în tubulaturile aferente acestuia nu rămâne o cantitate de reziduuri mai mare de 75 litri. O încercare de funcționare trebuie să fie efectuată în conformitate cu prevederile Apendicelui 5 la prezenta Anexă.

4. La o navă, alta decât o navă cisternă pentru produse chimice, construită înainte de 1 ianuarie 2007 care nu poate respecta cerințele privind instalațiile de pompare și de tubulaturi pentru substanțele din Categoria Z, menționate la paragrafele 1 și 2 din prezenta regulă, nu se aplică nicio cerință referitoare la cantitate. Se consideră că prevederile sunt respectate dacă tancul este golit cât mai mult posibil.

5. Încercările de funcționare referitoare la eficacitatea instalației de pompare, menționată în paragrafele 1, 2 și 3 din prezenta regulă, trebuie să fie aprobate de către Administrație. Încercările de funcționare a instalației de pompare trebuie să utilizeze apa ca mediu de încercare.

6. Navele autorizate să transporte substanțele din Categoria X, Y sau Z trebuie să aibă unul sau mai multe orificii de evacuare imerse.

7. La navele construite înainte de 1 ianuarie 2007 și autorizate să transporte substanțele din categoria Z, orificiul de evacuare imers prevăzut la paragraful 6 din prezenta regulă nu este obligatoriu.

8. Orificiul sau orificiile de evacuare imers/imerse trebuie să fie situat/situate între limitele tronsonului de marfă în vecinătatea gurnei și trebuie să fie construite astfel încât să se evite ca amestecurile de reziduuri cu apă să poată să reintre în navă prin prizele de apă de mare.

9. Orificiile de evacuare imerse trebuie să fie construite astfel încât amestecurile de reziduuri cu apă evacuate în mare să nu poată trece prin stratul de apă aderent la corpul navei. În acest scop, dacă evacuarea se face perpendicular pe învelișul exterior al navei, diametrul minim al orificiului de evacuare trebuie să fie reglementat de următoarea ecuație:

$$d = \frac{Q_d}{5L_d}$$

unde:

d = diametrul minim al orificiului de evacuare (m)

$L_d$  = distanța de la perpendiculara prova până la orificiul de evacuare (m)

$Q_d$  = debitul maxim ales la care nava poate evacua un amestec de reziduuri cu apă prin orificiul de evacuare ( $m^3/h$ ).

10. În cazul în care evacuarea se efectuează sub un unghi format cu învelișul exterior al navei, relația mai sus menționată trebuie să fie modificată înlocuind  $Q_d$  cu componenta lui  $Q_d$  care este perpendiculară pe învelișul exterior al navei.

#### 11. *Tancuri de reziduuri*

Deși prezenta Anexă nu impune existența tancurilor dedicate de reziduuri, acestea pot fi necesare în cadrul anumitor metode de spălare. Tancurile de marfă pot fi utilizate ca tancuri de reziduuri.

## **CAPITOLUL 5 – EVACUĂRI OPERAȚIONALE ALE REZIDUURILOR DE SUBSTANȚE LICHIDE NOCIVE**

### **Regula 13**

#### *Controlul evacuărilor de reziduuri de substanțe lichide nocive*

Sub rezerva prevederilor regulii 3 din prezenta Anexă, controlul evacuărilor reziduurilor de substanțe lichide nocive sau ale apei de balast, ale apelor de spălare a tancurilor sau ale altor amestecuri care conțin astfel de substanțe trebuie să respecte următoarele cerințe.

#### **1. Prevederi cu privire la evacuare**

1.1 Se interzice evacuarea în mare a reziduurilor de substanțe din Categoria X, Y sau Z sau de substanțe clasificate provizoriu astfel sau a apei de balast, a apei de spălare a tancurilor sau a altor amestecuri care conțin astfel de substanțe, în afară de cazul în care aceste evacuări se fac în deplină concordanță cu cerințele operaționale aplicabile, conținute în prezenta Anexă.

1.2 Înaintea aplicării oricărei metode de prespălare sau evacuare în conformitate cu prevederile din prezenta regulă, tancul respectiv trebuie să fie golit la maximum conform metodelor prevăzute în manual.

1.3 Transportul substanțelor care nu au fost clasificate, nici clasificate provizoriu sau nici evaluate, așa cum s-a indicat în regula 6 din prezenta Anexă, sau transportul apei de balast, al apelor de spălare a tancurilor sau al altor amestecuri care conțin reziduuri de astfel de substanțe este interzis, ca și evacuarea în mare a acestor substanțe care rezultă dintr-un astfel de transport.

#### **2. Standarde de evacuare**

2.1 Dacă prevederile din prezenta regulă permit evacuarea în mare a reziduurilor de substanțe din Categoria X, Y sau Z sau a celor clasificate provizoriu astfel, sau a apei de balast, a apei de spălare a tancurilor sau a altor amestecuri care conțin astfel de substanțe, trebuie să se aplice următoarele standarde de evacuare:

1. nava este în marș cu o viteză de cel puțin 7 noduri în cazul navelor autopropulsate, sau de cel puțin 4 noduri în cazul navelor nepropulsate;
2. evacuarea se efectuează sub linia de plutire prin orificiul/orificiile de evacuare imers/imerse cu un debit care nu depășește debitul maxim pentru care orificiul de evacuare imers este proiectat/(orificiile de evacuare imerse sunt proiectate); și
3. evacuarea se efectuează la o distanță de cel puțin 12 mile marine față de uscatul cel mai apropiat și în ape cu o adâncime de cel puțin 25 metri.

2.2 La navele construite înainte de 1 ianuarie 2007, nu este obligatorie evacuarea în mare, sub linia de plutire, a reziduurilor de substanțe din Categoria Z sau a celor clasificate provizoriu astfel, sau a apei de balast, a apei de spălare a tancurilor sau a altor amestecuri care conțin astfel de substanțe.

2.3 Pentru substanțele din Categoria Z, Administrația poate acorda o scutire de la respectarea cerințelor paragrafului 2.1.3 referitoare la distanța de cel puțin 12 mile marine față de uscatul cel mai apropiat navelor care efectuează voiaje numai în apele aflate sub suveranitatea sau jurisdicția statului al cărui pavilion nava este autorizată să-l arboreze. În plus, Administrația poate acorda o scutire de la respectarea aceleiași cerințe referitoare la distanța de evacuare de cel puțin 12 mile marine față de uscatul cel mai apropiat pentru o anumită navă autorizată să arboreze pavilionul acestui stat, atunci când efectuează voiaje în apele aflate sub suveranitatea sau jurisdicția unui stat învecinat, după ce un acord scris asupra scutirii a fost încheiat între cele două state costiere interesate cu condiția ca nicio terță parte să nu fie afectată. Informațiile cu privire la acest acord trebuie să fie comunicate Organizației în decurs de 30 de zile în scopul difuzării la părțile la Convenție pentru informarea acestora și, dacă este cazul, pentru luarea măsurilor corespunzătoare.

### **3. Ventilarea reziduurilor de marfă**

Metodele de ventilare aprobate de Administrație pot fi utilizate pentru eliminarea reziduurilor de marfă dintr-un tanc. Aceste metode trebuie să fie în conformitate cu Apendicele 7 la prezenta Anexă. Se consideră că orice apă introdusă ulterior în tanc este curată și nu face obiectul cerințelor de evacuare din prezenta Anexă.

### **4. Dispensă de la cerințele privind prespălarea**

La solicitarea comandantului navei, guvernul părții care primește poate acorda o dispensă de la prespălare, dacă se convinge că:

1. tancul descărcat este destinat să fie reîncărcat cu aceeași substanță sau o altă substanță compatibilă cu cea dinainte și că tancul nu va fi nici spălat și nici balastat înaintea încărcării sale, sau
2. tancul descărcat nu va fi nici spălat, nici balastat în mare. Prespălarea în conformitate cu paragraful aplicabil din prezenta regulă trebuie efectuată în alt port cu condiția confirmării în scris că o instalație de primire din acel port este disponibilă și adecvată în acest scop; sau
3. reziduurile de marfă vor fi eliminate printr-o metodă de ventilare aprobată de Administrație în conformitate cu Apendicele 7 la prezenta Anexă.

### **5. Utilizarea agenților de curățare sau a aditivilor**

5.1 Dacă pentru spălarea unui tanc se utilizează în locul apei un alt agent de spălare, cum ar fi uleiul mineral sau un solvent clorurat, evacuarea acestui agent trebuie să fie supusă prevederilor din Anexa I sau Anexa II care s-ar aplica acestui agent dacă acesta ar fi transportat ca marfă. Metodele de spălare a tancului care implică utilizarea acestui agent trebuie să fie indicate în Manual și aprobate de către Administrație.

5.2 Dacă în apă se adaugă cantități mici de aditivi de curățare (detergenți) pentru facilitarea spălării tancului, nu trebuie să se utilizeze aditivi care conțin componente din categoria de poluare X, cu excepția acelor componente care sunt imediat biodegradabile și au o concentrație mai mică de 10% în aditivul de curățare. Nicio restricție suplimentară nu trebuie să se adauge la cele care se aplică tancului respectiv, datorită mărfii transportate anterior.

### **6. Evacuarea reziduurilor din Categoria X**

#### **6.1 Sub rezerva prevederilor paragrafului 1, se aplică următoarele prevederi:**

1. Un tanc din care s-a descărcat o substanță din Categoria X trebuie să fie prespălat înainte ca nava să părăsească portul de descărcare. Reziduurile rezultate trebuie să fie evacuate într-o instalație de primire până când concentrația substanței în efluentul evacuat în această instalație, indicată de analizele probelor de efluent luate de inspector, este egală sau mai mică decât 0,1 % din greutate. Când se atinge concentrația cerută, apa rămasă în urma spălării trebuie să continue să fie evacuată în instalația de primire până când tancul se golește. În *Jurnalul de înregistrare a mărfii* trebuie să se consemneze în mod corespunzător aceste operațiuni și să fie confirmate de către inspectorul menționat la regula 16.1.
2. Orice cantitate de apă introdusă ulterior în tanc poate fi evacuată în mare în conformitate cu standardele de evacuare din regula 13.2.
3. În cazul în care guvernul părții care primește consideră că, practic, nu este posibilă măsurarea concentrației de substanță în efluent fără a provoca întârzierea excesivă a navei, acea parte poate accepta o altă metodă echivalentă în ceea ce privește obținerea concentrației cerute în regula 13.6.1.1, cu condiția ca:
  1. tancul să fie prespălat în conformitate cu o metodă aprobată de Administrație în conformitate cu Apendicele 6 la prezenta Anexă; și
  2. să se consemneze în mod corespunzător în *Jurnalul de înregistrare a mărfii* și să se confirme de către inspectorul menționat la regula 16.1.

### **7. Evacuarea reziduurilor din Categoriile Y și Z**

#### **7.1 Sub rezerva prevederilor paragrafului 1, se aplică următoarele prevederi:**

1. În ceea ce privește metodele de evacuare a reziduurilor pentru substanțele din Categoria Y sau Z, se aplică standardele de evacuare indicate în regula 13.2.
2. Dacă descărcarea unei substanțe din Categoria Y sau Z nu se efectuează în conformitate cu Manualul, trebuie să se facă o prespălare înainte ca nava să

părăsească portul de descărcare, în afară de cazul în care se iau alte măsuri considerate satisfăcătoare de către inspectorul menționat la regula 16.1 din prezenta Anexă pentru a elimina reziduurile de marfă de la navă astfel încât să se atingă cantitățile specificate în prezenta Anexă. Apa de spălare a tancului care rezultă din prespălare trebuie să fie evacuată într-o instalație de primire din portul de descărcare sau din alt port care are o instalație de primire corespunzătoare cu condiția confirmării în scris că instalația de primire din acest port este disponibilă și adecvată acestui scop.

3. Pentru substanțele din Categoria Y cu o vâscozitate mare sau care se solidifică, se aplică următoarele prevederi:

1. se aplică metoda de prespălare indicată în Apendicele 6;
2. amestecul de reziduuri cu apă rezultat în timpul prespălării trebuie să fie evacuat într-o instalație de primire până la golirea tancului; și
3. orice cantitate de apă introdusă ulterior în tanc poate fi evacuată în mare în conformitate cu standardele de evacuare din regula 13.2.

### **7.2. Cerințe cu privire la operațiunile de balastare și debalastare**

7.2.1. După descărcare și, dacă se cere, după o prespălare, un tanc de marfă poate fi balastat. Metodele de evacuare a acestui balast sunt indicate în regula 13.2.

