

**MEĐUNARODNA KONVENCIJA O  
SPRJEČAVANJU ONEČIŠĆENJA MORA S  
BRODOVA**

**International Convention for the Prevention of  
Pollution from ships**

**MARPOL**

## SADRŽAJ

|                                                                                                                |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| PREDGOVOR .....                                                                                                | 1   |
| MEĐUNARODNA KONVENCIJA O SPREČAVANJU ONEČIŠĆENJA<br>MORA S BRODOVA, 1973 .....                                 | 1   |
| PROTOKOL IZ 1978 .....                                                                                         | 11  |
| PROTOKOL I .....                                                                                               | 15  |
| PROTOKOL II .....                                                                                              | 17  |
| PROTOKOL IZ 1997. GODINE .....                                                                                 | 21  |
| PRILOG I .....                                                                                                 | 25  |
| POGLAVLJE 1 – OPĆENITO .....                                                                                   | 25  |
| POGLAVLJE 2 – PREGLEDI I IZDAVANJE I POTVRĐIVANJE SVJEDODŽBE .....                                             | 35  |
| POGLAVLJE 3 – ZAHTEVI ZA PROSTORIJE STROJEVA NA SVIM<br>BRODOVIMA .....                                        | 40  |
| POGLAVLJE 4 – ZAHTEVI ZA PROSTOR TERETA NA TANKERIMA ZA ULJE .....                                             | 46  |
| POGLAVLJE 5 – SPREČAVANJE ONEČIŠĆENJA ULJEM NASTALOG<br>NEZGODOM .....                                         | 84  |
| POGLAVLJE 6 – OBALNI UREĐAJI ZA PRIHVAT .....                                                                  | 85  |
| POGLAVLJE 7 – POSEBNI ZAHTEVI ZA FIKSNE I PLUTAJUĆE PLATFORME .....                                            | 88  |
| IZMJENA I DOPUNA PRILOGA I .....                                                                               | 92  |
| PRILOG II .....                                                                                                | 104 |
| POGLAVLJE 1 – OPĆENITO .....                                                                                   | 104 |
| POGLAVLJE 2 – RAZVRSTAVANJE ŠTETNIH TEKUĆIH TVARI .....                                                        | 110 |
| POGLAVLJE 3 – PREGLEDI I IZDAVANJE I POTVRĐIVANJE SVJEDODŽBI .....                                             | 111 |
| POGLAVLJE 4 – IZVEDBA, KONSTRUKCIJA, UREĐAJI I OPREMA .....                                                    | 116 |
| POGLAVLJE 5 – ISPUŠTANJA OSTATAKA ŠTETNIH TEKUĆIH TVARI .....                                                  | 119 |
| POGLAVLJE 6 – MJERE NADZORA DRŽAVA LUKA .....                                                                  | 123 |
| POGLAVLJE 7 – SPREČAVANJE ONEČIŠĆENJA KOJE POTJEČE OD NEZGODE<br>U KOJU SU UKLJUČENE ŠTETNE TEKUĆE TVARI ..... | 125 |
| POGLAVLJE 8 – OBALNI UREĐAJI ZA PRIHVAT .....                                                                  | 126 |
| PRILOG III .....                                                                                               | 128 |
| PRILOG IV .....                                                                                                | 132 |
| POGLAVLJE 1 – OPĆENITO .....                                                                                   | 132 |
| POGLAVLJE 2 – PREGLEDI I IZDAVANJE I POTVRĐIVANJE SVJEDODŽBI .....                                             | 134 |
| POGLAVLJE 3 – OPREMA I NADZOR ISPUŠTANJA .....                                                                 | 138 |
| POGLAVLJE 4 – OBALNI UREĐAJI ZA PRIHVAT .....                                                                  | 140 |
| IZMJENA I DOPUNA PRILOGA IV .....                                                                              | 142 |
| POGLAVLJE 5 – NADZOR DRŽAVE LUKE .....                                                                         | 142 |
| PRILOG V .....                                                                                                 | 143 |

|                                                                                           |     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| PRILOG VI .....                                                                           | 150 |
| POGLAVLJE 1 – OPĆENITO .....                                                              | 150 |
| POGLAVLJE 2 – PREGLEDI I IZDAVANJE I POTVRĐIVANJE SVJEDODŽBE TE<br>SREDSTVA NADZORA ..... | 153 |
| POGLAVLJE 3 – ZAHTJEVI ZA NADZOR ISPUŠTANJA S BRODOVA.....                                | 159 |

## **PREDGOVOR**

Konvencija o sprečavanju onečišćenja mora s brodova usvojena je na Međunarodnoj konferenciji o onečišćenju mora održanoj u Londonu od 8. listopada do 2. studenog 1973.

Konvencija je izmijenjena Protokolom iz 1978. Protokolom su izmijenjena i dopunjena neka pravila Priloga I Konvencije.

Toj Konvenciji prethodila je Međunarodna konvencija o sprečavanju onečišćenja mora naftom usvojena 12. svibnja 1954, koja je mijenjana 1962, 1969. i 1972. Bila je to prva višestrana konvencija zaključena u cilju zaštite morskog okoliša.

Stupanjem na snagu Konvencije i Protokola iz 1973. i 1978. prestala je za države koje obvezuje Konvencija i Protokol Konvencije iz 1954. zajedno s njenim izmjenama i dopunama.

Konvencija o sprečavanju onečišćenja s brodova ima dva Protokola i 6 Priloga:

1. Protokol I – Odredbe o izvještavanju o nezgodama s štetnim tvarima. Protokol I izmijenjen je rezolucijama MEPC 21(1985) i MEPC 68(1996)
2. Protokol II – Arbitraža

Prilozi jesu:

**Prilog I – Pravila o sprečavanju onečišćenja uljem** je izmijenjen Protokolom iz 1978. te kasnije rezolucijama Odbora za zaštitu morskog okoliša IMO-a – MEPC 14(1984), 29(1987), 39(1990), 42(1990), 47(1991), 51(1992), 52(1992), rezolucijom br.1 Konferencije država ugovornica (1994), te rezolucijama MEPC 75(1997), MEPC 78(1999), MEPC 95 (2001) i rezolucijom MEPC 111(2003).

Prilog I je u cijelosti izmijenjen rezolucijom MEPC 117 od 15 listopada 2004. te rezolucijom MEPC 141(54) koja je usvojena 23. ožujka 2006, a stupit će na snagu 1. kolovoza 2007

**Prilog II – Pravila o sprečavanju onečišćenja štetnim tekućim tvarima koje se prevoze u trupu** je izmijenjen rezolucijama MEPC 16(1985), 17(1987), 34(1989), 39(1990), 57(1992), rezolucijom br.1 Konferencije država ugovornica (1994) te rezolucijom MEPC 78(1999).

Konačno, Prilog II je u cijelosti izmijenjen rezolucijom MEPC 118 koja je usvojena od 15 listopada 2004.

**Prilog III – Pravila o sprečavanju onečišćenja štetnim tvarima u pakiranom obliku** je izmijenjen u cijelosti rezolucijom MEPC 58(1992), rezolucijom br.2 Konferencije država ugovornica Konvencije (1994) te rezolucijom MEPC 84(2000)

**Prilog IV – Pravila o sprečavanju onečišćenja fekalijama** je izmijenjen rezolucijom MEPC 115(2004)

Prilog IV je izmijenjen i dopunjen rezolucijom MEPC 143(54) koja je usvojena 23. ožujka 2006, a stupit će na snagu 1. kolovoza 2007.

**Prilog V – Pravila o sprečavanju onečišćenja otpacima** je izmijenjen rezolucijama MEPC 36(1989), 42(1990), 48(1991), rezolucijom br.3 Konferencije država ugovornica Konvencije (1994), rezolucijama MEPC 65(1995), MEPC 89(2000) i MEPC 116(2004)

**Prilog VI – Pravila o sprečavanju onečišćenja zraka s brodova** usvojen je Protokolom od 26. rujna 1997. Prilog je mijenjan rezolucijom MEPC 132 od 22. srpnja 2005.

Svi prilozi sadrže i dodatke. Neki od tih dodataka su prevedeni uz odgovarajući prilog dok su naslovi ostalih samo spomenuti punim nazivom na engleskom jeziku.

Izvorni tekstovi priloga kao i navedenih dodataka mogu se naći u knjizi *MARPOL Consolidated edition 2006* koje je objavila Međunarodna pomorska organizacija. Pored navedenog ovo izdanje sadrži i:

1. *List of unified interpretations of MARPOL Annexes I, III and VI*
2. *List of related documents*
3. *List of MEPC resolutions*
4. *Status of MARPOL 73/78 amendments and related instruments*
5. *Cross-reference tables between "old" and "new" regulations of Annex I*
6. *Prospective amendments to MARPOL, Annex I (Resolution MEPC 141(54))*
7. *Unified Interpretation to regulation 12A of MARPOL, Annex I*
8. *Prospective amendments to MARPOL Annex IV (Resolution MEPC 143(54))*
9. *Guidelines for on-board exhaust gas-SO<sub>x</sub> cleaning systems*
10. *Certificates and documents required to be carried on board ships*

## MEĐUNARODNA KONVENCIJA O SPREČAVANJU ONEČIŠĆENJA MORA S BRODOVA, 1973

Stranke ugovornice ove konvencije

SVJESNE POTREBE da se očuva ljudski okoliš općenito i morski okoliš posebno,

UVIĐAJUĆI da je namjerno, nemarno ili slučajno ispuštanje ulja i drugih štetnih tvari iz brodova predstavlja važan izvor onečišćenja,

UVIĐAJUĆI TAKOĐER važnost Međunarodne konvencije o sprečavanju onečišćenja mora uljem, 1954, kao prvog višestranog ugovora zaključenog ponajprije radi zaštite okoliša i uvažavajući velik doprinos te konvencije očuvanju morskog i obalnog okoliša od onečišćenja,

U ŽELJI da se postigne potpuno uklanjanje namjernog onečišćenja morskog okoliša uljem i drugim štetnim tvarima i svede na najmanju mjeru slučajno ispuštanje takvih tvari,

SMATRAJUĆI da se taj cilj može najbolje postići donošenjem pravila koja se ne ograničavaju samo na onečišćenje uljem nego imaju općeniti značaj.

SLOŽILE su se:

### Članak 1.

*Opće obveze iz Konvencije*

- (1) Strane ugovornice ove Konvencije obvezuju se da će provoditi odredbe ove Konvencije i odredbe njenih Priloga koje ih obvezuju u cilju sprečavanja onečišćenja morskog okoliša ispuštanjem štetnih tvari ili izljeva koji sadrže takve tvari suprotno odredbama Konvencije.
- (2) Ako nije izričito drukčije predviđeno, pozivanje na ovu Konvenciju znači istodobno pozivanje na njezine Protokole i Priloge.

### Članak 2

*Tumačenje pojmova*

Ako nije izričito drukčije određeno, slijedeći izrazi u ovoj Konvenciji znače:

- (1) *Pravila* označavaju pravila sadržana u Prilozima ove Konvencije
- (2) *Štetna tvar* označava svaku tvar koja, ako je unijeta u more, može uzrokovati opasnost za ljudsko zdravlje, naškoditi živim bićima mora te drugim blagodatima mora ili ometati druge legitimne uporabe mora i obuhvaća svaku tvar koja podliježe nadzoru po ovoj Konvenciji.
- (3) (a) *Ispuštanje*, kad je riječ o štetnim tvarima ili izljevima koji sadrže takve tvari, znači svako ispuštanje iz broda neovisno o tome čime je uzrokovano i obuhvaća svako istjecanje, odstranjivanje, prosipanje, curenje, pumpanje, izbacivanje ili pražnjenje.  
(b) *"Ispuštanje"* ne obuhvaća:
  - (i) izbačaj u smislu Konvencije o sprečavanju onečišćenja mora izbačajem otpadaka i drugih tvari, sklopljene u Londonu 13. studenoga 1972; ili

- (ii) ispuštanje štetnih tvari koje izravno potječu od istraživanja, iskorištavanja i s time povezane odobalne prerade mineralnih bogatstava s morskog dna; ili
  - (iii) ispuštanje štetnih tvari u svrhu legitimnog znanstvenog istraživanja radi nadzora i smanjenja onečišćenja.
- (4) *Brod* znači plovilo bilo koje vrste koje djeluje u morskom okolišu i uključuje hidrokrilna plovila, lebdjelice, podmornice, plutajuće objekte i fiksne ili plutajuće platforme.
- (5) *Uprava* znači vladu države ugovornice pod čijom vlašću brod djeluje. U pogledu broda koji ima pravo vijati zastavu neke države Uprava je vlada te države. Kod fiksnih i plutajućih platformi koje obavljaju istraživanje i iskorištavanje morskog dna i njegovog podzemlja koje se nalazi uz obalu nad kojom obalna država ima suverena prava radi istraživanja i iskorištavanja njegovih prirodnih bogatstava, Uprava je vlada te obalne države.
- (6) *Nezgoda* znači događaj koji uključuje stvarno ili vjerojatno ispuštanje štetne tvari ili izljeva koji sadrže takve tvari u more.
- (7) *Organizacija* znači Međuvladinu pomorsku savjetodavnu organizaciju.\*

### **Članak 3**

#### *Primjena*

- (1) Ova se Konvencija primjenjuje:
  - (a) na brodove koji su ovlašteni vijati zastavu stranke ugovornice Konvencije; i
  - (b) na brodove koji nisu ovlašteni vijati zastavu stranke ugovornice, ali plove pod vlašću stranke ugovornice.
- (2) Ništa u ovom članku ne smije se tumačiti kao ograničenje ili proširenje suverenih prava stranaka ugovornica po međunarodnom pravu nad morskim dnom i njegovim podzemljem koje se nalazi uz njihove obale, a u svrhu istraživanja i iskorištavanja njegovih prirodnih bogatstava.
- (3) Ova se Konvencija neće primjenjivati na bilo koji ratni brod, pomoćni brod ratne mornarice ili drugi brod koji je u tom trenutku u vlasništvu države ili kojim država upravlja i koji se upotrebljava isključivo za vladinu netrgovačku službu. Međutim, svaka će strana ugovornica, usvajanjem odgovarajućih mjera koje neće utjecati na smanjenje djelatnosti ili radne sposobnosti brodova koji su njeno vlasništvo ili kojima upravlja, osigurati da ti brodovi postupaju na način koji je sukladan, koliko je to prikladno i moguće s ovom Konvencijom.

### **Članak 4**

#### *Kršenje Konvencije*

- (1) Zabranjeno je svako kršenje zahtjeva ove Konvencije te će za taj slučaj biti određene sankcije po zakonima Uprave kojoj brod pripada kad god do njega

---

\* Izmjenom Konvencije o Organizaciji, koja je stupila na snagu 22. svibnja 1982, Organizacija je izmijenila ime u Međunarodnu pomorsku organizaciju.

dode. Ako je Uprava obaviještena o takvom kršenju i ako smatra da postoji dovoljno dokaza za pokretanje postupka o navodnom kršenju, pokrenut će postupak, što je prije moguće, u skladu s svojim zakonom.

- (2) Zabranjeno je svako kršenje zahtjeva ove Konvencije na području pod vlašću stranke ugovornice Konvencije i za njega će se odrediti sankcije prema zakonu te strane ugovornice. Kadgod dođe do takva kršenja, ta će stranke ugovornica:
  - (a) poduzeti mjere za pokretanje postupka u skladu s svojim zakonom; ili
  - (b) pružiti Upravi kojoj pripada brod podatke i dokaze o počinjenom kršenju kojima raspolaže.
- (3) Kad Uprava kojoj pripada brod dobije podatke ili dokaze da je njen brod prekršio ovu Konvenciju, obavijestit će hitno stranu ugovornicu koja joj je dostavila podatke ili dokaze i Organizaciju o mjerama koje je poduzela.
- (4) Kazne predviđene zakonom stranke ugovornice prema ovom članku moraju biti odgovarajuće stroge da bi osujetile kršenje ove Konvencije te jednako stroge bez obzira gdje se kršenje dogodilo.

## **Članak 5**

### *Svjedodžbe i posebna pravila o inspekciji brodova*

- (1) Pridržavajući se odredaba točke (2) ovog članka, svjedodžba izdana po ovlaštenju neke stranke ugovornice ove Konvencije u skladu s odredbama pravila prihvatit će druge strane ugovornice i smatrat će se za sve svrhe obuhvaćene ovom Konvencijom jednakovrijednim svjedodžbama koje one izdaju.
- (2) Brod koji mora imati svjedodžbu u skladu s odredbama pravila, podliježe za vrijeme boravka u lukama ili odobalnim terminalima pod vlašću stranke ugovornice inspekciji službenika koje je valjano ovlastila ta stranka ugovornica. Svaka takva inspekcija treba se ograničiti na provjeravanje postoji li na brodu valjana svjedodžba, osim ako postoje očití razlozi za sumnju da stanje broda ili njegove opreme značajno ne odgovara podacima iz svjedodžbe. U tom slučaju ili ako brod nema valjane svjedodžbe, stranka ugovornica koja obavlja inspekciju mora poduzeti mjere kako bi spriječila da brod isplovi sve dok ne bude u takvom stanju da ne predstavlja pretjeranu opasnost za ugrožavanje morskog okoliša. Ta stranka ugovornica može ipak, dozvoliti brodu da isplovi iz luke ili s odobalnog terminala radi odlaska do najbližeg prikladnog i raspoloživog brodogradilišta za popravak.
- (3) Ako neka stranka ugovornica zabrani stranom brodu ulazak u luku ili odobalni terminal pod njenom vlašću, ili poduzme neku mjeru protiv takvog broda zbog toga što ne udovoljava odredbama ove Konvencije, ta stranka ugovornica mora odmah obavijestiti konzularne ili diplomatske predstavnike stranke ugovornice čiju zastavu brod vije ili, ako to nije moguće, Upravu tog broda. Prije nego što zabrani ulazak ili poduzme takvu mjeru stranka ugovornica može zahtijevati razmjenu mišljenja s Upravom tog broda. Upravu treba obavijestiti i ako brod nema valjane svjedodžbe u skladu s odredbama pravila.
- (4) Prema brodovima država koje nisu strane ugovornice ove Konvencije, stranke ugovornice će primjenjivati zahtjeve ove Konvencije kako je potrebno kako se brodovi tih država ne bi doveli u povoljniji položaj.



## **Članak 6**

### *Otkrivanje prekršaja i provođenje odredaba Konvencije*

- (1) Stranke govornice ove Konvencije dužne su surađivati u otkrivanju prekršaja i provedbi odredaba ove Konvencije primjenom svih prikladnih i provedivih mjera otkrivanja prekršaja i nadzora morskog okoliša te odgovarajućih postupaka za izvještavanje i prikupljanje dokaza.
- (2) Brod na koji se primjenjuje ova Konvencija može, u svakoj luci ili odobalnom terminalu stranke ugovornice biti podvrgnut inspekciji službenika koje je imenovala ili ovlastila ta stranka ugovornica u svrhu provjeravanja je li brod ispustio bilo kakve štetne tvari suprotno odredbama pravila. Ako se inspekcijom utvrdi povreda Konvencije, Upravi se mora dostaviti izvještaj radi poduzimanja odgovarajuće radnje.
- (3) Svaka stranka ugovornica mora podnijeti Upravi dokaze, ako postoje, kada brod ispusti štetne tvari ili izljeve koji sadrže takve tvari suprotno odredbama pravila. Ako je to provedivo nadležna vlast spomenute stranke govornice mora obavijestiti zapovjednika broda o navodnom kršenju pravila.
- (4) Po primitku takvih dokaza, izvještena Uprava mora provesti istragu, a može zahtijevati od druge stranke ugovornice da joj dostavi dodatne ili temeljitije dokaze o navodnom kršenju pravila. Ako Uprava smatra da ima dovoljno dokaza za pokretanje postupka o navodnom prekršaju, mora pokrenuti postupak u skladu s svojim zakonom, što je prije moguće. Uprava mora odmah obavijestiti stranku ugovornicu koja ju je izvijestila o navodnom prekršaju i Organizaciju o poduzetim mjerama.
- (5) Stranka ugovornica može također obaviti inspekciju broda na koji se primjenjuje ova Konvencija, kad on uđe u luku ili odobalni terminal pod njenom vlašću, ako primi, od bilo koje stranke ugovornice, zahtjev za istragu s dovoljnim dokazima da je brod bilo gdje ispustio štetne tvari ili izljeve koji sadrže takve tvari. Izvještaj o toj istrazi mora se dostaviti stranci ugovornici koja ga je zahtijevala te Upravi kako bi se poduzele odgovarajuće mjere u skladu s ovom Konvencijom.

## **Članak 7**

### *Prekomjerno zaustavljanje broda*

- (1) Treba poduzeti sve mjere kako bi se izbjeglo nepotrebno zadržavanje broda ili zaustavljanje prema člancima 4, 5. ili 6. ove Konvencije.
- (2) Kad je brod prekomjerno zadržan ili zaustavljen prema člancima 4, 5 i 6 ove Konvencije ima pravo na naknadu za svaki gubitak ili pretrpljenu štetu.

## **Članak 8**

### *Izvještaj o nezgodama s štetnim tvarima*

- (1) Izvještaj o nezgodi mora se sastaviti bez odlaganja i u najpotpunijem mogućem opsegu u skladu s odredbama Protokola I ove Konvencije.
- (2) Svaka stranka ugovornica ove Konvencije mora:
  - (a) poduzeti sve potrebne mjere da odgovarajući službenik ili ured prihvati i provede postupak o svim izvještajima o nezgodama; i

- (b) obavijesti Organizaciju s potpunim podacima o poduzetim mjerama radi obavještanja drugih strana ugovornica i država članica Organizacije.
- (3) Kadgod stranka ugovornica primi izvještaj po odredbama ovoga članka mora bez odgode dostaviti izvještaj:
  - (a) Upravi određenog broda;
  - (b) svakoj drugoj državi koja može biti pogođena.
- (4) Svaka stranka ugovornica Konvencije obvezna je izdati upute svojoj inspekciji pomorskih brodova i zrakoplova i drugim odgovarajućim službama da izvijeste svoje nadležne službe o svakoj nezgodi na koju se odnosi Protokol I ove Konvencije. Stranka ugovornica će, ako to smatra prikladnim, izvijestiti o tome Organizaciju i svaku drugu zainteresiranu stranku ugovornicu.

## **Članak 9**

### *Drugi ugovori i tumačenja*

- (1) Nakon stupanja na snagu ove Konvencije njome će se zamijeniti Međunarodna konvencija o sprečavanju onečišćenja mora uljem, 1954, s izmjenama i dopunama što su ih stranke govornice usvojile.
- (2) Nijedna odredba ove Konvencije neće utjecati na kodifikaciju i razvoj prava mora Konferencije Ujedinjenih naroda o pravu mora koja je sazvana rezolucijom 2750 C(XXV) Opće skupštine Ujedinjenih naroda niti na sadašnje i buduće zahtjeve i pravna shvaćanja neke države o pravu mora i prirodi i opsegu vlasti obalne države i države zastave broda.
- (3) Izraz "vlast" u ovoj Konvenciji tumačit će se u svjetlu međunarodnog prava na snazi u vrijeme primjene ili tumačenja ove Konvencije.

## **Članak 10**

### *Rješavanje sporova*

Svaki spor između dvije ili više stranaka ugovornica Konvencije koji se odnosi na tumačenje ili primjenu ove Konvencije, ako nije mogao biti riješen pregovorima stranaka u sporu i ako se one nisu na drugi način dogovorile, podnijet će se zahtjevom bilo koje od njih arbitraži navedenoj u Protokolu II ove Konvencije.

## **Članak 11**

### *Dostavljanje obavijesti*

- (1) Strane ugovornice Konvencije obvezuju se dostavljati Organizaciji:
  - (a) tekstove zakona, naredbi, odluka i pravila te drugih propisa koji su objavljeni o bilo kojem predmetu iz okvira ove Konvencije;
  - (b) popise nevladinih agencija koje su ovlaštene djelovati u njihovo ime u predmetima koji se odnose na projektiranje, gradnju i opremanje brodova koji prevoze štetne tvari u skladu s odredbama pravila;<sup>\*</sup>

---

<sup>\*</sup> Tekst ove točke zamijenjen je onom sadržanom u članku III Protokola iz 1978.

- (c) dovoljan broj primjeraka svojih svjedodžbi koje se izdaju po odredbama pravila;
  - (d) popis obalnih uređaja za prihvata, uključujući njihov položaj, kapacitet, raspoloživa sredstva i druga obilježja;
  - (e) službene izvještaje ili sažetke službenih izvještaja ako se iz njih vide rezultati primjene ove Konvencije; i
  - (f) godišnji statistički izvještaj u obliku koji je utvrdila Organizacija, o kaznama što su doista izrečene zbog kršenja ove Konvencije.
- (2) Organizacija će obavijestiti stranke ugovornice o primitku bilo koje obavijesti prema ovom članku i dostaviti svim strankama ugovornicama bilo koju obavijest koju je primila po podtočkama (1)(b) do 1(f) ovog članka.

## **Članak 12**

### *Udesi brodova*

- (1) Svaka Uprava obvezuje se provesti istragu o svakom udesu koji se dogodi nekom od njenih brodova na koje se primjenjuju odredbe pravila ako je takav udes imao veći štetni učinak na morski okoliš.
- (2) Svaka strana ugovornica Konvencije obvezuje se dostavljati Organizaciji obavijesti o nalazima takve istrage, kada ocijeni da takva obavijest može pomoći pri odlučivanju koje bi promjene ove Konvencije bile poželjne.

## **Članak 13**

### *Potpis, ratifikacija, prihvata, odobrenje i pristup*

- (1) Ova Konvencija će ostati otvorena za potpisivanje u sjedištu Organizacije od 15. siječnja do 31. prosinca 1974, a zatim će biti otvorena za prihvata. Države mogu postati strane ugovornice Konvencije:
  - (a) potpisom bez pridržaja ratifikacije, prihvata ili odobrenja; ili
  - (b) potpisom uz pridržaj ratifikacije, prihvata ili odobrenja nakon čega slijedi ratifikacija, prihvata ili odobrenje; ili
  - (c) pristupom.
- (2) Ratifikacija, prihvata, odobrenje ili pristup obavljaju se polaganjem isprave o tome kod Glavnog tajnika Organizacije.
- (3) Glavni tajnik Organizacije će obavijestiti sve države koje su potpisale ovu Konvenciju ili su joj pristupile o svakom potpisu ili polaganju bilo koje isprave o ratifikaciji, prihvatu, odobrenju ili pristupu i o datumu njezina polaganja.

## **Članak 14**

### *Neobavezni prilozi*

- (1) Država može u vrijeme potpisivanja, ratifikacije, prihvata, odobrenja ili pristupa ovoj Konvenciji izjaviti da ne prihvaća neke ili sve Priloge III, IV i V (u nastavku teksta "*neobavezni prilozi*") ove Konvencije. U skladu s tim, države će biti obvezne pojedinim Prilogom u cijelosti.

- (2) Država koja je izjavila da je ne obvezuje neki od neobveznih Priloga može u svako doba taj Prilog prihvatiti polaganjem kod Organizacije isprave navedene u članku 13(2).
- (3) Država koja je dala izjavu iz točke (1) ovog članka o neobaveznom Prilogu, a koja nije naknadno prihvatila taj Prilog u skladu s točkom (2) ovog članka, neće imati bilo kakvu obvezu ni prava zahtijevati bilo kakvu povlasticu prema ovoj Konvenciji u predmetima iz tog Priloga i nijedno pozivanje na stranke ugovornice ove Konvencije neće uključiti tu državu ako se radi o predmetima iz tog Priloga.
- (4) Organizacija će obavijestiti države koje su potpisale ili pristupile ovoj Konvenciji o svakoj izjavi iz ovog članka i o primitku svake isprave položene u skladu s odredbama točke (2) ovog članka.

## **Članak 15**

### *Stupanje na snagu*

- (1) Ova će Konvencija stupiti na snagu dvanaest mjeseci od datuma do kojega najmanje 15 država kojih ukupna trgovačka flota iznosi najmanje 50% bruto tonaže brodovlja svjetske trgovačke mornarice, postanu njezine stranke ugovornice u skladu s člankom 13.
- (2) Neobavezni prilog stupit će na snagu nakon dvanaest mjeseci od datuma do kojega su ispunjeni uvjeti iz točke (1) ovog članka za taj prilog.
- (3) Organizacija mora obavijestiti države koje su potpisale ovu Konvenciju ili su joj pristupile o datumu kada ona stupa na snagu i o datumu stupanja na snagu nekog neobaveznog priloga u skladu s točkom (2) ovoga članka.
- (4) Za države koje su položile isprave o ratifikaciji, prihvatu, odobrenju ili pristupu ovoj Konvenciji ili nekom neobaveznom prilogu nakon što su ispunjeni uvjeti za njihovo stupanje na snagu, ali prije datuma njihova stupanja na snagu, ratifikacija, prihvrat, odobrenje ili pristup će važiti od dana stupanja na snagu Konvencije odnosno priloga ili tri mjeseca nakon dana polaganja isprave, prema tome koji je datum kasniji.
- (5) Za države koje su položile isprave o ratifikaciji, prihvatu, odobrenju ili pristupu nakon datuma stupanja na snagu Konvencije ili neobaveznog priloga, ova Konvencija ili taj neobavezni prilog će stupiti na snagu tri mjeseca nakon datuma polaganja tih isprava.
- (6) Nakon datuma do kojeg su ispunjeni svi uvjeti za stupanje na snagu izmjena i dopuna ove Konvencije ili neobaveznog priloga, prema članku 16. svaka isprava o ratifikaciji, prihvatu, odobrenju ili pristupu koja bude položena smatrat će se da se primjenjuje na izmijenjenu ili dopunjenu Konvenciju ili Prilog.

## **Članak 16**

### *Izmjene ili dopune*

- (1) Ova Konvencija može se izmijeniti ili dopuniti u bilo kojem postupku navedenom u sljedećim točkama.
- (2) Izmjene i dopune nakon razmatranja u Organizaciji:

- (a) svaka izmjena ili dopuna koju predloži neka strana ugovornica Konvencije mora se podnijeti Organizaciji, a Glavni je tajnik mora dostaviti svim članicama Organizacije i svim strankama ugovornicama najmanje šest mjeseci prije njenog razmatranja;
- (b) svaku tako predloženu i dostavljenu izmjenu ili dopunu Organizacija mora podnijeti odgovarajućem tijelu na razmatranje;
- (c) u radu tog tijela imaju pravo sudjelovati strane ugovornice Konvencije neovisno o tome jesu li članice Organizacije ili ne;
- (d) izmjene ili dopune prihvaćaju se dvotrećinskom većinom glasova prisutnih stranaka ugovornica Konvencije koje glasaju;
- (e) ako se izmjene ili dopune prihvate u skladu s podtočkom (d), Glavni tajnik Organizacije će ih priopćiti svim strankama ugovornicama Konvencije radi prihvata;
- (f) izmjena ili dopuna će se smatrati prihvaćenom u ovim slučajevima:
  - (i) izmjena ili dopuna nekog članka Konvencije smatrat će se prihvaćenom na dan kad je prihvate dvije trećine stranaka ugovornica kojih ukupna trgovačka flota iznosi najmanje 50% bruto tonaže svjetske trgovačke flote;
  - (ii) izmjena ili dopuna nekog Priloga Konvencije smatrat će se prihvaćenom u skladu s postupkom navedenim u podtočki (f) (iii), osim ako odgovarajuće tijelo u vrijeme njezina usvajanja ne odredi da će se izmjena ili dopuna smatrati prihvaćenom na dan kada je prihvate dvije trećine stranaka ugovornica kojih ukupna trgovačka flota iznosi najmanje 50% bruto tonaže svjetske trgovačke flote. Ipak, u bilo koje vrijeme prije stupanja na snagu izmjene ili dopune nekog Priloga Konvencije stranka ugovornica može obavijestiti Glavnog tajnika Organizacije da će biti potrebno njezino izričito odobrenje prije nego što ta izmjena ili dopuna stupi za nju na snagu. Glavni tajnik mora o toj obavijesti i datumu njezina primitka obavijestiti stranke ugovornice.
  - (iii) izmjena ili dopuna dodatka nekom Prilogu Konvencije smatrat će se prihvaćenom na kraju razdoblja kojeg će odrediti odgovarajuće tijelo u vrijeme njezina usvajanja, koje ne smije biti kraće od 10 mjeseci, osim ako u tom razdoblju Organizaciji ne uloži prigovor najmanje jedna trećina stranaka ugovornica ili ugovornice kojih ukupna trgovačka flota iznosi najmanje 50% bruto tonaže svjetske trgovačke flote, prema tome koji je od navedenih uvjeta ispunjen;
  - (iv) na izmjenu ili dopunu Protokola I Konvencije primjenjuje se isti postupak kao na izmjenu ili dopunu njenih Priloga, kako je to navedeno u podtočki (f)(ii) ili (f)(iii).
  - (v) na izmjenu ili dopunu Protokola II Konvencije primjenjuje se isti postupak kao na izmjenu ili dopunu nekog njezinog članka, kako je navedeno u podtočki (f)(i);
- (g) izmjena ili dopuna će stupiti na snagu pod sljedećim uvjetima:

- (i) u slučaju izmjene ili dopune nekog članka Konvencije, Protokola II, Protokola I ili nekog priloga Konvencije na koji se ne primjenjuje postupak naveden u podtočki (f)(iii), izmjena ili dopuna prihvaćena u skladu s navedenim odredbama stupit će na snagu šest mjeseci nakon dana njenog prihvata od stranaka ugovornica koje su dale izjavu o prihvatu;
  - (ii) u slučaju izmjene ili dopune Protokola I, dodatka nekom Prilogu ili Priloga Konvencije po postupku navedenom u podtočki (f)(iii), izmjena ili dopuna koja se smatra prihvaćenom u skladu s navedenim odredbama, stupit će na snagu šest mjeseci od dana prihvata za sve stranke ugovornice osim za one koje su prije tog dana izjavile da je ne prihvaćaju ili su dale izjavu na temelju podtočke (f)(ii) o potrebi njihovog izričitog odobrenja.
- (3) Izmjene ili dopune na Konferenciji:
  - (a) Na zahtjev jedne stranke ugovornice koji podrži najmanje jedna trećina stranaka ugovornica, Organizacija mora sazvati Konferenciju stranaka ugovornica Konvencije radi razmatranja izmjena ili dopuna Konvencije.
  - (b) Svaku izmjenu ili dopunu koju prihvati takva konferencija dvotrećinskom većinom glasova prisutnih stranaka ugovornica koje glasaju, Glavni tajnik Organizacije mora priopćiti svim stranama ugovornicama radi njihova prihvaćanja.
  - (c) Ako konferencija ne odluči drukčije, smatrat će se da je izmjena ili dopuna prihvaćena i da je stupila na snagu u skladu s postupcima navedenim u točki (2)(f) i (g)
- (4)
  - (a) U slučaju izmjene ili dopune neobaveznog priloga, izraz iz ovog članka "stranka ugovornica Konvencije" smatrat će se da se odnosi na stranku ugovornicu koja je obvezana tim prilogom.
  - (b) Svaka stranka ugovornica koja je odbila prihvatiti neku izmjenu ili dopunu Priloga neće se smatrati strankom ugovornicom samo pri primjeni te izmjene ili dopune.
- (5) Na usvajanje i stupanje na snagu novog priloga primijenit će se isti postupak kao i na usvajanje i stupanje na snagu izmjene ili dopune nekog članka Konvencije.
- (6) Ako nije izričito drukčije određeno, svaka izmjena ili dopuna ove Konvencije prema ovom članku, koja se odnosi na brodsku konstrukciju, primijenit će se samo na brodove za koje je sklopljen ugovor o gradnji ili, ako takvog ugovora nema, za koje su kobilice položene na dan ili nakon dana stupanja na snagu izmjene ili dopune.
- (7) Svaka izmjena ili dopuna Protokola ili Priloga mora se odnositi na bit tog Protokola ili Priloga i mora biti u skladu s člancima Konvencije.
- (8) Glavni tajnik Organizacije će obavijestiti sve stranke ugovornice o svim izmjenama ili dopunama koje su stupile na snagu prema ovom članku i datumu njihovog stupanja na snagu.
- (9) Svaka izjava o prihvatu ili prigovoru na izmjenu ili dopunu prema ovom članku mora se priopćiti pisanim putem Glavnom tajniku Organizacije koji mora o njoj i datumu njezina primitka obavijestiti stranke ugovornice Konvencije.

## **Članak 17**

### *Unapređenje tehničke suradnje*

Stranke ugovornice Konvencije zalagat će se, u dogovoru s Organizacijom i drugim međunarodnim tijelima, uz pomoć i suradnju izvršnog direktora Programa Ujedinjenih naroda za zaštitu okoliša radi pružanja podrške strankama ugovornicama kojima je potrebna tehnička pomoć radi:

- (a) obučavanja znanstvenog i tehničkog osoblja,
- (b) opskrbe potrebnom opremom i sredstvima za prihvata i praćenje,
- (c) olakšavanja drugih mjera i sporazuma radi sprečavanja ili smanjivanja onečišćenja morskog okoliša s brodova, i
- (d) poticanja istraživanja;

dajući prednost pružanju pomoći u tim zemljama, podupirući na taj način ciljeve i svrhe ove Konvencije.

## **Članak 18**

### *Otkaz*

- (1) Svaka stranka ugovornica može otkazati ovu Konvenciju ili neobavezni prilog u svako doba, a nakon isteka pet godina od dana kada Konvencija ili takav prilog stupe za nju na snagu.
- (2) Otkaz se daje pisanim putem Glavnom tajniku Organizacije, koji će o svakoj takvoj primljenoj obavijesti, datumu njenog primitka i datumu stupanja na snagu otkaza obavijestiti sve druge stranke ugovornice.
- (3) Otkaz stupa na snagu dvanaest mjeseci od dana kad Glavni tajnik Organizacije primi obavijest o otkazu ili nakon što protekne neki drugi dulji rok koji bi mogao biti naveden u obavijesti.

## **Članak 19**

### *Polaganje i upis*

- (1) Ova Konvencija će biti pohranjena kod Glavnog tajnika Organizacije, koji će svim državama koje su je potpisale ili su joj pristupile dostaviti ovjerene preslike.
- (2) Čim ova Konvencija stupi na snagu, Glavni tajnik Organizacije će njezin tekst dostaviti Glavnom tajniku Ujedinjenih naroda radi upisa i objavljivanja u skladu s člankom 102. Povelje Ujedinjenih naroda.

## **Članak 20**

### *Jezici*

Ova Konvencija sastavljena je u jednom primjerku na engleskom, francuskom, ruskom i španjolskom jeziku i svaki je tekst jednako vjerodostojan. Službeni prijevodi na arapski, njemački, talijanski i japanski jezik bit će pripremljeni i pohranjeni uz potpisani izvornik.

U potvrdu toga su dolje navedeni, u tu svrhu valjano ovlašteni od svojih vlada, potpisali ovu Konvenciju.

SASTAVLJENO U LONDONU, drugog studenog tisuću devet stotina sedamdeset i treće.

**PROTOKOL IZ 1978**  
**KOJI SE ODNOSI NA MEĐUNARODNU KONVENCIJU O SPREČAVANJU**  
**ONEČIŠĆENJA MORA S BRODOVA, 1973**  
STRANKE UGOVORNICE OVOG PROTOKOLA,

PREPOZNAJUĆI velik doprinos koji može biti ostvaren Međunarodnom konvencijom o sprečavanju onečišćenja mora s brodova, 1973, zaštiti morskog okoliša od onečišćenja s brodova,

PREPOZNAJUĆI TAKOĐER potrebu za daljnjim poboljšanjem zaštite i nadzora onečišćenja mora s brodova, posebno s tankera za ulje,

UVIĐAJUĆI NADALJE potrebu za primjenom pravila o sprečavanju onečišćenja uljem sadržanih u Prilogu I navedene konvencije, čim prije i u što širem opsegu,

PRIZNAJUĆI MEĐUTIM potrebu da se odgodi primjena Priloga II navedene konvencije dok se na zadovoljavajući način ne riješe određeni tehnički problemi,

SMATRAJUĆI da se ti ciljevi mogu najbolje postići zaključivanjem Protokola koji se odnosi na Međunarodnu konvenciju o sprečavanju onečišćenja mora s brodova, 1973,

SUGLASILE su se:

**Članak I**

*Opće obveze*

1. Strane ugovornice ovog Protokola obvezuju se da će provoditi odredbe:
  - (a) ovog Protokola i njegovog Priloga koji je sastavni dio Protokola; i
  - (b) Međunarodne konvencije o sprečavanju onečišćenja mora s brodova, 1973, (u nastavku teksta "Konvencija") s izmjenama ili dopunama navedenim u ovom Protokolu.
2. Odredbe Konvencije i ovog Protokola smatrat će se i tumačiti kao jedan tekst.
3. Svako pozivanje na ovaj Protokol smatrat će se pozivanjem na njegov Prilog.

**Članak II**

*Primjena Priloga II Konvencije*

1. Bez obzira na odredbe članka 14(1) Konvencije, stranke ugovornice ovog Protokola suglasne su da neće biti vezane odredbama Priloga II Konvencije za vrijeme od tri godine od dana stupanja na snagu ovog Protokola ili duljem roku što ga može utvrditi dvotrećinska većina stranaka ugovornica ovog Protokola u Odboru za zaštitu morskog okoliša (u nastavku teksta "Odbor") Međuvladine pomorske savjetodavne organizacije (u nastavku teksta "Organizacija").\*

---

\* Izmjenom Konvencije o Organizaciji, koja je stupila na snagu 22. svibnja 1982, Organizacija je izmijenila ime u Međunarodnu pomorsku organizaciju.



2. U roku koji je naveden u točki 1. ovog članka, stranke ugovornice ovog Protokola neće biti vezane i neće imati prava zahtijevati bilo kakve povlastice prema Konvenciji ako se radi o predmetima iz Priloga II Konvencije tako da pozivanje na strane ugovornice Konvencije neće obuhvaćati stranke ugovornice ovog Protokola ako se radi o predmetima koja se odnose na taj Prilog.

### **Članak III**

#### *Dostavljanje obavijesti*

Tekst članka 11(1)(b) Konvencije zamjenjuje se sljedećim tekstom:

popis imenovanih stručnjaka ili priznatih organizacija koji su u njihovo ime ovlašteni obavljati poslove koji se odnose na projektiranje, gradnju, opremu i rad brodova koji prevoze štetne tvari u skladu s odredbama pravila kako bi ih stranke ugovornice priopćile svojim službenicima. Uprava će stoga obavijestiti Organizaciju o posebnim obvezama i ovlaštenjima koje je prenijela na imenovane stručnjake i priznate organizacije.