7.2.2. Balastul introdus într-un tanc de marfă care a fost spălat astfel încât balastul conține mai puțin de 1 ppm din substanța anterior transportată, poate fi evacuat în mare fără a ține seama de debitul de evacuare, viteza navei și amplasarea orificiilor de evacuare, cu condiția ca nava să nu se afle la mai puțin de 12 mile față de uscatul cel mai apropiat, iar adâncimea apei să nu fie mai mică de 25 metri. Gradul de curățenie cerut a fost obținut atunci când s-a efectuat o prespălare, așa cum se specifică în Apendicele 6, și tancul a fost ulterior spălat cu un ciclu complet al mașinii de curățare în cazul navelor construite înainte de 1 iulie 1994 sau cu o cantitate de apă care nu este mai mică decât cantitatea de apă calculată cu  $k=1,0$ .

7.2.3. Evacuarea în mare a balastului curat sau a balastului separat nu trebuie să facă obiectul cerințelor din prezenta Anexă.

### **8. Evacuarea în zona Antarcticii**

8.1. Zona Antarcticii înseamnă zona maritimă situată la sud de paralela 60°S.

8.2. În zona Antarcticii este interzisă orice evacuare în mare a substanțelor lichide nocive sau a amestecurilor care conțin astfel de substanțe.

## **Regula 14**

### *Manualul privind metodele și instalațiile navei pentru evacuare*

1. Fiecare navă autorizată să transporte substanțe din categoria X, Y sau Z trebuie să aibă la bord un Manual aprobat de către Administrație. Manualul trebuie să aibă un format standard conform Apendicelui 4 la prezenta Anexă. În cazul unei nave angajată în voiaje internaționale la bordul căreia nu se utilizează nici engleza, nici franceza și nici spaniola, textul trebuie să includă o traducere într-una dintre aceste limbi.

2. Scopul principal al Manualului este acela de a prezenta ofițerilor navei informații cu privire la instalațiile și toate metodele de operare referitoare la manipularea mărfii, curățarea tancurilor, manipularea reziduurilor și balastarea și debalastarea tancurilor de marfă, de care trebuie să se țină seama în vederea conformității cu cerințele prezentei Anexă.

## **Regula 15**

### *Jurnalul de înregistrare a mărfii*

1. Fiecare navă careia i se aplică această anexă trebuie să aibă un *Jurnal de înregistrare a mărfii*. Fie că face parte integrantă din Jurnalul de bord oficial al navei, fie că nu, acest jurnal trebuie să fie conform cu modelul prevăzut în Apendicele 2 la prezenta Anexă.

2. După încheierea oricărei operațiuni specificate în Apendicele 2 la prezenta Anexă, operațiunea trebuie să fie imediat înregistrată în *Jurnalul de înregistrare a mărfii*.

3. În cazul unei evacuări accidentale a unei substanțe lichide nocive sau a unui amestec care conține o astfel de substanță sau în cazul unei evacuări conform prevederilor regulii 3 din prezenta Anexă, trebuie să se consemneze în *Jurnalul de înregistrare a mărfii* circumstanțele și motivele evacuării.

4. Fiecare consemnare trebuie să fie semnată de către ofițerul sau ofițerii responsabili cu respectiva operațiune și fiecare pagină trebuie să fie semnată de către comandantul navei. La navele care dețin un *Certificat internațional de prevenire a poluării pentru transportul substanțelor lichide nocive în vrac* sau un certificat conform celui menționat în regula 7 din prezenta Anexă, consemnările în *Jurnalul de înregistrare a mărfii* trebuie să fie făcute cel puțin în limba engleză, franceză sau spaniolă. Dacă se utilizează de asemenea consemnări într-o limbă națională oficială a statului al cărui pavilion nava este autorizată să-l arboreze, aceasta trebuie să prevaleze în caz de litigiu sau dezacord.

5 *Jurnalul de înregistrare a mărfii* trebuie să fie păstrat într-un loc ușor accesibil pentru inspecție și, exceptând navele fără echipaj remorcate, trebuie să fie păstrat la bordul navei. Acesta trebuie să fie păstrat timp de trei ani de la data când s-a făcut ultima consemnare.

6. Autoritatea competentă a Guvernului unei părți poate inspecta *Jurnalul de înregistrare a mărfii*, de la bordul oricărei nave careia i se aplică prezenta Anexă atunci când nava se află într-unul dintre porturile sale. Aceasta poate face o copie după orice consemnare din acest jurnal și poate cere comandantului navei să certifice fidelitatea acestei copii. Orice copie astfel făcută și certificată de către comandantul navei ca o copie fidelă a unei consemnări din *Jurnalul de înregistrare a mărfii* trebuie să fie admisă în orice procedură judiciară ca dovadă a faptelor specificate în consemnare. Inspectarea unui *Jurnal de înregistrare a mărfii* și preluarea unei copii certificate de către autoritatea competentă în virtutea prezentului paragraf trebuie să fie efectuate cât mai expeditiv posibil, fără a cauza întârzierea excesivă a navei.

## CAPITOLUL 6 – MĂSURI DE CONTROL LUATE DE STATELE PORTURILOR

### Regula 16

#### *Măsuri de control*

1. Guvernul fiecărei părți la Convenție trebuie să numească sau să autorizeze inspectori în scopul punerii în aplicare a prezentei reguli. Inspectorii trebuie să efectueze controlul în conformitate cu procedurile de control elaborate de către Organizație.

2. În cazul în care un inspector numit sau autorizat de către Guvernul părții la Convenție a verificat dacă o operațiune s-a efectuat în conformitate cu cerințele din Manual sau dacă a acordat o dispensă pentru o prespălare, atunci acest inspector trebuie să facă o mențiune corespunzătoare în *Jurnalul de înregistrare a mărfii*.

3. Comandantul unei nave autorizate să transporte substanțe lichide nocive în vrac trebuie să se asigure că prevederile regulii 13 și ale prezentei reguli sunt respectate și că *Jurnalul de înregistrare a mărfii* este completat în conformitate cu regula 15 ori de câte ori au loc operațiunile menționate în respectiva regulă.

4. Un tanc care a transportat o substanță din Categoria X trebuie să fie prespălat conform regulii 13.6. Consemnările corespunzătoare cu privire la aceste operațiuni trebuie să fie făcute în *Jurnalul de înregistrare a mărfii* și confirmate de către inspectorul menționat la paragraful 1 din prezenta regulă.

5. În cazul în care guvernul părții care primește consideră că, practic, nu este posibilă măsurarea concentrației de substanță în efluent fără a provoca întârzierea excesivă a navei, cea parte poate accepta metoda alternativă prevăzută în regula 13.6.3, cu condiția ca inspectorul menționat la paragraful 1 din prezenta regulă să certifice în *Jurnalul de înregistrare a mărfii* că:

1. tancul, instalațiile sale de pompare și de tubulaturi au fost golite; și
2. prespălarea s-a efectuat în conformitate cu prevederile Apendicelui 6 la prezenta Anexă; și
3. apa rezultată din această prespălare a fost evacuată într-o instalație de primire și tancul este gol.

6. La cererea comandantului navei, guvernul părții care primește poate acorda o dispensă navei pentru cerințele referitoare la prespălarea menționată în paragrafele aplicabile din regula 13 atunci când este respectată una dintre condițiile regulii 13.4.

7. Dispensa menționată în paragraful 6 din prezenta regulă poate fi acordată, numai de către guvernul părții care primește, unei nave angajată în voiaje spre porturi sau terminale aflate sub jurisdicția altor state care sunt părți la prezenta Convenție. În cazul în care se acordă o astfel de dispensă, consemnarea corespunzătoare făcută în *Jurnalul de înregistrare a mărfii* trebuie să fie confirmată de către inspectorul menționat la paragraful 1 din prezenta regulă.

8. Dacă descărcarea nu se efectuează în conformitate cu condițiile de pompare pentru respectivul tanc, aprobate de către Administrație și bazate pe Apendicele 5 la prezenta Anexă, pot fi luate alte măsuri considerate satisfăcătoare de către inspectorul menționat în paragraful 1 din prezenta regulă pentru a elimina reziduurile de marfă de la navă astfel încât să se atingă cantitățile specificate în regula 12, după caz. Consemnări corespunzătoare trebuie să fie făcute în *Jurnalul de înregistrare a mărfii*.

#### **9. Controlul Statului Portului cu privire la cerințele de operare**

9.1. O navă care se găsește într-un port al unei alte părți este supusă unei inspecții efectuate de către funcționari autorizați legal de acea parte în scopul verificării aplicării cerințelor de operare prevăzute în prezenta Anexă, atunci când există motive evidente de a considera că echipajul sau comandantul nu este familiarizat cu metodele esențiale aplicabile la bord în legătură cu prevenirea poluării cu substanțe lichide nocive.

9.2. În condițiile prevăzute la paragraful 9.1 al prezentei reguli, partea trebuie să ia măsurile necesare pentru a împiedica plecarea navei până când nu va fi fost remediată situația conform cerințelor prezentei Anexă.

9.3. Procedurile referitoare la controlul efectuat de către statul portului, prevăzute în articolul 5 al prezentei Convenții se aplică în cazul prezentei reguli.

9.4. Nicio prevedere a prezentei reguli nu trebuie să fie interpretată ca limitând drepturile și obligațiile unei părți care efectuează controlul cu privire la cerințele de operare prevăzute în mod expres în prezenta Convenție.

## CAPITOLUL 7 – PREVENIREA POLUĂRII REZULTATE ÎN URMA PRODUCERII UNUI EVENIMENT CARE IMPLICĂ SUBSTANȚE LICHIDE NOCIVE

### Regula 17

#### *Planul de urgență de bord în cazul poluării marine cu substanțe lichide nocive*

1. Fiecare navă cu un tonaj brut de 150 și mai mult, care este certificată ca aptă să transporte substanțe lichide nocive în vrac, trebuie să aibă un *plan de urgență de bord în cazul poluării marine cu substanțe lichide nocive* aprobat de către Administrație.

2. Un astfel de plan trebuie să se bazeze pe Liniile directe elaborate de către Organizație și să fie scris în limba sau limbile înțelese de comandant și ofițeri. Planul trebuie să includă cel puțin:

1. procedura bazată pe Liniile directe elaborate de Organizație care trebuie urmată de comandant sau alte persoane responsabile de pe navă în vederea raportării unui eveniment de poluare cu substanțe lichide nocive, așa cum se prevede în articolul 8 și în Protocolul I ale prezentei Convenții;
2. lista autorităților sau persoanelor ce vor fi contactate în cazul unui eveniment de poluare cu substanțe lichide nocive;
3. o descriere detaliată a măsurilor care trebuie să fie luate imediat de către persoanele de la bord pentru reducerea sau controlul evacuării de substanțe lichide nocive ca urmare a producerii unui eveniment; și
4. procedurile și punctul de contact de pe navă pentru coordonarea acțiunii de la bord cu autoritățile naționale și locale în vederea combaterii poluării.

3. În cazul navelor cărora li se aplică de asemenea regula 37 din Anexa I la Convenție, acest plan poate fi combinat cu *planul de urgență de bord în cazul poluării cu hidrocarburi*, cerut conform regulii 37 din Anexa I la prezenta Convenție. În acest caz, titlul acestui plan trebuie să fie „*Plan de urgență de bord în cazul poluării marine*“.

## CAPITOLUL 8 – INSTALAȚII DE PRIMIRE

### Regula 18

#### *Instalații de primire și instalații de descărcare a mărfii în terminal*

1. Guvernul fiecărei părți la Convenție se angajează să asigure că sunt prevăzute instalații de primire care corespund necesităților navelor ce utilizează porturile, terminalele sau porturile sale de reparații, după cum urmează:

1. porturile și terminalele implicate în manipularea mărfurilor pentru nave trebuie să aibă instalații corespunzătoare de primire a reziduurilor și amestecurilor care conțin reziduuri de substanțe lichide nocive ca urmare a aplicării prezentei Anexe, fără a produce întârzierea excesivă a navelor respective; și
2. porturile de reparații de nave care execută reparații la navele cisternă pentru NLS trebuie să aibă instalații corespunzătoare pentru primirea, de la navele care fac escală în acel port, a reziduurilor și amestecurilor ce conțin substanțe lichide nocive.

2. Guvernul fiecărei părți trebuie să stabilească tipurile de instalații prevăzute în sensul paragrafului 1 din prezenta regulă pentru fiecare port de încărcare și de descărcare a mărfii, în fiecare terminal și în fiecare port de reparații de nave de pe teritoriile sale și să informeze Organizația despre aceasta.

3. Guvernele părților la Convenție ale căror linii de coastă delimitează orice zonă specială determinată trebuie să convină și să stabilească împreună data la care trebuie să fie îndeplinită cerința din paragraful 1 din prezenta regulă și data de la care vor avea efect cerințele aplicabile ale paragrafelor din regula 13 referitoare la această zonă și vor comunica Organizației data astfel stabilită cu cel puțin șase luni înainte de împlinirea acestei date. Apoi, Organizația trebuie să comunice imediat această dată tuturor părților.

4. Guvernul fiecărei părți la Convenție trebuie să se angajeze să verifice că terminalele pentru descărcarea mărfii sunt prevăzute cu instalații care facilitează golirea tancurilor de marfă ale navelor ce descarcă substanțe lichide nocive în aceste terminale. Furtunurile de marfă și tubulaturile terminalului, care conțin substanțele lichide nocive primite de la nave, nu trebuie să permită returnarea acestora la navă.

5. Fiecare parte trebuie să comunice Organizației, în scopul informării părților interesate asupra oricărui caz în care instalațiile cerute conform paragrafului 1 sau aranjamentele prevăzute la paragraful 3 din prezenta regulă se presupune că nu sunt corespunzătoare.



**APENDICI LA ANEXA Nr. II**

**APENDICELE 1**

**LINII DIRECTOARE PENTRU CLASIFICAREA ÎN CATEGORII  
A SUBSTANȚELOR LICHIDE NOCIVE**

Produsele sunt atribuite *Categoriilor de poluare* pe baza unei evaluări a proprietăților lor așa cum rezultă din *profilul GESAMP pentru pericole*, după cum se indică în tabelul de mai jos:

Norma	A1 Bio- acumulare	A2 Bio- degradare	B1 Toxicitate acută	B2 Toxicitate cronică	D3 Efecte pe termen lung asupra sănătății	E2 Efecte asupra florei și faunei marine și asupra habitatului bentonic	Categoria
1			≥ 5				<b>X</b>
2	≥ 4		4				
3		NR	4				
4	≥ 4	NR			CMRTNI		
5			4				<b>Y</b>
6			3				
7			2				
8	≥ 4	NR		Nu 0			
9				≥ 1			
10						Fp, F sau S Dacă nu sunt anorganice	
11					CMRTNI		
12	Orice produs care nu respectă criteriile regulilor 1—11 și 13.						<b>Z</b>
13	Toate produsele se identifică astfel: ≤ 2 în coloana A1; R în coloana A2; spațiu liber în coloana D3; fără Fp, F sau S (dacă nu sunt organice) în coloana E2; și 0 (zero) în toate celelalte coloane ale profilului GESAMP pentru pericole.						<b>OS</b>

**Legenda abrevierilor din Procedura GESAMP revizuită pentru evaluarea pericolului**

Coloanele A și B – Mediu acvatic					
A			B		
Poz.	Bioacumulare și biodegradare		Toxicitate acvatică		
	A1* Bioacumulare		A2* Biodegradare	B1* Toxicitate acută	B2* Toxicitate cronică
	log Pow	BCF		LC/EC/IC <sub>50</sub> (mg/l)	NOEC (mg/l)
0	< 1 sau > ca.7	nu este măsurabil	R: biodegradabil	> 1000	> 1
1	≥ 1 — < 2	≥ 1 — < 10	imediat	> 100 — ≤ 1000	> 0,1 — ≤ 1
2	≥ 2 — < 3	≥ 10 — < 100		> 10 — ≤ 100	> 0,01 — ≤ 0,1
3	≥ 3 — > 4	≥ 100 — < 500	NR: Nu este	> 1 — ≤ 10	> 0,001 — ≤ 0,01
4	≥ 4 — < 5	≥ 500 — < 4000	biodegradabil	> 0,1 — ≤ 1	≤ 0,001
5	≥ 5	≥ 4000	imediat	> 0,01 — ≤ 0,1	
6				≤ 0,01	

Coloanele C și D — Sănătatea omului (Toxicitate pentru mamifere)						
C			D			
Toxicitate acută la mamifere			Iritare, coroziune și efecte pe termen lung asupra sănătății			
Poz.	C1 Toxicitate pe cale orală LD <sub>50</sub> (mg/kg)	C2 Toxicitate pe cale cutanată LD <sub>50</sub> (mg/kg)	C3 Toxicitate la inhalare LC <sub>50</sub> (mg/l)	D1 Iritarea pielii și coroziune	D2 Iritarea ochilor și coroziune	D3* Efecte pe termen lung asupra sănătății
0	> 2000	>2000	> 20	fără iritare	fără iritare	C — Cancerigen
1	> 300 — ≤ 2000	>1000 — ≤ 2000	>10 — ≤ 20	ușor iritant	ușor iritant	M — Mutagen
2	> 50 — ≤ 300	>200 — ≤ 1000	>2 — ≤ 10	iritant	iritant	R — Toxicitate pt. reproducere
3	> 5 — ≤ 50	> 50 — ≤ 200	>0,5 — ≤ 2	<u>3</u> puternic iritant sau coroziv <u>3A</u> Corr.(≤ 4hr) <u>3B</u> Corr.(≤ 1hr) <u>3C</u> Corr.(≤ 3m)	puternic iritant	S — Sensibilizant A — Pericol de aspirație T — Toxicitate sistemică pentru anumite organe țintă L — leziuni pulmonare N — Neurotoxic I — Imunotoxic
4	≤ 5	≤ 50	≤ 0,5			

**Coloana E Interferențe cu alte utilizări ale mării**

E1 Alterare	E2* Efecte fizice asupra florei și faunei și asupra habitatelor bentonice	E3 Interferența cu pitorescul locurilor costiere	
		Poziție	Descriere și măsuri luate
NT: Fără alterare (negativ la testare) T: Alterare (pozitiv la testare)	<u>F</u> <sub>p</sub> : Substanță persistentă care plutește <u>F</u> : Substanță care plutește <u>S</u> : Substanță care se scufundă	0	fără interferență <b>fără avertizare</b>
		1	jenare ușoară <b>avertizare fără închiderea locului</b>
		2	jenare moderată <b>posibilă închidere a locului</b>
		3	jenare extremă <b>închiderea locului</b>

**APENDICELE 2**

**MODEL DE JURNAL DE ÎNREGISTRARE A MĂRFII PENTRU NAVELE CARE TRANSPORTĂ  
SUBSTANȚE LICHIDE NOCIVE ÎN VRAC**

**JURNAL DE ÎNREGISTRARE A MĂRFII PENTRU NAVELE CARE TRANSPORTĂ SUBSTANȚE  
LICHIDE NOCIVE ÎN VRAC**

Numele navei .....

Numărul sau literele distinctive .....

Numărul IMO.....

Tonajul brut .....

Perioada de la ..... la .....

\*Aceste coloane se utilizează pentru a defini categoriile de poluare.

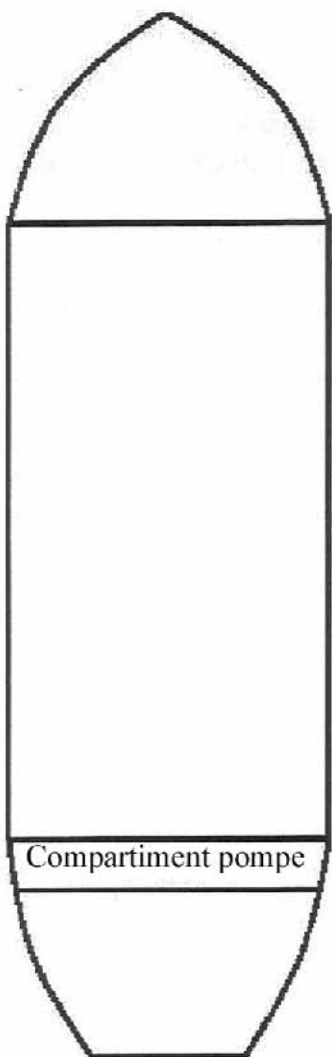
Numele navei .....

Numărul sau literele distinctive .....

**VEDERE ÎN PLAN A TANCURILOR DE MARFĂ**

**ȘI A TANCURILOR DE REZIDUURI**

(a se completa la bord)



Identificare tancuri	Capacitate

(Indicați capacitatea fiecărui tanc în metri cubi)

## INTRODUCERE

Următoarele pagini conțin o listă completă cu informații asupra operațiunilor privind marfa și balastul care trebuie, după caz, să fie consemnate în *Jurnalul de înregistrare a mărfii*, pentru fiecare tanc, în conformitate cu regula 15.2 din Anexa II la *Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave (MARPOL 73/78)*, așa cum a fost modificată de *Protocolul din 1978 referitor la aceasta, așa cum a fost modificată*. Informațiile au fost grupate pe operațiuni, fiecare operațiune fiind indicată printr-o literă.

Atunci când se fac consemnări în *Jurnalul de înregistrare a mărfii*, trebuie să se indice în coloanele corespunzătoare data, codul operațiunii și numărul rubricii și trebuie înscrise în spațiile libere informațiile cerute în ordinea cronologică a operațiunilor.

Consemnările corespunzătoare fiecărei operațiuni încheiate trebuie să aibă data și semnătura ofițerului sau ofițerilor responsabili și, dacă este cazul, a inspectorului autorizat de către autoritatea competentă a statului în care nava este descărcată. Fiecare pagină completată trebuie să fie contrasemnată de comandantul navei.

### Lista informațiilor care urmează a fi înregistrate

Trebuie să fie consemnate operațiunile care implică toate categoriile de substanțe.

#### (A) Încărcarea mărfii

1. Locul de încărcare
2. Identificarea tancului (tancurilor), denumirea și categoria (categoriile) substanței (substanțelor).

#### (B) Transferul intern al mărfii

3. Denumirea și categoria mărfii (mărfurilor) transferate.
4. Identificarea tancurilor:
  1. de la:
  2. la:
5. Tancul (tancurile) de la pct. 4.1 a fost golit (au fost golite)?
6. Dacă nu, cantitatea rămasă în tanc (tancuri).

#### (C) Descărcarea mărfii

7. Locul de descărcare.
8. Identificarea tancului (tancurilor) descărcat (descărcate).
9. Tancul (tancurile) a fost descărcat (au fost descărcate) complet?
  - 1 Dacă da, confirmați că operațiunile de descărcare și de golire au fost efectuate în conformitate cu *Manualul privind metodele și instalațiile navei pentru evacuare* (și anume: canarisire, asietă, temperatura de golire).
  - 2 Dacă nu, cantitatea rămasă în tanc (tancuri).
10. *Manualul privind metodele și instalațiile navei pentru evacuare* prevede o prespălare cu evacuare ulterioară în instalațiile de primire?
11. Defectarea instalației de pompare și/sau de golire:
  1. ora și natura defectării;
  2. cauzele defectării;
  3. ora la care instalația a fost repusă în funcțiune.

#### (D) Prespălarea obligatorie în conformitate cu *Manualul privind metodele și instalațiile navei pentru evacuare*

12. Identificați tancul (tancurile), denumirea și categoria (categoriile) substanței (substanțelor).
13. Metoda de spălare:
  1. numărul mașinilor de curățare per tanc;
  2. durata spălării/ciclurilor de spălare;
  3. spălare caldă/rece.
14. Reziduuri provenite din prespălare transferate la:
  1. instalația de primire din portul de descărcare (identificați portul)\*;
  2. altă instalație de primire (identificați portul)\*.

**(E) Curățarea tancurilor de marfă, exceptând prespălarea obligatorie (alte operațiuni de prespălare, spălare finală, ventilare etc.)**

15. Menționați ora, identificați tancul (tancurile), denumirea și categoria (categoriile) substanței (substanțelor) și precizați:
  1. metoda de spălare utilizată;
  2. agentul (agenții) de curățare (indicați agentul (agenții) și cantitățile);
  3. metoda de ventilare utilizată (precizați numărul de ventilatoare utilizate, durata de ventilare).
16. Apa de spălare a tancurilor a fost transferată:
  1. în mare;
  2. într-o instalație de primire (identificați portul)\*);
  3. în tancul de colectare a reziduurilor (identificați tancul).

**(F) Evacuarea în mare a apei de spălare a tancurilor**

17. Identificați tancul (tancurile):
  1. Apa de spălare a tancurilor a fost evacuată în timpul curățării tancului (tancurilor)? Dacă da, atunci menționați cu ce rată.
  2. Apa de spălare a tancurilor a fost evacuată dintr-un tanc pentru colectarea reziduurilor? Dacă da, menționați cantitatea și rata de evacuare.
18. Ora la care a început și s-a oprit pomparea.
19. Viteza navei în timpul evacuării.

**(G) Balastarea tancurilor de marfă**

20. Identificarea tancului (tancurilor) balastate.
21. Ora de începere a balastării.

**(H) Evacuarea apei de balast din tancurile de marfă**

22. Identificarea tancului (tancurilor).
23. Evacuarea balastului:
  1. în mare;
  2. în instalații de primire (identificați portul)\*).
24. Ora la care a început și s-a oprit evacuarea balastului.
25. Viteza navei în timpul evacuării.