### **Članak IV**

#### *Potpis, ratifikacija, prihvata, odobrenje i pristup*

1. Ovaj će Protokol biti otvoren za potpisivanje u sjedištu Organizacije od 1. lipnja 1978. do 31. svibnja 1979, a zatim će ostati otvoren za pristup. Države mogu postati stranke ugovornice ovog Protokola:

- (a) potpisom bez pridržaja ratifikacije, prihvata ili odobrenja;
- (b) potpisom uz pridržaj ratifikacije, prihvata ili odobrenja nakon kojeg slijedi ratifikacija, prihvata ili odobrenje;
- (c) pristupom.

2. Ratifikacija, prihvata, odobrenje ili pristup obaviti će se polaganjem isprave o tome kod Glavnog tajnika Organizacije.

### **Članak V**

#### *Stupanje na snagu*

1. Ovaj će Protokol stupiti na snagu dvanaest mjeseci od datuma do kojega će najmanje 15 država kojih ukupna trgovačka flota iznosi najmanje 50% bruto tonaže svjetske trgovačke flote postati njegove stranke ugovornice u skladu s člankom IV ovog Protokola.

2. Svaka isprava o ratifikaciji, prijemu, odobrenju ili pristupu položena nakon datuma stupanja na snagu Protokola, početi će vrijediti tri mjeseca od dana polaganja.

3. Nakon datuma na koji će se izmjena ili dopuna ovog Protokola smatrati prihvaćenom prema članku 16. Konvencije, svaka položena isprava o ratifikaciji, prijemu, odobrenju ili pristupu primjenjuje se na izmijenjeni ili dopunjeni Protokol.

## **Članak VI**

### *Izmjene ili dopune*

Postupci navedeni u članku 16. Konvencije za izmjene ili dopune članaka, nekog priloga i dodatka nekom prilogu Konvencije primijenit će se i na izmjene ili dopune članaka, priloga i dodatka prilogu ovog Protokola.

## **Članak VII**

### *Otkaz*

1. Svaka stranka ugovornica može otkazati ovaj Protokol u svako doba nakon proteka pet godina od dana stupanja na snagu Protokola za tu stranku ugovornicu.
2. Otkaz se obavlja polaganjem isprave o otkazu kod Glavnog tajnika Organizacije.
3. Otkaz stupa na snagu nakon dvanaest mjeseci ili nakon što protekne neki dulji rok koji može biti naznačen u ispravi od dana kada je Glavni tajnik Organizacije primio ispravu o otkazu.

## **Članak VIII**

### *Polaganje isprave*

1. Ovaj će Protokol biti pohranjen kod Glavnog tajnika Organizacije (u daljnjem tekstu "depozitar")
2. Depozitar će:
  - (a) obavijestiti sve države koje su potpisale ovaj Protokol ili su mu pristupile:
    - (i) o svakom novom potpisu ili polaganju isprave o ratifikaciji, prihvatu, odobrenju ili pristupu te o datumu polaganja;
    - (ii) datumu stupanja na snagu ovog Protokola;
    - (iii) o polaganju svake isprave o otkazu ovog Protokola, o datumu njezina primitka te o datumu stupanja na snagu otkaza;
    - (iv) o svakoj odluci koja je donijeta u skladu s člankom II(1) ovoga Protokola.
  - (b) dostaviti ovjerene preslike ovog Protokola svim državama koje su ga potpisale ili su mu pristupile.
3. Čim ovaj Protokol stupi na snagu depozitar mora poslati njegovu ovjerenu kopiju Tajništvu Ujedinjenih naroda radi upisa i objavljivanja u skladu s člankom 102. Povelje Ujedinjenih naroda.

## **Članak IX**

### *Jezici*

Ovaj Protokol je sastavljen u jednom primjerku na engleskom, francuskom, ruskom i španjolskom jeziku i svaki je tekst jednako vjerodostojan. Službeni prijevodi na arapski, njemački, talijanski i japanski jezik bit će pripremljeni i položeni zajedno s potpisanim izvornikom.

U POTVRDU TOGA su dolje navedeni, u tu svrhu valjano ovlašteni od svojih vlada, potpisali ovaj Protokol.

SASTAVLJENO U LONDONU, sedamnaestog veljače tisuću devet stotina sedamdeset osme.

**PROTOKOL I**  
**(uključujući izmjene i dopune)**  
**ODREDBE KOJE SE ODOSE NA IZVJEŠTAJE O NEZGODAMA U KOJIMA**  
**SU UKLJUČENE ŠTETNE TVARI**  
(u skladu s člankom 8. Konvencije)

**Članak I**

*Dužnost izvještavanja*

- (1) Zapovjednik broda ili druga osoba koja upravlja brodom koji sudjeluje u nezgodi na koju se odnosi članak II ovog Protokola mora izvijestiti o pojedinostima takve nezgode bez odlaganja i u najširem mogućem opsegu u skladu s odredbama ovog Protokola.
- (2) Ako je brod iz točke (1) ovog članka napušten ili je izvještaj o takvom brodu nepotpun ili se ne može dobiti, vlasnik, brodar, upravitelj ili poslovođa broda ili njihovi agenti moraju u najširem mogućem opsegu preuzeti obveze koje se zahtijevaju od zapovjednika broda prema odredbama ovog Protokola.

**Članak II**

*Kada se izrađuje izvještaj*

- (1) Izvještaj se mora izraditi kada nezgoda uključuje:
- (a) ispuštanje iznad dopuštene razine ili vjerojatno ispuštanje ulja ili štetnih tekućih tvari iz bilo kojeg razloga uključujući one u svrhu očuvanja sigurnosti broda, ili spašavanja ljudskog života na moru; ili
  - (b) ispuštanja ili vjerojatnog ispuštanja štetnih tvari u pakiranom obliku, uključujući one u kontejnerima, prenosivim tankovima, cestovnim i željezničkim vozilima i brodskim teglenicama; ili
  - (c) oštećenje, kvar ili lom broda duljine 15 metara i dulje koji:
    - (i) utječu na sigurnost broda, uključujući ali se ne ograničavajući na sudar, nasukavanje, požar, eksploziju, strukturno oštećenje, naplavljivanje i premještaj tereta; ili
    - (ii) utječu na sigurnost plovidbe, uključujući ali se ne ograničavajući na kvar ili lom kormilarskog uređaja, u porivnog uređaja, sustava za proizvodnju električne energije i bitna brodska navigacijska pomagala; ili
  - (d) ispuštanje za vrijeme rada broda ulja ili štetnih tekućih tvari prekomjernih količina ili trenutačnih količina dopuštenih prema ovoj Konvenciji.
- (2) U ovom Protokolu:
- (a) *Ulje* navedeno u podtočki 1(a) ovog članka znači ulje kako je utvrđeno u pravilu 1(1) Priloga I Konvencije.

- (b) *Štetne tekuće tvari* navedene u podtočki 1(a) ovog članka znače štetne tekuće tvari kako su tvrdene u pravilu 1 (6) Priloga II Konvencije.
- (c) *Štetne tvari u pakiranom obliku* navedene u podtočki 1(b) ovog članka znače tvari koje su utvrđene kao morski onečišćivači u Međunarodnom pomorskom kodeksu o opasnim robama (*IMDG Code*)

### **Članak III**

#### *Sadržaj izvještaja*

Svaki izvještaj mora sadržavati:

- a) identitet uključenog broda;
- b) vrijeme, vrstu i mjesto nezgode;
- c) količinu i vrstu uključenih štetnih tvari;
- d) mjere pomoći i spašavanja.

### **Članak IV**

#### *Dopunski izvještaj*

Svaka osoba koja je obvezna prema odredbama ovog Protokola poslati izvještaj mora, kada je to moguće:

- (a) dopuniti početni izvještaj, prema potrebi, podacima o daljnjem razvoju događaja; i
- (b) udovoljavati što je potpunije moguće zahtjevima pogođenih država za dopunskim podacima

### **Članak V**

#### *Postupci izvještavanja*

- (1) Izvještaji moraju biti poslani najbržim telekomunikacijskim kanalima raspoloživim za najveću moguću prednost do najbliže obalne države.
- (2) Da bi se provele odredbe ovog Protokola strane ugovornice ove Konvencije moraju izdati ili se pobrinuti da budu izdana pravila ili upute o postupcima koje treba primijeniti kod izvještavanja o nezgodama u koje su uključene štetne tvari, koje će se temeljiti na smjernicama koje je usvojila Organizacija.\*

---

\* Odnosi se na Opća načela za sustav izvješćivanja s brodova i zahtjeve za izvješćivanje uključujući Smjernice za izvješćivanje o nezgodama u koje su uključene opasni tereti, štetne tvari i/ili morski onečišćivači koje je usvojila Organizacija rezolucijom A.851(20)

## **PROTOKOL II**

### **ARBITRAŽA**

( u skladu s člankom 10 Konvencije)

#### **Članak I**

Osim ako strane ugovornice u sporu ne odluče drukčije, arbitražni postupak mora biti u skladu s pravilima navedenim u ovom Protokolu.

#### **Članak II**

- (1) Arbitražni sud osnovat će se na zahtjev jedne od stranaka ugovornica Konvencije upućen drugoj stranci ugovornici po članku 10 ove Konvencije. Zahtjev za arbitražu mora sadržavati navod o slučaju zajedno s ispravama koje potvrđuju taj navod.
- (2) Stranka ugovornica koja je stavila zahtjev mora obavijestiti Glavnog tajnika Organizacije o činjenici da je zatražila osnivanje suda, o imenima stranaka u sporu i o člancima Konvencije ili Pravila oko kojih po njenom mišljenju postoji neslaganje oko tumačenja ili primjene. Glavni tajnik mora prenijeti ovu obavijest svim strankama ugovornicama.

#### **Članak III**

Sud će se sastojati od triju člana. Po jednog arbitra imenuje svaka stranka u sporu, a trećeg arbitra, koji će biti predsjednik, određuju sporazumno dva imenovana arbitra.

#### **Članak IV**

- (1) Ako po proteku roka od 60 dana od imenovanja drugog arbitra nije imenovan predsjednik, Glavni tajnik Organizacije će na zahtjev jedne od strana u daljem roku od 60 dana pristupiti tom imenovanju, birajući ga iz popisa kvalificiranih osoba koji je prethodno sastavio Savjet Organizacije.
- (2) Ako u roku od 60 dana od dana primitka zahtjeva, jedna od stranaka nije imenovala člana suda za čiji je izbor odgovorna, druga strana može o tome odmah obavijestiti Glavnog tajnika koji će imenovati predsjednika suda u roku od 60 dana, birajući ga s popisa propisanog u točki (1) ovog članka.
- (3) Predsjednik suda mora, nakon imenovanja, zahtijevati od stranke koja nije odredila arbitra da to učini na isti način i pod istim uvjetima. Ako strana ne obavi zahtijevano imenovanje predsjednik suda će zahtijevati da Glavni tajnik Organizacije obavi imenovanje u obliku i pod uvjetima propisanim u prethodnoj točki.
- (4) Predsjednik suda, ako je imenovan prema odredbama ovog članka, ne smije biti niti je smio biti istog državljanstva kao jedna od zainteresiranih stranaka, osim uz suglasnost druge strane.
- (5) U slučaju smrti ili ogluhe arbitra za čije je imenovanje odgovorna jedna od stranaka, ta stranka mora imenovati zamjenika u roku od šezdeset dana od datuma smrti ili ogluhe. Ako ta stranka ne obavi imenovanje arbitraža se mora

provesti s preostalim arbitrima. U slučaju smrti ili ogluhe predsjednika suda, zamjenu će se imenovati u skladu s odredbama članka III ili u nedostatku sporazuma između članova suda u roku od šezdeset dana od smrti ili ogluhe, u skladu s odredbama ovog članka.

## **Članak V**

Sud može saslušati i utvrditi protuzahitjeve koji izravno potječu iz predmeta spora.

## **Članak VI**

Svaka stranka je odgovorna za isplatu naknade svom arbitru i za troškove koji su s tim povezani te za troškove nastale svojom pripremom za sudjelovanje u sporu. Troškove naknade predsjedniku suda i opće troškove arbitraže snose stranke u jednakim iznosima. Sud će bilježiti sve svoje troškove i podnijeti konačni izvještaj o njima.

## **Članak VII**

Svaka stranka ugovornica Konvencije koja ima neki pravni interes i koja može biti oštećena odlukom u tom slučaju može se, nakon što je u pisanom obliku obavijestila stranke koje su pokrenule postupak, pridružiti postupku arbitraže uz suglasnost suda.

## **Članak VIII**

Svaki arbitražni sud osnovan po odredbama ovog Protokola donijet će vlastita pravila o postupku.

## **Članak IX**

- (1) Odluke suda o postupku i mjestu zasjedanja te o svim pitanjima koja su pred njega iznijeta moraju se donositi većinom glasova njegovih članova. Izostanak ili uzdržavanje od glasovanja jednog od članova suda za čije su imenovanje odgovorne stranke ne će predstavljati prepreku za donošenje odluke. U slučaju jednakog broja glasova odlučujući je glas predsjednika.
- (2) Strane će olakšati rad suda i posebno, u skladu s svojim zakonodavstvom, koristeći sva sredstva koja su im na raspolaganju:
  - (a) pružiti sudu sve potrebne isprave i obavijesti;
  - (b) omogućiti sudu pristup na svoj teritorij, radi saslušanja svjedoka i stručnjaka i posjeta mjestu događaja.
- (3) Izostanak ili ogluha od glasovanja jedne stranke ne će predstavljati zapreku za postupak.

## **Članak X**

- (1) Sud mora donijeti presudu u roku od pet mjeseci od osnivanja suda, osim ako, u slučaju potrebe, ne odluči produljiti rok za najviše tri mjeseca. Presuda suda mora imati obrazloženje. Ona mora biti konačna i bez mogućnosti žalbe i mora se pripočiti Glavnom tajniku Organizacije. Stranke moraju udovoljiti presudi bez odlaganja.

- (2) Bilo kakav nesporazum između stranaka oko tumačenja ili izvršenja presude može jedna ili druga strana podnijeti sudu koji je donio presudu na razmatranje ili, ako on nije na raspolaganju, drugom sudu osnovanom u tu svrhu na isti način na koji je osnovan prvobitni sud.



## **NAPOMENE PREVODITELJA:**

Konvencija o sprečavanju onečišćenja mora s brodova usvojena je 2. studenog 1973. Konvencija je izmijenjena Protokolom usvojenim 17. veljače 1978. Konvencija s Protokolom iz 1978. je stupila na snagu 2. listopada 1983.

Države koje su prihvatile Konvenciju vezane su Prilozima I i II. Prilozima III - VI države su vezane samo ako su ih posebno prihvatile.

Konvencija obvezuje 138 država s 97,71% svjetske trgovačke flote (stanje na dan 30. rujna 2006). To su:

Alžir, Angola, Antigva i Barbuda, Argentina, Australija, Austrija, Azerbejdžan, Bahami, Bangladeš, Barbados, Belgija, Belize, Benin, Bjelorusija, Bolivija, Brazil, Brunej, Bugarska, Cipar, Češka, Čile, Danska, Dominika, Dominikanska republika, Džibuti, Egipat, Ekvador, Ekvatorijalna Gvineja, Estonija, Filipini, Finska, Francuska, Gana, Gabon, Gambija, Grčka, Gruzija, Gvajana, Gvatemala, Gvineja, Honduras, Hrvatska, Indija, Indonezija, Iran, Irska, Island, Italija, Izrael, Jamaika, Japan, Jordan, Južna Afrika, Kambodža, Kanada, Katar, Kazahstan, Kenija, Kina, Kolumbija, Komori, Kongo, Kongo DR, Koreja, Koreja NDR, Kuba, Latvija, Letonija, Libanon, Liberija, Libija, Luksemburg, Madagaskar, Mađarska, Malavi, Maldivi, Malezija, Malta, Maroko, Maršalski Otoci, Mauricijus, Mauritaniya, Meksiko, Mianmar, Moldavija, Monako, Mongolija, Mozambik, Namibija, Nigerija, Nikaragva, Nizozemska, Norveškla, Novi Zeland, Njemačka, Obala Bjelokosti, Oman, Pakistan, Panama, Papua Nova Gvineja, Peru, Poljska, Portugal, Rumunjska, Rusija, Samoa, Saudijska Arabija, Sejšeli, Senegal, Sijera Leone, Singapur, Sirija, Sjedinjena Američke Države, Slovačka, Slovenija, Srbija i Crna Gora, Sri Lanka, Surinam, Sveta Lucija, Sveti Kristofer i Nevis, Sveti Toma i Princip, Sveti Vincent i Grenadini, Španjolska, Švedska, Švicarska, Togo, Tonga, Trinidad i Tobago, Tunis, Turska, Tuvalu, Ukrajina, Ujedinjeno Kraljevstvo Velike Britanije i Sjeverne Irske, Urugvaj, Vanuatu, Venezuela, Vijetnam, Zelenortski Otoci.

Pridružene članice: Hong-Kong (Kina), Makao (Kina) i Farski Otoci (Danska)

Tekst Konvencije (bez Protokola I i II i Priloga) i Protokol iz 1978. objavljeni su u "Službenom listu SFRJ - Međunarodni ugovori" br.1/85.

Konvencija obvezuje Republiku Hrvatsku na temelju notifikacije o sukcesiji "Narodne novine – Međunarodni ugovori" br.1/92.

**PROTOKOL IZ 1997. GODINE**  
**KOJIM SE MIJENJA I DOPUNJUJE MEĐUNARODNA KONVENCIJA O**  
**SPREČAVANJU ONEČIŠĆENJA S BRODOVA IZ 1973. KAKO JE**  
**PREINAČENA PROTOKOLOM IZ 1978.**

STRANKE OVOG PROTOKOLA,

Kao Stranke Protokola iz 1978. koji se odnosi na Međunarodnu konvenciju o sprečavanju onečišćenja s brodova, 1973,

PRIHVAĆAJUĆI potrebu sprečavanja i nadzora onečišćenja zraka s brodova,

POZIVAJUĆI se na 15. načelo Deklaracije o okolišu i razvoju iz Ria, kojim se zahtijeva primjena opreznog pristupa,

UZIMAJUĆI u obzir da se ovaj cilj može najbolje postići zaključivanjem Protokola iz 1997. godine kojim se mijenja i dopunjuje Međunarodna konvencija o sprečavanju onečišćenja s brodova iz 1973., kako je preinačena Protokolom iz 1978., koji se na nju odnosi

SPORAZUMJELE su se kako slijedi:

**Članak 1**

*Tekst koji se mijenja i dopunjuje*

Tekst koji se ovim Protokolom mijenja i dopunjuje je Međunarodna konvencija o sprečavanju onečišćenja s brodova, 1973., preinačena Protokolom iz 1978. koji se na nju odnosi (u daljnjem tekstu: Konvencija)

**Članak 2**

*Dodavanje Priloga VI Konvenciji*

Dodaje se Prilog VI, pod naslovom "Pravila za sprečavanje onečišćenja zraka s brodova", čiji je tekst naveden u dodatku ovog Protokola.

**Članak 3**

*Opće obveze*

1. Konvencija i ovaj Protokol se među strankama ugovornicama ovog Protokola shvaća i tumači zajedno kao jedinstveni instrument.
2. Svako pozivanje na ovaj Protokol predstavlja ujedno i pozivanje na odnosni prilog.

**Članak 4**

*Postupak izmjene i dopune*

Pri primjeni članka 16 Konvencije na izmjene i dopune Priloga VI i njegovih dodataka, pozivanje na "stranku Konvencije" smatrat će se pozivanjem na stranku koja se obvezuje tim Prilogom.

## **Članak 5**

### *Potpisivanje, ratifikacija, prihvata, odobrenje i pristup*

1. Ovaj Protokol je otvoren za potpisivanje u sjedištu Međunarodne pomorske organizacije (u daljnjem tekstu: Organizacija), od 1. siječnja 1998. do 31. prosinca 1998., a nakon koga ostaje otvoren za pristupanje. Samo države ugovornice Protokola iz 1978. koji se odnosi na Međunarodnu konvenciju o sprečavanju onečišćenja s brodova iz 1973. (u daljnjem tekstu: Protokol iz 1978. ) mogu postati stranke ovog Protokola:

- (a) potpisivanjem, bez pridržaja ratifikacije, prihvata ili odobrenja; ili
- (b) potpisivanjem, uz pridržaj ratifikacije, prihvata ili odobrenja; ili
- (c) pristupom.

2. Ratifikacija, prihvata, odobrenje ili pristup vrši se polaganjem u tu svrhu odgovarajuće isprave kod Glavnog tajnika Organizacije (u daljnjem tekstu: Glavni tajnik)

## **Članak 6**

### *Stupanje na snagu*

1. Ovaj Protokol stupa na snagu dvanaest mjeseci nakon datuma kad je najmanje petnaest država, kojih ukupna trgovačka flota čini najmanje 50 posto bruto tonaže svjetske trgovačke flote, postalo strankama Protokola u skladu s člankom 5. ovog Protokola.

2. Svaka isprava o ratifikaciji, prihvatu, odobrenju ili pristupu položena nakon datuma stupanja na snagu ovog Protokola, stupa na snagu tri mjeseca nakon datuma polaganja.

3. Nakon datuma kada se smatra da su izmjene i dopune ovog Protokola prihvaćene u skladu s člankom 16. Konvencije, svaka isprava o ratifikaciji, prihvatu, odobrenju ili pristupu, koja je položena odnosit će se na ovaj Protokol kako je izmijenjen i dopunjen.

## **Članak 7**

### *Otkaz*

1. Ovaj Protokol može otkazati svaka stranka ovog Protokola u bilo koje vrijeme nakon isteka pet godina od datuma kad je Protokol stupio na snagu za tu stranku.

2. Otkaz će proizvoditi učinak polaganjem isprave o otkazu kod Glavnog tajnika.

3. Otkaz stupa na snagu dvanaest mjeseci nakon primitka pisane obavijesti od Glavnog tajnika ili nakon isteka bilo kojeg duljeg perioda koji može biti naveden u obavijesti.

4. Otkaz Protokola iz 1978. u skladu s člankom VII., koji se na njega odnosi, uključuje otkaz ovog Protokola u skladu s ovim člankom. Takav otkaz stupa na snagu danom stupanja na snagu otkaza Protokola iz 1978. u skladu s člankom VII. tog Protokola.

## **Članak 8**

### *Mjesto pohrane*

1. Ovaj Protokol je položen kod Glavnog tajnika (u daljnjem tekstu: depozitar).

2. Depozitar mora:
- (a) obavijestiti sve države koje su potpisale ovaj Protokol ili mu pristupile o:
    - (i) svakom novom potpisu ili polaganju isprave o ratifikaciji, prihvatu, odobrenju ili pristupu, zajedno s pripadajućim datumima;
    - (ii) datumu stupanja na snagu ovog Protokola; i
    - (iii) polaganju bilo koje isprave o otkazu ovog Protokola zajedno s datumom kad je otkaz stupio na snagu; i
  - (b) proslijediti ovjerene preslike ovog Protokola svim državama koje su potpisale ovaj Protokol ili mu pristupile.
3. Odmah nakon stupanja na snagu ovog Protokola, depozitar će proslijediti njegovu ovjerenu kopiju Tajništvu Ujedinjenih naroda radi registracije i objave u skladu s člankom 102. Povelje Ujedinjenih naroda.

## **Članak 9**

### *Jezici*

Ovaj Protokol je sastavljen u jednom primjerku na arapskom, kineskom, engleskom, francuskom, ruskom i španjolskom jeziku, s tim da je svaki tekst jednako vjerodostojan.

KAO POTVRDU OVOGA potpisani, propisno ovlašteni od svojih vlada, potpisali su ovaj Protokol.

SASTAVLJENO U LONDONU dvadeset i šestog rujna tisuću devetsto devedeset i sedme godine.

## **NAPOMENE PREVODITELJA**

Protokol je usvojen 26. rujna 1997, a stupio je na snagu 19. svibnja 2005.

Protokolu je priložen Prilog VI „Pravila o sprečavanju onečišćenja zraka s brodova“.

Protokol s Prilogom VI objavljen je u "Narodnim novinama - Međunarodni ugovori" br.4/05. Države vezane ovim Protokolom i Prilogom VI navedene su na kraju teksta Priloga VI.

## PRILOG I

### PRAVILA O SPREČAVANJU ONEČIŠĆENJA ULJEM

#### POGLAVLJE 1 – OPĆENITO

##### Pravilo 1

##### *Tumačenje pojmova*

U ovom Prilogu:

1. *Ulje* je nafta u bilo kojem obliku uključujući sirovu naftu, tekuće gorivo, talog, otpatke ulja i rafinirane proizvode (osim onih petrokemijskih na koje se odnose odredbe Priloga II ove Konvencije) i ne ograničavajući spomenutu općenitost, uključuje tvari nabrojene u Dodatku I ovog Priloga.
2. *Sirova nafta* je bilo koja tekuća mješavina ugljikovodika nastala prirodno u zemlji bez obzira je li obrađena ili ne, da bi se učinila prikladnom za prijevoz i uključuje:
  - .1 sirovu naftu iz koje su izdvojene određene frakcije destilacije; i
  - .2 sirovu naftu kojoj su dodane određene frakcije destilacije.
3. *Mješavina ulja* je mješavina s bilo kojim sadržajem ulja.
4. *Tekuće gorivo* je bilo koje ulje koje se koristi kao gorivo za porivne i pomoćne strojeva broda na kojem se takvo ulje prevozi.
5. *Tanker za ulje* je brod izgrađen ili prilagođen prvenstveno za prijevoz ulja u trupu i njegovim prostorima za teret, uključujući višenamjenske brodove, tankere za prijevoz štetnih tekućih tvari kako je utvrđen u Prilogu II ove Konvencije i svaki brod za prijevoz plina kako je utvrđen u pravilu 3.20 poglavlja II-1 SOLAS Konvencije, 1974, (kako je izmijenjena i dopunjena) kada prevozi teret ili dio tereta ulja u trupu.
6. *Tanker za sirovu naftu* je tanker za ulje koji obavlja prijevoz sirove nafte.
7. *Brod za prijevoz derivata nafte* je tanker za ulje koji obavlja prijevoz ulja koje nije sirova nafta.
8. *Višenamjenski brod* je brod namijenjen za prijevoz bilo ulja bilo krutih rasutih tereta.
9. *Veća preinaka*
  - .1 znači preinaku broda:
    - .1.1 kojom se bitno mijenjaju dimenzije ili prijevozna sposobnost broda; ili
    - .1.2 kojom se mijenja tip broda; ili
    - .1.3 kojoj je namjera, po mišljenju Uprave, bitno produljenje njegova trajanja; ili
    - .1.4 koja na drugi način tako mijenja brod tako da kada bi on bio novi brod bio bi podložan odgovarajućim odredbama ove Konvencije, koje nisu primjenjive na njega kao postojeći brod.
  - .2 Bez obzira na ove odredbe:

- .2.1 preinaka tankera za ulje od 20.000 tona nosivosti i većeg isporučenog 1. lipnja 1982. ili prije toga, kako je određen u pravilu 1.28.3, koji udovoljava zahtjevima pravila 18. ovog Priloga, neće se smatrati većom preinakom prema ovom Prilogu; i
- .2.2 preinaka tankera za ulje isporučenog prije 6. srpnja 1996, kako je određen u pravilu 1.28.5, koji udovoljava zahtjevima pravila 19. ili 20. ovog Priloga neće se smatrati većom preinakom prema ovom Prilogu.

10. *Najbliže kopno.* Izraz "*od najbližeg kopna*" znači od osnovne crte od koje se utvrđuje teritorijalno more nekog teritorija u skladu s međunarodnim pravom, osim što u ovoj Konvenciji izraz "*od najbližeg kopna*" od sjeveroistočne obale Australije znači od crte povučene od točke na obali Australije 11° S, 142° 08'E

do točke 10° 35'S 141° 55'E

odatle do točke 10° 00 S, 142° 00'E,

odatle do točke 09° 10'S, 143° 52'E

odatle do točke 09° 00'S, 144° 30'E,

odatle do točke 10° 41'S, 145° 00'E

odatle do točke 13° 00'S, 145° 00'E

odatle do točke 15° 00'S, 146° 00'E

odatle do točke 17° 30'S 147° 00'E

odatle do točke 21° 00'S, 152° 55'E

odatle do točke 24° 30'S, 154° 00'E

odatle do točke na obali Australije 24° 42'S, 153° 15' E

11 *Posebno područje* je morsko područje gdje je zbog priznatih tehničkih razloga s obzirom na njegovo oceanografsko i ekološko stanje i posebna obilježja njegovog prometa, potrebno usvajanje posebnih obveznih načina sprečavanja onečišćenja mora uljem.

U svrhu ovog Priloga posebna područja su:

- .1 *Područje Sredozemnog mora* je Sredozemno more s njegovim zaljevima i morima s granicom između njega i Crnog mora koju čini paralela 41° N te omeđeno na zapadu Gibraltarskim tjesnacem meridijanom 005° 36'W;
- .2 *Područje Baltičkog mora* je Baltičko more s Botnijskim zaljevom, Finskim zaljevom i ulazom u Baltičko more ograničeno paralelom Skaw u Skagerraku 57° 44,8'N;
- .3 *Područje Crnog mora* je Crno more, s granicom prema Sredozemnom moru koju čini paralela 41° N;
- .4 *Područje Crvenog mora* je Crveno more, Sueski zaljev i zaljev Aqaba omeđeno na jugu loksodromom između Ras si Ane (12° 28,5'N, 043° 19,6'E) i Husn Murad (12° 40,4'N, 043° 30,2' E);

- .5 *Područje Zaljeva* je morsko područje smješteno sjeverozapadno od loksodrome između Ras al Hadd ( $22^{\circ} 30'N$ ,  $059^{\circ} 48'E$ ) i Ras al Fasteh ( $25^{\circ} 04'N$ ,  $061^{\circ} 25'E$ )
- .6 *Područje Adenskog zaljeva* je dio Adenskog zaljeva između Crvenog i Arapskog mora omeđeno na zapadu loksodromom između Ras si Ane ( $12^{\circ} 28,5'N$ ,  $043^{\circ} 19,6'E$ ) i Husn Murad ( $12^{\circ} 40,4'N$ ,  $043^{\circ} 30,2'E$ ) i na istoku loksodromom između Ras Asir ( $11^{\circ} 50'N$ ,  $051^{\circ} 16,9'E$ ) i Ras Fartak ( $15^{\circ} 35'N$ ,  $052^{\circ} 13,8'E$ );
- .7 *Područje Antarktika* je morsko područje južno od  $60^{\circ} S$ ; i
- .8 *Sjeverozapadne europske vode* uključuju Sjeverno more i njegove prilaze, Irsko more i njegove prilaze, Keltsko more, Engleski kanal i njegove prilaze i dio sjeveroistočnog Atlantika neposredno uz zapadnu Irsku. Područje je omeđeno linijama koje spajaju slijedeće točke:
- $48^{\circ} 27'N$  na francuskoj obali  
 $48^{\circ} 27'N$ ;  $006^{\circ} 25' W$   
 $49^{\circ} 52'N$ ,  $007^{\circ} 44'W$   
 $50^{\circ} 30'N$ ,  $012^{\circ} W$   
 $56^{\circ} 30'N$ ,  $012^{\circ} W$   
 $62^{\circ} N$   $003^{\circ} W$   
 $62^{\circ} N$  na norveškoj obali  
 $57^{\circ} 44,8'N$  na danskoj i švedskoj obali
- .9 *Područje Omana u Arapskom moru* je područje mora zatvoreno slijedećim koordinatama:
- $22^{\circ} 30,00'N$ ,  $059^{\circ} 48,00'E$   
 $23^{\circ} 47,27'N$ ,  $060^{\circ} 35,73'E$   
 $22^{\circ} 40,62'N$ ,  $062^{\circ} 25,29'E$   
 $21^{\circ} 47,40'N$ ,  $063^{\circ} 22,22'E$   
 $20^{\circ} 30,37'N$ ,  $062^{\circ} 52,41'E$   
 $19^{\circ} 45,90'N$ ,  $062^{\circ} 25,97'E$   
 $18^{\circ} 49,92'N$ ,  $062^{\circ} 02,94'E$   
 $17^{\circ} 44,36'N$ ,  $061^{\circ} 05,53'E$   
 $16^{\circ} 43,71'N$ ,  $060^{\circ} 25,62'E$   
 $16^{\circ} 03,90'N$ ,  $059^{\circ} 32,24'E$   
 $15^{\circ} 15,20'N$ ,  $058^{\circ} 58,52'E$   
 $14^{\circ} 36,93'N$ ,  $058^{\circ} 10,23'E$   
 $14^{\circ} 18,93'N$ ,  $057^{\circ} 27,03'E$   
 $14^{\circ} 11,53'N$ ,  $056^{\circ} 53,75 E$   
 $13^{\circ} 53,80'N$ ,  $056^{\circ} 19,24'E$



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. *Trenutačna količina ispuštanja sadržaja ulja* znači količinu ispuštanja ulja u litrama na sat u bilo kojem trenutku podijeljena s brzinom broda u čvorovima u istom trenutku.

13. *Tank* je zatvoreni prostor koji tvori stalna konstrukcija broda, a koji je namijenjen za prijevoz tekućina u trupu.

14. *Bočni tank* je svaki tank koji se nalazi uz oplatu boka.

15. *Središnji tank* je svaki tank unutar uzdužne pregrade.

16. *Taložni tank* je tank koji je posebno namijenjen za prikupljanje izljeva iz tankova, ostataka pranja tankova i drugih mješavina ulja.

17. *Čisti balast* je balast u tanku koji je, nakon što se u njemu prevozilo ulje, tako očišćen da, tekućina ispuštena iz njega s nepokretnog broda u čisto mirno more po vedrom danu, neće ostaviti vidljive tragove ulja na morskoj površini ili na obližnjoj obali ili prouzročiti talog ili emulzije koje bi se taložile ispod površine mora ili na obližnjoj obali. Ako se balast ispušta kroz sustav za praćenje i nadzor ispuštanja ulja kojeg je odobrila Uprava, dokazi zasnovani na tom sustavu koji pokazuju da sadržaj ulja u tekućini ne prelazi 15 dijelova ulja na milijun dijelova tekućine bit će odlučni za zaključak da je balast čist, bez obzira na prisutnost vidljivih tragova.

18. *Odijeljeni balast* je balastna voda unijeta u tank koji je potpuno odvojen od tereta ulja i sustava tekućeg goriva, stalno predviđen za prijevoz balasta ili balasta i drugih tereta, osim ulja ili štetnih tekućih tvari kako je to iscrpno utvrđeno u Prilozima ove Konvencije.

19. *Duljina (L)* je 96% ukupne duljine na vodnoj liniji na 85% najmanje proračunske visine mjerene od vrha kobilice ili duljina od prednje strane pramčane statve do osi osovine kormila na toj vodnoj liniji, ako je ona veća. Na brodovima koji su projektirani s kosom kobilicom, vodna linija na kojoj se mjeri ova duljina mora biti usporedna s projektiranom vodnom linijom. Duljina (L) se mjeri u metrima.

20. *Pramčana i krmena okomica* uzima se na pramčanom i krmenom kraju duljine (L). Pramčana okomica se mora podudarati s prednjom stranom pramčane statve na vodnoj liniji na kojoj je izmjerena duljina.

21. *Sredina broda* je na polovini duljine (L).

22. *Širina (B)* je najveća širina broda mjerena u sredini broda do vanjskih rubova rebara na brodu s metalnom oplatom odnosno do vanjske površine trupa na brodu s oplatom od bilo kojeg drugog materijala. Širina (B) se mjeri u metrima.

23. *Nosivost broda (DW)* je razlika u metričkim tonama između istisnine broda u vodi relativne gustoće 1,025 na teretnoj vodnoj liniji koja odgovara dodijeljenom ljetnom nadvođu i težine praznog broda.
24. *Težina praznog broda* je istisnina broda u metričkim tonama bez tereta, tekućeg goriva, ulja za podmazivanje, balastne vode, pitke vode i vode za napajanje u tankovima, potrošnih zaliha, putnika i posade i njihovih stvari.
25. *Naplavljenost* prostora je omjer zapremine unutar tog prostora za koji se pretpostavlja da će biti naplavljen vodom i ukupne zapremine tog prostora.
26. *Zapremine i površine* na brodu se uvijek računaju do konstrukcijskih linija.
27. *Datum godišnjice* znači dan i mjesec svake godine koji odgovara datumu isteka Međunarodne svjedodžbe o sprečavanju onečišćenja uljem.
- 28.1 *Brod isporučen 31. prosinca 1979. ili prije toga* je brod:
- .1 za koji je ugovor o gradnji zaključen 31. prosinca 1975. ili prije toga; ili
  - .2 ako takvog ugovora nema, čija je kobilica položena ili je bio na sličnom stupnju gradnje 30. lipnja 1976. ili prije toga; ili
  - .3 koji je isporučen 31. prosinca 1979. ili prije toga; ili
  - .4 koji je podvrgnut većoj preinaci:
    - .4.1 za koju je ugovor zaključen 31. prosinca 1975. ili prije toga; ili
    - .4.2 ako takvog ugovora nema na kojoj je rad započeo 30. lipnja 1976. ili prije toga; ili
    - .4.3 koja je dovršena 31. prosinca 1979. ili prije toga.
- 28.2 *Brod isporučen nakon 31. prosinca 1979.* je brod:
- .1 za koji je ugovor o gradnji zaključen nakon 31. prosinca 1975. ili
  - .2 ako takvog ugovora nema, za koji je kobilica položena ili je bio na sličnom stupnju gradnje nakon 30. lipnja 1976. ili
  - .3 koji je isporučen nakon 31. prosinca 1979. ili
  - .4 koji je bio podvrgnut većoj preinaci:
    - .4.1 za koju je ugovor zaključen nakon 31. prosinca 1975. ili
    - .4.2 ako takvog ugovora nema, na kojoj je rad započeo nakon 30. lipnja 1976. ili
    - .4.3 koja je dovršena nakon 31. prosinca 1979.
- 28.3 *Tanker za ulje koji je isporučen 1. lipnja 1982. ili prije toga* je tanker:
- .1 za koji je ugovor o gradnji zaključen 1. lipnja 1979. ili prije toga; ili
  - .2 ako takvog ugovora nema, za koji je kobilica položena ili je bio na sličnom stupnju gradnje 1. siječnja 1980. ili prije toga; ili
  - .3 koji je isporučen 1. lipnja 1982. ili prije toga; ili
  - .4 koji je podvrgnut većoj preinaci:
    - 4.1 za koju je ugovor zaključen 1. lipnja 1979. ili prije toga; ili

- 4.2 ako takvog ugovora nema, na kojoj je rad započeo 1. siječnja 1980. ili prije toga; ili
  - 4.3 koja je dovršena 1. lipnja 1982. ili prije toga.
- 28.4 *Tanker za ulje isporučen nakon 1. lipnja 1982. je tanker:*
  - .1 za koji je ugovor o gradnji zaključen nakon 1. lipnja 1979. ili
  - .2 ako takvog ugovora nema, za koji je kobilica položena ili je bio na sličnom stupnju gradnje nakon 1. siječnja 1980. ili
  - .3 koji je isporučen nakon 1. lipnja 1982. ili
  - .4 koji je podvrgnut većoj preinaci:
    - .4.1 za koju je ugovor zaključen nakon 1. lipnja 1979. ili
    - .4.2 ako takvog ugovora nema, na kojoj je rad započeo nakon 1. siječnja 1980. ili
    - .4.3 koja je dovršena nakon 1. lipnja 1982.
- 28.5 *Tanker za ulje isporučen prije 6. srpnja 1996. je tanker:*
  - .1 za koji je ugovor o gradnji zaključen prije 6. srpnja 1993. ili
  - .2 ako takvog ugovora nema, čija je kobilica položena ili je bio na sličnom stupnju gradnje prije 6. siječnja 1994. ili
  - .3 koji je isporučen prije 6. srpnja 1996. ili
  - .4 koji je podvrgnut većoj preinaci:
    - .4.1 za koju je ugovor zaključen prije 6. srpnja 1993. ili
    - .4.2 ako takvog ugovora nema, na kojoj je rad započeo prije 6. siječnja 1994. ili
    - .4.3 koja je dovršena prije 6. srpnja 1996.
- 28.6 *Tanker za ulje isporučen 6. srpnja 1996. ili nakon toga je tanker za ulje:*
  - .1 za koji je ugovor o gradnji zaključen 6. srpnja 1993. ili nakon toga; ili
  - .2 ako takvog ugovora nema, čija je kobilica položena ili je bio na sličnom stupnju gradnje 6. siječnja 1994. ili nakon toga; ili
  - .3 koji je isporučen 6. srpnja 1996. ili nakon toga; ili
  - .4 koji je podvrgnut većoj preinaci:
    - .4.1 za koju je ugovor zaključen 6. srpnja 1993. ili nakon toga; ili
    - .4.2 ako takvog ugovora nema, na kojoj je rad započeo 6. siječnja 1994. ili nakon toga; ili
    - .4.3 koja je dovršena 6. srpnja 1996. ili nakon toga.
- 28.7 *Tanker za ulje isporučen 1. veljače 2002. ili nakon toga je tanker za ulje:*
  - .1 za koji je ugovor o gradnji zaključen 1. veljače 1999. ili nakon toga; ili
  - .2 ako takvog ugovora nema, za koji je kobilica položena ili je bio na sličnom stupnju gradnje 1. kolovoza 1999. ili nakon toga; ili

- .3 koji je isporučen 1. veljače 2002. ili nakon toga; ili
  - .4 koji je podvrgnut većoj preinaci:
    - .4.1 za koju je ugovor zaključen 1. veljače 1999. ili nakon toga; ili
    - .4.2 ako takvog ugovora nema, na kojoj je rad započeo 1. kolovoza 1999. ili nakon toga; ili
    - .4.3 koja je dovršena 1. veljače 2002. ili nakon toga.
- 28.8 *Tanker za ulje koji je isporučen 1. siječnja 2010. ili nakon toga* je tanker za ulje:
- .1 za koji je ugovor o gradnji zaključen 1. siječnja 2007. ili nakon toga; ili
  - .2 ako takvog ugovora nema za koji je kobilica položena ili je bio na sličnom stupnju gradnje 1. srpnja 2007. ili nakon toga; ili
  - .3 koji je isporučen 1. siječnja 2010. ili nakon toga; ili
  - .4 koji je podvrgnut većoj preinaci:
    - .4.1 za koju je ugovor zaključen 1. siječnja 2007. ili nakon toga; ili
    - .4.2 ako takvog ugovora nema na kojoj je rad započeo 1. srpnja 2007. ili nakon toga; ili
    - .4.3 koja je dovršena 1. siječnja 2010. ili nakon toga.
29. *Dijelovi na milijun (ppm)* su zapreminski dijelovi ulja na milijun dijelova vode.
30. *Izgrađen* znači brod čija je kobilica položena ili je na sličnom stupnju gradnje.