**(I) Evacuări accidentale sau alte evacuări excepționale**

26. Ora la care s-a produs evacuarea.
27. Cantitatea aproximativă, substanța (substanțele) și categoria (categoriile).
28. Împrejurările evacuării sau scurgerii și observații generale.

**(J) Controlul efectuat de inspecții autorizați**

29. Identificarea portului.
30. Identificarea tancului (tancurilor), substanței (substanțelor), categoriei (categoriilor) evacuate la uscat.
31. A (au) fost golit (golite) tancul (tancurile), pompa (pompele) și instalația (instalațiile) de tubulaturi?
32. S-a efectuat o prespălare în conformitate cu *Manualul privind metodele și instalațiile navei pentru evacuare*?
33. S-a evacuat la uscat apa de la prespălarea tancului și tancul este gol?
34. S-a acordat o dispensă cu privire la prespălarea obligatorie.
35. Motivele dispensei.
36. Numele și semnătura inspectorului autorizat.
37. Organizația, compania, agenția guvernamentală pentru care lucrează inspectorul.

---

\*) Comandanții navelor trebuie să obțină de la operatorul instalațiilor de primire, care includ barje și autocisterne, o notă sau o carte tehnică în care se precizează cantitatea de apă de spălare a tancurilor evacuate, precum și ora și data evacuării. Nota sau cartea tehnică trebuie ținute împreună cu *Jurnalul de înregistrare a mărfii*.

**(K) Operațiuni suplimentare și observații**

Numele navei: .....

Numărul sau literele distinctive .....

Numărul IMO: .....

**Operațiuni privind marfa/balastul**

Data	Codul (litera)	Rubrica (numărul)	Înregistrarea operațiunilor/semnătura ofițerului responsabil/ numele și semnătura inspectorului autorizat

Semnătura comandantului.....

**APENDICELE 3****MODEL DE CERTIFICAT INTERNAȚIONAL DE PREVENIRE A POLUĂRII  
PENTRU TRANSPORTUL SUBSTANȚELOR LICHIDE NOCIVE ÎN VRAC****CERTIFICAT INTERNAȚIONAL DE PREVENIRE A POLUĂRII  
PENTRU TRANSPORTUL SUBSTANȚELOR LICHIDE NOCIVE ÎN VRAC**

Emis în conformitate cu prevederile Convenției internaționale din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta, așa cum a fost amendat, (denumită în continuare „Convenția”), sub autoritatea Guvernului:

.....  
(denumirea oficială completă a țării)

de către.....

(titlul oficial complet al persoanei sau al organizației competente  
autorizate conform prevederilor Convenției)

**Caracteristicile navei\*)**

Numele navei .....

Numărul sau literele distinctive .....

Numărul IMO: .....

Portul de înregistrare .....

Tonajul brut .....

**SE CERTIFICĂ PRIN PREZENTUL:**

1. Că nava a fost inspectată în conformitate cu prevederile regulii 8 din Anexa II la Convenție.
2. Că în urma inspecției s-a constatat că structura, echipamentul, instalațiile, armăturile, amenajările și materialul navei și starea acestora sunt satisfăcătoare din toate punctele de vedere și că nava este în conformitate cu cerințele pertinente din Anexa II la Convenție.
3. Că nava a fost prevăzută cu un Manual în conformitate cu normele referitoare la metodele și instalațiile navei pentru evacuare, așa cum se cere în regula 14 din Anexa II la Convenție și că amenajările și echipamentul navei prevăzute în Manual sunt satisfăcătoare din toate punctele de vedere.
4. Că nava corespunde cerințelor din Anexa II la MARPOL 73/78 pentru transportul următoarelor substanțe lichide nocive în vrac, cu condiția respectării tuturor prevederilor pertinente din Anexa II.

Substanțe lichide nocive	Condiții de transport (numerele tancurilor etc.)	Categoria de poluare
Se va continua pe pagini suplimentare semnate și datate		

Prezentul certificat este valabil până la ..... sub rezerva inspecțiilor prevăzute conform regulii 8 din Anexa II la Convenție.

Data finalizării inspecției pe care se bazează emiterea acestui certificat (zz/ll/aaaa): .....

Emis la .....  
(Locul emiterii certificatului)

.....  
(Data emiterii)

.....  
(Semnătura persoanei oficiale autorizate  
legal să emită certificatul)

(Sigiliul sau ștampila, după caz, a autorității care emite certificatul)

**CONFIRMAREA INSPECȚIILOR ANUALE ȘI INTERMEDIARE**

SE CERTIFICĂ PRIN PREZENTUL că, în urma inspecției prevăzute de regula 8 din Anexa II la Convenție, s-a constatat că nava satisface prevederile pertinente ale Convenției:

Inspecția anuală:

Semnătura  
(Semnătura persoanei oficiale autorizate legal)  
Locul  
Data (zz/ll/aaaa):

(Sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

\*) În mod alternativ, caracteristicile navei se pot trece orizontal, în casete.





**CONFIRMAREA EXTINDERII VALABILITĂȚII CERTIFICATULUI  
PÂNĂ CÂND NAVA AJUNGE ÎN PORTUL DE INSPECȚIE SAU  
PENTRU O PERIOADĂ DE GRAȚIE ÎN CAZUL ÎN CARE  
SE APLICĂ REGULA 10.5 SAU REGULA 10.6**

Prezentul certificat, în conformitate cu regula 10.5 sau regula 10.6\*) din Anexa II la Convenție, trebuie să fie acceptat ca fiind valabil până la

Semnat .....

*(Semnătura persoanei oficiale autorizate)*

Locul .....

Data (zz/ll/aaaa): .....

*(Sigiliul sau ștampila autorității, după caz)*

**CONFIRMARE PENTRU AVANSAREA DATEI DE ANIVERSARE  
ÎN CAZUL ÎN CARE SE APLICĂ REGULA 10.8**

În conformitate cu regula 10.8 din Anexa II la Convenție, noua dată de aniversare este .....

Semnat .....

*(Semnătura persoanei oficiale autorizate)*

Locul .....

Data (zz/ll/aaaa): .....

*(Sigiliul sau ștampila autorității, după caz)*

În conformitate cu regula 10.8 din Anexa II la Convenție, noua dată de aniversare este .....

Semnat .....

*(Semnătura persoanei oficiale autorizate)*

Locul .....

Data (zz/ll/aaaa): .....

*(Sigiliul sau ștampila autorității, după caz)*

\*) Se elimină după caz.

#### APENDICELE 4

**FORMATUL STANDARD PENTRU MANUALUL PRIVIND  
METODELE ȘI INSTALAȚIILE NAVEI PENTRU EVACUARE**

**Nota 1:** Formatul se compune dintr-o introducere standard și un cuprins al principalelor secțiuni din fiecare capitol. Această parte standard trebuie să fie reprodusă în Manualul fiecărei nave. Aceasta trebuie să fie urmată de cuprinsul fiecărui capitol așa cum a fost pregătit pentru nava respectivă. În cazul în care un capitol nu se aplică, trebuie să fie făcută mențiunea „Nu“ astfel încât să nu se întrerupă numerotarea, așa cum cere formatul standard. Dacă secțiunile din formatul standard sunt tipărite cu caracter *italic*, informația cerută trebuie detaliată pentru nava respectivă. Cuprinsul trebuie să fie diferit de la o navă la alta datorită construcției, tipului de transport și mărfurilor destinate. Dacă textul nu este tipărit cu caracter *italic*, atunci acest text din formatul standard trebuie să fie copiat în Manual fără nicio modificare.

**Nota 2:** Dacă Administrația cere sau acceptă informații și instrucțiuni de operare înscrise suplimentar față de acelea indicate în formatul standard, acestea trebuie să fie incluse în Addendum-ul D la Manual.

**FORMAT STANDARD****MANUALUL PRIVIND METODELE ȘI INSTALAȚIILE NAVEI PENTRU EVACUARE  
PREVĂZUT DE ANEXA II LA MARPOL 73/78**

Numele navei .....

Numărul sau literele distinctive .....

Numărul IMO.....

Portul de înregistrare.....

Ștampila de aprobare a Administrației:

**INTRODUCERE**

1. Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, așa cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta (denumită în continuare MARPOL 73/78) a fost elaborată în scopul prevenirii poluării mediului marin prin evacuările în mare de la nave a substanțelor dăunătoare sau a efluenților care conțin astfel de substanțe. În acest scop, MARPOL 73/78 conține șase anexe în care sunt date reguli detaliate cu privire la operațiunile efectuate la bordul navei și evacuarea în mare sau emisia în atmosferă a substanțelor dăunătoare din șase grupe principale, și anume Anexa I (hidrocarburi minerale), Anexa II (Substanțe lichide nocive transportate în vrac), Anexa III (Substanțe dăunătoare transportate sub formă ambalată), Anexa IV (Ape uzate), Anexa V (Gunoi) și Anexa VI (Poluarea atmosferei).

2. Regula 13 din Anexa II la MARPOL 73/78 (denumită în continuare Anexa II) interzice evacuarea în mare a substanțelor lichide nocive din Categoriile X, Y sau Z sau a apei de balast, a apelor de spălare a tancurilor sau a altor reziduuri sau amestecuri care conțin astfel de substanțe, cu excepția evacuărilor care se efectuează în conformitate cu condițiile stabilite care includ metode și instalații bazate pe standardele elaborate de către Organizația Maritimă Internațională (IMO) pentru a garanta respectarea criteriilor stabilite pentru fiecare categorie de substanțe.

3. Anexa II impune ca fiecare navă care este certificată aptă pentru transportul substanțelor lichide nocive în vrac să aibă un *Manual privind metodele și instalațiile navei pentru evacuare*, denumit în continuare Manual.

4. Prezentul Manual a fost întocmit în conformitate cu prevederile Apendicelui 4 la Anexa II și se referă la aspecte privind protecția mediului marin pentru operațiunile de curățare a tancurilor de marfă și de evacuare a reziduurilor și a amestecurilor care rezultă după efectuarea acestor operațiuni. Manualul nu este un ghid de siguranță și, pentru a elucida problemele referitoare la siguranță, este necesar să se facă referire la alte publicații.

5. Scopul Manualului este acela de a identifica instalațiile și echipamentul necesare pentru îndeplinirea cerințelor Anexei II și de a prezenta ofițerilor din componența echipajului navei toate metodele de operare cu privire la operațiunile de manipulare a mărfii, curățarea tancurilor, operațiunile cu reziduuri, evacuarea reziduurilor, balastarea și debalastarea de care trebuie să se țină seama pentru a respecta cerințele Anexei II.

6. Suplimentar, acest Manual, împreună cu *Jurnalul de înregistrare a mărfii* și Certificatul emis conform Anexei II\*), va fi utilizat de către Administrații în scopul controlului privind conformitatea deplină a acestei nave cu cerințele Anexei II.

7. Comandantul navei trebuie să se asigure că nu s-a produs nicio evacuare în mare a reziduurilor de marfă sau a amestecurilor de apă cu reziduuri, care conțin substanțe din categoria X, Y sau Z, în afară de cazul în care aceste evacuări se efectuează în deplină concordanță cu metodele de operare prevăzute în prezentul Manual.

8. Prezentul Manual a fost aprobat de către Administrație și nicio modificare sau revizuire nu se va face la nicio parte fără aprobarea prealabilă a Administrației.

\*) Include numai Certificatul emis respectivei nave: și anume Certificatul internațional de prevenire a poluării pentru transportul substanțelor lichide nocive în vrac sau Certificatul de conformitate pentru transportul produselor chimice periculoase în vrac sau Certificatul internațional de conformitate pentru transportul produselor chimice periculoase în vrac.

## CUPRINSUL SECȚIUNILOR

1. Principalele elemente ale Anexei II la MARPOL 73/78
2. Descrierea echipamentului și a instalațiilor navei
3. Metode de descărcare a mărfii și de golire a tancului
4. Metode privind curățarea tancurilor de marfă, evacuarea reziduurilor, balastarea și debalastarea
5. Informații și metode

**SECȚIUNEA 1      Principalele elemente ale Anexei II la MARPOL 73/78**

1.1. Cerințele Anexei II se aplică tuturor navelor care transportă substanțe lichide nocive în vrac. Substanțele care prezintă pericol pentru mediul marin se împart în trei categorii: X, Y și Z. Substanțele din categoria X sunt acelea care prezintă cel mai mare pericol pentru mediul marin, în timp ce substanțele din categoria Z sunt acelea care prezintă cel mai mic pericol.

1.2. Anexa II interzice evacuarea în mare a oricărui efluent care conține substanțe care intră sub incidența acestor categorii, cu excepția cazului în care evacuarea se efectuează în condiții stabilite în mod detaliat pentru fiecare categorie. Aceste condiții includ, după caz, parametrii următori:

1. cantitatea maximă de substanțe per tanc care poate fi evacuată în mare;
2. viteza navei în timpul evacuării;
3. distanța minimă de la uscatul cel mai apropiat în timpul evacuării;
4. adâncimea minimă a mării în timpul evacuării; și
5. necesitatea efectuării evacuării sub linia de plutire.