## **Pravilo 2**

### *Primjena*

1. Ako nije izričito drukčije određeno, odredbe ovog Priloga primijenit će se na sve brodove.
2. Na brodove, osim na tankere za ulje s prostorima za teret koji su izgrađeni i koji se koriste za prijevoz ulja u trupu ukupne zapremine od 200 kubičnih metara ili više, zahtjevi pravila 16, 26.4, 29, 30, 31, 32, 34 i 36 ovog Priloga koji se odnose na tankere za ulje primijenit će se također na gradnju i rad ovih prostora, osim na one s ukupnom zapreminom manjom od 1.000 kubičnih metara kada se umjesto pravila 29, 31. i 32. mogu primijeniti zahtjevi pravila 34.6 ovog Priloga.
3. Ako se teret na koji se primjenjuju odredbe Priloga II ove Konvencije prevozi u prostorima za teret tankera za ulje primijenit će se također odgovarajući zahtjevi Priloga II ove Konvencije.
4. Zahtjevi pravila 29, 31. i 32. ovog Priloga neće se primijeniti na tankere za ulje koji prevoze asfalt ili druge proizvode na koje se odnose odredbe ovog Priloga koji zbog njihovih fizičkih svojstava onemogućuju uspješno odvajanje tereta i vode i praćenje, za koje će nadzor ispuštanja prema pravilu 34. ovog Priloga biti obavljen zadržavanjem ostataka na brodu i ispuštanjem sve onečišćene vode od pranja u uređaje za prihvata.
5. Pridržavajući se odredaba točke 6. ovog pravila, pravila 18.6 do 18.8 ovog Priloga neće se primijeniti na tanker za ulje isporučen 1. lipnja 1982. ili prije toga, kako je utvrđen u pravilu 1.28.3, koji plovi isključivo između:
  - .1 luka ili terminala unutar države stranke ugovornice ove Konvencije; ili

- .2 luka ili terminala država stranaka ugovornica ove Konvencije, ako je:
  - .2.1 putovanje u cjelini unutar posebnog područja; ili
  - .2.2 putovanje u cjelini unutar drugih granica koje je odredila Organizacija.
- 6. Odredbe točke 5. ovog pravila primijenit će se samo ako luke ili terminali u kojima se krca teret na takvim putovanjima imaju odgovarajuće uređaje za prihvrat i obradu svog balasta i voda od pranja tankova tankera za ulje koji se njima koriste i ako je udovoljeno svim sljedećim uvjetima:
  - .1 ako je, ovisno o izuzecima predviđenih pravilom 4. ovog Priloga, sva balastna voda, uključujući čisti balast i ostatke od pranja tanka zadržana na brodu i prenijeta do uređaja za prihvrat, a odgovarajući upis u Knjigu ulja Dio II, spomenutu u pravilu 36. ovog Priloga, potvrdila nadležna vlast države luke.
  - .2 ako je postignut sporazum između Uprave i vlada država luka spomenutih u točkama 5.1 ili 5.2 ovog pravila o upotrebi tankera za ulje isporučenog 1. lipnja 1982. ili prije toga, kako je određen u pravilu 1.28.3, za posebnu plovidbu;
  - .3 ako su prikladnost uređaja za prihvrat u skladu s odgovarajućim odredbama ovog Priloga, u spomenutim lukama ili terminalima, u svrhu ovog pravila, potvrdile vlade država stranaka ugovornica ove Konvencije unutar kojih su takve luke ili terminali smješteni; i
  - .4 ako je u Međunarodnoj svjedodžbi o sprečavanju onečišćenja uljem potvrđeno da tanker za ulje obavlja isključivo takvu posebnu plovidbu.

### **Pravilo 3.**

#### *Oslobođenja i odricanja*

- 1. Svaki brod, kao što je hidrokrilni brod, brod na zračnom jastuku, površinsko plovilo, podmornica itd. čija su konstrukcijska obilježja takva da bi primjena bilo kojih odredaba poglavlja 3. i 4. ovog Priloga koje se odnose na konstrukciju i opremu bila neopravdana ili neprovediva, Uprava može osloboditi tih odredaba, pod uvjetom da konstrukcija i oprema tog broda pruža jednakovrijednu zaštitu od onečišćenja uljem, uzimajući u obzir službu kojoj je brod namijenjen.
- 2. Podaci o svakom takvom oslobođenju koje je odobrila Uprava moraju se navesti u Svjedodžbi navedenoj pravilu 7. ovog Priloga.
- 3. Uprava koja je odobrila takvo oslobođenje mora, što je prije moguće, ali najkasnije u roku od 90 dana od tog odobrenja, priopćiti Organizaciji podatke o tome i razloge za to, koje će Organizacija dostaviti strankama ugovornicama ove Konvencije radi njihovog upoznavanja i odgovarajućih mjera, ako je potrebna.
- 4. Uprava se može odreći zahtjeva pravila 29, 31. i 32. ovog Priloga, u odnosu na svaki tanker za ulje koji isključivo plovi na putovanjima od 72 sata ili manje i unutar 50 nautičkih milja od najbližeg kopna, pod uvjetom da tanker za ulje obavlja isključivo putovanja između luka ili terminala unutar države stranke ugovornice ove Konvencije. Svako takvo odricanje mora biti uvjetovano time da će tanker za ulje zadržati na brodu sve mješavine ulja radi naknadnog ispuštanja u uređaje za prihvrat i utvrđivanjem Uprave da su ti uređaji raspoloživi za prihvrat takvih mješavina ulja odgovarajući.

5. Uprava se može odreći zahtjeva pravila 31. i 32. ovog Priloga glede tankera za ulje osim onih navedenih u točki 4. ovog pravila u slučajevima kada:

- .1 tanker za ulje isporučen 1. lipnja 1982. ili prije toga, kako je određen u pravilu 1.28.3, od 40.000 tona nosivosti ili veće, kako je navedeno pravilu 5.2 ovog Priloga, obavlja jedino posebnu plovidbu, a udovoljava uvjetima navedenim u pravilu 2.6 ovog Priloga; ili
- .2 tanker obavlja isključivo jednu ili više slijedećih vrsta putovanja:
  - .2.1 putovanja unutar posebnih područja; ili
  - .2.2 putovanja unutar 50 nautičkih milja od najbližeg kopna izvan posebnih područja gdje tanker obavlja:
    - .2.2.1 plovidbu između luka ili terminala države stranke ugovornice ove Konvencije; ili
    - .2.2.2 ograničena putovanja kako ih je utvrdila Uprava u trajanju od 72 sata ili kraća.ako je udovoljeno svim ovim uvjetima:
  - .2.3 da su sve mješavine ulja zadržane na brodu radi naknadnog ispuštanja u uređaje za prihvrat;
  - .2.4 da je za putovanja navedena u točki 5.2.2 ovog pravila, Uprava utvrdila postojanje raspoloživosti odgovarajućih uređaja za prihvrat takvih mješavina ulja u onim ukrcajnim lukama ili terminalima u koje tanker pristaje;
  - .2.5 da je Međunarodnom svjedodžbom o sprečavanju onečišćenja uljem, kada se ona zahtijeva, potvrđeno da brod obavlja isključivo jednu ili više vrsta putovanja navedenih u točkama 5.2.1 i 5.2.2..2 ovog pravila; i
  - .2.6 da su količine, vrijeme i luka ispuštanja zabilježeni u Knjizi ulja.

#### **Pravilo 4.** *Oslobođenja*

Pravila 15. i 34. Priloga neće se primijeniti na:

- .1 ispuštanje u more ulja ili mješavine ulja potrebno radi zaštite sigurnosti broda ili spašavanja ljudskog života na moru; ili
- .2 ispuštanje u more ulja ili mješavine ulja prouzročeno oštećenjem broda ili njegove opreme;
  - .2.1 ako su bile poduzete sve razumne mjere nakon oštećenja ili otkrivanja ispuštanja radi sprečavanja ili smanjenja ispuštanja; i
  - .2.2 osim ako su vlasnik ili zapovjednik djelovali u namjeri da prouzroče štetu ili nepažnjom i s znanjem da bi se šteta mogla vjerojatno dogoditi; ili
- .3 ispuštanje u more tvari koje sadrže ulje, koje je odobrila Uprava, kada se koristi u svrhu suzbijanja pojedinih nezgoda s onečišćenjem, a da bi se

smanjila šteta od onečišćenja. Svako takvo ispuštanje mora odobriti vlada pod čijom vlašću se očekuje da će se ispuštanje dogoditi.

## **Pravilo 5**

### *Jednakovrijednost*

1. Uprava može dopustiti da se na brod postavi bilo koji uređaj, materijal, naprava ili aparat umjesto onih koje zahtijeva ovaj Prilog, ako su takav uređaj, materijal, naprava ili aparat barem najmanje jednako učinkoviti kao oni koje zahtijeva ovaj Prilog. To ovlaštenje Uprave ne smije se proširiti na zamjenu radnih postupaka koji se odnose na nadzor ispuštanja ulja kao jednakovrijednih onim projektiranim i izvedenim obilježjima koje su propisane pravilima ovog Priloga.
2. Uprava koja dopušta postavljanje na brod uređaja, materijala, naprava ili aparata umjesto onih koje zahtijeva ovaj Prilog, mora podatke o tome priopćiti Organizaciji koja će ih uputiti strankama ugovornicama Konvencije radi njihovog upoznavanja i odgovarajućeg postupka, ako je potreban.

## **POGLAVLJE 2 – PREGLEDI I IZDAVANJE I POTVRĐIVANJE SVJEDODŽBE**

### **Pravilo 6**

#### *Pregledi*

1. Svaki tanker za ulje od 150 bruto tonaže i veći i svaki drugi brod od 400 bruto tonaže i veći mora se podvrgnuti sljedećim pregledima:

- .1 osnovnom pregledu prije stavljanja broda u službu ili prije nego li mu je prvi put izdana svjedodžba prema pravilu 7. ovog Priloga, koji će obuhvaćati potpuni pregled njegove strukture, opreme, sustava, pribora, uređaja i materijala u mjeri u kojoj se na brod primjenjuje ovaj Prilog. Pregled mora biti takav da s sigurnošću utvrdi da struktura, oprema, sustavi, pribor, uređaji i materijal udovoljavaju primjenjivim zahtjevima ovog Priloga;
- .2 redovnom pregledu u rokovima koje određuje Uprava, ali koji ne smiju biti dulji od pet godina, osim ako je primjenjivo pravilo 10.2.2, 10.5, 10.6 ili 10.7 ovog Priloga. Redovni pregled mora biti takav da Pregled mora biti takav da s sigurnošću utvrdi da struktura, oprema, sustavi, pribor, uređaji i materijal u potpunosti udovoljavaju primjenjivim zahtjevima ovog Priloga.
- .3 međupregledu unutar tri mjeseca prije ili poslije datuma druge godišnjice ili unutar tri mjeseca prije ili poslije datuma treće godišnjice svjedodžbe koji se mora obaviti pri jednom od godišnjih pregleda navedenih u točki 1.4 ovog pravila. Međupregled mora biti takav da s sigurnošću utvrdi da oprema, sustavi pripadajuće pumpe i cjevovodi, uključujući sustave praćenja i nadzora ispuštanja ulja, sustavi pranja sirovom naftom, oprema za odvajanje ulja od vode i sustav filtriranja ulja u potpunosti udovoljavaju primjenjivim zahtjevima ovog Priloga i da su u dobrom radnom stanju. Takvi međupregledi moraju se potvrditi na Svjedodžbi koja je izdana po pravilu 7. ili 8. ovog Priloga.
- .4 godišnjem pregledu unutar tri mjeseca prije ili poslije svakog datuma godišnjice Svjedodžbe, koji uključuje opću inspekciju strukture, opreme, sustava, pribora, uređaja i materijala navedenih u točki 1.1 ovog pravila da s sigurnošću utvrdi da su oni održavani u skladu s točkama 4.1 i 4.2 ovog pravila i da su u zadovoljavajućem stanju za službu za koju je brod namijenjen. Takvi godišnji pregledi moraju se potvrditi na Svjedodžbi izdanoj po pravilu 7. ili 8. ovog Priloga; i
- .5 dodatnom pregledu, potpunom ili djelomičnom, već prema prilikama, koji se mora obaviti nakon popravka koji je posljedica ispitivanja propisanih u točki 4.3 ovog pravila ili kadgod su obavljani značajniji popravci ili obnove. Pregled mora biti takav da s sigurnošću utvrdi da su potrebni popravci ili obnove bili uspješno obavljani, da su materijal i rad takvih popravaka ili obnova u svakom pogledu zadovoljavajući i da brod udovoljava u svakom pogledu zahtjevima ovog Priloga.



2. Uprava mora utvrditi odgovarajuće mjere za brodove na koje se ne odnose odredbe točke 1. ovog pravila da bi se utvrdilo je li udovoljeno primjenjivim odredbama ovog Priloga.

3.1 Pregledi brodova glede provođenja odredaba ovog Priloga moraju obaviti službenici Uprave. Uprava može, međutim, povjeriti preglede u tu svrhu imenovanim stručnjacima ili od nje priznatim organizacijama. Takve organizacije moraju udovoljavati smjernicama koje je usvojila Organizacija Rezolucijom A.739(18) koje Organizacija može izmijeniti i dopuniti i posebnostima koje je usvojila Organizacija Rezolucijom A.789(19) koje Organizacija može izmijeniti i dopuniti, ako su takve izmjene i dopune usvojene, stupile na snagu i primijenjene u skladu s odredbama članka 16, ove Konvencije o postupcima izmjene i dopune koje se primjenjuju na ovaj Prilog.

3.2 Uprava koja je imenovala stručnjake ili priznate organizacije za obavljanje pregleda navedenih u točki 3.1 ovog pravila mora ovlastiti svakog imenovanog stručnjaka ili priznatu organizaciju da mogu barem:

- .1 zahtijevati popravke broda; i
- .2 obaviti preglede, ako to zahtijevaju odgovarajuće vlasti države luke.

Uprava mora priopćiti Organizaciji posebne odgovornosti i uvjete ovlaštenja koje je povjerila imenovanim stručnjacima ili priznatim organizacijama radi dostavljanja strankama ugovornicama ove Konvencije u svrhu izvješćivanja njihovih službenika.

3.3 Ako imenovani stručnjak ili priznata organizacija utvrde da stanje broda ili njegove opreme bitno ne odgovaraju podacima iz svjedodžbe ili je takvo da brod nije sposoban za plovidbu morem, a da ne predstavlja pretjeranu opasnost oštećenja morskog okoliša takav stručnjak ili organizacija moraju odmah osigurati da se poduzmu mjere za otklanjanje nedostataka i o tome pravovremeno obavijestiti Upravu. Ako takve mjere nisu poduzete svjedodžba se mora oduzeti i o tome odmah obavijestiti Uprava, a ako je brod u luci druge stranke ugovornice moraju se odmah obavijestiti i odgovarajuće vlasti države luke. Kada su službenik Uprave, imenovani stručnjak ili priznata organizacija obavijestile odgovarajuće vlasti države luke, vlada države luke mora takvom službeniku, stručnjaku ili organizaciji pružiti potrebnu pomoć radi obavljanja njegovih obveza po ovom pravilu. Kada je to prikladno, vlada države luke mora poduzeti takve korake kojima će osigurati da brod neće ploviti dok ne bude mogao nastaviti put morem ili napustiti luku radi plovidbe do najbližeg pogodnog i raspoloživog brodogradilišta za popravak, a da ne predstavlja pretjeranu opasnost oštećenja morskog okoliša.

3.4 U svakom slučaju, odgovarajuća Uprava mora u potpunosti jamčiti za potpunost i uspješnost pregleda i poduzeti potrebne mjere da udovolji ovoj obvezi.

4.1 Stanje broda i njegove opreme mora se održavati sukladno odredbama ove Konvencije kako bi se osiguralo da brod u svakom pogledu ostaje sposoban nastaviti put morem, a da ne predstavlja pretjeranu opasnost od štete morskog okoliša.

4.2 Nakon dovršetka svakog pregleda broda prema točki 1. ovog pravila ne smije se obavljati nikakva izmjena strukture, opreme, sustava, pribora, uređaja ili materijala na koje se odnosi pregled, bez odobrenja Uprave, osim izravne zamjene takve opreme i pribora.

4.3 Kadgod se dogodi nezgoda brodu ili je otkriven kvar koji bitno utječe na cjelovitost broda, uspješnost ili potpunost opreme na koju se odnosi ovaj Prilog, zapovjednik ili vlasnik broda moraju prvom prilikom obavijestiti Upravu, priznatu organizaciju ili imenovanog stručnjaka odgovornog za izdavanje odgovarajuće

svjedodžbe koji moraju potaći ispitivanja kojima će se utvrditi je li pregled koji zahtijeva točka 1. ovog pravila potreban. Ako je brod u luci druge strane govornice, zapovjednik broda ili vlasnik moraju također odmah obavijestiti odgovarajuće vlasti države luke, a imenovani stručnjak ili priznata organizacija moraju provjeriti je li takva obavijest poslana.

#### **Pravilo 7**

##### *Izdavanje ili potvrđivanje svjedodžbe*

1. Međunarodna svjedodžba o sprečavanju onečišćenja uljem mora se izdati nakon osnovnog ili redovnog pregleda u skladu s odredbama pravila 6. ovog Priloga svakom tankeru za ulje od 150 bruto tonaže i većem i svim drugim brodovima od 400 bruto tonaže i većima koji obavljaju putovanja do luka ili odobalnih terminala pod vlašću drugih stranaka ugovornica ove Konvencije.
2. Takvu svjedodžbu mora izdati ili potvrditi, već prema slučaju, Uprava, osobe ili organizacija valjano od nje ovlaštene. U svakom slučaju Uprava snosi punu odgovornost za svjedodžbu.

#### **Pravilo 8**

##### *Izdavanje ili potvrđivanje svjedodžbe od druge vlade*

1. Vlada stranke ugovornice ove Konvencije može, na zahtjev Uprave, narediti da se brod pregleda i ako se uvjerila da je udovoljeno odredbama ovog Priloga izdati ili ovlastiti na izdavanje Međunarodne svjedodžbe o sprečavanju onečišćenja uljem brodu i, kad je to odgovarajuće, potvrditi ili ovlastiti za potvrđivanje te svjedodžbe brodu u skladu s ovim Prilogom.
2. Preslika svjedodžbe i preslika izvještaja o pregledu mora se, čim je to moguće, dostaviti Upravi koja je zatražila pregled.
3. Tako izdana svjedodžba mora sadržavati navod da je izdana na zahtjev Uprave i ona će imati istu snagu i biti priznata isto kao i svjedodžba izdana po pravilu 7. ovog Priloga.
4. Međunarodna svjedodžba o sprečavanju onečišćenja uljem neće se izdati brodu koji je ovlašten vijati zastavu države koja nije stranka ugovornica.

#### **Pravilo 9.**

##### *Obrazac svjedodžbe*

Međunarodna svjedodžba o sprečavanju onečišćenja uljem mora se izdati u obliku koji odgovara obrascu iz Dodatka II ovog Priloga i biti barem na engleskom, francuskom ili španjolskom jeziku. Ako se koristi i službeni jezik zemlje koja je izdala ispravu on će imati prednost u slučaju spora ili nesuglasice.

#### **Pravilo 10.**

##### *Trajanje i valjanost svjedodžbe*

1. Međunarodna svjedodžba o sprečavanju onečišćenja uljem mora se izdati na rok koji je utvrdila Uprava, a koji ne smije biti dulji od pet godina.
- 2.1 Bez obzira na zahtjeve točke 1. ovog pravila, kada je redovni pregled obavljen unutar tri mjeseca prije datuma isteka postojeće svjedodžbe, nova svjedodžba će vrijediti

od datuma dovršetka redovnog pregleda do datuma koji mora biti u okviru roka od pet godina od datuma isteka postojeće svjedodžbe.

2.2 Kada je redovni pregled obavljen nakon datuma isteka postojeće svjedodžbe, nova svjedodžba će vrijediti od datuma dovršetka redovnog pregleda do datuma koji mora biti unutar roka od pet godina od datuma isteka postojeće svjedodžbe.

2.3 Kada je redovni pregled obavljen više od tri mjeseca prije datuma isteka postojeće svjedodžbe, nova svjedodžba će vrijediti od datuma dovršetka redovnog pregleda do datuma koji mora biti unutar roka od pet godina od datuma dovršetka redovnog pregleda.

3. Ako je svjedodžba izdana na rok kraći od pet godina, Uprava može produljiti valjanost svjedodžbe preko datuma njenog isteka do najduljeg roka navedenog u točki 1. ovog pravila, pod uvjetom da su pregledi, navedeni u pravilima 6.1.3 i 6.1.4 ovog Priloga, primjenjivi kad se svjedodžba izdaje na rok od pet godina, provedeni kako je primjereno.

4. Ako je redovni pregled dovršen, a nova se svjedodžba ne može izdati ili dostaviti na brod prije datuma isteka postojeće svjedodžbe, osoba ili organizacija ovlaštena od Uprave, može potvrditi postojeću svjedodžbu i takva se svjedodžba mora prihvatiti kao valjana u daljnjem roku koji ne smije prelaziti pet mjeseci od datuma isteka

5. Ako brod u vrijeme kada svjedodžba istječe nije u luci u kojoj treba biti pregledan Uprava može produljiti rok valjanosti svjedodžbe pri čemu će se ovo produljenje odobriti samo da se omogućí brodu da dovrši putovanje do luke u kojoj treba biti pregledan, ali i tada samo u slučajevima kad se pokaže da je to prikladno i razumno učiniti. Nijedna svjedodžba neće se produljiti na rok dulji od tri mjeseca, a brod kojemu je odobreno produljenje neće, po svom dolasku u luku u kojoj treba biti pregledan, moći na osnovi tog produljenja napustiti tu luku, a da nije dobio novu svjedodžbu. Kada je redovni pregled obavljen nova svjedodžba će vrijediti do datuma koji mora biti u okviru roka od pet godina od datuma isteka postojeće svjedodžbe prije odobrenja produljenja.

6. Svjedodžbu izdanu brodu koji obavlja kraća putovanja koja nije produljena po spomenutim odredbama ovog pravila Uprava može produljiti na rok do jednog mjeseca od datuma isteka utvrđenog u njoj. Kada je redovni pregled obavljen, nova svjedodžba će vrijediti do datuma koji mora biti u okviru roka od pet godina od datuma isteka postojeće svjedodžbe prije odobrenja produljenja.

7. U posebnim okolnostima, kako ih je utvrdila Uprava, nova svjedodžba ne mora nositi datum isteka postojeće svjedodžbe, kako to zahtijeva točka 2.2.5 ili 6. ovog pravila. U tim posebnim okolnostima, nova svjedodžba će vrijediti do datuma koji mora biti u roku roka od pet godina od datuma dovršetka redovnog pregleda.

8. Ako je godišnji pregled ili međupregled obavljen prije roka navedenog u pravilu 6. ovog Priloga tada:

- .1 datum godišnjice označen u svjedodžbi mora se zamijeniti potvrdom s datumom koji neće biti dulji od tri mjeseca od datuma dovršetka pregleda;
- .2 naredni godišnji pregled ili međupregled koje zahtijeva pravilo 6.1 ovog Priloga mora biti obavljen u razmacima propisanim pravilom upotrebom novog datuma godišnjice; i

- .3 datum isteka može ostati neizmijenjen, ako su jedan ili više godišnjih pregleda ili međupregleda, kako je odgovarajuće, obavljeni tako da najveći razmaci između pregleda propisani pravilom 6.1 ovog Priloga nisu prekoračeni.
9. Svjedodžba izdana po pravilu 7. ili 8. ovog Priloga će prestati vrijediti u svakom od slijedećih slučajeva:
- .1 ako odgovarajući pregledi nisu obavljeni u rokovima propisanim pravilom 6.1 ovog Priloga;
  - .2 ako svjedodžba nije potvrđena u skladu s pravilom 6.1.3 ili 6.1.4 ovog Priloga; ili
  - .3 nakon prijenosa broda pod zastavu druge države. Nova svjedodžba će se izdati samo kad se vlada koja izdaje novu svjedodžbu uvjerila da brod udovoljava zahtjevima pravila 6.4.1 i 6.4.2 ovog Priloga. U slučaju prijenosa između stranaka ugovornica, ako je takav zahtjev stavljen u roku od 3 mjeseca od prijenosa, vlada stranke ugovornice čiju je zastavu brod do tada bio ovlašten vijati mora, što je prije moguće, dostaviti Upravi presliku svjedodžbe koju je brod imao prije prijenosa i, ako je moguće, preslike odgovarajućih izvještaja o pregledu.

## **Pravilo 11**

### *Nadzor države luke nad radnim postupcima \**

1. Brod u luci ili odobalnom terminalu druge stranke ugovornice podložen je inspekciji službenika koje je valjano ovlastila ta stranka, glede radnih postupaka po ovom Prilogu, ako postoji osnovana sumnja da zapovjednik broda ili posada nisu upoznati s bitnim postupcima na brodu koji se odnose na sprečavanje onečišćenja uljem.
2. U okolnostima navedenim u točki 1. ovog pravila, strana ugovornica će poduzeti takve korake kojima će osigurati da brod neće isploviti dok se stanje ne dovede u red u skladu s zahtjevima ovog Priloga.
3. Na ovo pravilo primijenit će se postupci koji se odnose na nadzor države luke propisani pravilom 5. ove Konvencije.
4. Ništa u ovom pravilu neće se tumačiti da ograničava prava i obveze stranke ugovornice koja obavlja nadzor radnih postupaka posebno predviđenih ovom Konvencijom.

---

\* Odnosi se na Postupke za nadzor države luke, koje je usvojila Organizacija Rezolucijom A.787(19), kako je izmijenjena Rezolucijom A.882(21).

## POGLAVLJE 3 – ZAHTJEVI ZA PROSTORIJE STROJEVA NA SVIM BRODOVIMA

### DIO A - KONSTRUKCIJA

#### Pravilo 12

##### *Tankovi za ostatke ulja (talog)*

1. Svaki brod od 400 bruto tonaže i veći mora imati tank ili tankove odgovarajuće zapremine, zavisno od vrste postrojenja i duljine putovanja, za prihvatanje ostataka ulja (taloga) s kojim se ne može drukčije postupati u skladu s zahtjevima ovog Priloga, kao što su oni koji nastaju od pročišćavanja tekućeg goriva i maziva ulja ili izljeva ulja u prostorijama strojeva.
2. Cjevovod do i od tankova taloga ne smije biti izravno povezan s kopnom drukčije nego li s standardnom priključnicom navedenom u pravilu 13.
3. Na brodovima koji su isporučeni nakon 31. prosinca 1979, kako su utvrđeni u pravilu 1.28.2, tankovi za ostatke ulja moraju biti projektirani i izrađeni tako da olakšavaju njihovo čišćenje i ispuštanje ostataka u uređaje za prihvatanje. Brodovi isporučeni 31. prosinca 1979. ili prije toga, kako su utvrđeni u pravilu 1.28.1, moraju udovoljavati zahtjevima koliko je to god opravdano i provedivo.

#### Pravilo 13

##### *Standardna priključnica za ispuštanje*

Da bi se omogućilo da se cjevovod uređaja za prihvatanje poveže s brodskim cjevovodom za ispuštanje ostataka iz kaljuža postrojenja i iz tankova taloga oba cjevovoda moraju imati standardnu priključnicu za ispuštanje u skladu s slijedećim:

**Standardne dimenzije prirubnice za odvodne priključnice**

| Opis                                                                                                                                                                                                                                                                  | Dimenzije                                                                                                                                                                               |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Vanjski promjer                                                                                                                                                                                                                                                       | 215 mm                                                                                                                                                                                  |
| Unutarnji promjer                                                                                                                                                                                                                                                     | Prema vanjskom promjeru cijevi                                                                                                                                                          |
| Promjer kružnice svornjaka                                                                                                                                                                                                                                            | 183 mm                                                                                                                                                                                  |
| Prorezi u prirubnici                                                                                                                                                                                                                                                  | 6 rupa promjera 22 mm, koje su smještene na jednakim međusobnim udaljenostima na kružnici svornjaka navedenog promjera, te imaju proreze do ruba prirubnice<br>Širina proreza je 22 mm. |
| Debljina prirubnice                                                                                                                                                                                                                                                   | 20 mm                                                                                                                                                                                   |
| Svornjaci i matice, količina, promjer                                                                                                                                                                                                                                 | 6, svaka promjera 20 mm i prikladne duljine                                                                                                                                             |
| Prirubnica je projektirana da primi cijevi najvećeg unutarnjeg promjera od 125 mm i mora biti od čelika ili drugog jednakovrijednog materijala ravne površine. Ona, zajedno s brtvilom od materijala nepropusnog za ulje, mora biti pogodna za radni tlak od 600 kPa. |                                                                                                                                                                                         |

## DIO B OPREMA

### Pravilo 14

#### *Oprema za filtriranje ulja*

1. Osim kako je navedeno u točki 3. ovog pravila, svaki brod od 400 bruto tonaže i veći, ali manji od 10.000 bruto tonaže mora imati opremu za filtriranje ulja koja udovoljava točki 6. ovog pravila. Svaki takav brod koji može ispuštati u more balastnu vodu zadržanu u tankovima tekućeg goriva u skladu s pravilom 16.2 mora udovoljavati zahtjevima točke 6 ovog pravila.
2. Osim kako je predviđeno u točki 3. ovog pravila svaki brod od 10.000 bruto tonaže i veći mora imati opremu za filtriranje ulja koja udovoljava zahtjevima točke 7. ovog pravila.
3. Brodovi kao što su brodovi hoteli, brodovi za skladištenje itd., koji su nepokretni osim na putovanjima kada se premještaju bez prijevoza tereta, ne moraju imati opremu za filtriranje ulja. Takvi brodovi moraju imati sabirni tank odgovarajuće zapremine, koji zadovoljava Upravu, za zadržavanje na brodu sve zauljene kaljužne vode. Sva zauljena kaljužna voda mora se zadržati na brodu radi naknadnog ispuštanja u uređaje za prihvrat.
4. Uprava mora osigurati da su brodovi manji od 400 bruto tonaže opremljeni, koliko je moguće, za zadržavanje ulja ili mješavine ulja na brodovima ili njihovo ispuštanje u skladu s zahtjevima pravila 15. ovog Priloga.
5. Uprava se može odreći zahtjeva točaka 1. i 2. ovog pravila za:
  - .1 svaki brod koji obavlja isključivo putovanja unutar posebnih područja; ili
  - .2 svaki brod s svjedodžbom po Međunarodnom kodeksu o sigurnosti vrlo brzih plovila (ili drukčije unutar okvira tog Kodeksa s obzirom na veličinu i izvedbu) koji obavlja redovita kružna putovanja u trajanju ne duljem od 24 sata i putovanja ovih brodova radi premještaja bez prijevoza putnika ili tereta,
  - .3 s obzirom na odredbu podtočaka 5.1 i 5.2, mora se udovoljiti slijedećim uvjetima:
    - .3.1 da brod ima sabirni tank odgovarajuće zapremine, koji zadovoljava Upravu, za zadržavanje na brodu sve zauljene kaljužne vode;
    - .3.2 da je sva kaljužna voda zadržana na brodu radi naknadne predaje u uređaje za prihvrat;
    - .3.3 da je Uprava utvrdila da odgovarajući uređaji za prihvrat raspoloživi za prihvrat takve zauljene kaljužne vode su na raspolaganju u dovoljnom broju luka ili terminala u koje brod pristaje;
    - .3.4 da je Međunarodnom svjedodžbom o sprečavanju onečišćenja uljem, kada se ona zahtijeva, potvrđeno da brod obavlja isključivo putovanja unutar posebnih područja ili je prihvaćen kao vrlo brzo plovilo u svrhu ovog pravila kao i da mu je služba utvrđena; i

.3.5 da su količina, vrijeme i luka ispuštanja zabilježeni u Knjizi ulja Dio I.

6. Oprema za filtriranje ulja navedena u točki 1. ovog pravila mora biti takve izvedbe koju je odobrila Uprava i takva da osigurava da svaka mješavina ulja ispuštena u more, nakon prolaska kroz sustav, ima sadržaj ulja koji ne prelazi 15 dijelova na milijun. Pri razmatranju izvedbe takve opreme Uprava mora uzeti u obzir upute koju je preporučila Organizacija.\*

7. Oprema za filtriranje ulja navedena točki 2. ovog pravila mora udovoljavati točki 6. ovog pravila. K tome, ona mora imati uređaj za uzbunu koji će pokazati kad se ova razina ne može održati. Sustav mora također biti opremljen uređajima koji će osigurati da se svako ispuštanje mješavina ulja automatski zaustavlja ako sadržaj ulja u tekućini prijeđe 15 dijelova na milijun. Pri razmatranju izvedbe takve opreme i odobrenja, Uprava mora uzeti u obzir upute koje je preporučila Organizacija.

## **DIO C NADZOR RADA PRI ISPUŠTANJU ULJA**

### **Pravilo 15**

#### *Nadzor ispuštanja ulja*

1. Pridržavajući se odredaba pravila 4. ovog Priloga i točaka 2, 3 i 6 ovog pravila, svako ispuštanje ulja ili mješavina ulja u more s brodova je zabranjeno.

#### **A. Ispuštanje izvan posebnih područja**

2. Svako ispuštanje u more ulja ili mješavina ulja s brodova od 400 bruto tonaže i većih je zabranjeno osim ako je udovoljeno svim ovim zahtjevima:

- .1 da je brod u plovidbi;
- .2 da su mješavine ulja propuštene kroz opremu za filtriranje koja udovoljava zahtjevima pravila 14. ovog Priloga;
- .3 da sadržaj ulja u izljevu bez razrjeđivanja ne prelazi 15 dijelova na milijun;
- .4 da mješavina ulja ne potječe iz kaljuža prostorija s teretnim pumpama na tankerima za ulje; i
- .5 da mješavina ulja, na tankerima za ulje, nije izmiješana s ostacima tereta ulja.

#### **B. Ispuštanje u posebnim područjima**

3. Svako ispuštanje u more ulja ili mješavina ulja s brodova od 400 bruto tonaže i većih je zabranjeno, osim ako je udovoljeno svim ovim uvjetima:

---

\* Odnosi se na Preporuku o međunarodnoj specifikaciji za izvedbu i ispitivanje opreme za odvajanje ulja od vode i mjerila sadržaja ulja koju je usvojila Organizacija rezolucijom Skupštine A.393(X) ili Smjernice i specifikacije opreme za sprečavanje onečišćenja za kaljuže prostora strojeva, koje je usvojio Odbor za zaštitu morskog okoliša rezolucijom MEPC 60(33) ili Izmijenjene smjernice i specifikacije opreme za sprečavanje onečišćenja za kaljuže prostora strojeva, koje je usvojio Odbor za zaštitu morskog okoliša rezolucijom MEPC 107(49).

- .1 da je brod u plovidbi;
  - .2 da je mješavina ulja propuštena kroz opremu za filtriranje koja udovoljava zahtjevima pravila 14.7 ovog Priloga;
  - .3 da sadržaj ulja u izljevu bez razrjeđivanja ne prelazi 15 dijelova na milijun;
  - .4 da mješavina ulja ne potječe iz kaljuža prostorije s teretnim pumpama na tankerima za ulje; i
  - .5 da mješavina ulja, na tankerima za ulje, nije izmiješana s ostacima tereta ulja.
4. Svako ispuštanje ulja ili mješavine ulja u more s takvog broda u području Antarktika je zabranjeno.
5. Ništa u ovom pravilu ne zabranjuje brodu na putovanju na kojem je samo jedan njegov dio u posebnom području ispuštanje izvan posebnog područja u skladu s točkom 2. ovog pravila.

#### **C. Zahtjevi za brodove manje od 400 bruto tonaže u svim područjima osim u području Antarktika.**

6. Brod manji od 400 bruto tonaže će ulje ili sve mješavine ulja ili zadržati na brodu radi naknadnog ispuštanja u uređaje za prihvata ili ispustiti u more u skladu s slijedećim odredbama:
- .1 da je brod u plovidbi;
  - .2 da brod ima u radu opremu takve izvedbe koju je odobrila Uprava koja će osigurati da sadržaj ulja u izljevu bez razrjeđivanja neće prijeći 15 dijelova na milijun;
  - .3 da mješavina ulja ne potječe iz kaljuža prostorije s teretnim pumpama na tankerima za ulje;
  - .4 da mješavina ulja, na tankerima za ulje, nije izmiješana s ostacima tereta ulja.

#### **D. Opći zahtjevi**

7. Kadgod se primijete vidljivi tragovi ulja na površini vode ili ispod nje u neposrednoj blizini broda ili njegove brazde, Vlade stranaka ugovornica ove Konvencije trebaju, u mjeri u kojoj je to razumno moguće učiniti, odmah ispitati činjenice kako bi utvrdile je li došlo do povrede odredaba ovog pravila. Pri ispitivanju treba posebno uključiti stanje vjetra i mora, smjer i brzinu broda, druge moguće izvore vidljivih tragova u blizini te sve bilješke o ispuštanju ulja.
8. Nikakvo ispuštanje u more ne smije sadržavati kemikalije ili druge tvari u količinama ili koncentracijama štetnim za morski okoliš ili kemikalije ili druge tvari unijete radi izigravanja uvjeta za ispuštanje navedenih u ovom pravilu.
9. Ostaci ulja koji se ne mogu ispustiti u more u skladu s ovim pravilom moraju se zadržati na brodu radi naknadnog ispuštanja u uređaje za prihvata.



## **Pravilo 16**

### *Odjeljivanje ulja i balastne vode i prijevoz ulja u tankovima pramčanog pika*

1. Osim kako je predviđeno u točki 2. ovog pravila, na brodovima isporučenim nakon 31. prosinca 1979, kako su utvrđeni u pravilu 1.28.2, od 4.000 bruto tonaže i većim koji nisu tankeri za ulje i tankerima za ulje koji su isporučeni nakon 31. prosinca 1979, kako su utvrđeni u pravilu 1.28.2, od 150 bruto tonaže i većim, balastna voda ne smije se prevoziti u bilo kojem tanku tekućeg goriva.
2. Gdje je zbog potrebe za prijevozom većih količina tekućeg goriva potrebno prevoziti balastnu vodu koja nije čista u bilo kojem tanku tekućeg goriva, takva balastna voda mora se ispustiti u uređaje za prihvata ili u more u skladu s pravilom 15. ovog Priloga te upotrebom opreme navedene u pravilu 14.2 ovog Priloga, te o tome upisati bilješku u Knjigu ulja.
3. Na brodu od 400 bruto tonaže i većem, za koji je ugovor o gradnji zaključen nakon 1. siječnja 1982. ili, ako takvog ugovora nema, čija je kobilica položena ili koji je bio na sličnom stupnju gradnje nakon 1. srpnja 1982, ulje se ne smije prevoziti u pramčanom piku ili u tanku ispred sudarne pregrade.
4. Svi brodovi, osim onih na koje se odnose točke 1. i 3. ovog pravila, moraju udovoljavati odredbama tih točaka koliko je to razumno i moguće.

## **Pravilo 17**

### *Knjiga ulja, Dio I – Radovi u prostoriji strojeva*

1. Svaki tanker za ulje od 150 bruto tonaže i veći i svaki brod od 400 bruto tonaže i veći koji nije tanker za ulje mora imati Knjigu ulja Dio I (Radovi u prostoriji strojeva). Knjiga ulja, bila ona dio službenog brodskog dnevnika ili ne, mora biti u obliku navedenom u Dodatku III ovog Priloga.
2. Knjiga ulja Dio I mora se ispuniti svakom prigodom, ako je prikladno za svaki tank, kadgod se obavlja neka od slijedećih radnji u prostoriji strojeva na brodu:
  - .1 balastiranje ili čišćenje tankova tekućeg goriva;
  - .2 ispuštanje prljavog balasta ili vode od čišćenja tankova tekućeg goriva;
  - .3 sakupljanje i odlaganje ostataka ulja (talog i drugi otpaci ulja)
  - .4 ispuštanje izvan broda ili drukčije odlaganje kaljužnom vodom koja se sakupila u prostorima strojeva; i
  - .5 uzimanje tekućeg goriva ili neupakiranog maziva ulja.
3. U slučaju ispuštanja takvog ulja ili mješavine ulja kako je navedeno u pravilu 4. ovog Priloga ili u slučaju nehotičnog ili drugog izvanrednog ispuštanja ulja koje nije izuzeto tim pravilom, u Knjigu ulja Dio I treba unijeti okolnosti i razloge ispuštanja.
4. Svaka radnja opisana u točki 2. ovog pravila mora se točno zabilježiti bez odgađanja u Knjigu ulja - Dio I tako da svi upisi u knjizi odgovaraju onoj radnji koja je obavljena. Svaku dovršenu radnju moraju potpisati časnik ili časnici u službi pri izvođenju te radnje, a svaku popunjenu stranicu zapovjednik broda. Upisi u Knjigu ulja - Dio I za brodove koji trebaju imati Međunarodnu svjedodžbu o sprečavanju onečišćenja uljem moraju biti barem na engleskom, francuskom ili španjolskom jeziku. Ako se koriste i upisi na službenom jeziku države čiju je zastavu brod ovlašten vijati ovi će imati prednost u slučaju spora ili nesuglasice.