1.3. Pentru anumite zone maritime, numite „zone speciale” se aplică criteriile de evacuare mult mai stringente. Conform Anexei II, zonă specială este zona Antarcticii.

1.4. Anexa II impune ca fiecare navă să fie prevăzută cu instalații de pompare și tubulaturi care asigură ca în fiecare tanc, destinat transportului substanțelor din categoria X, Y și Z, să rămână, după descărcare, o cantitate de reziduuri care să nu o depășească pe cea indicată în Anexă. Pentru fiecare tanc destinat transportului acestor substanțe trebuie să se stabilească cantitatea de reziduuri. Numai în cazul în care cantitatea de reziduuri este mai mică decât cantitatea indicată în Anexă, tancul poate fi aprobat pentru transportul substanțelor din categoria X, Y sau Z.

1.5. Suplimentar față de condițiile mai sus menționate, Anexa II conține o cerință importantă cu privire la faptul că operațiunile de evacuare a reziduurilor de la o anumită marfă și unele operațiuni de curățare a tancurilor și de ventilare se pot efectua numai în conformitate cu metodele și instalațiile aprobate.

1.6. Pentru ca cerința paragrafului 1.5 să poată fi respectată, Manualul conține în secțiunea 2 toate caracteristicile echipamentului și instalațiilor navei, în secțiunea 3 metodele de operare pentru descărcarea mărfii și golirea tancului, iar în secțiunea 4 metodele pentru evacuarea reziduurilor de marfă, spălarea tancurilor, colectarea reziduurilor, balastarea și debalastarea care se pot aplica substanțelor al căror transport nava este certificată ca aptă să-l efectueze.

1.7. Utilizarea metodelor indicate în acest Manual permite asigurarea respectării de către navă a tuturor cerințelor din Anexa II la MARPOL 73/78.

**SECȚIUNEA 2      Descrierea echipamentului și a instalațiilor navei**

2.1. Această secțiune conține informații detaliate cu privire la echipamentul și instalațiile navei necesare pentru ca echipajul să poată urma metodele de operare indicate la secțiunile 3 și 4.

**2.2. Amenajarea generală pe navă și descrierea tancurilor de marfă**

*Această secțiune trebuie să conțină o scurtă descriere a tronsonului de marfă al navei, caracteristicile principale ale tancurilor de marfă și disponerea lor.*

*Se vor include planul general al navei sau desene schematică în care sunt indicate disponerea generală pe navă și numerotarea tancurilor de marfă și instalațiile pentru încălzirea mărfii.*

**2.3. Descrierea instalațiilor de pompare și a tubulaturilor de marfă și a instalației de golire**

*Această secțiune trebuie să conțină o descriere a instalațiilor de pompare și a tubulaturilor de marfă și a instalației de golire. Se vor prevedea următoarele planuri generale sau desene schematice care vor fi însoțite, dacă este necesar, de indicații textuale:*

1. tubulaturile de marfă cu indicarea diametrelor lor;
2. instalațiile de pompare marfă cu indicarea capacității pompelor;
3. tubulaturile instalației de golire cu indicarea diametrelor lor;
4. instalațiile de pompare ale instalației de golire cu indicarea capacității pompelor;
5. amplasarea punctelor de aspirație a tubulaturilor de marfă și a tubulaturilor de golire din interiorul fiecărui tanc de marfă;
6. dacă există un puț de aspirație, amplasarea și volumul acestuia;
7. tubulatura de drenare și instalații de golire sau de purjare; și
8. cantitatea și presiunea azotului sau ale aerului necesare pentru purjarea tubulaturii, dacă se utilizează.

**2.4. Descrierea tancurilor de balast, a instalațiilor de pompare și a tubulaturilor de balast**

*Această secțiune trebuie să conțină o descriere a tancurilor de balast, a instalațiilor de pompare și a tubulaturilor de balast.*

*Trebuie să se prevadă planuri sau desene schematice și tabele care prezintă:*

1. amenajarea generală, cu indicarea tancurilor de balast separat și a tancurilor de marfă care pot fi utilizate ca tancuri de balast, împreună cu capacitățile lor (în m<sup>3</sup>);
2. schema instalației tubulaturii de balast;
3. capacitatea de pompare pentru acele tancuri de marfă care pot fi utilizate, de asemenea, ca tancuri de balast; și
4. toate racordurile între tubulatura instalației de balast și sistemul orificiilor de evacuare imerse.

**2.5. Descrierea tancurilor specializate de reziduuri împreună cu pompele și tubulaturile aferente**

*Această secțiune trebuie să conțină o descriere a tancurilor specializate de reziduuri, dacă există, împreună cu pompele și tubulaturile aferente. Trebuie să se prevadă planuri sau desene schematice care prezintă:*

1. care sunt tancurile utilizate ca tancuri specializate de reziduuri, împreună cu capacitățile lor;
2. pompele și tubulaturile tancurilor specializate de reziduuri împreună cu diametrele tubulaturilor și racordurile lor la orificiile de evacuare imerse.

**2.6. Descrierea orificiilor de evacuare imerse pentru efluenții care conțin substanțe lichide nocive**

*Această secțiune trebuie să conțină informații cu privire la amplasarea și debitul maxim al orificiului (orificiilor) de evacuare imers (imerse) și la racordurile tancurilor de marfă și ale tancurilor de reziduuri cu aceste orificii. Trebuie să se prevadă planuri sau desene schematice care prezintă:*

1. dispunerea și numărul orificiilor de evacuare imerse;
2. racordurile la orificiile de evacuare imerse;
3. dispunerea tuturor prizelor de apă de mare în raport cu orificiile de evacuare imerse.

**2.7. Descrierea dispozitivelor pentru indicarea și înregistrarea debitului**

Se elimină.

**2.8. Descrierea instalației de ventilare a tancurilor de marfă**

*Această secțiune trebuie să conțină o descriere a instalației de ventilare a tancurilor de marfă.*

*Trebuie să se prevadă planuri sau desene schematice și tabele care conțin următoarele informații, care să fie însoțite, dacă este necesar, de explicații textuale:*

1. substanțele lichide nocive pe care nava este certificată ca aptă să le transporte la o presiune a vaporilor de peste 5 kPa la temperatura de 20°C corespunzătoare curățării prin ventilare, conform paragrafului 4.4.10 din Manual;
2. tubulaturi de ventilare și ventilatoare;
3. dispunerea orificiilor de ventilare;
4. debitul minim al instalației de ventilare pentru o ventilare adecvată a fundului și a tuturor celorlalte părți ale tancurilor de marfă;
5. amplasarea în interiorul tancului a elementelor de structură care obstrucționează ventilarea;
6. metoda de ventilare a tubulaturii de marfă, a pompelor, filtrelor etc.;
7. mijloace care permit verificarea faptului că tancul este uscat.

## 2.9. Descrierea instalațiilor de spălare a tancurilor de marfă și a instalației de încălzire a apei pentru spălare

*Această secțiune trebuie să conțină o descriere a instalațiilor de spălare a tancurilor de marfă, a instalației de încălzire a apei pentru spălare și a întregului echipament necesar pentru spălarea tancurilor.*

*Planuri sau desene schematice și tabele sau diagrame care conțin următoarele informații:*

1. tubulaturi destinate spălării tancurilor, cu indicarea diametrului lor;
2. tipul mașinilor de curățare a tancurilor cu indicarea capacității lor și a presiunii de lucru;
3. numărul maxim al mașinilor de curățare a tancurilor care pot funcționa simultan;
4. amplasarea deschiderilor în punte pentru spălarea tancurilor de marfă;
5. numărul mașinilor de curățare și amplasarea acestora pentru a permite spălarea completă a pereților tancurilor de marfă;
6. cantitatea maximă de apă de spălare care poate fi încălzită până la 60°C cu echipamentul de încălzire prevăzut; și
7. numărul maxim al mașinilor de curățare a tancurilor care pot funcționa simultan la o temperatură de 60°C.

## SECȚIUNEA 3 Metode de descărcare a mărfii și de golire a tancurilor

**3.1.** Această secțiune conține metodele de operare cu privire la descărcarea mărfii și golirea tancurilor care trebuie să fie urmate pentru asigurarea îndeplinirii cerințelor Anexei II.

### 3.2. Descărcarea mărfii

*Această secțiune trebuie să cuprindă o descriere a metodelor ce trebuie urmate și trebuie să prezinte inclusiv pompa și tubulatura de descărcare a mărfii și de aspirație care trebuie utilizate la descărcarea fiecărui tanc. Pot fi prezentate metode alternative.*

*Trebuie să se prezinte modul de funcționare a pompei sau pompelor și succesiunea funcționării tuturor valvulelor.*

*Cerința de bază o constituie descărcarea unei cantități maxime de marfă.*

### 3.3 Golirea tancului de marfă

*Această secțiune trebuie să cuprindă descrierea metodelor ce trebuie urmate în timpul golirii fiecărui tanc de marfă.*

*Metodele trebuie să includă următoarele:*

1. funcționarea instalației de golire;
2. cerințe cu privire la înclinarea transversală și asietă;
3. instalații de drenare și golire sau de purjare a tubulaturilor, dacă este cazul; și
4. durata operațiunii de golire la încercarea cu apă.

### 3.4. Temperatura mărfii

*Această secțiune trebuie să conțină informații cu privire la cerințele referitoare la încălzirea mărfurilor care au fost identificate ca având nevoie să fie la o anumită temperatură minimă în timpul descărcării.*

*Trebuie să se prezinte informații cu privire la modul de reglare a instalației de încălzire și metoda de măsurare a temperaturii.*

### **3.5. Metode care trebuie urmate în cazul în care un tanc de marfă nu poate fi descărcat în conformitate cu metodele cerute**

*Această secțiune trebuie să cuprindă informații cu privire la metodele care trebuie urmate în cazul în care cerințele de la secțiunile 3.3 și/sau 3.4 nu pot fi respectate datorită unor condiții cum ar fi:*

- 1. defectarea instalației de golire a tancurilor de marfă; și*
- 2. defectarea instalației de încălzire a tancurilor de marfă.*

### **3.6. Jurnalul de înregistrare a mărfii**

După terminarea oricărei operațiuni cu marfa trebuie să se completeze secțiunea corespunzătoare din *Jurnalul de înregistrare a mărfii*.

## **SECȚIUNEA 4 Metode referitoare la curățarea tancurilor de marfă, evacuarea reziduurilor, balastarea și debalastarea**

4.1. Această secțiune conține modul de efectuare a curățării tancurilor, operațiunile efectuate cu balastul și reziduurile care trebuie urmate în vederea respectării cerințelor Anexei II.

4.2. Următoarele paragrafe prezintă succesiunea efectuării operațiunilor necesare și conțin informațiile esențiale pentru evacuarea substanțelor lichide nocive fără a prezenta pericol pentru mediul marin.

4.3. Se elimină.

4.4. Informațiile necesare pentru stabilirea metodelor privind evacuarea reziduurilor de marfă, curățarea, balastarea și debalastarea tancului vor ține seama de următoarele:

#### **1. Categoria substanței**

Categoria substanței se va lua din Certificatul corespunzător.

#### **2. Eficiența la golire a instalației de pompare a tancului**

*Conținutul acestei secțiuni va depinde de concepția navei și de faptul dacă nava este nouă sau existentă. (Vezi schemele și prevederile cu privire la pompare/golire).*

#### **3. Nava se află în interiorul unei zone speciale sau în afara acesteia**

*Această secțiune trebuie să conțină instrucțiuni care indică dacă apele de spălare a tancului pot fi evacuate în mare într-o zonă specială (așa cum s-a definit în secțiunea 1.3) sau în exteriorul unei zone speciale. Diferențele între cerințe trebuie să fie indicate în mod clar și vor depinde de concepția navei și de activitatea căreia îi este destinată nava.*

În zona Antarcticii (zona maritimă la sud de paralela cu latitudinea 60°S) nu se permite evacuarea reziduurilor de substanțe lichide nocive sau de amestecuri care conțin astfel de substanțe.

#### **4. Substanțe cu vâscozitate mare sau care se solidifică**

Proprietățile substanței ar trebui să fie obținute din documentul de transport.

#### **5. Amestecarea cu apa**

Se elimină.