5. U Knjigu ulja - Dio I mora se upisati svaki kvar opreme za filtriranje.
6. Knjiga ulja - Dio I mora se držati na takvom mjestu koje je lako dostupno za inspekciju u svakom razumnom vremenu, osim kod brodova bez posade u teglju, te se mora držati na brodu. Ona se mora čuvati tri godine od zadnjeg upisa.
7. Nadležna vlast vlade stranke govornice ove Konvencije može pregledati Knjigu ulja - Dio I na svakom brodu na koji se primjenjuje ovaj Prilog dok je brod u njenoj luci ili odobalnom terminalu, izraditi presliku svakog upisa u knjizi i zahtijevati od zapovjednika broda da ovjeri da je preslika vjeran odraz takvog upisa. Svaka tako izrađena preslika ovjerena od zapovjednika broda kao vjeran odraz upisa u brodsku Knjigu ulja - Dio I mora se prihvatiti u svakom sudskom postupku kao dokaz o činjenicama utvrđenim u upisu. Pregled Knjige ulja - Dio I i uzimanje ovjerene preslike od nadležne vlasti prema ovoj točki moraju biti provedeni toliko brzo koliko je to moguće bez izazivanja prekomjernog zaustavljanja broda.

## POGLAVLJE 4 – ZAHTJEVI ZA PROSTOR TERETA NA TANKERIMA ZA ULJE

### DIO A - KONSTRUKCIJA

#### Pravilo 18

##### *Odijeljeni balastni tankovi*

*Tankerima za ulje od 20.000 tona nosivosti i veći isporučeni nakon 1. lipnja 1982.*

1. Svaki tanker za sirovu naftu od 20.000 tona nosivosti i veći, i svaki brod za derivate nafte od 30.000 tona nosivosti i veći, isporučen nakon 1. lipnja 1982, kako je utvrđen pravilu 1.28.4, mora imati odijeljene balastne tankove i udovoljavati točkama 2, 3. i 4. ili 5, kako je primjereno, ovog pravila.

2. Zapremina odijeljenih balastnih tankova mora se utvrditi tako da brod može sigurno ploviti na putovanjima u balastu bez pribjegavanja uporabe tankova tereta za vođeni balast, osim kako je predviđeno u točki 3. ili 4. ovog pravila. U svim slučajevima, međutim, zapremina odijeljenih balastnih tankova mora biti najmanje takva da, pri svakom stanju balasta na svakom dijelu puta, uključujući stanja koja se sastoje od težine praznog broda uvećane samo za odijeljeni balast, gazovi broda i trim mogu udovoljiti slijedećim zahtjevima:

- .1 konstruktivni gaz u sredini broda ( $d_m$ ) u metrima (ne uzimajući u obzir bilo koju deformaciju broda) ne smije biti manji od:

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

- .2 gazovi na pramčanoj i krmenoj okomici moraju odgovarati onima koji su određeni gazom u sredini broda ( $d_m$ ) kako je navedeno u točki 2.1 ovog pravila, povezano s trimom na krmi ne većim od 0,015L; i
- .3 gaz na krmenoj okomici nikada ne smije biti manji od onog koji je potreban da se postigne potpuni uron vijka (vijaka).

3. Balastna voda se ne smije prevoziti u tankovima tereta, osim:

- .1 na onim rijetkim putovanjima kada su vremenski uvjeti tako nepovoljni da je, po mišljenju zapovjednika broda, potrebno uzeti dodatnu balastnu vodu u tankove tereta radi sigurnosti broda; i
- .2 u izuzetnim slučajevima kad je zbog posebnih obilježja rada tankera za ulje potrebno pribjeći prijevozu balastne vode u većoj količini od one koju zahtijeva točka 2. ovog pravila, ako takav rad tankera za ulje spada u kategoriju izuzetnih slučajeva kako ih je utvrdila Organizacija.

Ta dodatna balastna voda mora se obraditi i ispustiti skladu s pravilom 34. ovog Priloga, a podatke o tome valja unijeti u Knjigu ulja II spomenutu u pravilu 36. ovog Priloga.

4. U slučaju tankera za sirovu naftu, dodatna balastna voda dopuštena točkom 3. ovog pravila ukrcat će se u tankove tereta samo ako su ti tankovi oprani sirovom naftom u skladu s pravilom 35. ovog Priloga prije odlaska iz luke ili terminala za iskrcaj ulja.

5. Bez obzira na odredbe točke 2. ovog pravila uvjeti odijeljenog balasta na tankerima za ulje kraćim od 150 metara moraju biti na zadovoljstvo Uprave.

*Tankeri za sirovu naftu od 40.000 tona nosivosti i veći, isporučeni 1. lipnja 1982. ili prije toga*

6. Pridržavajući se odredaba točke 7. ovog pravila, svaki tanker za sirovu naftu od 40.000 tona nosivosti i veći, ispušten 1. lipnja 1982. ili prije toga, kako je utvrđen u pravilu 1.28.3, mora imati odijeljene balastne tankove i udovoljavati zahtjevima točaka 2. i 3. ovog pravila.

7. Tankeri za sirovu naftu navedeni u točki 6. ovog pravila mogu, umjesto da imaju odijeljene tankove, primijeniti postupak čišćenja tankova pranjem sirovom naftom u skladu s pravilom 33. i 35. ovog Priloga, osim ako je tanker za sirovu naftu namijenjen prijevozu sirove nafte koja nije prikladna za pranje sirovom naftom.

*Brodovi za prijevoz derivata nafte od 40.000 tona nosivosti i veći isporučeni 1. lipnja 1982. ili prije toga.*

8. Svakim brod za prijevoz derivata nafte od 40.000 tona nosivosti i veći ispušten 1. lipnja 1982. ili prije toga, kako je utvrđen u pravilu 1.28.3, mora imati odijeljene balastne tankove i udovoljavati zahtjevima točaka 2. i 3. ovog pravila, ili umjesto toga raditi s namjenskim čistim balastnim tankovima u skladu s slijedećim odredbama:

- .1 Brod za prijevoz derivata nafte mora imati odgovarajuću zapreminu tankova, namijenjenih isključivo prijevozu čistog balasta kako je utvrđeno u pravilu 1.17 ovog Priloga, koji udovoljava zahtjevima točaka 2. i 3. ovog pravila.
- .2 Smještaj i radni postupci za namjenske čiste balastne tankove moraju udovoljavati zahtjevima koje je utvrdila Uprava. Takvi zahtjevi moraju sadržavati barem sve odredbe izmijenjenih Specifikacija za tankere za ulje s namjenskim čistim balastnim tankovima koje je usvojila Organizacija rezolucijom A.495(XII).
- .3 Brod za prijevoz derivata nafte mora biti opremljen mjeračem sadržaja ulja koje je odobrila Uprava na osnovi specifikacija koje je preporučila Organizacija, da bi se omogućio nadzor sadržaja ulja u ispuštenoj balastnoj vodi.\*
- .4 Svaki brod za prijevoz derivata nafte koji radi s namjenskim čistim balastnim tankovima mora imati Priručnik za rad s namjenski čistim balastnim tankovima† s detaljnim opisom sustava i radnih postupaka. Takav Priručnik mora zadovoljavati Upravu i sadržavati sve obavijesti iz specifikacija navedenih u podtočki 8.2 ovog pravila. Ako je došlo do izmjena koje utječu na sustav s namjenskim čistim balastnim tankovima, Priručnik o radu treba u skladu s tim izmijeniti.

---

\* Na mjerače sadržaja ulja postavljena na tankerima za ulje izgrađenim prije 2. listopada 1986. odnosi se Preporuka o međunarodnim specifikacijama za izvedbu i ispitivanje opreme za odvajanje ulja od vode i mjerače sadržaja ulja koje je usvojila Organizacija rezolucijom A.393(X). Na mjerače sadržaja ulja kao dijela sustava za praćenje i nadzor ispuštanja postavljenih na tankerima za ulje izgrađenim 2. listopada 1986. ili kasnije, odnose se Smjernice i specifikacije za sustave praćenja i nadzora ispuštanja ulja na tankerima za ulje, koje je usvojila Organizacija rezolucijom A.586(14). Na mjerače sadržaja ulja postavljene na tankerima za ulje čije su kobilice položene ili su se nalazili na sličnom stupnju gradnje 1. siječnja 2005. ili kasnije, odnose se Izmijenjene smjernice i specifikacije koje je usvojila Organizacija rezolucijom MEPC 108(49).

† Vidi rezoluciju A.495(XII) o standardnom obrascu Priručnika.

*Tanker za ulje utvrđen kao tanker za ulje s odijeljenim balastom*

9. Svaki tanker za ulje koji ne mora biti opremljen s odijeljenim balastnim tankovima prema točkama 1, 6 ili 8. ovog pravila može ipak biti utvrđen kao tanker s odijeljenim balastom ako udovoljava zahtjevima točaka 2. i 3. ili 5., već prema prilikama, ovog pravila.

*Tankeri za ulje isporučeni 1. lipnja 1982. ili prije toga, s posebno uređenim balastom*

10. Tankeri za ulje isporučeni 1. lipnja 1982. ili prije toga, kako su utvrđeni u pravilu 1.28.3, imaju posebno uređen balast:

- .1 Ako je tanker za ulje ispučen 1. lipnja 1982. ili prije toga, kako je utvrđen u pravilu 1.28.3, izgrađen ili radi tako da stalno udovoljava zahtjevima gaza i trima navedenim u točki 2. ovog pravila, a da ne mora pribjeći korištenju balastne vode, treba smatrati da udovoljava zahtjevima za odijeljeni balastni tank, navedenim u točki 6. ovog pravila, ako udovoljava svim ovim uvjetima:
  - .1.1 da je radne postupke i rad s balastom odobrila Uprava;
  - .1.2 da je postignut dogovor između Uprave i vlada država luka stranaka ugovornica ove Konvencije kad se zahtjevima za gaz i trim broda udovoljava radnim postupkom; i
  - .1.3 da je Međunarodnom svjedodžbom o sprečavanju onečišćenja uljem potvrđeno da tanker za ulje plovi s posebnim smještajem balasta.
- .2 Balastna voda nikad se ne smije prevoziti u tankovima ulja, osim na onim rijetkim putovanjima kad su vremenski uvjeti tako nepovoljni da je, po mišljenju zapovjednika broda, potrebno imati dodatnu balastnu vodu u tankovima tereta radi sigurnosti broda. Takva dodatna balastna voda mora se obraditi i ispustiti u skladu s pravilom 34. ovog Priloga i zahtjevima pravila 29, 31 i 32, ovog Priloga, te podatke o tome valja upisati u Knjigu ulja navedenu u pravilu 36. ovog Priloga.
- .3 Uprava koja je potvrdila svjedodžbu u skladu s točkom 10.1.3 ovog pravila mora podatke o tome priopćiti Organizaciji radi obavještanja stranaka ugovornica ove Konvencije.

*Tankeri za ulje od 70.000 tona nosivosti i veći isporučeni nakon 31. prosinca 1979*

11. Tankeri za ulje od 70.000 tona nosivosti i veći, isporučeni nakon 31. prosinca 1979, kako su tvrdjeni u pravilu 1.28.2, moraju imati odijeljene balastne tankove i udovoljavati točkama 2, 3 i 4 ili 5, već prema prilikama, ovog pravila.

*Zaštitni smještaj odijeljenog balasta*

12. Zaštitni smještaj prostora odijeljenog balasta

Na svakom tankeru za sirovu naftu od 20.000 tona nosivosti i većem i svakom tankeru za prijevoz derivata nafte od 30.000 tona nosivosti i većem ispučenom nakon 1. lipnja 1982, kako je utvrđen u pravilu 1.28.4, osim onih tankera koji udovoljavaju pravilu 19, odijeljeni balastni tankovi koji moraju imati zapreminu u skladu s zahtjevima točke 2. ovog pravila, a smješteni su unutar duljine tankova tereta, moraju biti razmješteni prema zahtjevima točaka 13, 14. i 15. ovog pravila kako bi se osigurale zaštitne mjere protiv izlivanja ulja u slučaju nasukavanja ili sudara.

13. Odijeljeni balastni tankovi i prostori koji nisu tankovi ulja unutar duljine tankova tereta ( $L_t$ ) moraju biti tako smješteni da udovoljavaju slijedećem zahtjevu:

$$\Sigma PAc + \Sigma PAs \geq J[L_t(B + 2D)]$$

gdje je:

$PAc$  = površina bočne oplata u kvadratnim metrima za svaki odijeljeni balastni tank ili prostor koji nije tank za ulje temeljena na projektiranim proračunskim dimenzijama,

$PAs$  = površina oplata dna u kvadratnim metrima za svaki takav tank ili prostor temeljena na projektiranim proračunskim dimenzijama,

$L_t$  = duljina u metrima između krajnjih pramčanih i krmnih točaka tankova tereta,

$B$  = najveća širina broda u metrima kako je utvrđena u pravilu 1.22 ovog Priloga,

$D$  = proračunska visina u metrima mjerena okomito od gornjeg ruba kobilice do gornjeg ruba sponje palube nadvođa, bočno na sredini broda. Kod brodova s zaobljenim završnim vojem, proračunska visina se mora mjeriti do točke presjeka proračunskih linija palube i bočne oplata, ako se linije produlje kao da je bočna oplata kutne konstrukcije,

$J$  = 0,45 za tankere za ulje od 20.000 tona nosivosti, 0,30 za tankere za ulje od 200.000 tona nosivosti i veće, pridržavajući se odredaba točke 14. ovog pravila.

Za međuvrijednosti nosivosti vrijednost  $J$  određuje se linearnom interpolacijom.

Kadgod se u ovom pravilu primjenjuju znakovi iz ove točke oni imaju značenje kako je utvrđeno u ovoj točki.

14. Za tankere od 200.000 tona nosivosti i veće vrijednost  $J$  može se smanjiti kako slijedi:

$$J_{smanjeno} = \left[ J - \left( a - \frac{O_c + O_s}{40_A} \right) \right] \text{ ili } 0,2, \text{ ako je to više}$$

gdje:

$a$  = 0,25 za tankere za ulje od 200.000 tona nosivosti,

$a$  = 0,40 za tankere za ulje od 300.000 tona nosivosti,

$a$  = 0,50 za tankere za ulje od 420.000 tona nosivosti i veće.

Za međuvrijednosti nosivosti vrijednost  $a$  mora se odrediti linearnom interpolacijom.

$O_c$  = kako je utvrđeno u pravilu 25.1.1. ovog Priloga,

$O_s$  = kako je utvrđeno u pravilu 25.1.2 ovog Priloga,

$O_A$  = dopušteno istjecanje ulja kako se zahtijeva pravilom 26.2 ovog Priloga.

15. Pri određivanju  $PAc$  i  $PAs$ , za odijeljene balastne tankove i prostore koji nisu tankovi za ulje primijenit će se:

- .1 najmanja širina svakog bočnog tanka ili prostora koji se pruža cijelom visinom boka broda ili od palube do vrha dvodna, ne smije biti manja od 2 metra. Širina će se mjeriti unutar broda od boka broda okomito na središnjicu. Gdje je predviđena manja širina bočni tank ili taj prostor neće se uzeti u obzir kod izračuna zaštitne površine PAc; i
- .2 najmanja okomita visina svakog dvodna tanka ili prostora mora biti B/15 ili 2 metra, prema tome što je manje. Ako je predviđena manja visina, tank dvodna ili prostor neće se uzimati u obzir kod izračuna zaštitne površine PAs.

Najmanja širina i visina bočnih tankova i tankova dvodna mjerit će se ne uzimajući u obzir prostor kaljuže a, u slučaju najmanje širine, mjerit će se ne uzimajući u obzir zaobljenja završnog voja.

### **Pravilo 19.**

*Zahtjevi za dvostruki trup i dvodno na tankerima za ulje isporučenim 6. srpnja 1996. ili kasnije*

1. Ovo pravilo će se primijeniti na tankere za ulje od 600 tona nosivosti i veće isporučene 6. srpnja 1996. ili kasnije, kako su utvrđeni u pravilu 1.28.6, kako slijedi:
2. Svaki tanker za ulje od 5.000 tona nosivosti i veći, mora:
  - .1 umjesto točkama 12 do 15 pravila 18, već prema prilikama, udovoljavati zahtjevima točke 3. ovog pravila osim ako se na njega odnose odredbe točaka 4. i 5. ovog pravila; i
  - .2 udovoljavati, ako je primjenjivo, zahtjevima pravila 28.6
3. Cijela duljina tanka tereta mora biti zaštićena balastnim tankovima ili prostorima koji nisu tankovi u kojima se prevozi ulje, kako slijedi:

#### *.1 Bočni tankovi ili prostori*

Bočni tankovi ili prostori moraju se pružati cijelom visinom boka broda ili od vrha dvodna do najviše palube zanemarujući zaobljenje završnog voja, ako postoji. Oni moraju biti postavljeni tako da su tankovi tereta smješteni unutar broda od proračunske linije bočne oplata nigdje manje od udaljenosti  $w$ , kako je prikazano na slici 1, mjereno od presjeka okomito na bočnu oplatu, kako slijedi:

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

$$w = 2,0 \text{ m, prema tome što je manje.}$$

Najmanja vrijednost  $w = 1,0 \text{ m}$ .

#### *.2 Tankovi dvodna ili prostori*

Na bilo kojem presjeku dubina svakog tanka dvodna ili prostora mora biti takav da udaljenost  $h$  između dna tankova tereta i proračunske linije oplata dna mjerena okomito na oplatu dna, kako je prikazano na slici 1, nije manja nego li je ovdje navedeno:

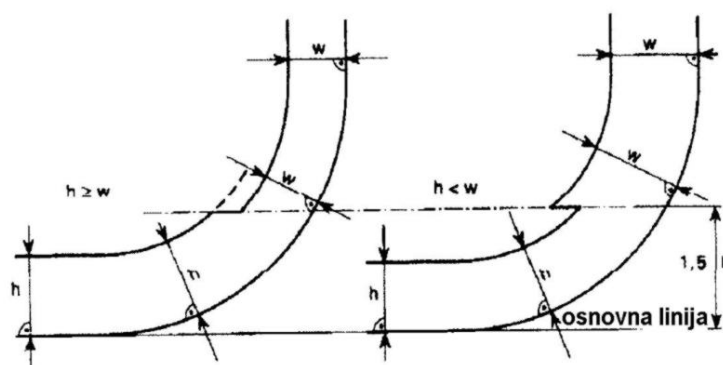
$$h = B/15 \text{ (m) ili}$$

$$h = 2,0 \text{ m, prema tome što je manje.}$$

Najmanja vrijednost  $h = 1,0 \text{ m}$ .

.3 *Zaobljenost površine dna na mjestima bez jasno utvrđene zaobljenosti dna.*

Kada su udaljenosti  $h$  i  $w$  različite, udaljenost  $w$  mora imati prednost na razinama koje se protežu  $1,5 h$  iznad osnovne linije, kako je prikazano na slici 1.



Slika 1 Granične linije tanka tereta u svrhu točke 3.

.4 *Ukupna zapremina balastnih tankova*

Na tankerima za sirovu naftu od 20.000 tona nosivosti i većim i brodovima za prijevoz derivata nafte od 30.000 tona nosivosti i većim, ukupna zapremina bočnih tankova, tankova dvodna, tankova pramčanog i krmenog pika ne smije biti manja od zapremine tankova odijeljenog balasta potrebne za udovoljavanje zahtjevima pravila 18. ovog Priloga. Bočni tankovi ili prostori i tankovi dvodna koji se koriste da bi se udovoljilo zahtjevima pravila 18. moraju biti smješteni jednoliko koliko je to moguće po duljini tankova tereta. Dodatna zapremina odijeljenog balasta predviđena radi smanjenja veličine uzdužnog savijanja nosača trupa, trima, itd. može biti smještena bilo gdje unutar broda.

.5 *Zdenci usisa u tankovima tereta*

Zdenci usisa u tankovima tereta mogu se pružati u dvodno ispod granične linije utvrđene udaljenošću  $h$  pod uvjetom da su takvi zdenci toliko mali koliko je moguće, a razmak između dna zdenca i bočne oplata dna nije manji od  $0,5 h$ .

.6 *Cjevovod balasta i tereta*

Cjevovod balasta i drugi cjevovodi, kao što su cjevovodi za mjerenje razine tekućine i cjevovodi odzračivanja, do balastnih tankova ne smiju prolaziti kroz tankove tereta. Cjevovod tereta i slični cjevovod do tankova tereta ne smiju prolaziti kroz balastne tankove. Izuzeci od ovog zahtjeva mogu se odobriti za kraće dijelove cjevovoda, pod uvjetom da su potpuno zavareni ili jednako zaštićeni.

4. Na tankove dvodna ili prostore primjenjuje se slijedeće:

- .1 Tankovi dvodna ili prostori koje zahtijeva točka 3.2 ovog pravila mogu biti podijeljeni, ako je izvedba tankera takva da pritisak tereta i pare koji



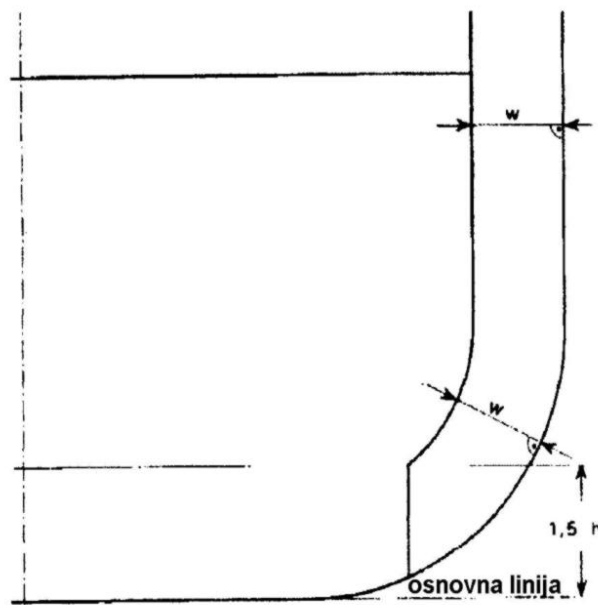
djeluje na oplatu dna, kao jedinu granicu između tereta i mora, ne prelazi vanjski tlak vodenog stupca, kako je izražen izrazom:

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

gdje je:

- $h_c$  = visina tereta u dodiru s oplatom dna u metrima,
- $\rho_c$  = najveća gustoća tereta u  $\text{kg/m}^3$ ,
- $d_n$  = najmanji radni gaz pod bilo kojim očekivanim stanjem nakrcanosti u metrima,
- $\rho_s$  = gustoća morske vode u  $\text{kg/m}^3$
- $p$  = najveći tlak iznad atmosferskog tlaka (manometarski tlak) ventila tlak/vakuum predviđen za tank tereta u Pa
- $f$  = faktor sigurnosti = 1,1
- $g$  = standardno ubrzanje gravitacije ( $9,81 \text{ m/s}^2$ )

- .2 Svaka vodoravna pregrada potrebna da bi se udovoljilo ovim zahtjevima mora biti smještena na visini ne manjoj od  $B/6$  ili 6 metara, prema tome što je manje, ali ne više od  $0,6D$  iznad osnovne linije gdje je  $D$  proračunska visina u sredini broda.
- .3 Smještaj bočnih tankova ili prostora mora biti kako je utvrđeno u točki 3.1 ovog pravila, osim što, ispod razine  $1,5h$  iznad osnovne linije, gdje je  $h$  kako je utvrđeno u točki 3.2 ovog pravila, granična linija tanka tereta može biti spuštena okomito na oplatu dna, kako prikazuje slika 2.



Slika 2 Granične linije tanka tereta u svrhu točke 4.

5. Umjesto zahtjeva propisanih točkom 3. ovog pravila mogu se prihvatiti i drugi načini izvedbe i konstrukcije tankera za ulje ako oni osiguravaju najmanje istu razinu

zaštite od onečišćenja uljem u slučaju sudara ili nasukavanja i ako ih je u načelu odobrio Odbor za zaštitu morskog okoliša na temelju smjernica koje je izradila Organizacija.\*

6. Svaki tanker za ulje manji od 5.000 tona nosivosti mora udovoljavati točkama 3. i 4. ovog pravila, ili mora:

- .1 imati barem tankove dvodna ili prostore koji imaju takvu visinu da razmak  $h$  naveden u točki 3.2 ovog pravila udovoljava slijedećem:

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

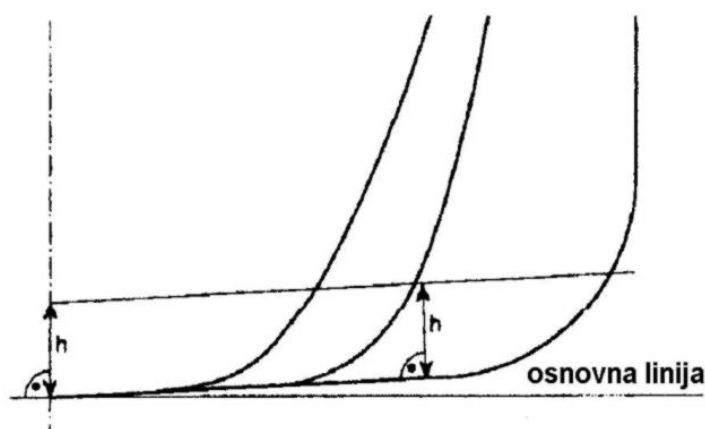
sa najmanjom vrijednosti  $h = 0,76 \text{ m}$ ;

na zaobljenom dijelu područja kaljuža i na mjestima bez jasno utvrđene zaobljenosti kaljuža granična linija tanka tereta mora se pružati usporedno s linijom ravnine dna u sredini broda, kako je prikazano na slici 3; i

- .2 imati tankove tereta tako uređene da zapremina svakog tanka tereta ne prelazi  $700 \text{ m}^3$ , osim ako su bočni tankovi ili prostori uređeni u skladu s točkom 3.1 ovog pravila udovoljavaju slijedećem:

$$W = 0,4 + \frac{2,4 DW}{20.000} (\text{m})$$

s najmanjom vrijednošću  $w = 0,76 \text{ m}$ .



Slika 3 Granične linije tanka tereta u svrhu točke 6.

7. Ulje se ne smije prevoziti u nekom prostoru koji se pruža ispred sudarne pregrade smještene u skladu s pravilom II-1/11 Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskog života na moru, 1974, s izmjenama i dopunama. Tanker za ulje za kojeg se ne zahtijeva da ima sudarnu pregradu u skladu s tim pravilom, ne smije prevoziti ulje u bilo kojem prostoru koji se pruža ispred poprečne ravnine okomite na središnju liniju i koja je smještena kako bi bila smještena sudarna pregrada u skladu s tim pravilom.

---

\* Odnosi se na Izmijenjene privremene smjernice za odobravanje alternativnih metoda izvedbe i konstrukcije tankera za ulje, koje je usvojio Odbor za zaštitu morskog okoliša Organizacije rezolucijom MEPC 110(49).

8. Pri odobravanju izvedbe i konstrukcije tankera za ulje koji će biti izgrađen u skladu s odredbama ovog pravila Uprave moraju uzeti u obzir aspekte opće sigurnosti, uključujući potrebu održavanja i inspekcije bočnih tankova i tankova dvodna ili prostora.

## **Pravilo 20**

*Zahtjevi za dvostruki trup i dvodno na tankerima za ulje isporučenim prije 6. srpnja 1996.*

1. Ako nije izričito drukčije predviđeno:
  - .1 ovo pravilo će se primijeniti na tankere za ulje od 5.000 tona nosivosti i veće, koji su isporučeni prije 6. srpnja 1996, kako su određeni u pravilu 1.28.5 ovog Priloga; i
  - .2 ovo pravilo se neće primijeniti na tankere za ulje koji udovoljavaju pravilu 19. i pravilu 28. s obzirom na točku 28.6, koji su isporučeni prije 6. srpnja 1996, kako su određeni u pravilu 1.28.5 ovog Priloga; i
  - .3 ovo pravilo se neće primijeniti na tankere za ulje na koje se odnosi točka 1. ovog pravila, koji udovoljavaju pravilu 19.3.1 i 19.3.2 ili 19.4 ili 19.5 ovog Priloga, osim što ne mora biti udovoljeno u svakom pogledu zahtjevu za najmanje razmake između pregrada tanka tereta i bočne oplata i oplata dna. U tom slučaju razmaci bočne zaštite ne smiju biti manji od onih navedenih u Međunarodnom kodeksu o prijevozu kemikalija za tankove tipa 2, a razmaci bočne zaštite na središnjici moraju udovoljavati pravilu 18.15.2 ovog Priloga.
2. U ovom pravilu:
  - .1 *Teško dizelsko ulje* je dizelsko ulje osim onih čiji se destilati više od 50% zapremine destiliraju na temperaturi koja ne prelazi 340° C kad je ispitano metodom koju je prihvatila Organizacija.\*
  - .2 *Tekuće gorivo* su teški destilati ili ostaci sirove nafte ili mješavine takvih materijala namijenjeni za korištenje kao gorivo za zagrijavanje ili pogon kakvoće jednake specifikaciji koju je prihvatila Organizacija.†
3. U svrhu ovog pravila, tankeri za ulje dijele se u slijedeće razrede:
  - .1 *Tanker za ulje razreda 1* je tanker za ulje od 20.000 tona nosivosti i veći, koji prevozi sirovu naftu, tekuće gorivo, teško dizelsko ulje ili ulje za podmazivanje kao teret i od 30.000 tona nosivosti i veći, koji prevozi druga ulja osim navedenih, koji ne udovoljava zahtjevima za tankere za ulje isporučene nakon 1. lipnja 1982, kako su utvrđeni u pravilu 1.28.4 ovog Priloga;
  - .2 *Tanker za ulje razreda 2* je tanker za ulje od 20.000 tona nosivosti i veći, koji prevozi sirovu naftu, tekuće gorivo, teško dizelsko ulje ili ulje za podmazivanje kao teret, i od 30.000 tona nosivosti i veći, koji prevozi druga ulja osim navedenih, koji udovoljava zahtjevima za tankere za ulje

---

\* Odnosi se na Standardne načine ispitivanja materijala Američkog društva za testiranje (oznaka D 86)

† Odnosi se na Standardni način ispitivanja materijala Američkog društva za testiranje (Oznaka D 396) za tekuće gorivo br.4 ili teža.

isporučene nakon 1. lipnja 1982, kako su utvrđeni u pravilu 1.28.4 ovog Priloga; i

- .3 *Tanker za ulje razreda 3* je tanker za ulje od 5.000 tona nosivosti i veći ali manji od onog navedenog u podtočki 1. ili 2. ove točke.

4. Tanker za ulje na koji se primjenjuje ovo pravilo mora udovoljavati zahtjevima točaka 2. do 5, 7. i 8. pravila 19. i pravila 28. s obzirom na točku 28.6 ovog Priloga najkasnije do 5. travnja 2005. ili datuma godišnjice isporuke broda na datum ili u godini navedenoj u ovoj tablici:

| Razred tankera za ulje | Datum ili godina                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Razred 1               | 5. travanj 2005. za brodove isporučene 5. travnja 2005. ili ranije<br>2005. za brodove isporučene nakon 5. travnja 1982.                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Razred 2. i 3          | 5. travnja 2005. za brodove isporučene 5. travnja 1977. ili ranije<br>2005. za brodove isporučene nakon 5. travnja 1977, ali prije 1. siječnja 1978.<br>2006. za brodove isporučene u 1978. i 1979.<br>2007. za brodove isporučene u 1980. i 1981.<br>2008. za brodove isporučene u 1982.<br>2009. za brodove isporučene u 1983.<br>2010. za brodove isporučene u 1984. ili kasnije |

5. Bez obzira na odredbe točke 4. ovog pravila, u slučaju tankera za ulje razreda 2. ili 3. koji ima samo dvodna ili dvostruke bokove koji se ne koriste za prijevoz ulja, a pružaju se cijelom duljinom tanka tereta, ili prostore dvostrukog trupa koji se ne koriste za prijevoz ulja koji se protežu cijelom duljinom tanka tereta, ali koji ne udovoljavaju uvjetima da bi bili oslobođeni od odredaba točke 3. ovog pravila, Uprava može dopustiti nastavak rada takvog broda i poslije datuma navedenih u točki 4. ovog pravila, pod uvjetom:

- .1 da je brod bio u službi 1. srpnja 2001;
- .2 da se Uprava uvjerila provjerom službenih zabilješki da brod ispunjava gornje uvjete;
- .3 da navedeni uvjeti broda ostaju neizmijenjeni; i
- .4 da se rad broda ne nastavlja nakon što je brod navršio 25 godina od datuma njegove isporuke.

6. Tanker za ulje razreda 2. ili 3 koji je navršio 15 ili više godina od njegove isporuke mora udovoljavati Programu za procjenu stanja koji je usvojio Odbor za zaštitu morskog okoliša rezolucijom MEPC 94(46), s izmjenama i dopunama, pod uvjetom da su takve izmjene i dopune usvojene, da su stupile na snagu i proizvele pravni učinak u skladu s odredbama članka 16. ove Konvencije, a koji se odnosi na postupke izmjena i dopuna koji se primjenjuju na Dodatak Prilogu.

7. Uprava može dopustiti nastavak rada tankera za ulje razreda 2. ili 3. nakon datuma navedenih u točki 4. ovog pravila, ako je zadovoljna rezultatima Programa za procjenu stanja koji jamče, po mišljenju Uprave, da je brod sposoban nastaviti takav rad, pod uvjetom da se takav rad neće obavljati nakon datuma godišnjice isporuke broda u 2015. ili nakon što je brod navršio 25 godina od datuma njegove isporuke, prema tome što ranije nastupi.

8.1 Uprava stranke ugovornice ove Konvencije koja dopusti primjenu točke 5. ovog pravila ili dopusti, obustavi, ukine ili odbije primjenu točke 7. ovog pravila, brodu koji je ovlašten vijati njezinu zastavu, će o tome bez odlaganja izvijestiti Organizaciju radi dostavljanja tih podataka strankama ugovornicama u svrhu njihovog upoznavanja i odgovarajućih mjera, ako su potrebne.

8.2 Stranka ugovornica ove Konvencije bit će ovlaštena zabraniti ulazak u luke ili odobalne terminale pod njenom vlašću tankerima za ulje koji postupaju u skladu s odredbama:

- .1 točke 5. ovog pravila nakon datuma godišnjice isporuke broda u 2015; ili
- .2 točke 7. ovog pravila.

U takvim slučajevima stranka ugovornica će izvijestiti Organizaciju radi dostavljanja podataka o tome strankama ugovornicama ove Konvencije u svrhu njihovog upoznavanja.

## **Pravilo 21**

*Sprečavanje onečišćenja uljem iz tankera koji prevoze teško ulje kao teret*

1. Ovo pravilo:

- .1 će se primijeniti na tankere za ulje od 600 tona nosivosti i veće koji prevoze teško ulje kao teret bez obzira na datum isporuke; i
- .2 neće se primijeniti na tankere za ulje na koje se odnosi točka 1. ovog pravila koji udovoljavaju pravilima 19.3.1 i 19.3.2 ili 19.4 ili 19.5 ovog Priloga, osim što ne mora biti udovoljeno u svakom pogledu zahtjevu za najmanje razmake između pregrada tanka tereta i boka broda i oplata dna. U tom slučaju, bočne zaštitne udaljenosti ne smiju biti manje od onih navedenih u Međunarodnom kodeksu o prijevozu kemikalija za razred 2. smještaja tanka tereta, a zaštitne udaljenosti prema dnu na središnjici moraju udovoljavati pravilu 18.15.2 ovog Priloga.

2. U ovom pravilu *teško ulje* je:

- .1 sirova nafta gustoće veće od  $900 \text{ kg/m}^3$  na  $15^\circ \text{C}$ ;
- .2 tekuće gorivo\* gustoće veće od  $900 \text{ kg/m}^3$  na  $15^\circ \text{C}$  ili kinematski viskozitet veći od  $180 \text{ mm}^2/\text{s}$  na temperaturi od  $50^\circ \text{C}$ ; ili
- .3 bitumen, katran i njihove emulzije.

3. Tanker za ulje na koji se primjenjuje ovo pravilo mora udovoljavati odredbama točaka 4 do 8. ovog pravila i k tome primjenjive odredbe pravila 20.

4. Pridržavajući se odredaba točaka 5, 6. i 7. ovog pravila tanker za ulje na koji se primjenjuje ovo pravilo mora:

- .1 ako je nosivosti 5.000 tona i više, udovoljavati zahtjevima pravila 19. ovog Priloga najkasnije do 5. travnja 2005; ili
- .2 ako ima 600 tona nosivosti i više, ali manje od 5.000 tona nosivosti, imati tankove dvodna ili prostore koji udovoljavaju odredbama pravila 19.6.1 ovog Priloga te bočne tankove ili prostore uređene u skladu s pravilom

---

\* Ovu definiciju izmijenio je MEPC 54 rezolucijom 141(54)

19.3.1 koji udovoljavaju zahtjevima za razmak  $w$  kako je navedeno u pravilu 19.6.2 najkasnije do datuma godišnjice isporuke broda u 2008. godini.

5. U slučaju tankera za ulje od 5.000 tona nosivosti i veće, koji prevoze teško ulje kao teret i koji ima samo dvodna ili dvostruke bokove koji se ne koriste za prijevoz ulja, a protežu se cijelom duljinom tanka tereta, ili prostorima dvostrukog trupa koji se ne koriste za prijevoz ulja, a protežu se cijelom duljinom tanka tereta, ali koji ne udovoljavaju uvjetima da bi bili oslobođeni od odredaba točke 1.2 ovog pravila, Uprava može dopustiti nastavak rada takvog broda i poslije datuma navedenog u točki 4. ovog pravila, pod uvjetom:

- .1 da je brod bio u službi 4. prosinca 2003;
- .2 da se Uprava uvjerila provjerom službenih bilješki da brod udovoljava spomenutim uvjetima;
- .3 da navedeno stanje broda ostaje neizmijenjeno; i
- .4 da rad nije nastavljen nakon što je brod navršio 25 godina od datuma njegove isporuke.

6.1 Uprava može dopustiti nastavak rada tankera za ulje od 5.000 tona nosivosti i većeg, koji prevozi sirovu naftu gustoće veće od  $900 \text{ kg/m}^3$  na  $15^\circ \text{C}$ , ali manje od  $945 \text{ kg/m}^3$ , nakon datuma navedenog u točki 4.1 ovog pravila, ako je zadovoljavaju rezultati Programa za procjenu stanja navedenog u pravilu 20.6 koji jamče, da je po mišljenju Uprave, brod sposoban nastaviti takav rad uzimajući u obzir veličinu, starost, područje rada i stanje strukture broda i pod uvjetom da rad nije nastavljen nakon što je brod navršio 25 godina od datuma njegove isporuke.

6.2 Uprava može dopustiti nastavak rada tankeru za ulje od 600 tona nosivosti i većem ali manjem od 5.000 tona nosivosti koji prevozi teško ulje kao teret, nakon datuma navedenog u točki 4.2 ovog pravila, ako je, po mišljenju Uprave, brod sposoban nastaviti takav rad uzimajući u obzir veličinu, starost, područje rada i stanje strukture broda, pod uvjetom da rad nije nastavljen nakon što je brod navršio 25 godina od datuma njegove isporuke.

7. Uprava stranke ugovornice ove Konvencije može osloboditi tanker za ulje od 600 tona nosivosti i veći, koji prevozi teško ulje kao teret, od odredaba ovog pravila ako tanker za ulje:

- .1 obavlja putovanja isključivo u području pod njenom vlašću ili radi kao plutajuće postrojenje za skladištenje teškog ulja koje je smješteno na području pod njenom vlašću; ili
- .2 obavlja putovanja isključivo u području pod vlašću druge stranke ugovornice ili radi kao plutajuće postrojenje za skladištenje teškog ulja koje je smješteno na području pod vlašću druge stranke ugovornice, pod uvjetom da je stranka ugovornica na čijem će području tanker za ulje raditi suglasna s njegovim radom na području pod njenom vlašću.

8.1 Uprava stranke ugovornice ove Konvencije koja dopusti, obustavi, ukine ili odbije primjenu točke 5, 6. ili 7. ovog pravila brodu koji je ovlašten vijati njezinu zastavu, mora o tome odmah izvijestiti Organizaciju radi dostavljanja podataka strankama ugovornicama ove Konvencije, a u svrhu njihovog upoznavanja i odgovarajućih mjera, ako su potrebne.

8.2 Pridržavajući se odredaba međunarodnog prava, stranka ugovornica ove Konvencije je ovlaštena zabraniti ulazak tankerima za ulje koji rade u skladu s odredbama točke 5. ili 6. ovog pravila, u luke ili odobalne terminale pod njenom vlašću ili zabraniti prekrcaj teškog ulja s broda na brod u područjima pod njenom vlašću, osim kada je to potrebno radi zaštite sigurnosti broda ili spašavanja ljudskih života na moru. U takvim slučajevima ta stranka ugovornica će izvijestiti o tome Organizaciju, radi dostavljanja odnosnih podataka strankama ugovornicama ove Konvencije radi njihovog upoznavanja.

## **Pravilo 22**

### *Zaštita dna prostorije s pumpama*

1. Ovo pravilo primjenjuje se na tankere za ulje od 5.000 tona nosivosti i veće izgrađene 1. siječnja 2007. ili kasnije.
2. Prostorija s pumpama mora imati dvodno koje na svakom presjeku svakog tanka dvodna ili prostora ima takav razmak  $h$  između dna prostorije s pumpama i osnovne linije broda mjeren okomito na osnovnu liniju broda koji nije manji od ovog:

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

$$h = 2 \text{ m, prema tome što je manje.}$$

Najmanja vrijednost  $h = 1 \text{ m}$

3. U slučaju prostorija s pumpama čije se dno iznad osnovne linije nalazi najmanje na visini koju zahtijeva točka 2 ovog pravila (npr. izvedba krme poput gondole) neće ni u kojem slučaju biti potrebno dvodno u prostoriji s pumpama.
4. Balastne pumpe moraju biti izvedene tako da se osigura uspješan usis iz tankova dvodna.
5. Bez obzira na odredbe točaka 2. i 3. ovog pravila, gdje naplavljivanje prostorije s pumpama neće učiniti nedjelotvornim sustav pumpi balasta i tereta, dvodno ne mora biti izvedeno.

## **Pravilo 23**

### *Izvedba za slučaj nehotičnog istjecanja ulja*

1. Ovo pravilo primijenit će se na sve tankere za ulje isporučene 1. siječnja 2010. ili kasnije, kako su utvrđeni pravilom 1.28.8.
2. U ovom pravilu primjenjuju se slijedeći pojmovi:
  - .1 *Gaz teretne linije ( $d_s$ )* je okomiti razmak, u metrima, od proračunske osnovice na sredini duljine do vodne linije koja odgovara ljetnom nadvođu dodijeljeno tom brodu. Izračune prema ovom pravilu treba temeljiti na gazu  $d_s$  bez obzira na dodijeljena nadvođa koja mogu prelaziti  $d_s$  kao što je tropska vodena linija.
  - .2 *Vodena linija ( $d_B$ )* je okomiti razmak u metrima, od proračunske osnovice na sredini duljine do vodene linije koja odgovara 30% visini  $D_s$ .
  - .3 *Širina ( $B_s$ )* je najveća proračunska širina broda u metrima, na ili ispod najvećeg gaza teretne linije  $d_s$ .