#### **6. Compatibilitatea cu reziduurile care conțin alte substanțe**

*Această secțiune trebuie să conțină instrucțiuni cu privire la amestecarea permisă și nepermisă a reziduurilor de marfă. Se va face referire la ghiduri de compatibilitate.*

#### **7. Evacuarea în instalația de primire**

*În această secțiune trebuie să se indice acele substanțe ale căror reziduuri trebuie să facă obiectul unei prespălări și să fie evacuate într-o instalație de primire.*

**8. Evacuarea în mare**

*Această secțiune trebuie să conțină informații cu privire la factorii care trebuie luați în considerare pentru a stabili dacă este permisă evacuarea în mare a amestecurilor de reziduuri/apă.*

**9. Utilizarea agenților de curățare sau a aditivilor**

*Această secțiune trebuie să conțină informații cu privire la utilizarea și eliminarea agenților de curățare (de exemplu solvenții utilizați la curățarea tancurilor) și a aditivilor\* din apa de spălare a tancurilor (de exemplu detergenți).*

**10. Utilizarea metodelor de ventilare pentru curățarea tancurilor**

*Această secțiune trebuie să facă referire la toate substanțele care se pretează la utilizarea metodelor de ventilare.*

4.5. Luând în considerare informațiile de mai sus, ar trebui determinate metodele de operare corecte care trebuie urmate, utilizând instrucțiunile și schema din secțiunea 5. Trebuie să se facă consemnările corespunzătoare în *Jurnalul de înregistrare a mărfii* cu privire la metoda adoptată

**SECȚIUNEA 5. Informații și metode**

Această secțiune trebuie să conțină descrierea metodelor de urmat, care vor depinde de vârsta navei și eficiența instalațiilor sale de pompare. Exemplele diagramei menționate în prezenta secțiune sunt cuprinse în Addendumul A și includ cerințe complete aplicabile atât navelor noi cât și celor existente. Manualul pentru o anumită navă trebuie să conțină numai acele cerințe care sunt aplicabile în mod special acelei nave.

Informațiile cu privire la punctul de topire și vâscozitate, pentru acele substanțe care au un punct de topire mai mare sau egal cu 0°C sau o vâscozitate, mai mare sau egală cu 50 mPa.s la o temperatură de 20°C, se vor lua din documentul de transport.

Informațiile cu privire la substanțele permise a fi transportate se vor lua din certificatul corespunzător.

Manualul trebuie să cuprindă :

Tabelul 1: Se elimină

Tabelul 2: Informații cu privire la tancurile de marfă

Addendum A: Diagrama

Addendum B: Metode de prespălare

Addendum C: Metode de ventilare

Addendum D: Informații suplimentare și instrucțiuni de operare în cazul în care sunt cerute sau permise de către Administrație.

În continuare sunt date tabelul și addendumurile mai sus menționate.

\*) Vezi ultima ediție a circularei MEPC.2 (difuzată anual în decembrie).

**Tabelul 2 — Informații cu privire la tancurile de marfă**

Numărul tancului	Capacitatea (m <sup>3</sup> )	Cantitatea rămasă după golire (în litri)

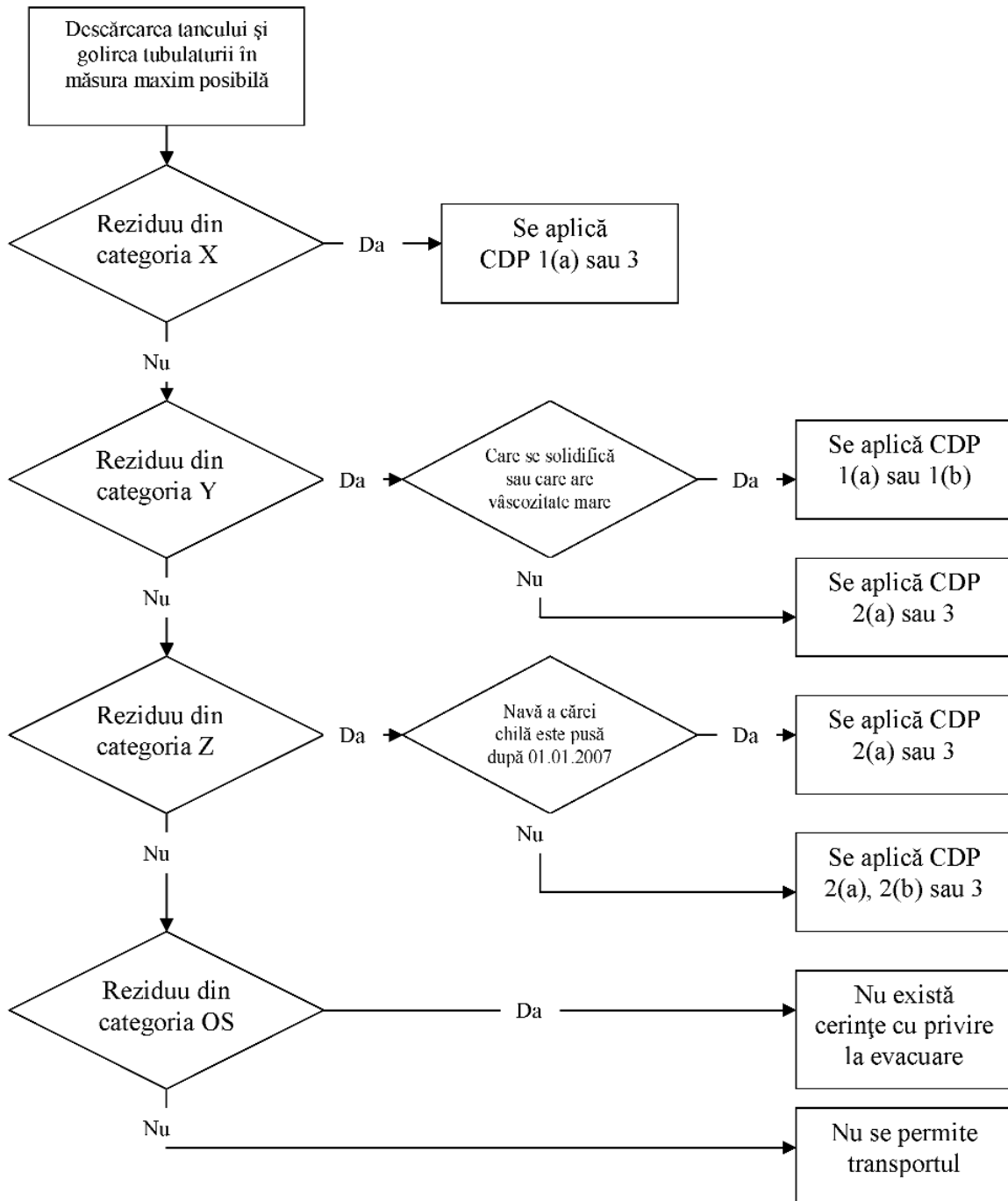
## ADDENDUMUL A

**DIAGRAMĂ – CURĂȚAREA TANCURILOR DE MARFĂ ȘI ELIMINAREA DIN ACESTEA  
A APELOR DE SPĂLARE/BALASTULUI, CARE CONȚIN(E) REZIDUURI DE SUBSTANȚE  
DIN CATEGORIILE X, Y ȘI Z**

Nota 1: Această diagramă indică cerințele de bază aplicabile tuturor grupurilor de nave clasificate după vârstă și este dată numai în scop de orientare.

Nota 2: Toate evacuările în mare sunt reglementate prin Anexa II.

Nota 3: Se interzice orice evacuare în mare, în zona Antarcticii, a substanțelor lichide nocive sau a amestecurilor care conțin aceste substanțe.





Caracteristicile navei	Cerințe cu privire la golire (în litri)		
	Categoria X	Categoria Y	Categoria Z
Nave noi: cu chila pusă după 01/01/2007	75	75	75
Nave IBC până la 01/01/2007	100+50 toleranță	100+50 toleranță	300+50 toleranță
Nave BCII	300+50 toleranță	300+50 toleranță	900+50 toleranță
Alte nave: cu chila pusă înainte de 01/01/2007	N/A	N/A	Goale la maxim posibil

<b>Metode de curățare și eliminare (CDP)</b>						
(Se începe în partea de sus a coloanei sub numărul CDP specificat și se completează în ordine metoda pentru fiecare operațiune în cazurile marcate cu semnul X)						
Nr. crt.	Operațiunea	Numărul metodei				
		1(a)	1(b)	2(a)	2(b)	3
1	Se golește tancul și tubulatura la maxim posibil, cel puțin în conformitate cu metodele din secțiunea 3 din prezentul Manual	X	X	X	X	X
2	Se aplică prespălarea în conformitate cu Addendumul B la prezentul Manual și se elimină reziduurile într-o instalație de primire	X	X			
3	Se aplică spălarea ulterioară, suplimentar față de prespălare, utilizând: un ciclu complet al mașinii/mașinilor de curățare <i>pentru navele construite înainte de 1 iulie 1994</i> o cantitate de apă care nu este mai mică decât cea calculată cu „k”=1,0 <i>pentru navele construite la 1 iulie 1994 sau după această dată</i>		X			
4	Se aplică metoda ventilării în conformitate cu Addendumul C la prezentul Manual					X
5	Se balastază sau se spală tancurile conform standardelor de transport	X		X	X	X
6	Se adaugă balast în tanc		X			
7	Condițiile de evacuare a amestecurilor balast/reziduuri/apă, altele decât reziduurile provenind de la prespălare:					
	.1 <i>distanța de la țărm &gt; 12 mile marine</i>	X		X	X	
	.2 <i>viteza navei &gt; 7 noduri</i>	X		X	X	
	.3 <i>adâncimea apei &gt; 25 metri</i>	X		X	X	
	.4 <i>utilizarea evacuării subacvatice (fără a depăși debitul de evacuare admis)</i>	X		X		
8	Condiții pentru evacuarea balastului:					
	.1 <i>distanța de la țărm &gt; 12 mile marine</i>		X			
	.2 <i>adâncimea apei &gt; 25 metri</i>		X			
9	Orice cantitate de apă introdusă ulterior într-un tanc poate fi evacuată în mare fără restricții	X	X	X	X	X

## **ADDENDUMUL B**

### **METODE DE PRESPĂLARE**

*Prezentul Addendum la Manual trebuie să conțină metodele de prespălare stabilite ținând seama de Apendicele 6 la Anexa II. Aceste metode trebuie să conțină cerințele specifice pentru utilizarea instalațiilor și echipamentului de spălare a tancului prevăzut pentru o anumită navă și trebuie să includă următoarele:*

- 1. amplasamentele mașinii de curățare care vor fi utilizate;*
- 2. metoda de pompare a reziduurilor;*
- 3. cerințe cu privire la spălarea cu apă caldă;*
- 4. numărul de cicluri ale mașinii de curățat (sau timpul); și*
- 5. presiunile minime de funcționare.*

## **ADDENDUMUL C**

### **METODE DE VENTILARE**

*Prezentul Addendum la Manual trebuie să conțină metodele de ventilare stabilite ținând seama de Apendicele 7 la Anexa II. Aceste metode trebuie să conțină cerințele specifice cu privire la utilizarea instalației sau a echipamentului de ventilare a tancului de marfă pentru o anumită navă și trebuie să includă următoarele:*

- 1. amplasarea orificiilor de ventilare care vor fi utilizate;*
- 2. debitul minim sau viteza minimă al(a) ventilatoarelor;*
- 3. metode pentru ventilarea tubulaturii de marfă, pompelor, filtrelor etc.; și*
- 4. metode pentru a verifica dacă tancurile sunt uscate la terminarea ventilării.*

## **ADDENDUMUL D**

### **INFORMAȚII SUPLIMENTARE ȘI INSTRUCȚIUNI DE OPERARE CERUTE SAU ACCEPTATE DE CĂTRE ADMINISTRAȚIE**

#### **APENDICELE 5**

### **EVALUAREA CANTITĂȚILOR DE REZIDUURI DIN TANCURILE DE MARFĂ, POMPELE ȘI TUBULATURILE AFERENTE**

#### **1. Introducere**

##### **1.1. Scopul**

1.1.1. Acest Apendice are ca scop descrierea metodei care permite verificarea eficienței instalațiilor de pompare a mărfii.

##### **1.2. Considerații generale**

1.2.1. Pentru a stabili dacă instalația de pompare a unui tanc îndeplinește cerințele regulii 12.1, 12.2 sau 12.3, se efectuează o încercare conform metodei indicate în secțiunea 3 din prezentul Apendice. Cantitatea măsurată se va numi „reziduu rămas după golire“. Cantitatea de reziduu rămas după golire din fiecare tanc trebuie să fie consemnată în Manualul navei.

1.2.2. După determinarea cantității de reziduu rămas după golire dintr-un tanc, Administrația poate utiliza rezultatul obținut pentru un tanc similar, cu condiția ca aceasta să se asigure că instalația de pompare din acel tanc este similară și funcționează în mod corespunzător.

## 2. Criterii de construcție și încercarea de funcționare

2.1. Instalațiile de pompare a mării ar trebui să fie proiectate în așa fel încât să se respecte cantitatea maximă de reziduuri din fiecare tanc și din tubulatura aferentă prevăzute în regula 12 din Anexa II, după cum consideră Administrația.