- .4 Širina ( $B_B$ ) je najveća proračunska širina broda, u metrima, na ili ispod vodne linije  $d_B$ .
- .5 Visina ( $D_s$ ) je proračunska visina u metrima, mjerena na sredini duljine do gornje palube na boku.
- .6 Duljina ( $L$ ) i nosivost ( $DW$ ) su one kako je utvrđeno u pravilima 1.19 odnosno 1.23.
3. Da bi se pružila odgovarajuća zaštita od onečišćenja uljem u slučaju sudara ili nasukavanja mora biti udovoljeno slijedećem:

- .1 za tankere za ulje od 5.000 tona nosivosti (DWT) i veće, parametar srednjeg istjecanja ulja mora biti kako slijedi:

$$O_M \leq 0,015 \quad C \leq 200.000 \text{ m}^3$$

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

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

$$O_M \leq 0,012 \quad C \geq 400.000 \text{ m}^3$$

za višenamjenske brodove između 5.000 tona nosivosti (DWT) i 200.000 m<sup>3</sup> zapremine, može se primijeniti parametar srednjeg istjecanja ulja, pod uvjetom da podnijeti izračuni zadovoljavaju Upravu, pokazuju da nakon što mu je izračunata povećana strukturna čvrstoća, višenamjenski brod ima izvedbu izljeva ulja najmanje jednaku standardu tankera dvostrukog trupa iste veličine koji ima  $O_{M\leq} 0,015$ .

$$O_M \leq 0,021 \quad C \leq 100.000 \text{ m}^3$$

$$O_M \leq 0,015 + (0,006/100.000) (200.000 - C)$$

$$\text{za } 100.000 \text{ m}^3 < C \leq 200.000 \text{ m}^3$$

gdje:

$O_M$  = parametar srednjeg istjecanja ulja

$C$  = ukupna zapremina tereta ulja u m<sup>3</sup> pri 98% popunjenosti tanka.

- .2 za tankere za ulje manje od 5.000 tona nosivosti (DWT)

Duljina svakog tanka tereta ne smije prelaziti 10 m ili jednu od slijedećih vrijednosti, prema tome koja je veća

- .2.1 gdje unutar tankova tereta nije predviđena uzdužna pregrada  
 $(0,5 \, b_l/B + 0,1) \, L$  ali da ne prelazi  $0,2L$
- .2.2 gdje je unutar tankova predviđena uzdužna središnja pregrada  
 $(0,25 \, b_l/B + 0,15) \, L$
- .2.3 gdje su unutar tankova tereta predviđene dvije ili više uzdužnih pregrada
- .2.3.1 za bočne tankove tereta:  $0,2 \, L$
- .2.3.2 za središnje tankove tereta:
- .2.3.2.1 ako je  $b_l/B \geq 0,2L : 0,2L$



.2.3.2.2 ako je  $b_l/B < 0.2$  ;

.2.3.2.2.1 gdje nije predviđena uzdužna središnja pregrada:

$$(0,5 b_l/B + 0,1) L$$

.2.3.2.2.2 gdje je predviđena uzdužna središnja pregrada:

$$(0,25 b_l/B + 0,15) L$$

$b_l$  je najmanji razmak od boka broda do vanjske uzdužne pregrade odnosno tanka, mjerena unutar broda okomito na središnjicu na razini koja odgovara dodijeljenom ljetnom nadvođu.

4. Kod izračuna parametra srednjeg istjecanja ulja primijenit će se slijedeće opće pretpostavke:

- .1 da se duljina bloka tereta proteže između pramčanih i krmenih krajeva svih tankova za prijevoz tereta ulja, uključujući taložne tankove.
- .2 gdje se ovo pravilo odnosi na tankove tereta treba razumjeti da to uključuje sve tankove tereta, taložne tankove i tankove tekućeg goriva smještene unutar duljine bloka tereta.
- .3 treba pretpostaviti da je brod nakrcan do gaza teretne linije  $d_s$ , bez trima ili nagiba.
- 4 treba pretpostaviti da su svi tankovi tereta nakrcani do 98% volumetrijske zapremine. Nazivna gustoća tereta ulja ( $\rho_n$ ) mora se izračunati kako slijedi:
$$\rho_n = 1000(DWT) / C \text{ (kg/m}^3\text{)}$$
- .5 za izračune istjecanja naplavljenost svakog prostora unutar bloka tereta, uključujući tankove tereta, balastne tankove i druge prostore bez ulja, treba uzeti kao 0.99, osim ako se pokaže drukčije.
- .6 zdenci usisa mogu se zanemariti pri određivanju mjesta tanka pod uvjetom da su takvi zdenci toliko mali koliko je moguće, a razmak između dna zdenca i oplata dna nije manja od  $0,5 h$ , gdje je  $h$  visina kako je utvrđena u pravilu 19.3.2.

5. Kada se povezuju parametri istjecanja ulja treba koristiti slijedeće pretpostavke:

- .1 Prosjek istjecanja ulja mora se izračunati odvojeno za bočno oštećenje i oštećenje dna i tada ih povezati u bezdimenzionalni parametar istjecanja ulja  $O_M$ , kako slijedi:

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

gdje je:

$O_{MS}$  = prosjek istjecanja za bočno oštećenje u  $m^3$ ; i

$O_{MB}$  = prosjek istjecanja za oštećenje dna u  $m^3$ .

- .2 Za oštećenje dna moraju se izraditi odvojeni izračuni za prosjek izljeva za 0 m i stanja -2.5 m morskih mijena, i tada povezati kako slijedi:

$$O_{MB} = 0,7_{MB(0)} + 0,3_{MB(2.5)}$$

gdje je:

$O_{MB(0)}$  = prosjek istjecanja za stanja 0 m morskih mijena; i

$O_{MB(2.5)}$  = prosjek istjecanja za stanja -2.5 morskih mijena, u m<sup>3</sup>

6. Prosjek istjecanja za bočno oštećenje  $O_{MS}$  mora se izračunati kako slijedi:

$$O_{MB} = C_3 \sum_{i=1}^n P_{S(i)} O_{S(i)} \text{ (m}^3\text{)}$$

gdje je:

$i$  = svaki tank tereta koji se razmatra;

$n$  = ukupan broj tankova tereta;

$P_{S(i)}$  = vjerojatnost bočnog probijanja  $i$ -tog tanka tereta, izračunata u skladu s točkom 8.1 ovog pravila.

$O_{S(i)}$  = istjecanje, u m<sup>3</sup>, od bočnog oštećenja  $i$ -tog tanka tereta, za koje se pretpostavlja da je jednako ukupnoj zapremini  $i$ -tog tanka tereta pri 98% popunjenosti, osim ako se pokaže, primjenom Smjernica navedenih u pravilu 19.5, da će se zadržati značajna količina tereta; i

$C_3$  = 0,77 za brodove koji imaju dvije uzdužne pregrade unutar tankova tereta, ako se ove pregrade neprekinuto protežu duž bloka tereta, a  $P_{S(i)}$  dobiven u skladu s ovim pravilom.  $C_3$  je jednak 1,0 za sve druge brodove ili kada je  $P_{S(i)}$  dobiven u skladu s točkom 10 ovog pravila.

7. Prosjek istjecanja kod oštećenja dna mora se izračunati za svako stanje morskih mijena kako slijedi:

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

gdje:

$i$  = svaki tank tereta koji se razmatra;

$n$  = ukupan broj tankova tereta;

$P_{B(i)}$  = vjerojatnost probijanja  $i$ -tog tanka tereta od oštećenja dna izračunata u skladu s točkom 9.1 ovog pravila;

$O_{B(i)}$  = istjecanje iz  $i$ -tog tanka tereta u m<sup>3</sup>, izračunato u skladu s točkom 7.3 ovog pravila; i

$C_{DB(i)}$  = faktor za izračun zahvata ulja, kako je utvrđeno u točki 7.4 ovog pravila.

$$.2 \quad O_{MB(2.5)} = \sum_{i=1}^n P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} \text{ (m}^3\text{)}$$

gdje su:

$i$ ,  $n$ ,  $P_{B(i)}$  i  $C_{DB(i)}$  = su kako je utvrđeno u podtočki 1. ovog pravila.

$O_{B(i)}$  = istjecanje iz  $i$ -tog tanka tereta u  $m^3$ , nakon promjene plime i oseke

.3 Istjecanje ulja  $O_{B(i)}$  za svaki tank tereta mora se izračunati na osnovama načela uravnoteženja tlaka, u skladu s slijedećim pretpostavkama:

.3.1 da će brod biti nasukan bez trima i nagiba, s gazom nasukavanja prije promjene plime i oseke jednakim gazu teretne linije  $d_s$ ,

.3.2 Razina tereta nakon oštećenja izračunati će se kako slijedi:

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

gdje:

$h_c$  = visina tereta ulja iznad  $Z_1$  u metrima;

$t_c$  = promjena plime i oseke u metrima. Smanjenja plime i oseke moraju se izraziti kao negativne vrijednosti;

$Z_1$  = visina najniže točke u tanku tereta iznad osnovne linije u metrima;

$\rho_s$  = gustoća morske vode koju treba uzeti da je  $1,025 \text{ kg/m}^3$

$p$  = ako postoji sustav inertnog plina, treba uzeti da normalni nadtlak u kPa nije manji od 5 kPa. Ako ne postoji sustav inertnog plina treba uzeti da je nadtlak 0;

$g$  = akceleracija gravitacije koju treba uzeti da je  $9.81 \text{ m/s}^2$ ; i

$\rho_n$  = nominalna gustoća tereta ulja izračunata u skladu s točkom 4.4 ovog pravila.

.3.3 Za tankove tereta omeđene oplatom dna, ako se nije pokazalo drukčije, uzet će se da istjecanje ulja  $O_{B(i)}$  nije manje od 1% ukupne zapremine tereta ulja ukrcanog u  $i$ -ti tank tereta izračunat za početnu izmjenu gubitaka i dinamičke učinke zbog struje i valova.

.4 U slučaju oštećenja dna, dio izljeva iz tanka tereta može biti zahvaćen u odjeljenjima bez ulja. Ovaj učinak je procijenjen faktorom  $C_{DB(i)}$  za svaki tank koji treba uzeti kako slijedi:

$C_{DB(i)} = 0,6$  za tankove tereta omeđene odozdo odjeljcima bez ulja;

$C_{DB(i)} = 1,0$  za tankove tereta omeđene oplatom dna.

8. Vjerojatnost  $P_S$  probijanja odjeljka od bočnog oštećenja izračunat će se kako slijedi:

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

gdje je:

$P_{SL} = 1 - P_{Sf} - P_{Sa} =$  vjerojatnost da će se oštećenje proširiti u uzdužnu zonu omeđenu s  $X_a$  i  $X_f$ ;

$P_{SV} = 1 - P_{Su} - P_{Sl} =$  vjerojatnost da će se oštećenje proširiti u okomitu zonu omeđenu s  $Z_l$  i  $Z_u$ ; i

$P_{ST} = 1 - P_{Sy} =$  vjerojatnost da će se oštećenje proširiti poprečno izvan pregrade utvrđene s  $y$ .

.2  $P_{Sa}$ ,  $P_{Sf}$ ,  $P_{Sl}$ ,  $P_{Su}$  i  $P_{Sy}$  moraju se utvrditi linearnom interpolacijom iz tablice vjerojatnosti za bočno oštećenje predviđeno u točki 8.3 ovog pravila, gdje je:

$P_{Sa} =$  vjerojatnost da će oštećenje ležati u cjelini iza položaja  $X_a/L$ ;

$P_{Sf} =$  vjerojatnost da će oštećenje ležati u cjelini ispred položaja  $X_f/L$ ;

$P_{Sl} =$  vjerojatnost da će oštećenje ležati u cjelini ispod tanka;

$P_{Su} =$  vjerojatnost da će oštećenje ležati u cjelini iznad tanka; i

$P_{Sy} =$  vjerojatnost da će oštećenje ležati u cjelini izvan tanka.

Pregrade odjeljaka  $X_a$ ,  $X_f$ ,  $Z_l$ ,  $Z_u$  i  $y$  moraju se dobiti kako slijedi:

$X_a =$  uzdužni razmak od krmenog kraja  $L$  do krajnje točke prema krmi odjeljka koji se razmatra u metrima;

$X_f =$  uzdužni razmak od krmenog kraja  $L$  do krajnje točke prema pramcu odjeljka koji se razmatra u metrima;

$Z_l =$  okomiti razmak od proračunske osnovne linije do najniže točke odjeljka koji se razmatra u metrima;

$Z_u =$  okomiti razmak od proračunske osnovne linije do najviše točke odjeljka koji se razmatra u metrima; Neće se uzeti da je  $Z_u$  veći od  $D_s$ ; i

$y =$  najmanji vodoravni razmak mjeren okomito na središnjicu između odjeljka koji se razmatra i bočne oplata u metrima.\*

.3 Tablica vjerojatnosti bočnog oštećenja

---

\* Za simetrični raspored tankova uzimaju se u obzir samo oštećenja na jednoj strani broda u kojem slučaju će se  $y$  dimenzije mjeriti na istoj strani. Za nesimetrični raspored tankova valja pogledati Napomenu o tumačenju o izvedbi u slučaju nehotičnog izljeva ulja koju je usvojila Organizacija rezolucijom MEPC 122(52)

| $X_a/L$ | $P_{Sa}$ | $X_f/L$ | $P_{Sr}$ | $Z_l/D_s$ | $P_{Sl}$ | $Z_l/D_s$ | $P_{Sl}$ |
|---------|----------|---------|----------|-----------|----------|-----------|----------|
| 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    | 0,817    | 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    |

$P_{Sy}$  se mora izračunati kako slijedi:

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

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

$$\text{za } 0,05 < y/B_s < 0,1$$

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

$P_{sy}$  neće se uzeti da je veći od 1.

9. Vjerojatnost  $P_B$  probijanja odjeljenja zbog oštećenja dna izračunat će se kako slijedi:

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

gdje je :

$$P_{BL} = 1 - P_{Bf} - P_{Ba} = \text{vjerojatnost da će se oštećenje proširiti u uzdužnu zonu omeđenu s } X_a \text{ i } X_f;$$

$$P_{BT} = 1 - P_{Bp} - P_{Bs} = \text{vjerojatnost da će se oštećenje proširiti u poprečnu zonu omeđenu s } Y_p \text{ i } Y_s; \text{ i}$$

$$P_{BV} = 1 - P_{Bz} = \text{vjerojatnost da će se oštećenje proširiti okomito iznad pregrade utvrđene s } z.$$

.2  $P_{Ba}$ ,  $P_{Bf}$ ,  $P_{Bp}$ ,  $P_{Bs}$  i  $P_{Bz}$  odredit će se linearnom interpolacijom iz tablice vjerojatnosti za oštećenja dna predviđeno u točki 9.3 ovog pravila, gdje je:

$P_{Ba}$  = vjerojatnost da će oštećenje ležati u cjelini iza položaja  $X_a/L$ ;

$P_{Bf}$  = vjerojatnost da će oštećenje ležati u cjelini ispred položaja  $X_f/L$ ;

$P_{Bp}$  = vjerojatnost da će oštećenje ležati u cjelini lijevo od tanka;

$P_{Bs}$  = vjerojatnost da će oštećenje ležati u cjelini desno od tanka;

$P_{Bz}$  = vjerojatnost da će oštećenje ležati u cjelini ispod tanka.

Pregrade odjeljaka  $X_a$ ,  $X_f$ ,  $Y_p$ ,  $Y_s$  i  $z$  bit će kako slijedi:

$X_a$  i  $X_f$  kako su utvrđeni u točki 8.2 ovog pravila;

$Y_p$  = poprečni razmak od najviše lijeve točke odjeljka smještenog na ili ispod vodne linije  $d_B$  do okomite ravnine smještene na  $B_B/2$  na desno od središnjice broda, u metrima;

$Y_s$  = poprečni razmak od najviše desne točke odjeljka smještenog na ili ispod vodne linije  $d_B$  do okomite ravnine smještene na  $B_B/2$  desno od središnjice broda, u metrima;

$z$  = najmanja vrijednost  $z$  na cijeloj duljini odjeljka, gdje je, na nekom danom uzdužnom položaju  $z$  okomiti razmak od niže točke oplata dna na tom uzdužnom položaju do niže točke odjeljka na tom uzdužnom položaju, u metrima.

.3 Tablica vjerojatnosti oštećenja dna

| $X_a/L$ | $P_{Ba}$ | $X_f/L$ | $P_{Bf}$ | $Y_p/B_B$ | $P_{Bp}$ | $y_s/B_B$ | $P_{Bs}$ |
|---------|----------|---------|----------|-----------|----------|-----------|----------|
| 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    | 0,05    | 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    |

$P_{Bz}$  će se izračunati kako slijedi:

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

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

Za  $P_{Bz}$  neće se uzeti više od 1.

10. Ovo pravilo koristi pojednostavljeni probabilistički pristup na način da se zbrajaju prosječni izljeva iz svakog tanka tereta. Za određene izvedbe, kao što su one koje obilježava pojava koraka ili udubljenja u pregradama/palubama i kosim pregradama i/ili istaknutog savijanja trupa stroži izračun može biti prikladniji. U takvim slučajevima može se primijeniti jedan od slijedećih postupaka izračuna:

- .1 Vjerojatnosti navedene u 8. i 9. mogu se izračunati s većom točností primjenom pretpostavljenih pododjeljaka.\*
- .2 Vjerojatnosti navedene u 8. i 9. mogu se izračunati izravnom primjenom funkcija gustoće vjerojatnosti sadržanim u Smjernicama navedenim u pravilu 19.5.
- .3 Izvedba izljeva ulja može se procijeniti u skladu s načinom opisanim u Smjernicama navedenim u pravilu 19.5.

11. Na izvedbu cjevovoda primijenit će se slijedeće odredbe:

- .1 Cijevi cjevovoda koje se pružaju kroz tankove tereta na mjestu manje od 0,30 B od boka broda ili manje od 0,30  $D_s$  od dna broda moraju imati ventile ili slične naprave za zatvaranje na točki na kojoj one ulaze u neki tank tereta. Ovi ventili se moraju držati zatvorenim na moru uvijek kad tankovi sadrže teret ulja, ali se mogu otvoriti za prijenos tereta potreban za bitne radnje s teretom.
- .2 Smanjenje istjecanja ulja upotrebom brzog uređaja za prebacivanje tereta u slučaju nužde ili drugog uređaja za ublažavanje istjecanja ulja u slučaju nezgode mogu se uzeti u obzir samo nakon što aspekte učinkovitosti i sigurnosti uređaja odobri Organizacija. Podnesak za odobrenje mora se izraditi u skladu s odredbama Smjernica navedenih u pravilu 19.5.

## Pravilo 24

### *Pretpostavke oštećenja*

1. U svrhu određivanja pretpostavljenog istjecanja ulja iz tankera za ulje u skladu s pravilima 25. i 26., tri dimenzije protezanja oštećenja kvadra na boku i dnu broda pretpostavljaju se kako slijedi. U slučaju oštećenja dna izložena su dva stanja koja se pojedinačno primjenjuju na pojedine dijelove tankera za ulja.

- .1 Oštećenje boka
  - .1.1 Uzdužno protezanje ( $l_c$ )  $1/3 L^{2/3}$  ili 14,5 metara, prema tome što je manje
  - .1.2 Poprečno protezanje ( $t_c$ ) B/5 ili 11,5 metara, prema tome što je manje  
(u unutrašnjosti broda od boka)

---

\* Vidjeti Napomenu o tumačenju koje se odnosi na procjenu nehotičnog izljeva ulja, koju je usvojila Organizacija rezolucijom MEPC 122(52)

|                         |                                                                                |                                                                          |                                           |
|-------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|
|                         | broda okomito na sredini na razini koja odgovara dodijeljenom ljetnom nadvođu) |                                                                          |                                           |
| .1.3                    | Okomito protezanje ( $v_c$ )                                                   | Od osnovne linije prema gore, bez ograničenja                            |                                           |
| <b>.2 Oštećenje dna</b> |                                                                                |                                                                          |                                           |
|                         |                                                                                | <i>Za 0,3 L od prednje okomice broda</i>                                 | <i>Svaki drugi dio broda</i>              |
| .2.1                    | Uzdužno protezanje ( $l_s$ )                                                   | L/10                                                                     | L/10 ili 5 metara prema tome što je manje |
| .2.2                    | Poprečno protezanje ( $t_s$ )                                                  | B/6 ili 10 metara, već prema tome što je manje, ali ne manje od 5 metara | 5 metara                                  |
| .2.3                    | Okomito protezanje od osnovne linije ( $v_s$ )                                 | B/15 ili 6 metara, prema tome što je manje                               |                                           |

2. Gdjegod se u ovom poglavlju pojave znakovi navedeni u ovom pravilu imaju značenje koje je određeno ovim pravilom.

## Pravilo 25

### *Pretpostavljeno istjecanje ulja*

1. Pretpostavljeno istjecanje ulja u slučaju oštećenja boka ( $O_c$ ) i oštećenja dna ( $O_s$ ) izračunat će se prema sljedećem izrazu, uzimajući u obzir odjeljke probijene oštećenjem svih zamišljenih mjesta uzduž broda do opsega određenog u pravilu 24. ovog Priloga,:

.1 Za bočna oštećenja:

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

.2 Za oštećenje dna

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

gdje je:

$W_i$ = zapremina bočnog tanka u kubičnim metrima za kojeg se pretpostavlja da će biti razbijen oštećenjem, kako je navedeno u pravilu 24. ovog Priloga.  $W_i$  za odijeljeni balastni tank može se uzeti da je jednak 0.

$C_i$ = zapremina središnjeg tanka u kubičnim metrima za kojeg se pretpostavlja da će biti razbijen oštećenjem kako je navedeno u



pravilu 24. ovog Priloga.  $C_i$  za odijeljeni balastni tank može se uzeti da je jednak 0.

$K_i = l - b_i/t_c$  kada je  $b_i$  jednak ili veći od  $t_c$ , treba uzeti da je  $K_i$  jednak 0.

$Z_i = l - h_i/v_s$ , kada je  $h_i$  jednak ili veći od  $v_s$ , treba uzeti da je  $Z_i$  jednak 0.

$b_i$  = širina bočnog tanka koji se razmatra, u metrima, mjerena s unutarnje strane od boka broda okomito na središnjicu na razini koja odgovara dodijeljenom ljetnom nadvođu.

$h_i$  = najmanja visina tanka dvodna koje se razmatra u metrima. Gdje ne postoji dvodno treba uzeti da je  $h_i$  jednak 0.

Gdjegod se u ovom poglavlju pojave ovi znakovi imaju značenje koje je određeno ovim pravilom.

2. Ako je prazan prostor ili tank odijeljenog balasta kraći od  $l_c$ , kako je utvrđeno u pravilu 24. ovog Priloga, smješten između bočnih tankova ulja,  $O_c$  u izrazu (I) može se izračunati na osnovi zapremine  $W_i$  koja je stvarna zapremina jednog takvog tanka (ako su oni jednake zapremine) ili zapremine manjeg od dvaju tankova (ako su oni različite zapremine) koji se nalaze uz takav prostor, pomnožen s  $S_i$  kako je utvrđeno u daljnjem tekstu te uzimajući za sve druge bočne tankove zahvaćene sudarom vrijednost njihove stvarne pune zapremine.

$$S_i = l - l_i/l_c$$

gdje je:

$l_i$  = duljina u metrima razmatranog praznog prostora ili tanka odijeljenog balasta.

3.1 Ako su tankovi dvodna prazni ili se u njima nalazi čista voda kada se prevozi teret u tankovima iznad njih, neće se uzimati u obzir zapremina tih tankova dvodna.

3.2 Ako se dvodno ne proteže punom duljinom i širinom tanka o kojem je riječ, smatrat će se da dvodna nema, a zapremina tankova iznad područja oštećenja dna mora se uključiti u izrazu (II) čak i ako se tank ne smatra razbijenim zbog postojanja takvog djelomičnog dvodna.

3.3 Zdenci usisa se mogu zanemariti pri određivanju vrijednosti  $h_i$  pod uvjetom da takvi zdenci nisu pretjerano velike površine i da se protežu ispod tanka na najmanjoj udaljenosti, a nikada više od polovice visine dvodna. Ako je dubina takvog zdenca veća od polovice visine dvodna, uzima se da je  $h_i$  jednak visini dvodna umanjenoj za visinu zdenca.

Cjevovodi koji služe takvim zdencima ako su postavljeni unutar dvodna moraju imati ventile ili druge uređaje za zatvaranje, koji se moraju nalaziti na mjestu spoja s tankom kojem služe da bi se spriječilo istjecanje u slučaju oštećenja cjevovoda. Takvi cjevovodi moraju se postaviti što je moguće više iznad oplata dna. Ovi ventili se moraju držati stalno zatvoreni na moru kada se u njima nalazi teret ulja, a mogu se otvoriti samo u slučaju prebacivanja tereta potrebnog radi trima broda.

4. Kada su prilikom oštećenja dna istodobno uključena četiri središnja tanka, vrijednost  $O_s$  može se izračunati prema izrazu:

$$O_s = 1/4 ( \sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i ) \quad (III)$$

5. Uprava može odobriti, kao način smanjivanja izljeva ulja u slučaju oštećenja dna, postavljanje uređaja za prebacivanje tereta visokim usisom za slučaj nužde u svakom tanku tereta ulja, koji može prebaciti teret iz probijenog tanka ili tankova u tankove odijeljenog balasta ili u raspoložive tankove tereta ako je sigurno da takvi tankovi imaju dovoljno slobodnog prostora. Odobrenje za takav uređaj davat će se na osnovi sposobnosti sustava da za dva sata rada prebaci količinu ulja koja je jednaka polovici najvećeg od probijenih tankova te prema raspoloživosti istovrijedne zapremine za prihvrat u balastnim tankovima ili tankovima tereta. Odobrenje će se ograničiti samo na to da se omogući izračunavanje  $O_s$  prema izrazu (III). Cijevi za usis moraju biti postavljene barem na visini koja nije manja od okomitog protezanja kod oštećenja dna  $v_s$ . Uprava mora izvijestiti Organizaciju o uređajima koje je odobrila, kako bi ona mogla obavijestiti druge stranke ugovornice Konvencije.

6. Ovo pravilo ne primjenjuje se na tankere za ulje isporučene 1. siječnja 2010. ili kasnije, kako su utvrđeni u pravilu 1.28.8.

## **Pravilo 26**

### *Ograničenje veličine i smještaj tankova tereta*

1. Osim ako je drukčije predviđeno točkom 7. ovog pravila:

- .1 svaki tanker za ulje od 150 bruto tonaže i veći, isporučen nakon 31. prosinca 1979, kako je utvrđen u pravilu 1.28.2; i
- .2 svaki tanker za ulje od 150 bruto tonaže i veći isporučen 31. prosinca 1979. ili prije toga, kako je utvrđeno u pravilu 1.28.1, koji spada u jedan od ovih razreda:
  - .2.1 tanker, koji je isporučen nakon 1. siječnja 1977., ili
  - .2.2 tanker koji ispunjava oba ova uvjeta:
    - .2.2.1 da nije isporučen kasnije od 1. siječnja 1977.; i
    - .2.2.2 da je ugovor o gradnji zaključen nakon 1. siječnja 1974, ili ako ugovora nema, čija je kobilica položena ili koji je bio na sličnom stupnju gradnje nakon 30. lipnja 1974.

mora udovoljavati odredbama ovog pravila.

2. Tankovi tereta na tankerima za ulje moraju biti takve veličine i tako smješteni da pretpostavljeno istjecanje  $O_c$  ili  $O_s$  izračunato u skladu s odredbama pravila 25 ovog Priloga bilo gdje po duljini broda nije veće od 30.000 kubičnih metara ili  $400\sqrt[3]{DW}$  prema tome što je veće, ali najviše 40.000 kubičnih metara.

3. Zapremina bilo kojeg bočnog tanka tankera za ulje ne smije biti veća od 75% granične količine pretpostavljenog istjecanja ulja navedenog u točki 2. ovog pravila. Zapremina bilo kojeg središnjeg tanka tankera za ulje ne smije biti veća od 50.000 kubičnih metara. Ipak, na tankerima za ulje s odijeljenim balastom, kako je utvrđeno u pravilu 18. ovog Priloga, dopuštena zapremina bočnog tanka tankera za ulje koji je smješten između dva tanka odijeljenog balasta od kojih je svaki dulji od  $l_c$  može se povećati do najvišeg pretpostavljenog istjecanja ulja, pod uvjetom da širina bočnih tankova prelazi  $t_c$ .

4. Duljina svakog tanka tereta ne smije prelaziti 10 m ili jednu od slijedećih vrijednosti, prema tome što je veće:

.1 gdje ne postoji uzdužna pregrada unutar tankova tereta:

$$(0,5 b_i/B + 0,1) L \quad \text{ali da ne prelazi } 0,2 L$$

.2 gdje unutar tankova tereta postoji uzdužna pregrada na središnjici:

$$(0,25 b_i/B + 0,15) L$$

.3 gdje su unutar tankova tereta predviđene dvije ili više uzdužnih pregrada:

.3.1 za bočne tankove tereta: 0,2L

.3.2 za središnje tankove tereta:

.3.2.1 ako je  $b_i/B$  jednak ili veći od jedne petine: 0,2 L

.3.2.2 ako je  $b_i/B$  manji od jedne petine:

.3.2.2.1 tamo gdje nema uzdužne pregrade na središnjici:

$$(0,5 b_i/B + 0,1) L$$

.3.2.2.2 tamo gdje postoji uzdužna pregrada na središnjici:

$$(0,25 b_i/B + 0,15) L$$

$b_i$  je najmanja udaljenost od boka broda do vanjske uzdužne pregrade odnosno tanka mjerena u unutrašnjosti broda okomito na središnjicu na razini koja odgovara dodijeljenom ljetnom nadvođu.

5. Da se ne bi prekoračila ograničenja zapremine utvrđena točkama 2, 3. i 4. ovog pravila i bez obzira na prihvaćenu vrstu ugrađenog uređaja za prebacivanje tereta, kada takav uređaj međusobno povezuje dva ili više tankova tereta, moraju se predvidjeti ventili ili druge slične naprave za zatvaranje koji će odjeljivati tankove jedan od drugoga. Ti ventili ili naprave moraju biti zatvoreni dok je tanker na moru.

6. Cijevi cjevovoda koje prolaze kroz tankove tereta na mjestu koje je manje od  $t_c$  udaljeno od boka broda ili manje od  $v_c$  od dna broda moraju imati ventile ili slične naprave za zatvaranje na mjestu na kojem se otvaraju u bilo koji tank tereta. Ti ventili moraju biti stalno zatvoreni na moru kada tankovi sadrže teret ulja, a mogu se otvoriti samo kada se teret prebacuje radi trimovanja.

7. Ovo pravilo neće se primijeniti na tankere za ulje isporučene 1. siječnja 2010. ili nakon toga, kako su utvrđeni u pravilu 1.28.8.

## **Pravilo 27**

### *Stabilnost u neoštećenom stanju*

1. Svaki tanker za ulje od 5.000 tona nosivosti i veći isporučen 1. veljače 2002. ili kasnije, kako je utvrđen u pravilu 1.28.7, mora udovoljavati uvjetima stabilnosti u neoštećenom stanju navedenim u točkama 1.1 i 1.2 ovog pravila, već prema slučaju, za bilo koji radni gaz pod najlošijim mogućim uvjetima opterećenja teretom i balastom, sukladno dobroj radnoj praksi te uključujući međustupnjeve pri prebacivanju tekućine. U svim uvjetima treba pretpostaviti da balastni tankovi nisu potpuno puni.

.1 U luci, početna metacentarska visina  $GMO$ , ispravljena za utjecaj slobodnih površina mjerena pri  $0^\circ$  nagiba, ne smije biti manja od 0,15 m;

- .2 Na moru, vrijede sljedeći uvjeti:
  - .2.1 površina pod krivuljom poluge stabilnosti (GZ krivulje) ne smije biti manje od 0,055 m·rad do  $\theta = 30^\circ$  kuta nagiba i ne manja od 0,09 m·rad do  $\theta = 40^\circ$  ili drugog kuta naplavljivanja  $\theta_f^*$  ako je ovaj kut manji od  $40^\circ$ . K tome, površina ispod krivulje poluge stabilnosti (GZ krivulje) između kutova nagiba od  $30^\circ$  i  $40^\circ$  ili između  $30^\circ$  i  $\theta_f$  ako je ovaj kut manji od  $40^\circ$ , ne smije biti manja od 0,03 m·rad;
  - .2.2 poluga stabilnosti GZ mora biti najmanje 0,20 m ako je kut nagiba jednak ili veći od  $30^\circ$ ;
  - .2.3 najveći krak stabilnosti će nastati kod kuta nagiba za koji je poželjno da prelazi  $30^\circ$ , ali ne manji od  $25^\circ$ ; i
  - .2.4 početna metacentarska visina GMo, ispravljena za utjecaj slobodne površine mjerena pri  $0^\circ$  nagiba ne smije biti manja od 0,15 m.
2. Zahtjevima točke 1 ovog pravila mora biti udovoljeno konstruktivnim mjerama. Za višenamjenske brodove mogu se dopustiti jednostavni dodatni radni postupci.
3. Jednostavni dodatni radni postupci za radnje prekrcaja navedeni u točki 2. ovog pravila znače postupke u pisanoj formi koji su dostupni zapovjedniku broda:
  - .1 koje je odobrila Uprava;
  - .2 koji će ukazati na one tankove tereta i balasta koji mogu, pod posebnim uvjetima prekrcaja tekućine i mogućeg opsega gustoće tereta, biti nedovoljno puni, a još uvijek omogućavati udovoljavanje mjerilima stabilnosti. Nedovoljna napunjenost tankova može se mijenjati za vrijeme operacija prekrcaja i u bilo kojoj kombinaciji ako osigurava udovoljavanje uvjetima;
  - .3 koji će biti lako razumljivi časniku u straži pri prekrcaju tekućina;
  - .4 koji će osigurati planirani tijek prekrcaja tereta/balasta;
  - .5 koji će omogućiti usporedbu postignute i zahtijevane stabilnosti upotrebom uvjete za utvrđivanje stabilnosti u grafičkom ili tabličnom obliku.
  - .6 koji neće zahtijevati opsežne matematičke izračune časnika u straži;
  - .7 koji će omogućiti poduzimanje ispravaka časnika u straži u slučaju odstupanja od preporučenih vrijednosti i u slučaju nužde; i
  - .8 koji će biti istaknuto prikazani u odobrenoj knjižici trima i stabilnosti, na upravljačkoj postaji za prekrcaj tereta/balasta te kao računalni podrška za izračun stabilnosti.

---

\*  $\theta$  je kut nagiba pri kojem su otvori nadgrađa trupa ili palubnih kućica koji se ne mogu nepropusno zatvoriti radi zaštite od nevremena, uronjeni. U primjeni ovog mjerila mali otvori kroz koje ne može doći do progresivnog naplavljivanja neće se smatrati otvorenim.

## Pravilo 28

### *Pregrađivanje i stabilnost u oštećenom stanju*

1. Svaki tanker za ulje isporučen nakon 31. prosinca 1979, kako je utvrđen u pravilu 1.28.2, od 150 bruto tonaže i veći, mora udovoljavati mjerilima pregrađivanja i stabilnosti u oštećenom stanju kako je navedeno u točki 3. ovog pravila, nakon pretpostavljenog oštećenja boka ili dna kako je navedeno u točki 2. ovog pravila, pri bilo kojem radnom gazu koji odražava stvarno stanje djelomičnog ili punog opterećenja u skladu s trimom i čvrstoćom broda i s relativnom gustoćom tereta. Takvo oštećenje se mora primjenjivati na sva moguća mjesta uzduž broda koja mogu biti oštećena kako slijedi:

- .1 na tankerima duljim od 225 metara na bilo kojem mjestu uzduž broda;
- .2 na tankerima duljim od 150 metara, ali kraćim od 225 metara, na bilo kojem mjestu uzduž broda, isključujući dio krmene ili pramčane pregrade koja omeđuje prostor strojnog uređaja smještenog na krmi. Prostor strojarnice se mora uzeti kao jedan odjeljak kod naplave; i
- .3 na tankerima koji nisu dulji od 150 m, bilo gdje uzduž broda između susjednih poprečnih pregrada s izuzetkom prostora strojnog uređaja. Za tankere duljine 100 metara ili kraće kada se ne može udovoljiti svim zahtjevima točke 3. ovog pravila, a da se bitno ne ugroze radna svojstva broda, Uprava može ublažiti te zahtjeve.

Stanje tankera kada ne prevozi ulje u tankovima tereta, isključivši bilo kakve otpatke ulja, neće se razmatrati.

2. U vezi s opsegom i vrstom pretpostavljenog oštećenja primjenjivat će se slijedeće odredbe:

- .1 Bočno oštećenje:
  - .1.1 Uzdužno protezanje  $1/3 L^{2/3}$  ili 14,5 metara, prema tome što je manje
  - .1.2 Poprečno protezanje  $B/5$  ili 11,5 metara, prema tome što je manje  
(u unutrašnjosti broda od boka broda okomito na sredini na razini koja odgovara dodijeljenom ljetnom nadvođu)
  - .1.3 Okomito protezanje Od proračunske linije oplata dna na središnjicu, prema gore bez ograničenja
- .2 Oštećenje dna

|                          | Za 0,3 L od prednje okomice broda                       | Svaki drugi dio broda                                |
|--------------------------|---------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|
| .2.1 Uzdužno protezanje  | $1/3(L^{2/3})$ ili 14,5 metara, prema tome što je manje | $1/3(L^{2/3})$ ili 5 metara, prema tome što je manje |
| .2.2 Poprečno protezanje | $B/6$ ili 10 metara, prema tome što                     | $B/6$ ili 5 metara, prema tome što                   |

- |      |                    |                                                                                                     |                                                                                                     |
|------|--------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
|      |                    | je manje                                                                                            | je manje                                                                                            |
| .2.3 | Okomito protezanje | B/15 ili 6 metara, prema tome što je manje, mjereći od proračunske linije oplata dna na središnjici | B/15 ili 6 metara, prema tome što je manje, mjereći od proračunske linije oplata dna na središnjici |
- .3 Ako bi neko oštećenje manjeg protezanja od najvećeg protezanja oštećenja navedenog u podtočkama 2.1 i 2.2 ove točke moglo uzrokovati teže stanje, takvo oštećenje treba razmotriti.
- .4 Kada se predviđa oštećenje poprečnih pregrada kako je navedeno u podtočkama 1.1 i 1.2 ovog pravila, poprečne vodonepropusne pregrade moraju biti udaljene jedna od druge najmanje za duljinu jednaku uzdužnom protezanju pretpostavljenog oštećenja navedenog u podtočki 2.1 ove točke da bi se mogle smatrati pouzdanim. Kada su poprečne pregrade postavljene na manjoj udaljenosti jedna od druge, jedna ili više tih pregrada unutar takvog protezanja oštećenja pretpostavljat će se da ne postoje u svrhu utvrđivanja naplavljenih odjeljaka.
- .5 Kad se predviđa oštećenje između susjednih poprečnih vodonepropusnih pregrada kako je navedeno u podtočki 1.3 ovog pravila, nijedna glavna poprečna pregrada ili poprečna pregrada koja omeđuje bočne tankove ili tankove dvodna neće se smatrati oštećenom, osim:
- .5.1 ako je razmak između susjednih pregrada manji od uzdužnog protezanja pretpostavljenog oštećenja navedenog u podtočki 2.1 ove točke; ili
- .5.2 ako postoji stepenica ili udubina u poprečnoj pregradi duljine veće od 3,05 metara, smještena u području u koje prodiere pretpostavljeno oštećenje. Stepenica koju tvori pregrada krmenog pika i njegov pokrov neće se smatrati stepenicom u svrhu ovog pravila.
- .6 Ako su cijevi, rovovi ili tuneli smješteni unutar pretpostavljenog protezanja oštećenja, moraju se poduzeti mjere da se progresivno naplavljivanje ne može protegnuti na druge odjeljke osim na one za koje se pretpostavlja da će biti naplavljeni prilikom svakog oštećenja.
3. Smatrat će se da tankeri za ulje udovoljavaju mjerilima stabilnosti u oštećenom stanju ako je udovoljeno slijedećim zahtjevima:
- .1 Konačna vodna linija, uzimajući u obzir uron, nagib i trim broda, mora biti ispod donjeg ruba bilo kojeg otvora kroz koji može doći do progresivnog naplavljivanja broda. Takvi otvori uključuju odušnike i otvore koji se zatvaraju vodonepropusnim vratima ili poklopcima grotala, a mogu se isključiti oni otvori koji se zatvaraju vodonepropusnim poklopcima slivnika, otvori za istjecanje s palube i mali vodonepropusni poklopci grotala tankova tereta koji održavaju potpunu cjelovitost palube, klizna vodonepropusna vrata s daljinskim upravljanjem i bočna okna koja se ne mogu otvarati.

- .2 Pri konačnom stupnju naplavljivanja, kut nagiba koji je nastao uslijed nesimetričnog naplavljivanja ne smije biti veći od  $25^\circ$ , s tim da se taj kut može povećati do  $30^\circ$  ako ne dolazi do urona ruba palube.
- .3 Pri konačnom stupnju naplavljivanja mora se ispitati stabilnost, i može se smatrati da je dovoljna ako opseg krivulje poluge stabilnosti iznosi najmanje  $20^\circ$  preko stanja ravnoteže, a uz to najveća preostala poluga stabilnosti iznosi najmanje 0,1 m unutar opsega od  $20^\circ$ . Površina ispod krivulje unutar ovog opsega ne smije biti manje od 0,0175 m-rad. Nezaštićeni otvori ne smiju biti uronjeni unutar ovog opsega, osim ako se ne pretpostavlja naplavljivanje tog prostora. Unutar ovog opsega, uron bilo kojih otvora navedenih u podtočki 3.1 ove točke i drugih otvora koji se mogu vodonepropusno zatvoriti može se dopustiti.
- .4 Uprava se mora uvjeriti da postoji dovoljna stabilnost međustanja naplavljivanja.
- .5 Uređaji za poravnanje za koje su potrebna mehanička pomagala kao što su ventili ili križane cijevi, ako postoje, neće se prihvaćati prikladnim za smanjenje kuta nagiba ili održavanje najmanjeg opsega preostale stabilnosti udovoljavanjem zahtjevima podtočaka 3.1, 3.2 i 3.3 ove točke, a dovoljna preostala stabilnost mora se održati za vrijeme svih međustanja kada se koristi poravnanje. Prostori koji su povezani rovovima velikog presjeka mogu se smatrati jednim prostorom.
4. Zahtjevi točke 1. ovog pravila moraju biti potvrđeni proračunima koji uzimaju u obzir konstrukcijska obilježja broda, smještaj, raspored i sadržaj oštećenih odjeljaka, te razdiobu, relativne gustoće i utjecaj slobodnih površina tekućina. Proračuni se moraju temeljiti na slijedećem:
- .1 Treba uzeti u obzir svaki prazni ili djelomično puni tank, relativnu gustoću tereta koji se prevozi, kao i svako istjecanje tekućina iz oštećenih odjeljaka.
- .2 Pretpostavljena propusnost naplavljenih prostora kao posljedica oštećenja mora biti kako slijedi:
- | <i>Prostori</i>                           | <i>Naplavljivost</i> |
|-------------------------------------------|----------------------|
| Prikladni za spremišta                    | 0,60                 |
| Prostori nastambi                         | 0,95                 |
| Prostori strojnih uređaja                 | 0,85                 |
| Prazni prostori                           | 0,95                 |
| Prostori namijenjeni za potrošne tekućine | 0,0 – 0,95           |
| Prostori namijenjeni za druge tekućine    | 0,0 – 0,95*          |
- .3 Uzgon bilo kojeg nadgrađa neposredno iznad bočnog oštećenja neće se uzimati u obzir. Nenaplavljeni dijelovi nadgrađa izvan protezanja oštećenja mogu se ipak uzeti u obzir pod uvjetom da su odvojeni od

---

\* Naplavljivanje djelomično ispunjenih odjeljaka mora biti u skladu s količinom tekućine koja se prevozi u odjeljku. Kadgod je oštećen tank koji sadrži tekućinu mora se pretpostaviti da je sadržaj tog odjeljka potpuno izgubljen i zamijenjen slanom vodom do razine konačne ravnine ravnoteže.

oštećenog prostora vodonepropusnim pregradama i da je udovoljeno zahtjevima podtočke 3.1 ovog pravila s obzirom na te neoštećene prostore. Vodonepropusna preklopna vrata mogu se dopustiti u vodonepropusnim pregradama u nadgrađu.

- .4 Učinak slobodne površine će se izračunati za kut nagiba od 5° za svaki pojedini odjeljak. Uprava može zahtijevati ili dopustiti da se ispravke slobodne površine izračunavaju pri kutu nagiba većem od 5° za djelomično pune tankove.
- .5 Pri izračunavanju učinka slobodnih površina potrošnih tekućina pretpostavit će se da, za svaku vrstu tekućine, najmanje jedan poprečni par ili samo jedan središnji tank ima slobodnu površinu, a da će tank ili kombinacija tankova koji će se uzeti u obzir biti oni kod kojih je učinak slobodne površine najveći.

5. Zapovjednik svakog tankera za ulje na koji se primjenjuje ovo pravilo i osoba na dužnosti na tankeru za ulje bez vlastitog pogona, na koji se primjenjuje ovo pravilo, moraju imati na odobrenom obrascu:

- .1 informaciju o krcanju i raspodjeli tereta koji su potrebni da bi se osiguralo udovoljavanje odredbama ovog pravila; i
- .2 podatke o sposobnosti broda da udovolji uvjetima stabilnosti u oštećenom stanju, kako su utvrđeni ovim pravilom, uključujući djelovanje olakšica dopuštenih prema podtočki 1.3 ovog pravila.

6. Kod tankera za ulje od 20.000 tona nosivosti i većih isporučenih 6. srpnja 1996. ili kasnije, kako su utvrđeni u pravilu 1.28.6, pretpostavke oštećenja propisane točkom 2.2 ovog pravila moraju se dopuniti slijedećim pretpostavljenim oštećenjem ukošenog dna:

- .1 uzdužno protezanje:
  - .1.1 brodovi od 75.000 tona nosivosti i veći:  
0,6 L mjereno od prednje okomice;
  - .1.2 rodovi manji od 75.000 tona nosivosti:  
0,4 L mjereno od prednje okomice;
- .2 poprečno protezanje: B/3 bilo gdje na dnu;
- .3 okomito protezanje: proboj vanjskog trupa.

## **Pravilo 29**

### *Taložni tankovi*

1. Pridržavajući se odredaba točke 4. pravila 3. ovog Priloga, tankeri za ulje od 150 bruto tonaže i veći, moraju biti opremljeni taložnim tankom u skladu s zahtjevima točaka 2.1 do 2.3 ovog pravila. Na tankerima za ulje koji su isporučeni 31. prosinca 1979. ili prije toga, kako su utvrđeni u pravilu 1.28.1, svaki tank tereta može se odrediti kao taložni tank.

2.1 Moraju se predvidjeti odgovarajuća sredstva za čišćenje tankova tereta i prebacivanje prljavih ostataka balasta i vode od pranja tankova iz tankova tereta u taložni tank, koje je odobrila Uprava.



2.2 U ovom sustavu mora se predvidjeti prebacivanje otpadaka ulja u taložni tank ili kombinaciju taložnih tankova tako da će svaka tekućina ispuštena u more biti takva da udovolji odredbama pravila 34. ovog Priloga.

2.3 Taložni tank ili kombinacija taložnih tankova mora imati zapreminu potrebnu da se zadrži talog nastao od pranja tanka, ostataka ulja i ostataka prljavog balasta. Ukupna zapremina taložnog tanka ili tankova ne smije biti manja od 3% zapremine broda u kojoj se prevozi ulje, pri čemu Uprava može prihvatiti:

- .1 2% za one tankere za ulje gdje je uređaj za pranje tankova takav da jednom ispunjeni taložni tank ili tankovi s vodom za pranje osiguravaju dovoljno vode za pranje tanka i, gdje je potrebno, za pogonsku tekućinu edukatora, bez unošenja dodatne vode u sustav.
- .2 2% gdje su predviđeni odijeljeni balastni tankovi ili namjenski čisti balastni tankovi u skladu s pravilom 18. ovog Priloga, ili gdje je postavljen uređaj za čišćenje tanka tereta koji koristi sirovu naftu za pranje u skladu s pravilom 3. ovog Priloga. Ova se zapremina može nadalje smanjiti na 1,5% za takve tankere za ulje gdje je uređaj za pranje tanka takav da jednom ispunjeni taložni tank ili taložni tankovi s vodom za pranje osiguravaju dovoljno vode za pranje tanka i, kada je potrebno, za pogonsku tekućinu edukatora, bez unošenja dodatne vode u sustav; i
- .3 1% za višenamjenske brodove gdje se teret ulja prevozi samo u tankovima s glatkim stjenkama. Ta se zapremina može nadalje smanjiti na 0,8% gdje je uređaj za pranje tanka takav da jednom ispunjeni taložni tank ili taložni tankovi s vodom za pranje osiguravaju dovoljno vode za pranje tanka i, kada je potrebno, za pogonsku tekućinu edukatora, bez unošenja dodatne vode u sustav.

2.4 Taložni tankovi moraju biti tako izrađeni, posebno s obzirom na mjesto ulaza, izlaza, štitnike ili brane, gdje postoje, da se spriječi pretjerana turbulencija i zadržavanje ulja ili mješavine ulja ili emulzije s vodom.

3. Tankeri za ulje od 70.000 tona nosivosti i veći isporučeni nakon 31. prosinca 1979, kako su utvrđeni u pravilu 1.28.2, moraju imati najmanje dva taložna tanka.

### **Pravilo 30**

#### *Uređaji pumpi, cjevovoda i ispusta*

1. Na svakom tankeru za ulje višestruka priključnica za spajanje na uređaje za prihvrat prljave balastne vode ili zauljene vode mora se nalaziti na izloženoj palubi na obim stranama broda.

2. Na svakom tankeru za ulje od 150 bruto tonaže i većem, cijevi za ispuštanje u more balastne ili zauljene vode iz tankova tereta, koje može biti dopušteno po pravilu 34. ovog Priloga, moraju voditi na otvorenu palubu ili na bok broda iznad vodne linije najdubljeg zagažaja s balastom. Mogu se prihvatiti različita uređenja cjevovoda koji dopuštaju rad na način dopušten podtočkama 6.1 do 6.5 ovog pravila.

3. Na tankerima za ulje od 150 bruto tonaže i većim, isporučenim nakon 31. prosinca 1979, kako su utvrđeni u pravilu 1.28.2, moraju se predvidjeti sredstva za zaustavljanje ispuštanja u more balastne ili zauljene vode iz tanka tereta, različita od onih za ispuštanje ispod vodne linije dopuštenih po točki 6. ovog pravila, s mjesta na gornjoj palubi ili iznad nje, smještena tako da se višestruka priključnica u upotrebi, navedena u

točki 1. ovog pravila, i ispuštanje u more iz cijevi, navedeno u točki 2. ovog pravila, mogu vidno osmotriti. Sredstva za zaustavljanje ispuštanja ne moraju se predvidjeti na osmatračnici ako postoji sustav veza kao što su telefon ili radio veza predviđeni između osmatračnice i mjesta za nadzor ispuštanja.

4. Svaki tanker za ulje isporučen nakon 1 lipnja 1982, kako je utvrđen u pravilu 1.28.4, koji mora biti opremljen odijeljenim balastnim tankovima ili uređajem za pranje sirovom naftom mora udovoljavati slijedećim zahtjevima:

- .1 mora imati cjevovod za ulje tako projektiran i postavljen da je zadržavanje ulja u cijevima svedeno na najmanju mjeru; i
- .2 mora se predvidjeti način pražnjenja svih pumpi za teret i svih cijevi za ulje po završetku iskrcaja, ako je potrebno preko spoja s uređajem za sušenje. Odvodi cijevi i pumpe moraju biti takvi da se mogu isprazniti i na kopno i u tank tereta ili taložni tank. Ako se ispušta na kopno, u tu će se svrhu upotrijebiti cijev malog promjera te biti postavljena s vanjske strane brodske višestruke priključnice.

5. Svaki tanker za sirovo ulje isporučen 1. lipnja 1982. ili prije toga, kako je utvrđen u pravilu 1.28.3, koji mora biti posjedovati odijeljene balastne tankove ili bit opremljen uređajem za pranje sirovom naftom, mora udovoljavati odredbama točke 4.2 ovog pravila.

6. Na svakom tankeru za ulje ispuštanje balastne vode ili zauljene vode iz tanka tereta mora biti iznad vodne linije, osim kako slijedi:

- .1 Odijeljeni balast i čisti balast mogu se ispuštati ispod vodne linije:
  - .1.1 u lukama ili odobalnim terminalima; ili
  - .1.2 na moru slobodnim padom; ili
  - .1.3 pumpanjem u more, ako se provodi zamjena balastne vode prema odredbama pravila D-1 Međunarodne konvencije o nadzoru i postupanju s brodskim balastnim vodama i talogom.

pod uvjetom da je površina balastne vode bila ispitana bilo motrenjem bilo drugim sredstvima, neposredno prije ispuštanja, kako bi se osiguralo da neće doći do bilo kakvog onečišćenja uljem.

- .2 Tankeri za ulje isporučeni 31. prosinca 1979. ili prije toga, kako su utvrđeni u pravilu 1.28.1, koji bez izmjena ne mogu ispuštati odijeljeni balast iznad vodne linije, mogu ispuštati odijeljeni balast ispod vodne linije na moru, pod uvjetom da je površina balastne vode bila ispitana neposredno prije ispuštanja kako bi se osiguralo da neće doći do bilo kakvog onečišćenja uljem.
- .3 Tankeri za ulje isporučeni 1. lipnja 1982. ili prije toga, kako su utvrđeni u pravilu 1.28.3, s namjenskim čistim balastnim tankovima, koji bez izmjene ne mogu ispuštati balastnu vodu iz namjenskih čistih balastnih tankova iznad vodne linije, mogu ispuštati ovaj balast ispod vodne linije, pod uvjetom da se ispuštanje balastne vode nadzire u skladu s pravilom 18.8.3 ovog Priloga.
- .4 Na svakom tankeru za ulje na moru, prljava balastna voda ili zauljena voda iz tankova u prostoru tereta, koji nisu taložni tankovi, može se

ispuštati slobodnim padom ispod vodne linije, pod uvjetom da je proteklo dovoljno vremena da bi se omogućilo odvajanje ulja od vode, a balastna voda bila ispitana neposredno prije ispuštanja pomoću uređaja za određivanje razine odvojenosti (položaja graničnog sloja) ulje-voda navedenog u pravilu 32. ovog Priloga., kako bi se osiguralo da je visina razine odvojenosti takva da ispuštanje neće dovesti do povećane opasnosti od onečišćenja morskog okoliša.

.5 Na tankerima za ulje isporučenim 31. prosinca 1979. ili prije toga, kako su utvrđeni u pravilu 1.28.1, na moru prljava balastna voda ili zauljena voda iz tanka tereta može biti ispuštena ispod vodne linije, primjenom metode ili umjesto metode ispuštanja navedene u podtočki 6.4 ove točke, pod uvjetom da:

.5.1 tijekom takve vode dijelom prolazi kroz stalni cjevovod do lako pristupačnog mjesta na gornjoj palubi ili iznad nje gdje se ona može biti vidno nadzirana tijekom ispuštanja; i

.5.2 dio takvog izljeva udovoljava zahtjevima koje je odredila Uprava, koji moraju sadržavati najmanje sve odredbe Specifikacija za izvedbu, postavljanje i rad sustava djelomičnog izljeva radi nadzora ispuštanja preko palube koje je usvojila Organizacija.

7. Svaki tanker za ulje od 150 bruto tonaže i veći isporučen 1. siječnja 2010. ili nakon toga, kako je utvrđen u pravilu 1.28, koji ima ugrađeni usis mora stalno povezan na sustav cjevovoda tereta, mora imati ventil usisa mora i unutarnji izolacijski ventil. K tome, ovi ventili usisa moraju omogućavati odvajanje od sustava cjevovoda tereta dok tanker ukrcava, prevozi ili iskrcava teret upotrebom sigurnih sredstava koja zadovoljavaju Upravu. Takva sigurna sredstva jesu ona sredstva ugrađena u sustav cjevovoda radi sprečavanja, u svim okolnostima, da dio cjevovoda između ventila usisa mora i unutarnjeg ventila bude ispunjena teretom.

## **DIO B OPREMA**

### **Pravilo 31**

#### *Sustav za praćenje i nadzor ispuštanja ulja*

1. Pridržavajući se odredaba točaka 4. i 5. pravila 3. ovog Priloga, tankeri za ulje od 150 bruto tonaže i veći moraju biti opremljeni uređajem za praćenje i nadzor ispuštanja ulja koji je odobrila Uprava.

2. Pri razmatranju izvedbe mjerača sadržaja ulja koji će biti ugrađen u uređaj, Uprava mora uzeti u obzir specifikaciju koju je preporučila Organizacija.\* Sustav mora imati napravu za neprekidno bilježenje ispuštanja u litrama po nautičkoj milji i ukupne količine ispuštenoga, ili sadržaja ulja i trenutačnu količinu ispuštanja. Iz bilješke mora

---

\* Na mjerila sadržaja ulja postavljena na tankerima za ulje izgrađenim prije 2. listopada 1986. odnosi se Preporuka o međunarodnim specifikacijama za izvedbu i ispitivanje opreme za odvajanje ulja od vode i mjerila sadržaja ulja koje je usvojila Organizacija rezolucijom A.393(X). Na mjerila sadržaja ulja kao dijela sustava za praćenje i nadzor ispuštanja postavljena na tankerima za ulje izgrađenim 2. listopada 1986. ili kasnije, odnose se Smjernice i specifikacije za sustave praćenja i nadzora ispuštanja ulja na tankerima za ulje, koje je usvojila Organizacija rezolucijom A.586(14). Na mjerila sadržaja ulja postavljena na tankerima za ulje čije su kobilice položene ili su se nalazili na sličnom stupnju gradnje 1. siječnja 2005. ili kasnije, odnose se Izmijenjene smjernice i specifikacije koje je usvojila Organizacija rezolucijom MEPC 108(49).

biti vidljivo vrijeme i datum ispuštanja i mora se čuvati najmanje tri godine. Uređaj za praćenje i nadzor ispuštanja ulja mora se pokrenuti kad dođe do bilo kakvog ispuštanja tekućine u more i biti takav da osigura automatsko zaustavljanje svakog ispuštanja mješavine ulja kada trenutačna količina ulja u tekućini pređe onu koja je dopuštena po pravilu 34. ovog Priloga. Svaki kvar uređaja za praćenje i nadzor ispuštanja ulja mora zaustaviti ispuštanje. U slučaju kvara uređaja za praćenje i nadzor ispuštanja ulja može se koristiti alternativni način ručnog upravljanja, a pokvareni uređaj se mora popraviti što je prije moguće. Uz odobrenje vlasti države luke tanker s neispravnim uređajem za praćenje i nadzor ispuštanja ulja može poduzeti jedno putovanje u balastu prije nego prosljedi prema luci popravka.

3. Uređaj za praćenje i nadzor ispuštanja ulja mora biti izveden i postavljen u skladu s smjernicama i specifikacijama za uređaj praćenja i nadzor ispuštanja ulja za tankere koje je izradila Organizacija.\* Uprava može prihvatiti takve posebne uređaje koji su pobliže navedeni u Smjernicama i Specifikacijama.

4. Upute za rad uređaja moraju biti u skladu s Priručnikom za rad koji je odobrila Uprava. One se moraju odnositi kako na ručni tako i na automatski način rada i moraju biti namijenjene osiguranju da ulje neće ni u kojem trenutku biti ispuštano, osim ako ono ne udovoljava uvjetima navedenim u pravilu 34. ovog Priloga.

### **Pravilo 32<sup>†</sup>**

*Uređaj za određivanje razine odvojenosti (položaja graničnog sloja) ulje-voda*

Pridržavajući se odredaba točaka 4. i 5. pravila 3. ovog Priloga, tankeri za ulje od 150 bruto tonaže i veći moraju imati djelotvorne uređaje za određivanje razine odvojenosti (položaja graničnog sloja) ulje-voda koje je odobrila Uprava za brzo i ispravno utvrđivanje razine odvojenosti ulja/vode u taložnim tankovima te moraju biti raspoloživi za upotrebu i u drugim tankovima gdje se obavlja odvajanje ulja od vode i iz kojih se namjerava ispustiti tekućina izravno u more.

### **Pravilo 33**

*Zahtjevi za pranje sirovom naftom*

1. Svaki tanker za sirovu naftu od 20.000 tona nosivosti i veći isporučen nakon 1. lipnja 1982, kako je utvrđen u pravilu 1.28.4, mora imati uređaje za čišćenje tankova tereta korištenjem sirove nafte. Uprava mora osigurati da uređaj u potpunosti udovoljava zahtjevima ovog pravila u roku od jedne godine nakon što tanker prvi put preveze sirovu naftu ili po završetku trećeg putovanja na kojem je prevezio sirovu naftu pogodnu za pranje sirovom naftom, već prema tome što se dogodi kasnije.

2. Uređaj za pranje sirovom naftom i pripadajuća oprema moraju udovoljavati zahtjevima koje je utvrdila Uprava. Takvi zahtjevi moraju sadržavati najmanje sve odredbe Specifikacija za konstrukciju, rad i nadzor uređaja za pranje sirovom naftom

---

\* Odnosi se na smjernice i specifikacije za uređaje za praćenje i nadzor ispuštanja ulja za tankere za ulje koje je usvojila Organizacija rezolucijom A.496(XII) ili Izmijenjene smjernice i specifikacije za istu svrhu koje je usvojila Organizacija rezolucijom A.586(14) ili Izmijenjene smjernice i specifikacije koje je usvojila Organizacija rezolucijom MEPC 108(49), već prema slučaju.

† Odnosi se na specifikacije za uređaje za određivanje razine odvojenosti (položaja graničnog sloja) ulje-voda koje je usvojila Organizacija rezolucijom MEPC 5(XIII)

koje je usvojila Organizacija.\* Kada brod ne mora imati uređaj za pranje sirovom naftom, u skladu s točkom 1. ovog pravila, ali ih ima, on mora udovoljavati spomenutim Specifikacijama u dijelu koji se odnosi na sigurnosne aspekte.

3. Svaki uređaj za pranje sirovom naftom za koji se zahtijeva u skladu s pravilom 18.7 ovog Priloga mora udovoljavati zahtjevima ovog pravila.

## **DIO C - NADZOR NAD RADOM ISPUŠTANJA ULJA**

### **Pravilo 34**

#### *Nadzor ispuštanja ulja*

##### **A. Ispuštanje izvan posebnih područja**

1. Pridržavajući se odredaba pravila 4. ovog Priloga i točke 2 ovog pravila, svako ispuštanje ulja ili mješavine ulja u more iz prostora tereta nekog tankera za ulje je zabranjeno, osim ako je udovoljeno svim ovim uvjetima:

- .1 da tanker nije unutar posebnih područja;
- .2 da je tanker udaljen više od 50 nautičkih milja od najbližeg kopna;
- .3 da je tanker u plovidbi;
- .4 da trenutna količina ispuštanja sadržaja ulja ne prelazi 30 litara po nautičkoj milji;
- .5 da ukupna količina ulja ispuštenog u more ne prelazi, za tankere isporučene 31. prosinca 1979. ili prije toga, kako su utvrđeni u pravilu 1.28.1, 1/15.000 ukupne količine određenog tereta od kojeg ostatak čini dio, a za tankere isporučene nakon 31. prosinca 1979, kako su utvrđeni u pravilu 1.28.2, 1/30.000 ukupne količine određenog tereta od kojeg ostatak čini dio; i
- .6 da tanker ima u pogonu uređaj za praćenje i nadzor ispuštanja ulja i taložni tank, kako se zahtijeva pravilima 29. i 31. ovog Priloga.,

2. Odredbe točke 1. ovog pravila neće se primijeniti na ispuštanje čistog ili odijeljenog balasta.

##### **B. Ispuštanje u posebnim područjima**

3. Pridržavajući se odredaba točke 4. ovog pravila, svako ispuštanje u more ulja ili mješavine ulja iz prostora tereta tankera za ulje bit će zabranjeno dok je on u posebnom području.†

4. Odredbe točke 3. ovog pravila neće se primijeniti na ispuštanje čistog ili odijeljenog balasta.

---

\* Odnosi se na Izmijenjene specifikacije za izvedbu, rad i nadzor uređaja za pranje sirovom naftom koje je usvojila Organizacija rezolucijom A.446(XI), koje je izmijenila Organizacija rezolucijom A.497(XII) te naknadno rezolucijom A.897(21)

† Odnosi se na pravilo 38.6

5. Ništa ovom pravilu ne zabranjuje brodu, na putovanju koje je samo dijelom u posebnom području, ispuštanje izvan posebnog područja u skladu s točkom 1. ovog pravila.

### **C. Zahtjevi za tankere za ulje manje od 150 bruto tonaže**

6. Zahtjevi pravila 29, 31. i 32. ovog Priloga neće se primijeniti na tankere za ulje manje od 150 bruto tonaže, za koje će nadzor ispuštanja ulja prema ovom pravilu biti obavljen zadržavanjem ulja na brodu i naknadnim ispuštanjem sve onečišćene vode od pranja u uređaje za prihvata. Ukupna količina ulja i vode korištene za pranje i vraćene u skladišni tank ispustit će se u uređaje za prihvata osim ako su poduzete odgovarajuće mjere kako bi se osiguralo da tekućina koja se može ispustiti u more bude djelotvorno nadzirana kako bi se osiguralo udovoljavanje odredbama ovog pravila.

### **D. Opći zahtjevi**

7. Kadgod su primijećeni vidljivi tragovi ulja na ili ispod površine vode u neposrednoj blizini broda ili njegove brazde, vlade strana ugovornica ove Konvencije trebaju, u opsegu kojem to mogu razumno učiniti, odmah ispitati činjenice da bi se utvrdilo je li došlo do povrede odredaba ovog pravila. Ispitivanje treba uključiti napose, stanja vjetra i mora, put i brzinu broda, druge moguće izvore vidljivih tragova u blizini i svako takvo ispuštanje ulja zabilježiti.

8. Nikakvo ispuštanje u more ne smije sadržavati kemikalije ili druge tvari u količinama ili koncentracijama koje su opasne za morski okoliš ili kemikalije ili druge tvari unijete u svrhu izbjegavanja zadovoljavanja uvjeta za ispuštanje navedenih u ovom pravilu.

9. Ostaci ulja koji se ne mogu ispustiti u more u skladu s točkama 1. i 3. ovog pravila moraju se zadržati na brodu radi naknadnog ispuštanja u uređaje za prihvata.

## **Pravilo 35**

### *Pranje sirovom naftom*

1. Svaki tanker za ulje koji radi s uređajima za pranje sirovom naftom mora imati Priručnik o radu i opremi\* koji sadrži detaljnije odredbe o uređaju i opremi i radnim postupcima. Takav Priručnik mora zadovoljavati Upravu i sadržavati sve informacije izložene u specifikacijama navedenim u točki 2. pravila 33 ovog Priloga. Ako je došlo do izmjene uređaja za pranje sirovom naftom, u skladu s tim treba izmijeniti Priručnik o radu i opremi.

2. S obzirom na balastiranje tankova tereta, dovoljni broj tankova tereta mora se oprati sirovom naftom prije svakog putovanja u balastu, da bi se, uzimajući u obzir način poslovanja tankera i očekivane vremenske uvjete, balast stavio samo u tankove tereta koji su bili oprani sirovom naftom.

3. Osim ako tanker za ulje prevozi sirovu naftu koja nije pogodna za pranje sirovom naftom, tanker za ulje mora koristiti uređaj za pranje sirovom naftom u skladu s Priručnikom za rad i opremu.

---

\* Odnosi se na standardni oblik Priručnika o radu i opremi kod pranja sirovom naftom koji je usvojio Odbor za zaštitu morskog okoliša Organizacije rezolucijom MEPC 3(XII) koja je izmijenjena rezolucijom MEPC 81(43)

### **Pravilo 36**

#### *Knjiga ulja, Dio II – Radovi s teretom/balastom*

1. Svaki tanker za ulje od 150 bruto tonaže i veći mora imati Knjigu ulja - Dio II (Radovi s teretom/balastom). Knjiga ulja - Dio II, bilo da je dio službenog broskog dnevnika ili ne, mora biti u obliku navedenom u Dodatku III ovog Priloga.
2. Knjiga ulja – Dio II mora se ispuniti u svakoj prilici, za svaki tank, ako je prikladno, kadgod se na brodu obavlja neka od slijedećih radnja:
  - .1 krcanje tereta ulja;
  - .2 unutarnje prebacivanje tereta ulja za vrijeme putovanja;
  - .3 iskrcavanje tereta ulja;
  - .4 balastiranje tankova tereta i namjenski čistih balastnih tankova;
  - .5 čišćenja tankova tereta uključujući pranje sirovom naftom;
  - .6 ispuštanje balasta, osim iz tankova odijeljenog balasta;
  - .7 ispuštanje vode iz taložnih tankova;
  - .8 zatvaranje svih primijenjenih ventila ili sličnih naprava nakon ispuštanja iz taložnog tanka;
  - .9 zatvaranje ventila potrebnih za odvajanja namjenski čistih balastnih tankova od cijevi tereta i isušivanja nakon ispuštanja iz taložnog tanka; i
  - .10 uklanjanje ostataka.
3. Na tankerima za ulje navedenim u pravilu 34.6 ovog Priloga, ukupna količina ulja i vode koja je korištena za pranje i vraćena u skladišni tank mora se zabilježiti u Knjizi ulja - Dio II.
4. U slučaju takvog ispuštanja ulja ili mješavine ulja kakvo je navedeno u pravilu 4. ovog Priloga ili u slučaju nehotičnog ili drugog izvanrednog ispuštanja ulja koje nije izuzeto tim pravilom, u Knjizi ulja - Dio II treba navesti okolnosti i razloge za ispuštanje.
5. Svaki rad opisan u točki 2. ovog pravila mora se bez odlaganja detaljno zabilježiti u Knjizi ulja - Dio II tako da svi stavci u knjizi koji se odnose na taj rad budu popunjeni. Svaki obavljeni rad moraju potpisati časnik ili časnici na dužnosti pri obavljanju te radnje, a svaku ispunjenu stranicu zapovjednik broda. Upisi u Knjigu ulja - Dio II moraju biti barem na engleskom, francuskom ili španjolskom jeziku. Ako se za upise koristi i službeni jezik države čiju je zastavu brod ovlašten vijati, on će imati prednost u slučaju spora ili nesuglasice.
6. Svaki kvar uređaja za praćenje i nadzor ispuštanja ulja mora se zabilježiti u Knjizi ulja - Dio II.
7. Knjiga ulja mora se čuvati na takvom mjestu koje je lako dostupno radi inspekcije u svako razumno vrijeme i, osim u slučaju brodova bez posade u teglju, mora se držati na brodu. Ona se mora čuvati tri godine od posljednjeg upisa.
8. Nadležna vlast vlade stranke ugovornice Konvencije može obaviti pregled Knjige ulja - Dio II na svakom brodu na koji se primjenjuje ovaj Prilog dok je brod u njenoj luci ili njenom odobalnom terminalu i može izraditi presliku bilo kojeg upisa u toj knjizi i zahtijevati da zapovjednik broda ovjeri tu presliku kao vjeran odraz takvog upisa. Svaka tako izrađena preslika, koju je ovjerio zapovjednik broda kao vjerni odraz nekog

upisa u Knjizi ulja - Dio II će biti dostupna u bilo kojem sudskom postupku kao dokaz o činjenicama navedenim u upisu. Pregled Knjige ulja - Dio II i uzimanje ovjerene preslike od nadležne vlasti prema ovoj točki mora se obaviti što je brže moguće da se ne prouzroči nepotrebno odlaganje odlaska broda.

9. Za tankere za ulje manje od 150 bruto tonaže koji postupaju u skladu s pravilom 34.6 ovog Priloga, Uprava treba izraditi odgovarajuću Knjigu ulja.



## POGLAVLJE 5 – SPREČAVANJE ONEČIŠĆENJA ULJEM NASTALOG NEZGODOM

### Pravilo 37

#### *Brodski plan u nuždi za slučaj onečišćenja uljem*

1. Svaki tanker za ulje od 150 bruto tonaže i veći i svaki brod koji nije tanker za ulje, od 400 bruto tonaže i veći, mora imati na brodu brodski plan u nuždi za slučaj onečišćenja uljem koji je odobrila Uprava.
2. Takav plan mora se pripremiti na temelju smjernica\* koje je izradila Organizacija te biti napisan na radnom jeziku zapovjednika broda i časnika. Plan mora sadržavati najmanje:
  - .1 postupak koji će primijeniti zapovjednik broda ili druge osobe koje upravljaju brodom da bi izvijestile o nezgodi s onečišćenjem, kako to zahtijeva članak 8. i Protokol I ove Konvencije, u skladu s smjernicama koje je izradila Organizacija;†
  - .2 popis vlasti ili osoba s kojima treba stupiti u vezu u slučaju nezgode onečišćenja uljem;
  - .3 podroban opis radnje koju trebaju odmah poduzeti osobe na brodu da bi smanjile ili nadzirale ispuštanje ulja nakon nezgode; i
  - .4 postupke i mjesta za uspostavljanje veze na brodu radi usklađivanja mjera na brodu s nacionalnim i lokalnim vlastima radi suzbijanja onečišćenja.
3. Na brodovima na koje se primjenjuje i pravilo 17. Priloga II ove Konvencije, takav se plan može objediniti s brodskim planom u nuždi kod onečišćenja mora štetnim tekućim tvarima koji zahtijeva pravilo 17. Priloga II ove Konvencije. U tom slučaju naziv takvog plana treba biti "Brodski plan u nuždi kod onečišćenja mora"
4. Svi tankeri za ulje od 5.000 tona nosivosti i veći moraju imati brz pristup računalnim programima na kopnu o stabilnosti u oštećenom stanju i o rezidualnoj strukturnoj čvrstoći.

---

\* Odnosi se na Smjernice za izradu broskog plana u nuždi o sprečavanju onečišćenja, koje je usvojila Organizacija rezolucijom MEPC 54(32), kako je izmijenjena rezolucijom MEPC 86(44)

† Odnosi se na Opća načela za sustave izvještavanja s brodova uključujući smjernice za izvještavanje o nezgodama s opasnim robama, štetnim tvarima i/ili morskim onečišćivačima koje je usvojila Organizacija rezolucijom A.851(20).

## POGLAVLJE 6 – OBALNI UREĐAJI ZA PRIHVAT

### Pravilo 38

#### *Obalni uređaji za prihvrat*

#### **A. Uređaji za prihvrat izvan posebnih područja**

1. Vlada svake stranke ugovornice ove Konvencije dužna je osigurati opremanje terminala za ukrcaj ulja, luka za popravke i drugih luka u kojima brodovi iskrcavaju ostatke ulja, obalnim uređajima za prihvrat takvih ostataka i mješavina ulja koje ostaju od tankera i drugih brodova, odgovarajući\* potrebama brodova koji se njima koriste bez izazivanja bespotrebnog odlaganja odlaska brodova.
2. Uređaji za prihvrat skladu s točkom 1. ovog pravila moraju se predvidjeti u:
  - .1 svim lukama i terminalima u kojima se krca sirova nafta na tankere za ulje gdje su ti tankeri neposredno prije dolaska dovršili putovanje u balastu u trajanju od najviše 72 sata ili najviše 1.200 nautičkih milja;
  - .2 svim lukama i terminalima u kojima se krca ulje koje nije sirova nafta u trup u prosječnoj količini većoj od 1.000 tona dnevno;
  - .3 svim lukama koje imaju brodogradilišta za popravak brodova ili uređaje za čišćenje tankova;
  - .4 svim lukama i terminalima koji primaju brodove s tankom (tankovima) s uljnim talogom koje zahtijeva pravilo 12. ovog Priloga;
  - .5 svim lukama u kojima se zauljene kaljužne vode i drugi ostaci ne mogu ispustiti u skladu s pravilom 15. ovog Priloga; i
  - .6 svim lukama ukrcaja rasutog tereta s obzirom na ostatke ulja s višenamjenskih brodova koji se ne mogu ispustiti u skladu s pravilom 34. ovog Priloga.
3. Zapremina uređaja za prihvrat mora biti kako slijedi:
  - .1 Terminali za ukrcaj sirove nafte moraju imati dovoljne uređaje za prihvrat ulja i mješavina ulja koji se ne mogu ispustiti u skladu s odredbama pravila 34.1 ovog Priloga, iz svih tankera za ulje na putovanjima opisanim u točki 2.1 ovog pravila.
  - .2 Ukrcajne luke i terminali navedeni točki 2.2 ovog pravila moraju imati dovoljne uređaje za prihvrat ulja i mješavina ulja koji se ne mogu ispustiti u skladu s odredbama pravila 34.1 ovog Priloga iz tankera za ulje koji krcaju ulje osim sirove nafte u trupu.
  - .3 Sve luke koje imaju brodogradilišta za popravak brodova ili uređaje za čišćenje tanka moraju imati dovoljne uređaje za prihvrat svih ostataka i mješavina ulja koji ostaju na brodu do njihova uklanjanja s broda prije ulaska u takvo brodogradilište ili uređaj.

---

\* Vidi rezoluciju MEPC 83(44) - Smjernice za osiguranje odgovarajućih uređaja za prihvrat otpadaka u lukama.

- .4 Svi uređaji predviđeni u lukama i terminalima prema točki 2.4 ovog pravila moraju biti dovoljni za prihvrat svih ostataka zadržanih u skladu s pravilom 12. ovog Priloga s svih brodova za koje se može razumno očekivati da će pristati u takve luke i terminale.
- .5 Svi uređaji predviđeni u lukama i terminalima prema ovom pravilu moraju biti dovoljni za prihvrat zauljenih kaljužnih voda i drugih ostataka koji se ne mogu ispustiti u skladu s pravilom 15. ovog Priloga.
- .6 Uređaji predviđeni u lukama ukrcaja rasutog tereta moraju uzeti u obzir posebne probleme višenamjenskih brodova.

## **B. Uređaji za prihvrat unutar posebnih područja**

4. Vlada svake stranke ugovornice ove Konvencije, čija obala graniči s nekim posebnim područjem, mora osigurati da svi terminali za ukrcaj ulja i luke za popravak unutar posebnog područja imaju odgovarajuće uređaje za prihvrat i obradu svih prljavih balastnih voda i voda od pranja tanka iz tankera za ulje. K tome, sve luke unutar posebnog područja moraju imati odgovarajuće\* uređaje za prihvrat drugih ostataka ulja i mješavina ulja iz svih brodova. Takvi uređaji moraju imati odgovarajuću zapreminu da bi udovoljili potrebama brodova koji se njima koriste, a bez bespotrebnog zadržavanja brodova.

5. Vlada svake stranke govornice ove Konvencije koja ima pod svojoj vlašću prolaze do morskih putova male dubine i takvog oblika koji može zahtijevati smanjenje gaza ispuštanjem balasta, mora osigurati uređaj naveden u točki 4. ovog pravila, uz mogućnost da brodovi koji trebaju ispustiti talog ili prljavi balast mogu biti podvrgnuti određenoj odgodi odlaska.

6. U području Crvenog mora, području Zaljeva, području Adenskog zaljeva i području Omana u Arapskom moru:

- .1 Svaka strana ugovornica na koju se to odnosi mora obavijestiti Organizaciju o mjerama koje je poduzela prema odredbama točaka 4. i 5. ovog pravila. Nakon prijema dovoljno obavijesti Organizacija će odrediti datum od kojeg će se primijeniti zahtjevi za ispuštanje iz pravila 15 i 34 ovog Priloga u odnosu na odnosno područje. Organizacija mora obavijestiti sve strane ugovornice o tako određenom datumu najmanje dvanaest mjeseci unaprijed.
- .2 Tijekom vremena između stupanja na snagu ove Konvencije i tako određenog datuma, brodovi, dok plove u posebnom području moraju udovoljavati zahtjevima pravila 15. i 34. ovog Priloga o ispuštanju izvan posebnih područja.
- .3 Nakon tog datuma tankeri za ulje koji krcaju u lukama u tim posebnim područjima gdje takvi uređaji nisu raspoloživi moraju također u potpunosti udovoljavati i zahtjevima pravila 15. i 34. ovog Priloga o ispuštanju unutar posebnih područja. Međutim, tankeri za ulje ulazeći u ova posebna područja radi krcanja, moraju uložiti svaki napor da uđu u područje samo s čistom balastnom vodom na brodu.

---

\* Vidi rezoluciju MEPC 83(44) - Smjernice za osiguranje odgovarajućih uređaja za prihvrat otpadaka u lukama.

- .4 Nakon datuma na koji su zahtjevi za određeno područje stupili na snagu, svaka stranka ugovornica mora obavijestiti Organizaciju radi obavještanja drugih zainteresiranih stranaka ugovornica o svim slučajevima gdje su uređaji navodno neodgovarajući.
  - .5 U roku od jedne godine od datuma stupanja na snagu ove Konvencije moraju se predvidjeti barem uređaji za prihvrat propisani točkama 1, 2. i 3. ovog pravila.
7. Bez obzira na točke 4, 5. i 6 ovog pravila, na području Antarktika primijenit će se slijedeća pravila:
- .1 Vlada svake stranke ugovornice ove Konvencije iz čijih luka brodovi odlaze na put u područje Antarktika ili iz njega dolaze dužne su osigurati da se, što je prije moguće, predvide odgovarajući uređaji za prihvrat svog taloga, prljavog balasta, vode od pranja tanka i drugi ostaci ulja i mješavina ulja iz svih brodova, bez bespotrebnog zadržavanja, i prema potrebama brodova koji ih koriste.
  - .2 Vlada svake stranke ugovornice ove Konvencije mora osigurati da svi brodovi koji su ovlašteni vijati njenu zastavu, prije ulaska u područje Antarktika imaju tank ili tankove dovoljne zapremine za zadržavanje svog taloga, prljavog balasta, vode od pranja tanka i drugih ostataka ulja i mješavina ulja dok su u području i da imaju zaključene sporazume o predaji takvih otpadaka ulja u uređaje za prihvrat nakon napuštanja područja.

### **C. Opći zahtjevi**

8. Svaka stranka ugovornica mora obavijestiti Organizaciju radi prijenosa te obavijesti drugim stranama ugovornicama o svim slučajevima gdje su uređaji predviđeni ovim pravilom navodno neodgovarajući.

## POGLAVLJE 7 – POSEBNI ZAHTJEVI ZA FIKSNE I PLUTAJUĆE PLATFORME

### Pravilo 39.

#### *Posebni zahtjevi za fiksne i plutajuće platforme*

1. Ovo pravilo primjenjuje se na fiksne ili plutajuće platforme, uključujući platforme za bušenje, plutajuća sredstva za proizvodnju, skladištenje i iskrcavanje FPSOs (od *Floating production, storage and offloading facilities*), koja se koriste za odobalnu proizvodnju i skladištenje ulja i plutajuće skladišne jedinice za odobalno skladištenje proizvedenog ulja FSUs (od *Floating storage units*)
2. Fiksne i plutajuće platforme, kada obavljaju istraživanje, iskorištavanje i s njima povezane postupke s mineralnim izvorima s morskog dna te druge platforme moraju udovoljavati zahtjevima ovog Priloga koji se primjenjuju na brodove od 400 bruto tonaže i veće koji nisu tankeri za ulje, osim što:
  - .1 moraju biti opremljene, koliko je god moguće, uređajima koje zahtijevaju pravila 12. i 14. ovog Priloga;
  - .2 moraju voditi bilješke o svim radnjama u vezi s ispuštanjem ulja ili mješavine ulja, u obliku koji odobrila Uprava; i
  - .3 pridržavajući se odredaba pravila 4. ovog Priloga, ispuštanje u more ulja ili mješavine ulja bit će zabranjeno, osim ako sadržaj ulja u ispustu bez razrjeđivanja ne prelazi 15 dijelova na milijun.
3. Pri provjeri udovoljavaju li platforme koje posluju kao FPSO ili FSU ovom Prilogu, Uprave moraju, pored zahtjeva točke 2. uzeti u obzir i Smjernice koje je usvojila Organizacija.\*

---

\* Odnosi se na rezoluciju MEPC 139(53) - Smjernice za primjenu zahtjeva izmijenjenog Priloga I MARPOL-a, na FPSO i FSU.