2.2. În conformitate cu regula 12.5, funcționarea instalațiilor de pompare a mării trebuie să fie încercată cu apă. Astfel de încercări cu apă trebuie să indice, prin măsurători, că instalația îndeplinește cerințele regulii 12. Referitor la regulile 12.1 și 12.2, se acceptă o toleranță de 50 litri per tanc.

## 3. Încercarea cu apă

### 3.1. Condiții de încercare

3.1.1. Asieta și înclinarea transversală a navei trebuie să fie astfel încât să se asigure drenarea corespunzătoare spre punctul de aspirație. În timpul încercării cu apă, asieta navei nu trebuie să depășească 3° spre prova, iar înclinarea transversală nu trebuie să depășească 1°.

3.1.2. Asieta și înclinarea transversală alese pentru încercarea cu apă trebuie să fie înregistrate. Acestea trebuie să reprezinte asieta și înclinarea transversală minime favorabile utilizate la încercarea cu apă.

3.1.3. În timpul încercării cu apă trebuie să fie prevăzute mijloace pentru menținerea unei contrapresiuni de cel puțin 100 kPa la manifoldul de descărcare a tancului de marfă (vezi fig. 5-1 și 5-2).

3.1.4. Timpul pentru încercarea cu apă trebuie să fie consemnat pentru fiecare tanc, recunoscându-se faptul că acesta poate necesita o modificare în urma efectuării încercărilor ulterioare.

### 3.2. Metoda de încercare

3.2.1. Se asigură că tancul de marfă ce urmează a fi încercat și tubulatura sa aferentă au fost curățate și că accesul în acest tanc nu prezintă pericol.

3.2.2. Se umple tancul de marfă cu apă până la nivelul necesar pentru terminarea normală a operațiunilor de descărcare.

3.2.3. Se descarcă și se golește de apă tancul de marfă și tubulatura sa aferentă în conformitate cu metodele propuse.

3.2.4. Se colectează întreaga cantitate de apă rămasă în tancul de marfă și tubulatura sa aferentă într-un recipient calibrat în vederea măsurării. Reziduurile de apă trebuie să fie colectate, *printre altele*, din următoarele locuri:

1. punctul de aspirație al tancului de marfă și locurile din vecinătatea sa;
2. orice zonă captivă de pe fundul tancului de marfă;
3. punctul inferior de drenare al pompei de marfă; și
4. toate punctele inferioare de drenare ale tubulaturii aferente racordate la tancul de marfă și până la valvula manifoldului.

3.2.5. Volumul total de apă, colectată așa cum s-a menționat mai sus, constituie „reziduul rămas după golire” pentru respectivul tanc de marfă.

3.2.6. Dacă un grup de tancuri este deservit de o pompă sau tubulatură comună, se poate repartiza în mod egal între tancuri „reziduul rămas după golire” rezultat din încercarea cu apă provenind din tubulatura/tubulaturile comune cu condiția ca în Manualul aprobat al navei, să se includă următoarea restricție de operare: „În cazul în care tancurile din acest grup se descarcă secvențial, pompa sau tubulatura nu va fi spălată până când toate tancurile nu vor fi fost descărcate.”

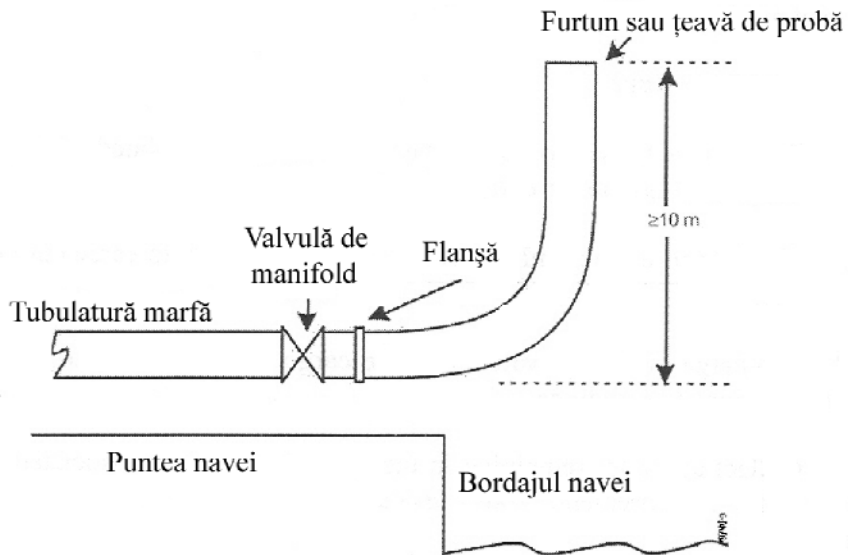


Figura 5-1

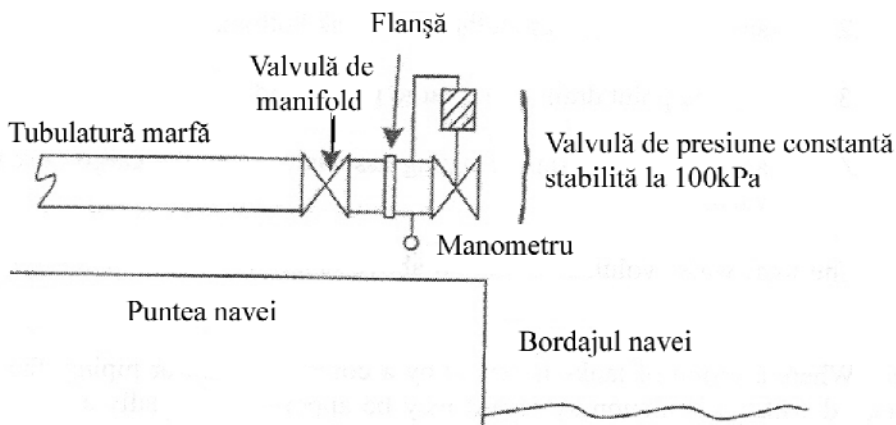


Figura 5-2

Figurile de mai sus ilustrează condițiile de încercare care permit asigurarea unei contrapresiuni de cel puțin 100 kPa la manifoldul de descărcare a tancului de marfă.

## APENDICELE 6 METODE DE PRESPĂLARE

### A. Pentru navele construite înainte de 1 iulie 1994

Se cere o prespălare în scopul respectării anumitor cerințe din Anexa II. Prezentul apendice descrie metodele de prespălare care trebuie urmate.

#### Metode de prespălare pentru substanțele care nu se solidifică

1. Tancurile trebuie să fie spălate cu un jet de apă rotativ care are o presiune a apei suficient de mare. În cazul substanțelor din categoria X, mașinile de curățat trebuie să fie amplasate în astfel de locuri încât toate suprafețele tancului să fie spălate. În cazul substanțelor din Categoria Y este necesar să se utilizeze numai un singur amplasament.

2. În timpul spălării, cantitatea de apă din tanc trebuie să fie redusă la minim prin pomparea continuă a amestecului de apă cu reziduurile și scurgerea continuă prin punctul de aspirație (asietă și înclinare transversală pozitivă). Dacă această condiție nu poate fi îndeplinită, spălarea trebuie să se repete de trei ori, cu golirea completă a tancului între spălări.

3. Reziduurile de substanțe a căror vâscozitate este mai mare sau egală cu 50 mPa.s la o temperatură de 20°C trebuie să fie spălate cu apă caldă (la o temperatură de cel puțin 60°C), în afară de cazul în care proprietățile acestor substanțe nu diminuează eficacitatea spălării.

4. Numărul de cicluri ale mașinii de curățat utilizate nu trebuie să fie mai mic decât cel specificat în tabelul 6—1. Un ciclu al mașinii de curățat este definit ca perioada de timp dintre două poziționări consecutive identice ale acestei mașini (rotire de 360°).

5. După spălare, mașina/mașinile de curățat tancul trebuie să-și continue funcționarea o perioadă de timp destul de lungă pentru spălarea tubulaturii, pompei și filtrului, iar evacuarea în instalațiile de primire de la țarm trebuie să continue până când tancul se golește.

#### Metode de prespălare pentru substanțele care se solidifică

1. Tancurile trebuie să fie spălate cât mai repede posibil după descărcarea mărfii. Dacă este posibil, tancurile se vor încălzi înaintea spălării.

2. Reziduurile aderente la gurile de magazii și la gurile de vizitare trebuie, de preferință, să fie îndepărtate înaintea prespălării.

3. Tancurile trebuie să fie spălate cu ajutorul unui jet de apă rotativ având o presiune a apei suficient de mare și funcționând pe astfel de amplasamente încât să se asigure spălarea tuturor suprafețelor tancului.

4. În timpul spălării, cantitatea de apă din tanc trebuie să fie redusă la minim prin pomparea apei de spălare a tancurilor și scurgerea continuă spre punctul de aspirație (asietă și înclinare transversală pozitive). Dacă această condiție nu poate fi respectată, metoda de spălare trebuie să fie repetată de trei ori, efectuând golirea completă a tancului între spălări.

5. Tancurile trebuie să fie spălate cu apă caldă (temperatura de cel puțin 60°C), în afară de cazul în care proprietățile acestor substanțe diminuează eficiența spălării.

6. Numărul de cicluri ale mașinii de curățat utilizate nu trebuie să fie mai mic decât cel specificat în tabelul 6-1. Un ciclu al mașinii de curățat este definit ca perioada de timp dintre două poziționări consecutive identice ale acestei mașini (rotire la 360°).

7. După spălare, mașina/mașinile de curățat trebuie să-și continue funcționarea o perioadă de timp destul de lungă pentru spălarea tubulaturii, pompei și filtrului, iar evacuarea la instalațiile de primire de la țarm trebuie să continue până când tancul se golește.

Tabelul 6-1. — Numărul de cicluri ale mașinii de curățat ce urmează a fi utilizată în fiecare amplasament

Categoría substanței	Numărul de cicluri ale mașinii de curățat	
	Substanțe care nu se solidifică	Substanțe care se solidifică
Categoria X	1	2
Categoria Y	1/2	1

#### B. Pentru navele construite la 1 iulie 1994 sau după această dată și recomandabil pentru navele construite înainte de 1 iulie 1994

O prespălare se cere în scopul respectării anumitor cerințe din Anexa II. Prezentul apendice descrie metodele de prespălare care trebuie urmate și modul în care trebuie să fie determinate volumele minime de agenți de spălare ce vor fi utilizați. Volume mai mici de agenți de spălare pot fi utilizate pe bază de încercări reale de verificare în conformitate cu cerințele Administrației. Dacă se aprobă volume reduse, atunci se va face o mențiune în Manual cu privire la acest lucru.

Dacă pentru prespălare se utilizează un agent, altul decât apa, se aplică prevederile regulii 13.5.1.

#### Metode de prespălare pentru substanțele care nu se solidifică (fără reciclare)

1. Tancurile trebuie să fie spălate cu ajutorul unui jet de apă rotativ (unor jeturi de apă rotative), având o presiune a apei suficient de mare. În cazul substanțelor din Categoria X, mașinile de curățat trebuie amplasate în astfel de locuri încât să poată fi spălate toate suprafețele tancului. În cazul substanțelor din categoria Y, este suficientă utilizarea unui singur amplasament pentru mașinile de curățat.

2. În timpul spălării, cantitatea de lichid din tanc trebuie să fie redusă la minim prin pomparea continuă a amestecului de apă cu reziduuri și dirijarea efluentului spre punctul de aspirație. Dacă această condiție nu poate fi respectată, metoda de spălare trebuie să fie repetată de trei ori efectuând golirea completă a tancului între spălări.

3. Aceste substanțe care au o vâscozitate mai mare sau egală cu 50 mPa.s la o temperatură de 20°C trebuie să fie spălate cu apă caldă (temperatura de cel puțin 60°C), în afară de cazul în care proprietățile acestor substanțe fac spălarea mai puțin eficientă.

4. Cantitățile de apă de spălare utilizată nu trebuie să fie mai mici decât cele specificate în paragraful 20 sau decât cele determinate conform paragrafului 21.

5. După prespălare, tancurile și tubulaturile trebuie să fie golite complet.

### Metode de prespălare pentru substanțele care se solidifică (fără reciclare)

6. Tancurile trebuie să fie spălate cât mai repede posibil după descărcare. Dacă este posibil, tancurile ar trebui să fie încălzite înaintea spălării.

7. Reziduurile aderente la gurile de magazie și la gurile de vizitare ar trebui să fie îndepărtate înaintea prespălării.

8. Tancurile trebuie să fie spălate cu ajutorul unui jet de apă rotativ (unor jeturi de apă rotative) având o presiune a apei suficient de mare și fiind amplasat (amplasate) astfel încât să asigure spălarea tuturor suprafețelor tancului.