## DODACI PRILOGU I

### DODATAK I

#### POPIS ULJA \*

##### Asfaltni rastvori (*Asphalt solutions*)

Komponente za miješanje (*Blending stocks*)

Roofers flux (*Roofers flux*)

Ostaci (*Straight run residue*)

##### Ulja

Pročišćena (*Clarified*)

Sirova nafta (*Crude oil*)

Mješavine koje sadrže sirovu naftu (*Mixtures containing crude oil*)

Dizelsko ulje (*Diesel oil*)

Tekuće gorivo br.4 (*Fuel oil no.4*)

Tekuće gorivo br.5 (*Fuel oil no.5*)

Tekuće gorivo br.6 (*Fuel oil no.6*)

Ostatak tekućeg goriva (*Residual fuel oil*)

Ulje za cestovna vozila (*Road oil*)

Ulje za transformatore (*Transformer oil*)

Aromatično ulje (isključujući biljno ulje) (*Aromatic oils excluding vegetable oil*)

Maziva ulja i komponente za miješanje (*Lubricating oils and blending stocks*)

Mineralno ulje (*Mineral oil*)

Motorno ulje (*Motor oil*)

Penetrirajuće ulje (*Penetrating oil*)

Osovinsko ulje ili vretensko ulje (*Spindle oil*)

Turbinsko ulje (*Turbine oil*)

##### Destilati

Straight Run (*Straight Run*)

Flashed feed mješavine (*Flashed feed stocks*)

##### Plinsko ulje

Krakerano (*Cracked*)

##### Benzinske mješavine za otapanje

Alkilatno gorivo (*Alkylates fuel*)

Reformates (*Reformates*)

---

\* Ovaj popis ulja ne treba smatrati sveobuhvatnim

Polimerno gorivo (*Polymer – fuel*)

### **Benzini**

Laki benzin (prirodni) (*Casing head – natural*)

Benzin za vozila (*Automotive*)

Benzin za avione (*Aviation*)

Straight Run (*Straight Run*)

Tekuće gorivo br. 1 – kerozin (*Fuel oil no.1 – kerosene*)

Tekuće gorivo br. 1 - D (*Fuel oil no. 1 - D*)

Tekuće gorivo br. 2 (*Fuel oil no.2*)

Tekuće gorivo br. 2 - D (*Fuel oil no. 2 - D*)

### **Goriva za mlazne avione**

JP-1-kerozin (*JP-1 kerosene*)

JP-3 (JP –3)

JP-4 (JP-4)

JP-5 teški kerozin (*JP-5 kerosene, heavy*)

Gorivo za plinske turbine (*Turbo fuel*)

Kerozin (*Kerosene*)

Mineralni špirit (*Mineral spirit*)

### **Nafta**

Otapala (*Solvent*)

Petrolej (*Petroleum*)

Hearcut destilirano ulje (*Hearcut distillate oil*)

### *Appendix II*

*Form of IOPP Certificate and Supplements*

(U obrascima Svjedodžbi A i B dodana je nova točka 2A<sup>\*</sup>)

### *Appendix III*

*Form of Oil Record Book*

### *Unified Interpretations of annex I*

*Appendices to Unified Interpretations of Annex I*

*Appendix 1 - Guidance to Administrations concerning draughts recommended for segregated ballast tankers below 150 m in length*

---

<sup>\*</sup> Vidi rezoluciju MEPC 141.

*Appendix 2 - Interim recommendation for a unified interpretation of regulations  
18.12 to 18.15 "Protective location of segregated ballast spaces"*

*Appendix 3 - Connection of small diameter line to the manifold valve*

*Appendix 4 - Specification for the design, installation and operation of a part  
flow system for control of overboard discharges*

*Appendix 5 - Discharges from fixed or floating platforms*



## IZMJENA I DOPUNA PRILOGA I

Rezolucijom MEPC 141(54) u Prilog I unijete su sljedeće izmjene i dopune:

**U pravilu 1. iza točke 28.8 unijeta je nova točka 28.9.**

**28.9** *Brod isporučen 1. kolovoza 2010. ili kasnije je brod:*

- .1 za koji je ugovor o gradnji zaključen 1. kolovoza 2007. ili kasnije; ili
- .2 ako nema ugovora o gradnji, za koji je kobilica položena ili se nalazio na sličnom stupnju gradnje 1. veljače 2008. ili kasnije; ili
- .3 koji je isporučen 1. kolovoza 2010. ili kasnije; ili
- .4 koji je podvrgnut većoj preinaci:
  - .4.1 za koju je ugovor zaključen nakon 1. kolovoza 2007; ili
  - .4.2 ako takvog ugovora nema, na kojoj je rad započeo nakon 1. veljače 2008; ili
  - .4.3 koja je dovršena nakon 1. kolovoza 2010.

**Nakon postojećeg pravila 12 unijeto je novo pravilo 12 A**

### **Pravilo 12 A**

#### *Zaštita tanka tekućeg goriva*

1. Ovo pravilo primijenit će se na sve brodove s prosječnom zapreminom tekućeg goriva od 600 m<sup>3</sup> i više koji su isporučeni 1. kolovoza 2010. ili kasnije, kako su utvrđeni u pravilu 1.28.9 ovog Priloga.
2. Primjena ovog pravila pri utvrđivanju rasporeda tankova koji se koriste za prijevoz tekućeg goriva ne zahtijeva uz to primjenu odredaba pravila 19. ovog Priloga.
3. U ovom pravilu primijenit će se sljedeće definicije:
  - .1 *Tekuće gorivo* je svako ulje koje se koristi kao gorivo ulje za pogon i pomoćno postrojenje broda na kojem se takvo ulje prevozi.
  - .2 *Gaz teretne linije ( $d_s$ )* je okomita udaljenost u metrima od proračunske osnovne linije na sredini do vodne linije koja odgovara gazu ljetnog nadvođa koji će se dodijeliti brodu.
  - .3 *Gaz praznog broda* je proračunski gaz u sredini koji odgovara težini praznog broda.
  - .4 *Gaz djelomične teretne linije ( $d_p$ )* je gaz praznog broda uvećan za 60% razlike između gaza praznog broda i gaza teretne linije ( $d_s$ ). Gaz djelomične teretne linije ( $d_p$ ) mjeri se u metrima.
  - .5 *Vodna linija  $d_B$*  je okomita udaljenost u metrima od proračunske osnovne linije na sredini duljine do vodne linije koja odgovara 30% visini  $D_s$ .

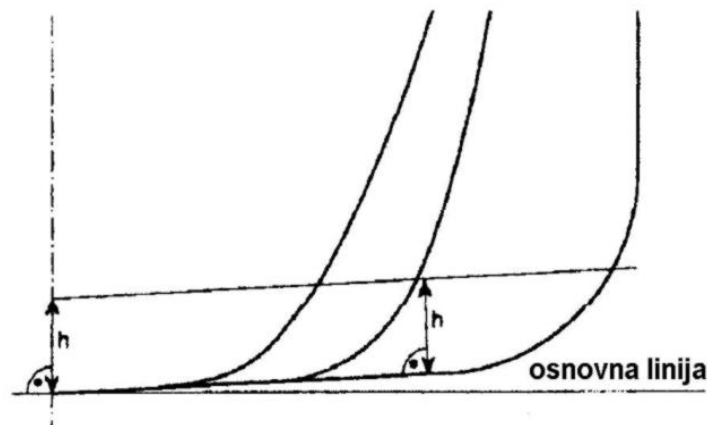
- .6 *Širina  $B_S$*  je najveća proračunska visina broda, u metrima, na ili ispod gaza najviše vodne linije  $d_B$ .
  - .7 *Širina  $B_B$*  je najveća proračunska širina broda, u metrima, na ili ispod vodne linije  $d_B$ .
  - .8 *Visina ( $D/S$ )* je proračunska visina, u metrima, mjerena na sredini duljine do gornje palube na boku. U ovom pravilu "gornja paluba" je najviša paluba na kojoj se protežu vodonepropusne poprečne pregrade, izuzimajući pregrade krmenog pika.
  - .9 *Duljina ( $L$ )* je 96% ukupne duljine na vodnoj liniji na 85% najmanje proračunske visine broda mjerene od vrha kobilice, ili duljina od prednje strane pramčane statve do osi osovine kormila na toj vodnoj liniji, ako je ona veća. Na brodovima koji su projektirani s kosom kobilicom, vodna linija na kojoj se mjeri ta duljina mora biti usporedna s projektiranom vodnom linijom. Duljina  $L$  mjeri se metrima.
  - .10 *Širina ( $B$ )* je najveća širina broda, u metrima, mjerena u sredini broda do proračunske linije rebara na brodu s metalnom oplatom odnosno do vanjske površine trupa na brodu s oplatom od bilo kojeg drugog materijala.
  - .11 *Tank tekućeg goriva* je tank u kojem se prevozi tekuće gorivo, ali ne obuhvaća one tankove koji ne sadrže tekuće gorivo u redovnom radu, takvi kao što su preljevni tankovi.
  - .12 *Mali tank tekućeg goriva* je tank tekućeg goriva s najvećom pojedinačnom zapreminom ne većom od  $30 \text{ m}^3$ .
  - .13  $C$  je ukupna zapremina tekućeg goriva broda, uključujući malene tankove tekućeg goriva, u kubičnim metrima,.
  - .14 *Zapremina tekućeg goriva* je zapremina tanka u kubičnim metrima pri 98% napunjenosti.
4. Odredbe ovog pravila primijenit će se na sve tankove tekućeg goriva osim na male tankove, kako su utvrđeni u 3.12, pod uvjetom da ukupna zapremina takvih isključenih tankova nije veća od  $600 \text{ m}^3$ .
5. Pojedini tankovi tekućeg goriva ne smiju imati zapreminu veću od  $2,500 \text{ m}^3$ .
6. Na brodovima, koji nisu samopodizna postrojenja za bušenje, koji imaju ukupnu zapreminu tekućeg goriva  $600 \text{ m}^3$  ili veću, tankovi tekućeg goriva moraju biti smješteni iznad proračunske linije oplata dna nigdje manje od razmaka  $h$  kako slijedi:

$$h = B/20 \text{ (m) ili}$$

$$h = 2,0 \text{ m, prema tome što je manje.}$$

Najmanja vrijednost  $h = 0,76 \text{ m}$ .

Na zaobljenoj površini kaljuža i na mjestima bez jasno utvrđenog zaobljenja kaljuža, granična linija tanka tekućeg goriva mora teći usporedno s linijom sredine ravnog dna, kako prikazuje slika 1.



Slika 1 Granične linije tanka tereta u svrhu točke 6.

7. Na brodovima koji imaju ukupnu zapreminu tekućeg goriva od  $600 \text{ m}^3$  ili veću, ali manju od  $5.000 \text{ m}^3$ , tankovi tekućeg goriva moraju biti smješteni unutar proračunske linije bočne oplata, nikada manje od razmaka  $w$  koji se, kako pokazuje slika 2., mjeri u poprečnom presjeku okomitom na bočnu oplatu, kako se navodi:

$$w = 0,4 + 2,4 C / 20.000 \text{ m}$$

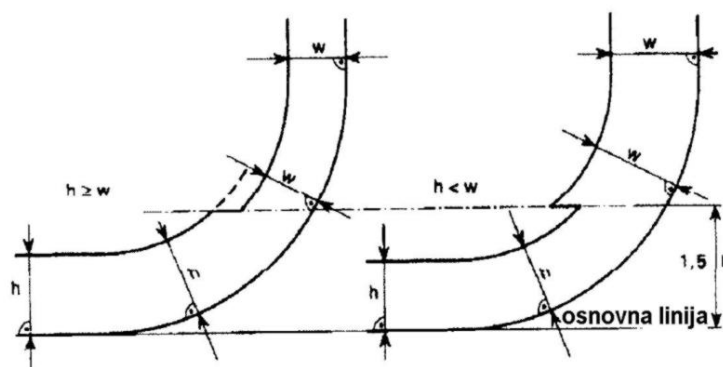
Najmanja vrijednost  $w = 1,0 \text{ m}$ ; međutim, za pojedine tankove s zapreminom tekućeg goriva manjom od  $500 \text{ m}^3$  najmanja vrijednost je  $0,76 \text{ m}$ .

8. Na brodovima koji imaju prosječnu zapreminu tekućeg goriva od  $5.000 \text{ m}^3$  i veću, tankovi tekućeg goriva moraju biti smješteni unutar proračunske linije bočne oplata, nikada manje od razmaka  $w$  koji se, kako prikazuje slika 2., mjeri u poprečnom presjeku okomitom na bočnu oplatu, kako se navodi:

$$w = 0,5 + C / 20.000 \text{ m ili}$$

$$w = 2,0, \text{ prema tome što je manje.}$$

Najmanje vrijednost  $w = 1,0 \text{ m}$ .



Slika 2. Granične linije tanka tereta u svrhu točaka 7. i 8.

9. Cijevi cjevovoda tekućeg goriva smještene na udaljenosti od broskog dna manje od  $h$ , kako je utvrđeno u točki 6. ili od boka broda manje od  $w$ , kako je utvrđeno u točki 7. i 8. moraju imati ventile ili slične naprave za zatvaranje unutar ili u neposrednoj blizini tanka tekućeg goriva. Ovi ventili moraju biti u stanju staviti se u rad s lako pristupačnog zatvorenog prostora do kojeg je moguć pristup s zapovjedničkog mosta ili

nadzornog mjesta za pogon postrojenja, bez prelaženja izloženih nadvodnih paluba ili nadgrađa. Ventili se moraju zatvarati u slučaju kvara sustava daljinskog upravljanja (kvar u zatvorenom položaju) i moraju biti stalno zatvoreni na moru kada se u tanku nalazi tekuće gorivo, ali se mogu otvoriti tijekom prebacivanja tekućeg goriva.

10. Usisni zdenci u tankovima tekućeg goriva mogu se pružati u dvodno ispod granične linije određene razmakom  $h$  pod uvjetom da su takvi zdenci toliko mali koliko je to moguće, a razmak između dna zdenca i dna oplata dna nije manja od  $0,5 h$ .

11. Alternativno točkama 6 ili 7. odnosno 8. brod mora udovoljavati izvedbenom standardu za nehотиčno istjecanje tekućeg goriva navedeno niže:

- .1 Razina zaštite od onečišćenja tekućim gorivom u slučaju sudara ili nasukavanja odredit će se na osnovi parametra prosječnog istjecanja ulja kako slijedi:

$$O_M \leq 0,0157 - 1,14 E^{-6} C \quad \text{za } 600 \text{ m}^3 \leq C < 5.000 \text{ m}^3$$

$$O_M \leq 0,010 \text{ za } C \geq 5.000 \text{ m}^3$$

gdje je:

$O_M$  = parametar prosječnog istjecanja ulja;

$C$  = ukupna zapremina tekućeg goriva.

- .2 Kod izračuna parametra prosječnog istjecanja ulja primijenit će se slijedeće opće pretpostavke:

- .2.1 pretpostavit će se da je brod nakrcan do gaza djelomične teretne linije ( $d_p$ ) bez trima ili nagiba;
- .2.2 pretpostavlja se da su svi tankovi tekućeg goriva nakrcani do 98% njihove izmjerene zapremine;
- .2.3 nazivna gustoća tekućeg goriva ( $\rho_n$ ) uzet će se općenito kao  $1,000 \text{ kg/m}^3$ . Ako je gustoća tekućeg goriva posebno ograničena na manju vrijednost, može se primijeniti ta manja vrijednost; i
- .2.4 u svrhu izračuna ovog istjecanja, naplavljenost svakog tanka tekućeg goriva uzet će se kao 0,99, osim ako se utvrdi drukčije.

- .3 Kod objedinjavanja parametara istjecanja ulja koristit će se sljedeće pretpostavke:

- .3.1 Prosjek istjecanja ulja izračunat će se odvojeno za bočno oštećenje i oštećenje dna i tada će se objedinjavati u bezdimenzionalni parametar istjecanja ulja  $O_M$ , kako slijedi:

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

gdje je:

$O_{MS}$  = prosjek istjecanja za bočno oštećenje, u  $\text{m}^3$

$O_{MB}$  = prosjek istjecanja za oštećenje dna, u  $\text{m}^3$

$C$  = ukupna zapremina tekućeg goriva.

- .3.2 Za oštećenje dna, odvojeni izračuni za prosjek istjecanja moraju se izraditi za 0 m i 2,5 m stanja morskih mijena, i tada objedinjavati kako slijedi:

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

gdje je:

$O_{MB(0)}$  = prosjek istjecanja za 0 m stanja plime i oseke, i

$O_{MB(2,5)}$  = prosjek istjecanja za – 2,5 m stanja plime i oseke, u m<sup>3</sup>.

- .4 Prosjek istjecanja za bočno oštećenje  $O_{MS}$  izračunat će se kako slijedi:

$$O_{MS} = \sum_i^n P_{S(i)} O_{S(i)} \text{ (m}^3\text{)}$$

gdje je:

$i$  = svaki tank tekućeg goriva koji se razmatra;

$n$  = ukupan broj tankova tekućeg tereta

$P_{S(i)}$  = vjerojatnost probijanja tanka tekućeg goriva  $i$  bočnim oštećenjem, izračunata u skladu s točkom 11.6 ovog pravila;

$O_{S(i)}$  = istjecanje, u m<sup>3</sup>, iz bočnog oštećenja tanka tekućeg goriva  $i$  za koje se pretpostavlja da je jednako ukupnoj zapremini tanka tekućeg goriva  $i$  ispunjenog 98%.

- .5 Prosjek istjecanja iz bočnog oštećenja izračunat će se za svako stanje plime i oseke kako slijedi:

.5.1 
$$O_{MB(0)} = \sum_i^n P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} \text{ (m}^3\text{)}$$

gdje je:

$i$  = svaki tank tekućeg goriva koji se razmatra;

$n$  = ukupan broj tankova tekućeg tereta

$P_{B(i)}$  = vjerojatnost probijanja tanka tekućeg goriva  $i$  bočnim oštećenjem, izračunata u skladu s točkom 11.7 ovog pravila;

$O_{B(i)}$  = istjecanje iz tanka tekućeg goriva  $i$ , u m<sup>3</sup>, izračunato u skladu s točkom 11.5.3 ovog pravila;

$C_{DB(i)}$  = faktor za izračun zadržavanja ulja kako je utvrđeno u točki 11.5.4.

.5.2 
$$O_{MB(2,5)} = \sum_i^n P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} \text{ (m}^3\text{)}$$

gdje je:

$i, n, P_{B(i)}$  i  $C_{DB(i)}$  = kako je određeno u točki 5.1

$0_{B(i)}$  = istjecanje iz tanka tekućeg goriva  $i$ , u  $m^3$ , nakon izmjene plime i oseke.

5.3 Istjecanje ulja  $0_{B(i)}$  za svaki tank tekućeg goriva izračunat će se na osnovi načela ravnoteže tlaka, u skladu s sljedećim pretpostavkama:

5.3.1 Pretpostavit će se da je brod nasukan bez trima i nagiba, s gazom nasukavanja prije promjene plime i oseke jednakom djelomičnom gazu teretne linije  $dp$

5.3.2 Razina tekućeg goriva nakon oštećenja izračunat će se kako slijedi:

$$hp = [(dp + tC - Zl) \rho_S] \rho_n$$

gdje je:

$hp$  = visina površine tekućeg goriva iznad  $Zl$ , u metrima;

$tC$  = izmjena plime i oseke, u metrima. Smanjenje razine mora (oseke) bit će izražena kao negativne vrijednosti;

$Zl$  = visina najniže točke u tanku tekućeg goriva iznad osnovne linije u metrima;

$\rho_S$  = gustoća morske vode koju treba uzeti kao  $1025 \text{ kg/m}^3$ ; i

$\rho_n$  = nazivna gustoća tekućeg goriva kako je utvrđena u 11.2.3.

5.3.3 Istjecanje  $0_{B(i)}$  za svaki tank omeđen oplatom dna uzet će se da nije manji nego prema slijedećem izrazu, ali ni veći od zapremine tanka:

$$0_{B(i)} = H_{W.A}$$

gdje je:

$H_W$  = 1,0 m, kad je  $Y_B = 0$

$H_W$  =  $B_B/50$  ali ne veće od 0,4 m, kad je  $y_B$  veće od  $B_B/5$  ili 11,5 m, prema tome što je manje

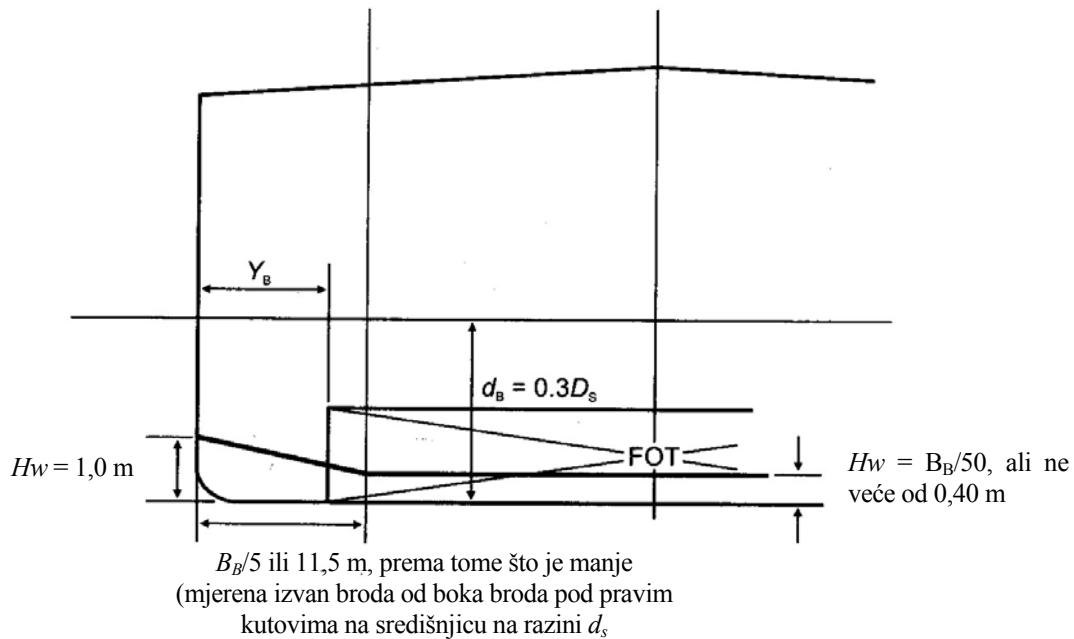
$H_W$  će se mjeriti prema gore od sredine ravne linije dna. Na zaobljenoj površini kaljuža i na mjestima bez jasno utvrđene zavoja kaljuža,  $H_W$  će se mjeriti od linije usporedne s sredinom ravnog dna kako je prikazano za razmak  $h$  na slici 1.

Za  $Y_B$  vrijednosti s vanjske strane  $B_B/5$  ili 11,5 m, prema tome što je manje,  $H_W$  će biti linearno interpoliran.

$Y_B$  = najmanja vrijednost  $Y_B$  po duljini tanka tekućeg tereta, gdje je na svakom

zadanom mjestu  $Y_B$  poprečan razmak bočne oplata na vodnoj liniji  $d_B$  i tanka na ili ispod vodne linije  $d_B$ .

$A$  = najveća vodoravna projektirana površina tanka tekućeg goriva do razine  $H_W$  od dna tanka.



**Slika 3 - Dimenzije za izračun najmanjeg istjecanja ulja u svrhu podtočke 11.5.3.3**

.5.4 U slučaju oštećenja dna, dio istjecanja iz tanka tekućeg goriva može se zadržati u odjeljcima bez ulja. Učinak je procijenjen primjenom faktora  $C_{DB(i)}$  za svaki tank, koji će se uzeti kako slijedi:

$C_{DB(i)} = 0,6$  za tankove tekućeg goriva omeđene niže odjeljcima bez ulja;

$C_{DB(0)} = 1$  u svim drugim slučajevima.

.6 Vjerojatnost  $P_S$  prodora odjeljka uslijed bočnog oštećenja izračunat će se kako slijedi:

$$.6.1 \quad P_S = P_{SL} \cdot P_{SV} \cdot P_{ST}$$

gdje je:

$P_{SL} = (1 - P_{Sf} - P_{Sa}) =$  vjerojatnost da će se oštećenje proširiti u uzdužnu zonu omeđenu s  $X_a$  i  $X_f$ ;

$P_{SV} = (1 - P_{Su} - P_{Sl}) =$  vjerojatnost da će se oštećenje proširiti u okomitu zonu omeđenu s  $Z_l$  i  $Z_u$ ;

$P_{ST} = (1 - P_{Sy}) =$  vjerojatnost da će se oštećenje proširiti poprečno izvan granica utvrđenih s  $y$ .

- .6.2  $P_{Sa}$ ,  $P_{Sf}$ ,  $P_{Su}$  i  $P_{Sl}$  će biti određeni linearnom interpolacijom iz tablica vjerojatnosti za bočna oštećenja priloženoj u točki 11.6.3, a  $P_{Sy}$  će biti izračunat iz izraza navedenih u 11.6.3 gdje je:

$P_{Sa}$  = vjerojatnost da će oštećenje ležati u cjelini iza položaja  $X_a/L$ ;

$P_{Sf}$  = vjerojatnost da će oštećenje ležati u cjelini ispred položaja  $X_f/L$ ;

$P_{Sl}$  = vjerojatnost da će oštećenje ležati u cjelini ispod tanka;

$P_{Su}$  = vjerojatnost da će oštećenje ležati u cjelini iznad tanka; i

$P_{Sy}$  = vjerojatnost da će oštećenje ležati u cjelini izvan tanka.

Pregrade odjeljaka  $X_a$ ,  $X_f$ ,  $Z_l$ ,  $Z_u$  i  $y$  moraju se dobiti kako slijedi:

$X_a$  = uzdužni razmak od krmenog kraja  $L$  do krajnje točke odjeljka koji je razmatran, u metrima;

$X_f$  = uzdužni razmak od krmenog kraja  $L$  do najdalje točke odjeljka koji je razmatran, u metrima;

$Z_l$  = okomiti razmak od proračunske osnovne linije do najniže točke odjeljka koji je razmatran, u metrima. Gdje je  $Z_l$  veći od  $D_S$ ,  $Z_l$  će se uzeti kao  $D_S$ .

$Z_u$  = okomiti razmak od proračunske osnovne linije do najviše točke odjeljka koji je razmatran, u metrima. Gdje je  $Z_u$  veći od  $D_S$ ,  $Z_u$  će se uzeti kao  $D_S$ .

$y$  = najmanji vodoravni razmak mjeren pod pravim kutom na središnjicu između odjeljka koji se razmatra i bočne oplata, u metrima\*

Na mjestu u blizini zaobljenog dijela kaljuža  $y$  ne treba bit razmatrano ispod udaljenosti  $h$  iznad osnovne linije gdje je  $h$  manje od  $B/10$ , 3 m ili vrha tanka.

### .6.3 Tablica vjerojatnosti za bočno oštećenje

---

\* Za simetrični raspored tankova uzimaju se u obzir samo oštećenja na jednoj strani broda u kojem slučaju će se  $y$  dimenzije mjeriti na istoj strani. Za nesimetrični raspored tankova valja pogledati Napomenu o tumačenju o izvedbi u slučaju nehotičnog izljeva ulja koju je usvojila Organizacija rezolucijom MEPC 122(52)



| $X_a/L$ | $P_{Sa}$ | $X_f/L$ | $P_{Sf}$ | $Z_y/D_s$ | $P_{Sl}$ | $Z_u/D_s$ | $P_{Su}$ |
|---------|----------|---------|----------|-----------|----------|-----------|----------|
| 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    |

$P_{Sy}$  će se izračunati kako slijedi:

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

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

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

$P_{Sy}$  se neće uzeti većim od 1.

.7 Vjerojatnost  $P_B$  prodora odjeljka uslijed oštećenja dna izračunat će se kako slijedi:

$$.7.1 \quad P_B = P_{Bl} \cdot P_{BT} \cdot P_{BV}$$

gdje je:

$$P_{Bl} = (1 - P_{Bf} - P_{Ba}) = \text{vjerojatnost da će se oštećenje proširiti u uzdužnu zonu omeđenu s } X_a \text{ i } X_f;$$

$$P_{BT} = (1 - P_{Bp} - P_{Bs}) = \text{vjerojatnost da će se oštećenje proširiti u poprečnu zonu omeđenu s } Y_p \text{ i } Y_s; \text{ i}$$

$$P_{BV} = (1 - P_{Bz}) = \text{vjerojatnost da će se oštećenje proširiti okomito iznad pregrade utvrđene s } z;$$

.7.2  $P_{Bs}$ ,  $P_{Bf}$ ,  $P_{Bp}$  i  $P_{Bs}$  odredit će se linearnom interpolacijom iz tablice vjerojatnosti za oštećenje dna predviđeno u 11.7.3, a  $P_{Bz}$  će se izračunati iz izraza predviđenog u 11.7.3, gdje je:

$$P_{Ba} = \text{vjerojatnost da će oštećenje ležati u cjelini iza položaja } X_a/L;$$

$P_{Bf}$  = vjerojatnost da će oštećenje ležati u cjelini ispred položaja  $X_f/L$ ;

$P_{Bp}$  = vjerojatnost da će oštećenje ležati u cjelini lijevo od tanka;

$P_{Bs}$  = vjerojatnost da će oštećenje ležati u cjelini desno od tanka; i

$P_{Bz}$  = vjerojatnost da će oštećenje ležati u cjelini ispod tanka.

Pregrade odjeljaka  $X_a, X_f, Y_p, Y_s$  i  $z$  odredit će se kako slijedi:

$X_a$  i  $X_f$  kako su utvrđeni u 11.6.2

$Y_p$  = poprečni razmak od najviše lijeve točke odjeljka smještenog na ili ispod vodne linije  $d_B$  do okomite ravnine smještene na  $B_B/2$  desno od središnjice broda;

$Y_s$  = poprečni razmak od najviše desne točke odjeljka smještenog na ili ispod vodne linije  $d_B$  do okomite ravnine smještene na  $B_B/2$  desno od središnjice broda;

$z$  = najmanja vrijednost  $z$  preko duljine odjeljka, gdje je, na bilo kojem uzdužnom položaju  $z$  okomiti razmak od niže točke oplata dna na tom uzdužnom položaju do niže točke odjeljka na tom uzdužnom položaju.

7.3 Tablica vjerojatnosti za oštećenje dna

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

$P_{Bz}$  će se izračunati kako slijedi:

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

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

$P_{Bz}$  se neće uzeti većim od 1.

- .8 U svrhu održavanja i inspekcije, svaki tank tekućeg goriva koji ne graniči vanjskim rubom oplata ne smije biti smješten oplati dna bliže od najmanje vrijednosti  $h$  iz točke 6. i ne bliže bočnoj oplati od najmanje vrijednosti  $w$  u točki 7. ili 8.

12. Pri odobravanju izvedbe i konstrukcije brodova koji će biti izgrađeni u skladu s ovim pravilom, Uprave će obratiti pažnju na opće aspekte sigurnosti, uključujući potrebu održavanja i inspekcije bočnih tankova i tankova dvodna ili prostora.

### **Izmjena pravila 21.**

Tekst točke 2.2 pravila 21. zamjenjuje se novim tekstom koji glasi:

"ulje, koje nije sirova nafta, gustoće pri temperaturi od 15<sup>0</sup> C veće od 900 kg/m<sup>3</sup> ili kinematičkog viskoziteta na 50° C većeg od 180mm<sup>2</sup>/s; ili"

## **NAPOMENE PREVODITELJA**

Prilog I obvezuje sve države ugovornice Konvencije. Prilog se primjenjuje od 2 listopada 1983.

**PRILOG II**  
**PRAVILA O SPREČAVANJU ONEČIŠĆENJA ŠTETNIM TEKUĆIM**  
**TVARIMA KOJE SE PREVOZE U TRUPU**

**POGLAVLJE 1 – OPĆENITO**

**Pravilo 1**

*Definicije*

U ovom Prilogu:

1. *Datum godišnjice* je dan i mjesec svake godine koji odgovara datumu isteka Međunarodne svjedodžbe o sprečavanju onečišćenja kod prijevoza štetnih tekućih tvari u trupu.

2. *Pripadajući cjevovod* znači cjevovod od mjesta usisa u tanku tereta do obalnog priključka za iskrcaj tereta i obuhvaća sve brodske cjevovode, crpke i filtre koji su u izravnoj vezi s linijom za iskrcaj tereta,

3. *Balastna voda*

*Čisti balast* znači balastnu vodu u tanku koji je prilikom posljednje upotrebe sadržavao tvari razreda X, Y ili Z koji je potpuno očišćen, ostaci iz njega iskrcani, a tank isprazan u skladu s odgovarajućim zahtjevima ovog Priloga.

*Odijeljeni balast* znači balastnu vodu u tanku koji je stalno namijenjen prijevozu balasta ili tereta, osim uljnih ili štetnih tekućih tvari kako su različito utvrđeni u prilogima ove Konvencije i koji je potpuno odijeljen od tereta i uređaja tekućeg goriva.

4. *Kodeksi o brodovima za prijevoz kemikalija*

*Kodeks o brodovima za prijevoz kemikalija* je Kodeks o gradnji i opremi brodova za prijevoz opasnih kemikalija u trupu koji je usvojio Odbor za zaštitu morskog okoliša Organizacije rezolucijom MEPC 20(22), kako ga je izmijenila Organizacija, pod uvjetom da su takve izmjene usvojene i da su stupile na snagu u skladu s odredbama članka 16. ove Konvencije o postupcima izmjene koji se primjenjuje na Dodatak Prilogu.

*Međunarodni kodeks o brodovima za prijevoz kemikalija* je Međunarodni kodeks o gradnji i opremi brodova za prijevoz opasnih kemikalija u trupu koji je usvojio Odbor za zaštitu morskog okoliša Organizacije rezolucijom MEPC 19(22), kako ga je izmijenila Organizacija, pod uvjetom da su takve izmjene usvojene i da su stupile na snagu u skladu s odredbama članka 16. ove Konvencije o postupcima izmjene koji se primjenjuju na Dodatak Priloga.

5. *Dubina vode* je dubina označena na pomorskim kartama.

6. *U plovidbi* znači da brod plovi morem u kursu ili kursovima, uključujući skretanje s najkraće izravne rute, toliko koliko je moguće u plovidbene svrhe, da se obavi ispuštanje na toliko širokom području mora koliko je to prikladno i moguće,

7. *Tekuće tvari* su tvari kod kojih tlak pare ne prelazi 0,28 MPa apsolutno pri temperaturi od 37,8° C.

8. *Priručnik* je Priručnik o postupcima i mjerama u skladu s obrascem iz Dodatka 6, ovog Priloga.

9. *Najbliže kopno*. Izraz "od najbližeg kopna" znači od osnovne linije od koje se utvrđuje teritorijalno more u skladu s međunarodnim pravom, osim što za svrhe ove Konvencije "od najbližeg kopna" na sjeveroistočnoj obali Australije znači od linije povučene od točke na obali Australije

na 11° 00'S, 142° 08'E do točke 10° 35'S, 141° 55'E,

odatle do točke 10° 00'S, 142° 00'E,

odatle do točke 9° 10'S, 143° 52'E,

odatle do točke 9° 00'S, 144° 30'E,

odatle do točke 10° 41'S, 145° 00'E,

odatle do točke 13° 00'S, 145° 00'E,

odatle do točke 15° 00'S, 146° 00'E,

odatle do točke 17° 30'S, 147° 00'E,

odatle do točke 21° 00'S, 152° 55'E,

odatle do točke 24° 30'S, 154° 00'E,

odatle do točke 24° 42'S, 153° 15'E na obali Australije.

10. *Štetna tekuća tvar* je tvar navedena u stupcu „Razred onečišćenja“ poglavlja 17. ili 18, Međunarodnog kodeksa o brodovima za prijevoz kemikalija ili privremeno određena, prema odredbama pravila 6.3, da spada u razred X, Y ili Z.

11. *PPM* znači ml/m<sup>3</sup>.

12. *Ostatak* znači svaku štetnu tekuću tvar koja ostaje za uklanjanje.

13. *Mješavina ostatka i vode* znači ostatak kojemu je dodana voda u bilo koju svrhu (npr. radi čišćenja tanka, balastiranja, kaljužnog izljeva).

14. *Gradnja broda*

14.1 *Brod izgrađen* znači brod čija je kobilica položena ili koji se nalazi na sličnom stupnju gradnje. Brod pregrađen u tanker za kemikalije, bez obzira na datum gradnje, smatrat će se tankerom za kemikalije izgrađenim na dan kad je započelo pretvaranje. Odredbe o pregradnji neće se primijeniti na pregradnju broda koji udovoljava sljedećim uvjetima:

.1.1 da je izgrađen prije 1. srpnja 1986; i

.1.2 da je ovlašten, prema Kodeksu o brodovima za prijevoz kemikalija, za prijevoz samo onih proizvoda koji su u Kodeksu utvrđeni kao tvari od kojih postoji samo opasnost od onečišćenja.

14.2 *Sličan stupanj gradnje* je stupanj gradnje:

.2.1 koji se može poistovjetiti s početkom gradnje određenog broda; i

.2.2 kada je gradnjom obuhvaćeno najmanje 50 tona ili 1% procijenjene mase svih strukturalnih materijala, prema tome što je od toga manje.

15. *Zgusnutost/ nezgusnutost*

- .1 *Zgusnuta tvar je štetna tekuća tvar:*
  - .1.1 koja je, u slučaju tvari s točkom taljenja nižom od 15° C, na temperaturi manjoj od 5° C iznad njezine točke taljenja u vrijeme iskrcaja; ili,
  - .1.2 koja je, u slučaju tvari s točkom taljenja pri 15° C ili većom, na temperaturi manjoj od 10° C iznad njezine točke taljenja u vrijeme iskrcaja.
- .2 *Nezgusnuta tvar je štetna tekuća tvar koja nije zgusnuta tvar.*

## 16. *Tanker*

16.1 *Tanker za kemikalije* je brod izgrađen ili prilagođen za prijevoz u trupu bilo kojeg tekućeg proizvoda navedenog u poglavlju 17. Međunarodnog kodeksa o brodovima za prijevoz kemikalija.

16.2 *NLS tanker (od engl. Noxious Liquid Substances)* je brod izgrađen ili prilagođen za prijevoz štetnih tekućih tvari u trupu i obuhvaća i “tanker za ulje” kako je utvrđen u Prilogu I ove Konvencije, kada je ovlašten prevoziti teret ili dio tereta štetnih tekućih tvari u trupu.

## 17. *Viskozitet*

17.1 *Tvar visokog viskoziteta* je štetna tekuća tvar razreda X ili Y s viskozitetom koji je jednak ili veći od 50 mPa s pri temperaturi iskrcaja.

17.2 *Tvar niskog viskoziteta* je štetna tekuća tvar koja nije tvar visokog viskoziteta.

## **Pravilo 2**

### *Primjena*

- 1. Ako nije izričito drukčije predviđeno odredbe ovoga Priloga primijenit će se na sve brodove koji su ovlašteni prevoziti štetne tekuća tvari u trupu.
- 2. Ako se teret na koji se odnose odredbe Priloga I ove Konvencije prevozi u prostoru za teret tankera za prijevoz štetnih tekućih tvari primijenit će se i odgovarajući zahtjevi Priloga I ove Konvencije.

## **Pravilo 3**

### *Oslobodjenja*

1. Zahtjevi ovog Priloga o ispuštanju neće se primijeniti na ispuštanje u more štetnih tekućih tvari ili mješavina koje sadrže takve tvari ako je takvo ispuštanje:

- .1 potrebno radi sigurnosti broda ili spašavanja ljudskog života na moru; ili
- .2 nastalo zbog oštećenja broda ili njegove opreme:
  - .2.1 pod uvjetom da su bile poduzete sve razumne mjere opreza nakon oštećenja ili otkrivanja ispuštanja u svrhu sprečavanja ili smanjenja ispuštanja; i
  - .2.2 osim ako su vlasnik ili zapovjednik broda djelovali u namjeri da prouzroče štetu ili nepažnjom i s znanjem da se šteta vjerojatno može dogoditi; ili

- 1.3 odobrila Uprava, radi suzbijanja određenih nezgoda onečišćenja kako bi se smanjila šteta od onečišćenja. Svako takvo ispuštanje mora odobriti vlada pod čijom se nadležnosti namjerava obaviti ispuštanje.

#### **Pravilo 4**

##### *Oslobodjenja*

1. Glede izmjena i dopuna zahtjeva za prijevoz zbog podizanja na višu razinu razreda tvari, primijenit će se sljedeće:

- .1 ako izmjena ovog Priloga, Međunarodnog kodeksa o gradnji i opremi brodova za prijevoz kemikalija i Kodeksa o gradnji i opremi brodova za prijevoz kemikalija predviđa izmjenu strukture, opreme i pribora zbog podizanja na višu razinu zahtjeva za prijevoz određenih tvari, Uprava može ublažiti ili odgoditi za određeno vrijeme primjenu takve izmjene na brodove izgrađene prije datuma stupanja na snagu te izmjene, ako se trenutna primjena takve izmjene smatra nerazumnom ili neprikladnom. Takvo ublažavanje može se odrediti u odnosu na svaku tvar.
- .2 Uprava koja je dopustila ublažavanje primjene neke izmjene prema ovoj točki mora podnijeti Organizaciji izvještaj s pojedinostima o odnosnom brodu ili brodovima, teretima koje mogu prevoziti, plovidbi koju brod obavlja i razlogu ublažavanja, radi dostavljanja strankama Konvencije u radi njihove informiranja i odgovarajućih mjera, ako su potrebne, te utjecaj tog oslobodjenja na Svjedodžbu kako je navedeno u pravilu 7. ili 9. ovog Priloga;
- .3 Bez obzira na spomenuto, Uprava može osloboditi od primjene zahtjeva za prijevoz iz pravila 11. brodove kojima je dopušteno prevoziti pojedinačno utvrđeno biljno ulje navedeno u odgovarajućoj bilješci ispod teksta u poglavlju 17. Međunarodnog kodeksa o gradnji i opremi brodova koji prevoze opasne kemikalije u trupu, pod uvjetom da brod udovoljava sljedećim uvjetima:
  - .3.1 pridržavajući se ovog pravila, NLS tanker mora udovoljavati svim zahtjevima za brod tipa 3 kako je on utvrđen u Međunarodnom kodeksu o gradnji i opremi brodova koji prevoze opasne kemikalije u trupu, osim za smještaj tankova tereta;
  - .3.2 prema ovom pravilu tankovi tereta moraju biti smješteni na sljedećoj udaljenosti unutar broda. Cijela duljina tanka tereta mora biti zaštićena balastnim tankovima ili prostorima koji nisu tankovi u kojima se prevozi ulje kako slijedi:
    - .3.2.1 bočni tankovi ili prostori moraju biti postavljeni tako da su tankovi tereta smješteni unutar proračunske linije bočne oplata nigdje manje od 760 mm;
    - .3.2.2 tankovi dvodna ili prostora moraju biti postavljeni tako da razmak između dna tankova tereta i proračunske linije oplata dna mjeren pod pravim kutovima na oplatu dna nije manja od  $B/15$  (m) ili 2,0 (m) u središnjici, koji je manji. Najmanji razmak mora biti 1,0 m; i
  - .3.3 da se u odgovarajuću svjedodžbu unese odobreno oslobodjenje.