9. În timpul spălării, cantitatea de lichid din tanc trebuie să fie redusă la minim prin pomparea continuă amestecului de apă cu reziduuri și dirijarea efluentului spre punctul de aspirație. Dacă această condiție nu poate fi respectată, metoda de spălare trebuie să fie repetată de trei ori efectuând golirea completă a tancului între spălări.

10. Tancurile trebuie să fie spălate cu apă caldă (temperatura de cel puțin 60°C), în afară de cazul în care proprietățile acestor substanțe fac spălarea mai puțin eficientă.

11. Cantitățile de apă utilizate nu trebuie să fie mai mici decât cele specificate în paragraful 20 sau decât cele determinate conform paragrafului 21.

12. După prespălare, tancurile și tubulaturile trebuie să fie golite complet.

### Metode de prespălare cu reciclarea agentului de spălare

13. Spălarea cu un agent de spălare reciclat poate fi adoptată în scopul spălării mai multor tancuri. La determinarea cantității de agent necesare, trebuie să se țină seama de cantitatea preconizată de reziduuri din tancuri și de proprietățile agentului de spălare, precum și de faptul dacă, în prealabil, s-a aplicat sau nu vreo clătire sau curățare cu jet de apă. Mai puțin în cazurile în care sunt furnizate suficiente date, concentrația finală calculată a reziduurilor de marfă în agentul de spălare nu trebuie să fie mai mare de 5%, pe baza cantităților nominale de marfă rămasă în tanc după golire.

14. Agentul de spălare reciclat trebuie să fie utilizat numai pentru spălarea tancurilor care conțin aceeași substanță sau o substanță similară.

15. În tancul sau tancurile ce urmează a fi spălate trebuie să fie adăugată o cantitate de agent de spălare suficientă pentru asigurarea unei spălări continue.

16. Toate suprafețele tancului/tancurilor trebuie să fie spălate cu ajutorul unui jet rotativ (unor jeturi rotative) având o presiune suficient de mare. Reciclarea agentului de spălare se poate face fie în interiorul tancului ce urmează a fi spălat, fie în alt tanc, de exemplu un tanc de reziduuri.

17. Spălarea trebuie să fie continuată până când, ținând cont de reciclare, cantitățile de agent de spălare însumate utilizate sunt cel puțin egale cu cantitățile corespunzătoare indicate la paragraful 20 sau cu cele determinate conform paragrafului 21.

18. Substanțele care se solidifică și substanțele cu vâscozitate mai mare sau egală cu 50 mPa.s la o temperatură de 20°C trebuie să fie spălate cu apă caldă (temperatura de cel puțin 60°C) atunci când apa este utilizată ca agent de spălare, în afară de cazul în care proprietățile acestor substanțe fac spălarea mai puțin eficientă.

19. După terminarea spălării tancului, cu reciclarea efectuată în volumul prevăzut la paragraful 17, agentul de spălare trebuie să fie evacuat, iar tancul golit complet. După aceea, tancul trebuie să fie supus unei clătiri utilizând un agent de spălare curat și trebuie să fie drenat continuu, iar efluentul trebuie să fie evacuat într-o instalație de primire. Clătirea trebuie, ca un minim, să vizeze fundul tancului și să fie suficientă pentru a clăti tubulaturile, pompa și filtrul.

### Cantitatea minimă de apă ce va fi utilizată la o prespălare

20. Cantitatea minimă de apă ce va fi utilizată la o prespălare este determinată funcție de cantitatea reziduală de substanță lichidă nocivă din tanc, dimensiunile tancului, proprietățile mărfii, concentrația permisă în efluentul care rezultă din spălare și de zona de operare. Cantitatea minimă se calculează cu ajutorul următoarei formule:

$$Q = k(15r^{0,8} + 5r^{0,7} \cdot V/1000)$$

unde:

$Q$  = cantitatea minimă cerută, în m<sup>3</sup>

$r$  = cantitatea reziduală per tanc, în m<sup>3</sup>. Valoarea lui  $r$  trebuie să fie valoarea demonstrată prin încercarea practică privind eficiența de golire, dar nu trebuie să fie luată mai mică de 0,100 m<sup>3</sup> pentru un volum al tancului mai mare sau egal cu 500 m<sup>3</sup> și de 0,040 m<sup>3</sup> pentru un volum al tancului mai mic sau egal cu 100 m<sup>3</sup>. Pentru tancuri cu volume între 100 m<sup>3</sup> și 500 m<sup>3</sup>, valoarea minimă a lui  $r$  permis a fi utilizat în calcule este obținută prin interpolare liniară.

Pentru Categoria X de substanțe, valoarea lui  $r$  trebuie să se determine fie pe baza încercărilor de golire conform Manualului, respectând limitele inferioare așa cum sunt date mai sus, fie prin luarea lui  $r$  egal cu  $0,9 \text{ m}^3$ .

$V =$  volumul tancului, în  $\text{m}^3$

$k =$  un factor care are valori după cum urmează:

Substanță din Categoria X, care nu se solidifică și cu vâscozitate mică,  $k = 1,2$

Substanță din Categoria X care se solidifică sau cu vâscozitate ridicată,  $k = 2,4$

Substanță din Categoria Y care nu se solidifică și cu vâscozitate mică,  $k = 0,5$

Substanță din Categoria Y care se solidifică sau cu vâscozitate ridicată,  $k = 1,0$

Valorile din tabelul de mai jos sunt calculate cu ajutorul formulei mai sus menționate, în care s-a luat  $k = 1$ , și se pot utiliza ca mijloc de referință.

Cantitatea rămasă după golire ( $\text{m}^3$ )	Volumul tancului ( $\text{m}^3$ )		
	100	500	3.000
$\leq 0,04$	1,2	2,9	5,4
0,10	2,5	2,9	5,4
0,30	5,9	6,8	12,2
0,90	14,3	16,1	27,7

21. Încercările de verificare pentru aprobarea cantităților de apă care va fi utilizată pentru prespălare, care sunt mai mici decât cele indicate în paragraful 20, se pot efectua în conformitate cu cerințele Administrației pentru a demonstra că cerințele regulii 13 sunt respectate, ținând seama de substanțele pentru care nava este certificată aptă să le transporte. Cantitatea de apă, astfel verificată, trebuie să fie corectată ținând seama de alte condiții de prespălare, prin aplicarea coeficientului  $k$  așa cum s-a definit în paragraful 20.

## APENDICELE 7

### METODE DE VENTILARE

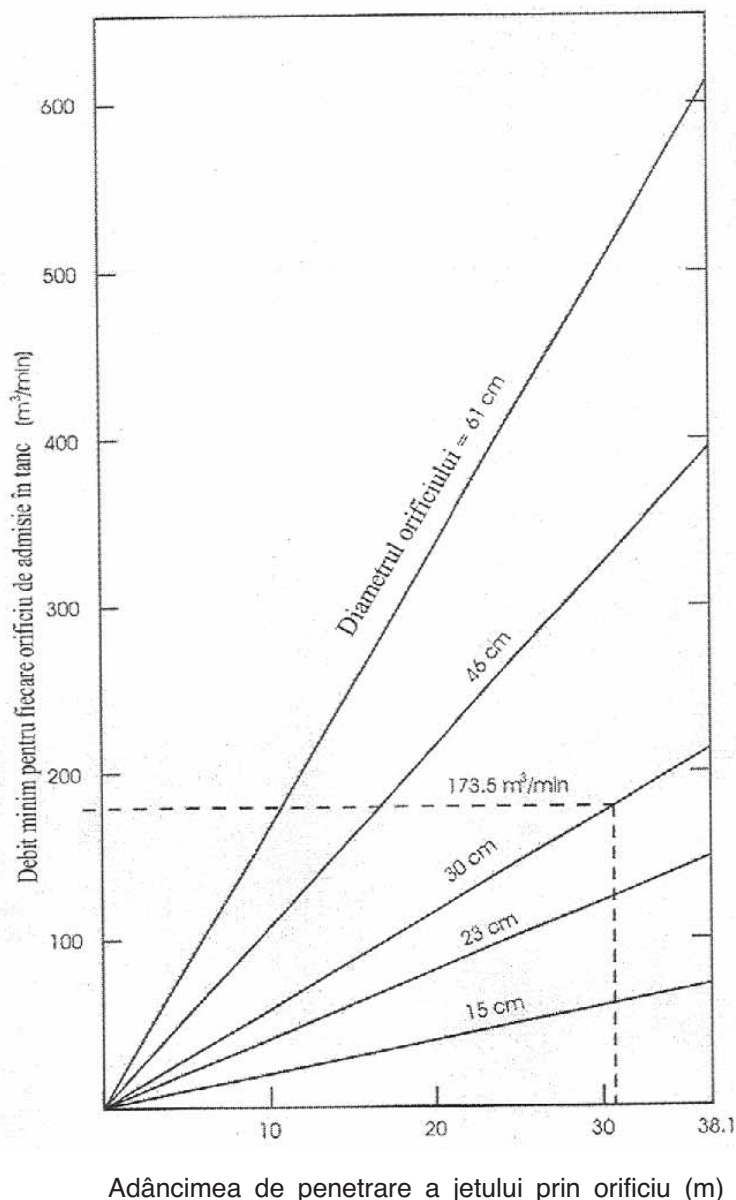
1. Reziduurile de marfă de substanțe cu o presiune a vaporilor mai mare de  $5 \text{ kPa}$  la temperatura de  $20^\circ\text{C}$  pot fi eliminate dintr-un tanc de marfă prin ventilare.

2. Înaintea eliminării reziduurilor de substanțe lichide nocive dintr-un tanc prin ventilare, trebuie să se verifice siguranța acestor operațiuni în ceea ce privește inflamabilitatea și toxicitatea. Referitor la siguranță, este necesar să se țină seama de cerințele de operare pentru deschiderile în tancurile de marfă din Convenția SOLAS 74, așa cum a fost amendată, din *Codul internațional pentru produse chimice în vrac*, *Codul pentru produse chimice în vrac*, și de metodele de ventilare din *Instrucțiunile privind siguranța navelor cisternă (produse chimice)* ale Camerei internaționale pentru transportul maritim (ICS).

3. Autoritățile portuare pot, de asemenea, să aibă reglementări cu privire la ventilarea tancurilor de marfă.

4. Metodele pentru eliminarea reziduurilor de marfă din tanc cu ajutorul ventilării sunt următoarele:

1. tubulaturile trebuie să fie drenate și ulterior lichidul din acestea eliminat cu ajutorul echipamentului de ventilare;
2. înclinarea transversală și asietă navei trebuie să fie ajustate la nivelurile minime posibile astfel încât evaporarea reziduurilor din tanc să fie favorizată;
3. trebuie să fie utilizat un echipament de ventilare care produce un jet de aer ce poate atinge fundul tancului. Figura 7-1 ar putea fi utilizată pentru evaluarea eficienței echipamentului de ventilare utilizat pentru ventilarea unui tanc cu o înălțime dată;
4. echipamentul de ventilare trebuie să fie instalat în amplasamentul orificiului de admisie aflat cel mai aproape de punctul de aspirație sau punctul de golire al tancului.
5. echipamentul de ventilare trebuie, atunci când este practic posibil, să fie amplasat astfel încât jetul de aer să fie îndreptat spre punctul de aspirație sau punctul de golire al tancului, iar elementele de construcție ale tancului să nu împiedice pătrunderea jetului de aer; și
6. ventilarea trebuie să continue până când nu se mai poate observa nicio urmă vizibilă de lichid în tanc. Absența lichidului trebuie să fie verificată prin examinare vizuală sau printr-o metodă echivalentă.



**Figura 7-1 — Debitul minim în funcție de adâncimea de penetrare a jetului. Adâncimea de penetrare a jetului trebuie comparată cu înălțimea tancului**

**EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI — CAMERA DEPUTAȚILOR**

„Monitorul Oficial” R.A., Str. Parcului nr. 65, sectorul 1, București; C.I.F. RO427282,  
 IBAN: RO55RNCB0082006711100001 Banca Comercială Română — S.A. — Sucursala „Unirea” București  
 și IBAN: RO12TREZ7005069XXX000531 Direcția de Trezorerie și Contabilitate Publică a Municipiului București  
 (alocat numai persoanelor juridice bugetare)  
 Tel. 318.51.29/150, fax 318.51.15, E-mail: marketing@ramo.ro, Internet: www.monitoruloficial.ro  
 Adresa pentru publicitate: Centrul pentru relații cu publicul, București, șos. Panduri nr. 1,  
 bloc P33, parter, sectorul 5, tel. 411.58.33 și 410.47.30, fax 410.77.36 și 410.47.23  
 Tiparul: „Monitorul Oficial” R.A.