2. Pridržavajući se odredaba točke 3. ovog pravila, odredbe pravila 12.1 ne moraju se primijeniti na brod izgrađen prije 1. srpnja 1986. koji obavlja ograničena putovanja kako ih je utvrdila Uprava između:

- .1 luka ili terminala unutar države stranke ove Konvencije; ili
- .2 luka ili terminala država stranaka ove Konvencije.

3. , Odredbe točke 2. ovog pravila primijenit će se samo na brod izgrađen prije 1. srpnja 1986. ako je:

- .1 svaki puta kad je tank koji sadrži tvari ili mješavine tvari razreda X, Y ili Z koji treba biti opran ili balastiran, opran u skladu s postupkom pranja koji je odobrila Uprava prema Dodatku 6 ovog Priloga, a voda od pranja tanka ispuštena u uređaje za prihvrat;
- .2 slijedeća voda od pranja ili balasta ispuštena u uređaje za prihvrat ili u more, u skladu s drugim odredbama ovog Priloga;
- .3 prihvatljivost uređaja za prihvrat u spomenutim lukama ili terminalima, u svrhu ove točke, odobren od vlada država stranaka ove Konvencije unutar kojih su te luke ili terminali smješteni;
- .4 Uprava, u slučaju brodova koji obavljaju putovanja do luka ili terminala pod vlašću drugih država stranaka ove Konvencije, priopćila Organizaciji radi dostavljanja drugim strankama Konvencije pojedinosti o oslobođenju radi njihovog obavješćavanja i odgovarajućih mjera, ako su potrebne; i
- .5 u svjedodžbi koju zahtijeva ovaj Prilog potvrđeno da brod obavlja samo takva ograničena putovanja.

4. Za brod čije su konstrukcijske i radne osobine takve da se balastiranje tankova tereta ne zahtijeva, a pranje tankova tereta se zahtijeva samo kod popravka ili suhog dokovanja, Uprava može odobriti oslobođenje od odredaba pravila 12, ako je udovoljeno svim ovim uvjetima:

- .1 da je projekt, konstrukciju i opremu broda odobrila Uprava, uzimajući u obzir službu kojoj je brod namijenjen;
- .2 da je sva tekućina od pranja tanka koja je mogla biti obavljena prije popravka ili suhog dokovanja ispuštena u uređaje za prihvrat čiju je prikladnost utvrdila Uprava;
- .3. da je iz Svjedodžbe koju zahtijeva ovaj Prilog vidljivo:
  - .3.1 da je u svakom tanku tereta dopušten prijevoz ograničenog broja tvari koje su usporedive i koje se mogu prevoziti alternativno u istom tanku bez međuvremenog čišćenja; i
  - .3.2 naznačene pojedinosti o oslobođenju;
- .4 da se na brodu nalazi Priručnik koji je odobrila Uprava; i
- .5 da je, u slučaju brodova koji obavljaju putovanja do luka ili terminala pod vlašću drugih država stranaka ove Konvencije, Uprava dostavila Organizaciji, radi obavješćavanja stranaka Konvencije, pojedinosti o oslobođenju radi njihovog upoznavanja i odgovarajućih mjera, ako su potrebne.

## **Pravilo 5**

### *Jednakovrijednost*

1. Uprava može dopustiti da se na brod postavi oprema, materijal, naprava ili uređaj različit od onog kojeg zahtijeva ovaj Prilog ako su takva oprema, materijal, naprava ili uređaj barem tako pouzdani kakvi su oni koje zahtijeva ovaj Prilog. Ovo ovlaštenje Uprave ne smije se protegnuti na zamjenu radnih postupaka koje se odnose na nadzor ispuštanja štetnih tekućih tvari kao jednako vrijedne onim projektnim i konstrukcijskim osobinama koje su propisane pravilima ovog Priloga.
2. Uprava koja dopusti opremu, materijal, napravu ili uređaj različit od onog koje zahtijeva ovaj Prilog prema točki 1. ovog pravila, mora priopćiti Organizaciji, radi dostavljanja strankama Konvencije, pojedinosti o tome, u svrhu njihovog obavještanja i odgovarajućih mjera, ako su potrebne.
3. Bez obzira na odredbe točaka 1. i 2. ovog pravila, konstrukcija i oprema brodova za prijevoz ukapljenih plinova kojima je dopušten prijevoz štetnih tekućih tvari, navedenih u Kodeksu o gradnji i opremi brodova za prijevoz ukapljenih plinova u trupu koji se primjenjuje, smatrat će se jednakovrijednim zahtjevima konstrukcije i opreme koji su sadržani u pravilu 11. i 12, ovog Priloga, pod uvjetom da brod za prijevoz plina udovoljava slijedećim uvjetima:
  - .1 da ima Svjedodžbu o prikladnosti, u skladu s odgovarajućim Kodeksom o gradnji i opremi brodova za prijevoz ukapljenih plinova u trupu za brodove kojima je dopušten prijevoz ukapljenih plinova u trupu;
  - .2 da ima Međunarodnu svjedodžbu o sprečavanju onečišćenja pri prijevozu štetnih tekućih tvari u trupu, u kojoj je potvrđeno da brod za prijevoz plina može prevoziti samo one štetne tekuće tvari utvrđene i navedene u odgovarajućem Kodeksu o gradnji i opremi brodova za prijevoz ukapljenih plinova u trupu;
  - .3 da je opremljen uređajima za odvojeni balast;
  - .4 da je opremljen s sustavom crpki i cjevovoda koji zadovoljavaju Upravu, kojima se osigurava da količina ostataka tereta u tanku i pripadajućim cjevovodima nakon iskrcaja ne prelazi odgovarajuću količinu ostataka kako to zahtijevaju pravilo 12.1, 12.2 ili 12.3; i
  - .5 da ima Priručnik koji je odobrila Uprava, koji osigurava da neće doći do nikakvog miješanja ostataka tereta i vode tijekom rada i da se nikakvi ostaci neće zadržati u tanku nakon što su primijenjeni postupci ventilacije propisani Priručnikom.

## POGLAVLJE 2 – RAZVRSTAVANJE ŠTETNIH TEKUĆIH TVARI

### Pravilo 6.

#### *Razvrstavanje i popis štetnih tekućih i drugih tvari*

1. Za primjenu pravila ovog Priloga štetne tekuće tvari razvrstavaju se u slijedeća četiri razreda:

- .1 Razred X: Štetne tekuće tvari koje, ako su ispuštene u more kao posljedica čišćenja tankova ili rada s balastom, predstavljaju znatnu opasnost za bogatstva mora ili zdravlje ljudi te je stoga opravdana zabrana njihovog ispuštanja u morski okoliš;
- .2 Razred Y: Štetne tekuće tvari koje, ako su ispuštene u more kao posljedica čišćenja tankova ili rada s balastom, predstavljaju opasnost za bogatstva mora i zdravlje ljudi ili štete blagodatima ili drugim legitimnim upotrebama mora i stoga je opravdano ograničenje kakvoće i količine njihovog ispuštanja u morski okoliš;
- .3 Razred Z: Štetne tekuće tvari koje, ako su ispuštene u more kao posljedica čišćenja tankova ili rada s balastom, predstavljaju manju opasnost za bogatstva mora i zdravlje ljudi i stoga opravdavaju manje stroga ograničenja kakvoće i količine ispuštane u morski okoliš;
- .4 Druge tvari: tvari označene kao OS (*Other Substances*) iz stupca koji se odnosi na razred onečišćenja u poglavlju 18. Međunarodnog kodeksa o gradnji i opremi brodova za prijevoz opasnih kemikalija u trupu, za koje je procijenjeno i utvrđeno da ne spadaju u razrede X, Y ili Z, kako su utvrđene u pravilu 6.1 ovog Priloga jer se za sada smatra da one ne predstavljaju opasnost za bogatstva mora, zdravlje ljudi, blagodati ili druge legitimne upotrebe mora kada su ispuštene u more iz tanka nakon čišćenja tankova ili rada s balastom. Na ispuštanje iz kaljužne ili balastne vode ili drugih ostataka ili mješavina koje sadrže samo tvari navedene kao "druge tvari" ne odnosi se niti jedan zahtjev u ovom Prilogu.

2. Upute za razvrstavanje štetnih tekućih tvari navedene su u Dodatku I ovog Priloga.

3. Ako se namjerava prevesti tekuća tvar u trupu koja nije razvrstana prema točki 1. ovog pravila, vlade stranaka Konvencije uključene u namjeravanu djelatnost moraju utvrditi i dogovoriti privremenu procjenu predložene radnje na temelju smjernica navedenih u točki 2. ovog pravila. Dok se ne postigne konačan dogovor između uključenih vlada, tvar se ne smije prevoziti. Što je prije moguće, ali najkasnije u roku od 30 dana od postizanja dogovora Vlada zemlje proizvođača ili zemlje brodarstva, koja je potakla zaključivanje dogovora, mora to priopćiti Organizaciji i pružiti joj pojedinosti o tvari i privremenoj procjeni godišnjeg prometa svih stranaka radi njihove informacije. Organizacija će voditi registar takvih tvari i njihovih privremenih procjena sve dok tvari ne budu službeno uključene u Međunarodni kodeks o gradnji i opremi brodova za prijevoz opasnih kemikalija u trupu.

### POGLAVLJE 3 – PREGLEDI I IZDAVANJE I POTVRĐIVANJE SVJEDODŽBI

#### Pravilo 7

##### *Pregled i ishođenje svjedodžbi tankera za kemikalije*

Bez obzira na odredbe pravila 8, 9. i 10. ovog Priloga, tankeri za kemikalije koje su pregledale i kojima su države stranke ove Konvencije izdale ili potvrdile svjedodžbe u skladu s odredbama Međunarodnog kodeksa o prijevozu kemikalija u trupu ili Kodeksa o prijevozu kemikalija u trupu, kako je primjereno, smatrat će se da udovoljavaju odredbama spomenutih pravila, a svjedodžbe izdane ili potvrđene prema tom kodeksu imat će istu snagu i biti priznata kao svjedodžba koja je izdana prema pravilu 9. ovog Priloga.

#### Pravilo 8.

##### *Pregledi*

1. Brodovi koji prevoze štetne tekuće tvari u trupu moraju se podvrći sljedećim pregledima:

- .1 Osnovnom pregledu prije stavljanja broda u službu ili prije nego li mu je prvi put izdana Svjedodžba koju zahtijeva pravilo 9. ovog Priloga i koji mora uključiti potpuni pregled njegove strukture, opreme, sustava, pribora, uređaja i materijala na koje se odnosi ovaj Prilog. Ovaj pregled mora biti takav da osigura da struktura, oprema, sustavi, pribor, uređaji i materijal u potpunosti udovoljavaju zahtjevima ovog Priloga koji se primjenjuju.
- .2 Redovnom pregledu u rokovima koje utvrđuje Uprava, ali ne duljim od pet godina, osim ako se primjenjuju pravilo 10.2, 10.5, 10.6, 10.7 ovog Priloga. Obnovljeni pregled mora biti takav da osigura da struktura, oprema, sustavi, pribor, uređaji i materijal u potpunosti udovoljavaju zahtjevima ovog Priloga koji se primjenjuju.
- .3 Međupregledu unutar tri mjeseca prije ili poslije druge godišnjice ili unutar tri mjeseca prije ili poslije treće godišnjice Svjedodžbe i koji će se obaviti umjesto jednog od godišnjih pregleda navedenih u točki 1.4 ovog pravila. Međupregled mora biti takav da osigura da oprema i pripadajući uređaji za pumpanje i cjevovodi u potpunosti udovoljavaju zahtjevima ovog Priloga koji se primjenjuju i da su u dobrom radnom stanju. Takvi međupregledi moraju se potvrditi na Svjedodžbi izdanoj po pravilu 9. ovog Priloga.
- .4 Godišnjem pregledu unutar tri mjeseca prije ili poslije svake godišnjice Svjedodžbe koji obuhvaća opću inspekciju strukture, opreme, sustava, pribora, uređaja i materijala navedenih u točki 1.1 ovog pravila koji će osigurati da su oni održavani u skladu s točkom 3. ovog pravila i da će ostati u zadovoljavajućem stanju za službu za koju je brod namijenjen. Takvi godišnji pregledi moraju se potvrditi u Svjedodžbi izdanoj po pravilu 9. ovog Priloga.
- .5 Dodatnom pregledu, općem ili djelomičnom, već prema okolnostima, koji se mora obaviti nakon popravka koji je uslijedio zbog istraživanja

propisanih u točki 3. ovog pravila ili uvijek kada su obavljani značajni popravci ili obnove. Pregledom se mora osigurati da su potrebni popravci i obnove bili valjano obavljani, da je materijal i rad takvih popravaka i obnove u svakom pogledu zadovoljavajući i da brod u svakom pogledu udovoljava zahtjevima ovog Priloga.

2.1 Preglede brodova radi provođenja odredaba ovog Priloga, moraju obaviti službenici Uprave. Uprava može, međutim, povjeriti preglede u tu svrhu imenovanim stručnjacima ili od nje priznatim organizacijama,

2.2 Priznata organizacija, spomenuta u točki 2.1 ove točke mora udovoljavati Smjernicama koje je usvojila Organizacija rezolucijom A.739(18), koje može izmijeniti Organizacija, i specifikaciji koju je usvojila Organizacija rezolucijom A.789(19), koju može izmijeniti Organizacija, pod uvjetom da su takve izmjene usvojene, da su stupile na snagu i proizvele pravni učinak u skladu s odredbama članka 16, ove Konvencije o postupcima izmjene koji se primjenjuju na ovaj Prilog.

2.3 Uprava koja je imenovala stručnjake ili priznate organizacije za obavljanje pregleda navedenih u točki 2.1 ovog pravila mora ovlastiti imenovanog stručnjaka ili priznatu organizaciju da mogu barem:

- .1 zahtijevati popravke broda; i
- .2 obaviti preglede ako su ih zatražile odgovarajuće vlasti države luke.

2.4 Uprava mora priopćiti Organizaciji posebne dužnosti i ovlaštenja povjerenih imenovanim stručnjacima ili priznatim organizacijama radi dostavljanja strankama ove Konvencije te u svrhu obavještanja njihovih službenika.

2.5 Kada imenovani stručnjak ili priznata organizacija utvrde da stanje broda ili njegove opreme u bitnoj mjeri ne odgovaraju podacima iz Svjedodžbe ili su takvi da brod nije sposoban nastaviti plovidbu morem, a da ne predstavlja pretjeranu opasnost za morski okoliš, takav stručnjak ili priznata organizacija moraju odmah osigurati da budu poduzete mjere za otklanjanje nedostataka i pravovremeno obavijestiti Organizaciju. Ako takve mjere nisu poduzete Svjedodžba se mora oduzeti i o tome odmah obavijestiti Uprava, a ako je brod u luci druge strane ugovornice moraju se odmah obavijestiti i nadležne vlasti države luke. Kada službenik Uprave, imenovani stručnjak ili priznata organizacija obavijeste odgovarajuće vlasti države luke, vlada te države mora takvom službeniku, stručnjaku ili organizaciji pružiti svaku potrebnu pomoć radi obavljanja njihovih dužnosti prema ovom pravilu. Kad je to prikladno, vlada države luke mora poduzeti takve korake koji će osigurati da brod neće ploviti dok ne bude mogao proslijediti na more ili napustiti luku radi plovidbe do najbližeg odgovarajućeg i raspoloživog brodogradilišta za popravak, a da ne predstavlja pretjeranu opasnost morskom okolišu.

2.6 U svakom slučaju Uprava mora jamčiti za potpunost i učinkovitost pregleda i dužna je osigurati poduzimanje potrebnih mjera da bi udovoljila ovoj obvezi.

3.1 Stanje broda i njegove opreme mora se održavati u skladu s odredbama ove Konvencije kako bi se osiguralo da brod u svakom pogledu ostaje sposoban za plovidbu morem, a da ne predstavlja pretjeranu opasnost morskom okolišu.

3.2 Nakon što je obavljen pregled broda koji zahtijeva točka 1. ovog pravila, ne smije se obaviti nikakva izmjena strukture, opreme, sustava, pribora, uređaja ili materijala na koje se odnosi pregled, bez odobrenja Uprave, osim izravne zamjene takve opreme i pribora.

3.3 Kadgod se dogodi nezgoda brodu ili se otkrije kakav kvar koji u bitnoj mjeri utječu na cjelovitost, sposobnost djelovanja ili potpunost njegove opreme na koju se odnosi ovaj Prilog, zapovjednik ili vlasnik broda moraju prvom prigodom obavijestiti Upravu, priznatu organizaciju ili imenovanog stručnjaka odgovorne za izdavanje odgovarajuće Svjedodžbe, i koji će potaći ispitivanje radi utvrđivanja je li pregled koji zahtijeva točka 1. ovog pravila, potreban. Ako je brod u luci druge strane ugovornice, zapovjednik ili vlasnik su također dužni odmah obavijestiti odgovarajuće vlasti države luke i imenovanog stručnjaka ili priznatu organizaciju koji će provjeriti je li takva obavijest upućena.

## **Pravilo 9.**

### *Izdavanje ili potvrđivanje Svjedodžbe*

1. Međunarodna svjedodžba o sprečavanju onečišćenja u prijevozu štetnih tekućih tvari u trupu izdat će se, nakon osnovnog ili redovnog pregleda u skladu s odredbama pravila 8. ovog Priloga, svakom brodu namijenjenom za prijevoz štetnih tekućih tvari u trupu, a koji obavlja putovanja do luka ili terminala pod vlašću drugih strana ugovornica Konvencije.

2. Takvu Svjedodžbu će izdati ili potvrditi Uprava ili od nje valjano ovlaštena osoba ili organizacija. U svakom slučaju Uprava preuzima punu odgovornost za Svjedodžbu.

3.1 Vlada strane ugovornice ove Konvencije može, na zahtjev Uprave, narediti pregled broda i, ako se utvrdi da je udovoljeno odredbama ovog Priloga, izdati ili ovlastiti za izdavanje Međunarodne svjedodžbe o sprečavanju onečišćenja u prijevozu štetnih tekućih tvari u trupu brodu, a, kad je to primjereno, potvrditi ili ovlastiti potvrđivanje te svjedodžbe broda, u skladu s ovim Prilogom.

3.2 Preslika Svjedodžbe i preslika izvještaja o pregledu mora se dostaviti, što je prije moguće, Upravi koja je zatražila pregled.

3.3 Tako izdana Svjedodžba mora sadržavati navod da je izdana na zahtjev Uprave i ona će imati istu snagu i biti priznata kao i Svjedodžba koja izdana po točki 1. ovog pravila.

3.4 Međunarodna svjedodžba o sprečavanju onečišćenja u prijevozu štetnih tekućih tvari u trupu neće se izdati brodu koji je ovlašten vijati zastavu države koja nije strana ugovornica.

4. Međunarodna svjedodžba o sprečavanju onečišćenja u prijevozu štetnih tekućih tvari u trupu izdat će se u obliku koji odgovara obrascu iz Dodatka 3. ovog Priloga barem na engleskom, francuskom ili španjolskom jeziku. Ako se koristi i službeni jezik države čiju je zastavu brod ovlašten vijati, on će imati prednost u slučaju spora ili nesuglasice.

## **Pravilo 10**

### *Trajanje i valjanost Svjedodžbe*

1. Međunarodna svjedodžba o sprečavanju onečišćenja kod prijevoza štetnih tekućih tvari u trupu izdat će se na rok koji je utvrdila Uprava koji ne smije biti dulji od pet godina.

2.1 Bez obzira na zahtjeve točke 1. ovog pravila, ako je redovni pregled dovršen unutar tri mjeseca prije datuma isteka postojeće Svjedodžbe, nova Svjedodžba će

vrijediti od datuma dovršenja redovnog pregleda do datuma koji mora biti u okviru roka od pet godina od datuma isteka postojeće Svjedodžbe.

2.2 Ako je redovni pregled dovršen nakon datuma isteka postojeće Svjedodžbe, nova Svjedodžba će vrijediti od datuma dovršenja redovnog pregleda do datuma koji mora biti u okviru roka od pet godina od datuma isteka postojeće Svjedodžbe.

2.3 Ako je redovni pregled dovršen više od tri mjeseca prije datuma isteka postojeće Svjedodžbe, nova Svjedodžba će vrijediti od datuma dovršenja redovnog pregleda do datuma koji mora biti u okviru roka od pet godina od datuma dovršenja redovnog pregleda.

3. Ako je Svjedodžba izdana na rok kraći od pet godina, Uprava može produljiti valjanost Svjedodžbe preko datuma isteka do najduljeg roka navedenog u točki 1. ovog pravila, pod uvjetom da su pregledi navedeni u pravilu 8.1.3 i 8.1.4 ovog Priloga koji se primjenjuju kad je Svjedodžba izdana na rok od pet godina odgovarajuće provedeni.

4. Ako je redovni pregled dovršen, a nova se Svjedodžba ne može izdati ili dostaviti na brod prije datuma isteka postojeće Svjedodžbe, osoba ili organizacija koju je ovlastila Uprava mogu potvrditi postojeću Svjedodžbu i takva će Svjedodžba biti prihvaćena kao valjana u roku koji ne može biti dulji od pet mjeseci od datuma isteka.

5. Ako brod u vrijeme kad istječe Svjedodžba nije u luci u kojoj treba biti pregledan, Uprava može produljiti rok valjanosti Svjedodžbe pri čemu ovo produljenje može biti odobreno samo da se omogući brodu da dovrši putovanje do luke u kojoj će biti pregledan, ali i tada samo u slučajevima kad se pokaže da je to prikladno i razumno učiniti. Nijedna Svjedodžba neće se produljiti na rok dulji od tri mjeseca, a brod kojemu je produljenje odobreno ne smije po svom dolasku u luku u kojoj će biti pregledan na temelju takvog produljenja napustiti luku, a da nije dobio novu Svjedodžbu. Kada je redovni pregled dovršen, nova Svjedodžba će vrijediti do datuma koji mora biti u okviru roka od pet godina od datuma isteka postojeće Svjedodžbe prije odobrenog produljenja.

6. Svjedodžbu izdanu brodu koji obavlja kratka putovanja koja nije bila produljena prema prethodnim odredbama ovog pravila Uprava može produljiti na rok do jednog mjeseca od dana isteka koji je u njoj naveden. Kada je redovni pregled dovršen, nova Svjedodžba, će vrijediti do datuma koji mora biti u okviru roka od pet godina od datuma isteka postojeće Svjedodžbe prije nego li je produljenje odobreno.

7. U posebnim okolnostima koje utvrđuje Uprava nova Svjedodžba ne mora biti datirana datumom isteka postojeće Svjedodžbe, kako to zahtijeva točka 2.2.5 ili 6 ovog pravila. U ovim posebnim okolnostima nova Svjedodžba može vrijediti do datuma koji mora biti unutar roka od pet godina od datuma dovršenja redovnog pregleda.

8. Ako je godišnji pregled ili međupregled dovršen prije roka navedenog u pravilu 8. ovog Priloga tada:

- .1 datum godišnjice označen na Svjedodžbi se mora zamijeniti potvrdom s datumom koji neće biti kasniji od tri mjeseca od datuma kada je pregled dovršen;
- .2 naredni godišnji pregled ili međupregled koje zahtijeva pravilo 8. ovog Priloga mora biti dovršen u rokovima propisanim tim pravilom koristeći novi datum godišnjice;
- .3 datum isteka može ostati neizmijenjen, pod uvjetom da su provedeni jedan ili više godišnjih pregleda ili međupregleda, već prema prilikama,

tako da najveći razmaci između pregleda propisani pravilom 8. ovog Priloga nisu prekoračeni.

9. Svjedodžba izdana prema pravilu 9. ovog Priloga prestat će vrijediti u svakom od ovih slučajeva:

- .1 ako nisu obavljeni odgovarajući pregledi u rokovima navedenim u pravilu 8.1 ovog Priloga;
- .2 ako Svjedodžba nije potvrđena u skladu s pravilom 8.1.3 ili 8.1.4 ovog Priloga;
- .3 nakon prijenosa broda pod zastavu druge države. Nova Svjedodžba će se izdati samo ako se vlada koja izdaje novu Svjedodžbu uvjerila da brod udovoljava zahtjevima pravila 8.3.1 i 8.3.2 ovog Priloga. U slučaju prijenosa između strana ugovornica, ako je podnjet zahtjev unutar tri mjeseca od prijenosa, strana ugovornica čiju je zastavu brod formalno ovlašten vijati mora, čim je to moguće, dostaviti Upravi preslike Svjedodžbe koje je brod imao prije prijenosa i, ako je moguće, preslike odgovarajućih izvještaja o pregledu.



## POGLAVLJE 4 – IZVEDBA, KONSTRUKCIJA, UREĐAJI I OPREMA

### Pravilo 11

*Projektiranje, konstrukcija, oprema i radovi*

1. Projektiranje, konstrukcija, oprema i rad brodova ovlaštenih za prijevoz štetnih tekućih tvari u trupu u vezi s poglavljem 17 Međunarodnog kodeksa o gradnji i opremi brodova za prijevoz opasnih kemikalija u trupu, kako bi se smanjilo nekontrolirano ispuštanje takvih tvari u more, moraju biti u skladu s odredbama kako slijedi:

- .1 Međunarodnog kodeksa o gradnji i opremi brodova za prijevoz opasnih kemikalija u trupu ako je tanker za kemikalije izgrađen 1. srpnja 1986. ili kasnije: ili
- .2 Kodeksa o gradnji i opremi brodova za prijevoz opasnih kemikalija u trupu, kako je navedeno u točki 1.7.2 tog Kodeksa za:
  - .2.1 brodove za koje je ugovor o gradnji zaključen 2. studenog 1973. ili kasnije, ali su izgrađeni prije 1. srpnja 1986. i koji obavljaju putovanja do luka ili terminala pod vlašću drugih država strana ugovornica Konvencije; i
  - .2.2 brodove izgrađene 1. srpnja 1983. ili kasnije, ali prije 1. srpnja 1986. koji obavljaju putovanja samo između luka i terminala unutar države čiju su zastavu ovlaštene vijati.
- .3. Kodeksa o gradnji i opremi brodova za prijevoz opasnih kemikalija u trupu, kako je navedeno u točki 1.7.3 tog Kodeksa za:
  - .3.1 brodove za koje je ugovor o gradnji zaključen prije 2. studenog 1973. i koji obavljaju putovanja do luka i terminala pod vlašću drugih država strana ugovornica Konvencije; i
  - .3.2 brodove izgrađene prije 1. srpnja 1983. koji obavljaju putovanja samo do luka i terminala unutar države čiju su zastavu ovlaštene vijati.

2. Za brodove, osim tankera za kemikalije ili brodova za prijevoz ukapljenih plinova koji su ovlaštene prevoziti štetne tekuće tvari u trupu utvrđene u poglavlju 17. Međunarodnog kodeksa o gradnji i opremi brodova za prijevoz opasnih kemikalija u trupu Uprava će utvrditi odgovarajuće mjere zasnovane na Smjernicama\* koje je razradila Organizacija kako bi osigurala da odredbe budu takve da smanjuju nekontrolirano ispuštanje takvih tvari u more.

### Pravilo 12

*Uređaji za pumpanje, cjevovodi, uređaji za iskrcaj i odljevni tankovi*

1. Svaki brod izgrađen prije 1. srpnja 1986. mora biti opremljen uređajima za pumpanje i cjevovodima koji će osigurati da u svakom tanku i njegovom pripadajućem cjevovodu u kojem se smiju prevoziti tvari razreda X ili Y neće ostati količina ostataka veća od 300 litara i da u svakom tanku i njegovom pripadajućem cjevovodu u kojem se

---

\* Odnosi se na rezolucije A.673(16) i MEPC 120(52)

smiju prevoziti tvari razreda Z neće ostati količina ostataka veća od 900 litara. Ispitivanje izvedbe mora se provesti u skladu s Dodatkom 5 ovog Priloga.

2. Svaki brod izgrađen 1 srpnja 1986. ili kasnije, ali prije 1. siječnja 2007. mora biti opremljen s uređajem za pumpanje i cjevovodom koji će osigurati da u svakom tanku i njegovom pripadajućem cjevovodu u kojem se smiju prevoziti tvari razreda X ili Y neće ostati količina ostataka veća od 100 litara i da u svakom tanku i njegovom pripadajućem cjevovodu u kojem se smiju prevoziti tvari razreda Z neće ostati količina ostataka veća od 300 litara. Ispitivanje izvedbe mora se provesti u skladu s Dodatkom 5 ovog Priloga.

3. Svaki brod izgrađen 1. siječnja 2007. ili kasnije mora biti opremljen s uređajima za pumpanje i cjevovodom koji će osigurati da u svakom tanku i njegovom pripadajućem cjevovodu u kojem se smiju prevoziti tvari razreda X, Y ili Z neće ostati količina ostataka veća od 75 litara. Ispitivanje izvedbe mora se provesti u skladu s Dodatkom 5 ovog Priloga.

4. Na brodove, osim tankera za kemikalije, izgrađene prije 1. siječnja 2007. koji ne mogu udovoljiti zahtjevima za uređaje za pumpanje i cjevovode za tvari razreda Z navedenim u točkama 1. i 2. ovog pravila neće se primijeniti zahtjev količine. Smatrat će da je tome udovoljeno ako je tank ispražnjen u najvećoj mogućoj mjeri.

5. Ispitivanje izvedbe cjevovoda spomenuto u točkama 1., 2. i 3. ovog pravila mora odobriti Uprava. Ispitivanja izvedbe uređaja za pumpanje moraju kao sredstvo za ispitivanje koristiti vodu.

6. Brodovi koji smiju prevoziti tvari razreda X, Y ili Z moraju imati podvodni otvor (otvore) za ispuštanje.

7. Za brodove izgrađene prije 1. siječnja 2007. koji smiju prevoziti tvari razreda Z podvodni otvor za ispuštanje koji se zahtijeva prema točki 6. ovog pravila nije obavezan.

8. Podvodni otvor (otvori) moraju se nalaziti unutar područja tereta u blizini zaobljenog dijela kaljuža i tako izvedeni da spriječe usis mješavine ostataka i vode brodskim usisima morske vode.

9. Podvodni otvor za ispuštanje mora biti tako uređen da mješavina ostataka i vode ispuštena u more ne prolazi kroz brodski granični sloj. U tom pogledu, kad je ispuštanje predviđeno okomito na brodsku oplatu, najmanji promjer otvora za ispuštanje određuje se sljedećom jednadžbom:

$$d = \frac{Q_d}{5L_d}$$

gdje je:

$d$  = najmanji promjer otvora za ispuštanje (m)

$L_d$  = razmak od pramčane okomice do otvora za ispuštanje (m)

$Q_d$  = najveća izbrana količina kojom brod može ispuštati mješavinu ostataka i vode kroz otvor (m<sup>3</sup>/h)

10. Kad je ispuštanje usmjereno pod nekim kutom na bočnu brodsku oplatu gornji odnos će se izmijeniti zamjenom  $Q_d$  komponentom  $Q_d$  koja je okomita na bočnu brodsku oplatu.

#### 11. *Taložni tankovi*

Premda ovaj Prilog ne zahtijeva postavljanje namjenskih taložnih tankova, taložni tankovi mogu biti potrebni kod određenih postupaka pranja. Tankovi tereta mogu se koristiti kao taložni tankovi.

## POGLAVLJE 5 – ISPUŠTANJA OSTATAKA ŠTETNIH TEKUĆIH TVARI

### Pravilo 13

#### *Nadzor ispuštanja ostataka štetnih tekućih tvari*

Pridržavajući se odredbi pravila 3. ovog Priloga, nadzor ispuštanja ostataka štetnih tekućih tvari, balastne vode, vode od pranja tanka ili drugih mješavina koje sadrže takve tvari mora udovoljavati slijedećim zahtjevima.

#### 1. *Odredbe o ispuštanju*

1.1 Ispuštanje u more ostataka tvari razvrstanih u razred X, Y ili Z ili onih koje su privremeno utvrđene kao takve, balastne vode, vode od pranja tanka ili drugih mješavina koje sadrže takve tvari je zabranjeno, osim ako je takvo ispuštanje obavljeno uz puno udovoljavanje primjenjivim radnim zahtjevima sadržanim u ovom Prilogu.

1.2 Prije nego li se obavi predpranje ili postupak ispuštanja u skladu s ovim pravilom, odgovarajući tank mora se isprazniti do najveće moguće mjere te u skladu s postupcima propisanim u Priručniku.

1.3 Prijevoz tvari koje nisu razvrstane, privremeno utvrđene ili procijenjene, kako je navedeno u pravilu 6. ovog Priloga, balastne vode, vode od pranja tanka ili drugih mješavina koje sadrže takve ostatke, je zabranjeno kao i naknadno ispuštanje takvih tvari u more.

#### 2. *Standardi ispuštanja*

2.1 Ako odredbe ovog pravila dopuštaju ispuštanje u more ostataka tvari razreda X, Y ili Z ili onih koje su privremeno utvrđene kao takve, balastnih voda, vode od pranja tanka ili drugih mješavina koje sadrže takve tvari, moraju se primijeniti slijedeći standardi ispuštanja:

- .1 da brod plovi brzinom od najmanje 7 čvorova u slučaju brodova s porivnim strojevima ili najmanje 4 čvora u slučaju brodova bez porivnih strojeva;
- .2 da se ispuštanje ispod vodne linije kroz podvodni otvor (otvore) za ispuštanje u količini koja ne prelazi količinu za koju je podvodni otvor (otvori) projektiran; i
- .3 da se ispuštanje obavlja na udaljenosti od najmanje 12 nautičkih milja od najbližeg kopna na dubini od najmanje 25 metara.

2.2 Za brodove izgrađene prije 1. siječnja 2007. ispuštanje u more ostataka tvari razreda Z ili onih koje su privremeno utvrđene kao takve, balastnih voda, vode od pranja tanka ili drugih mješavina koje sadrže takve tvari ispod vodne linije nije obvezno.

2.3 Uprava se može odreći zahtjeva točke 2.1.3 za tvari razreda Z koji se odnosi na udaljenost od najmanje 12 nautičkih milja od najbližeg kopna za brodove koji obavljaju putovanja samo u vodama koje su podvrgnute suverenosti ili vlasti države zastave koju je brod ovlašten vijati. K tome, Uprava se može odreći istog zahtjeva koji se odnosi na ispuštanje na udaljenosti od najmanje 12 nautičkih milja od najbližeg kopna za pojedini brod koji je ovlašten vijati njenu zastavu, koji obavlja putovanja u vodama podvrgnutim suverenosti ili vlasti neke susjedne države nakon što je postignut pisani sporazum o odricanju između dviju uključenih obalnih država pod uvjetom da time ne bude oštećena

treća strana. Obavijest o takvom sporazumu mora se priopćiti Organizaciji u roku od 30 dana te koja će ju dostaviti strankama ugovornicama Konvencije radi njihovog obavještanja i odgovarajućih mjera, ako su potrebne.

### 3. *Ventilacija ostataka tereta*

Postupci ventiliranja koje je odobrila Uprava mogu se koristiti za uklanjanje ostataka tereta iz tanka. Takvi postupci moraju biti u skladu s Dodatkom 7 ovog Priloga. Sva naknadno unijeta voda u tank smatrat će se čistom i neće biti podvrgnuta zahtjevima za ispuštanje iz ovog Priloga.

### 4. *Oslobodjenje od predpranja*

Na zahtjev zapovjednika broda vlada stranke ugovornice koja je primila zahtjev može brod osloboditi od predpranja ako se uvjerila:

- .1 da će iskrcani tank biti ponovno nakrcan istom tvari ili drugom tvari spojivom s prethodnom i da tank neće biti opran ili balastiran prije ukrcaja; ili
- .2 da iskrcani tank neće biti opran ili balastiran na moru. Predpranje u skladu s odgovarajućom točkom ovog pravila bit će provedeno u drugoj luci pod uvjetom da je ona potvrdila pisanim putem da je uređaj za prihvata u toj luci raspoloživ i da odgovara za tu svrhu; ili
- .3 da će ostaci tereta biti uklonjeni postupkom ventilacije koji je odobrila Uprava u skladu s Dodatkom 7 ovog Priloga.

### 5. *Upotreba sredstava za čišćenje ili aditiva*

5.1 Kada se kao sredstvo za pranje tanka umjesto vode koristi neko drugo sredstvo, kao što je mineralno ulje ili klorirano otapalo, na ispuštanje će se primijeniti ili odredbe Priloga I ili Priloga II koje se primjenjuju na sredstvo koje se prevozilo kao teret. Postupci pranja tanka koji uključuju upotrebu takvog sredstva moraju biti navedeni u Priručniku i odobreni od Uprave.

5.2 Kada se vodi dodaju male količine aditiva za čišćenje (deterdženata) da bi se olakšalo pranje tanka ne smiju se koristiti nikakvi aditivi koji sadrže sastojke razreda onečišćenja X, osim onih sastojaka koji su lako biorazgradivi i čine u ukupnoj koncentraciji manje od 10% aditiva za čišćenje. Nikakva ograničenja dodatna onima koja se primjenjuju na tank zbog prethodnog tereta neće se primijeniti.

### 6. *Ispuštanje ostataka razreda X*

6.1 Pridržavajući se odredaba točke 1. primijenit će se slijedeća pravila:

- .1 Tank iz kojeg je iskrcana tvar razreda X mora biti podvrgnut predpranju prije nego brod napusti luku iskrcaja. Nastali ostaci moraju se ispuštati u uređaje za prihvata dok koncentracija tako ispuštene tvari u izljevu, kako pokazuju analize uzoraka izljeva koje je uzeo nadzornik, ne iznosi težinski 0,1% ili manje. Kada je zahtijevana razina koncentracije postignuta preostala voda od pranja će se nastaviti ispuštati u uređaj za prihvata dok se tank ne isprazni. Odgovarajući upisi ovih radnja moraju se unijeti u Knjigu tereta i potvrditi od nadzornika navedenog u pravilu 16.1.
- .2 Sva naknadno unijeta voda u tank može se ispustiti u more u skladu s standardima ispuštanja iz pravila 13.2.

.3 Ako je vlada stranke ugovornice, koja je primila zahtjev, utvrdila da nije moguće izmjeriti koncentraciju tvari u izljevu, a da se ne prouzroči nepotrebno zadržavanje broda, ta stranka ugovornica može prihvatiti alternativni postupak koji bi bio jednakovrijedan za postizanje zahtijevane koncentracije iz pravila 13.6.1.1 pod uvjetom:

.3.1 da je obavljeno predpranje tanka u skladu s postupkom koji je odobrila Uprava, prema Dodatku 6. ovog Priloga; i

.3.2 da su unijeti odgovarajući upisi u Knjigu tereta i da ih je potvrdio nadzornik naveden u pravilu 16.1

## 7. *Ispuštanje ostataka razreda Y i Z*

7.1 Pridržavajući se odredaba točke 1. primijenit će se slijedeća pravila:

.1 Na postupke ispuštanja ostataka tvari razreda Y ili Z primijenit će se standardi ispuštanja iz pravila 13.2.

.2 Ako iskrcaj tvari razreda Y ili Z nije proveden u skladu s Priručnikom, predpranje se mora obaviti prije nego što brod napusti luku iskrcaja, osim ako su poduzete alternativne mjere s kojima je suglasan nadzornik spomenut u pravilu 16.1 ovog Priloga, radi uklanjanja ostataka tereta iz broda do količina navedenih u ovom Prilogu. Voda od predpranja tanka mora se ispustiti u uređaje za prihvrat u luci iskrcaja ili drugoj luci s prikladnim uređajima za prihvrat, pod uvjetom da je ona pisanim putem potvrdila da su uređaji za prihvrat u toj luci raspoloživi i odgovarajući za tu svrhu.

.3 Na visoko viskozne tvari ili tvari koje se zgrušavaju razreda Y primijenit će se slijedeće:

.3.1 postupak predpranja kako je navedeno u Dodatku 6;

.3.2 mješavina ostataka i vode od predpranja mora se ispuštati u uređaje za prihvrat dok se tank ne isprazni; i

.3.3 naknadno unijeta voda u tank može se ispustiti u more u skladu s standardima ispuštanja iz pravila 13.2

## 7.2 Radni zahtjevi za balastiranje i debalastiranje

7.2.1 Nakon iskrcaja i, ako se zahtijeva, nakon predpranja, tank tereta može se balastirati. Postupci za ispuštanje takvog balasta navedeni su u pravilu 13.2.

7.2.2 Balast unijet u tank tereta koji je bio opran u tolikoj mjeri da taj balast sadrži manje od 1 ppm tvari koja je prethodno prevožena, može se ispustiti u more bez obzira na trenutačnu brzinu ispuštanja, brzinu broda i smještaj otvora za ispuštanje, pod uvjetom da brod nije udaljen manje od 12 milja od najbližeg kopna, a voda duboka najmanje 25 metara. Zahtijevani stupanj čistoće postiže se obavljenim predpranjem, kako je navedeno u Dodatku 6, te tank naknadno ispran potpunim ciklusom stroja za čišćenje za brodove izgrađene prije 1. srpnja 1994. ili s količinom vode koja nije manja od one koja se dobije izračunom s  $k=1,0$ .

7.2.3 Na ispuštanje u more čistog ili odijeljenog balasta ne primjenjuju se zahtjevi ovog Priloga.

## 8. *Ispuštanje u području Antarktika*

8.1 Područje Antarktika je more južno od 60° S.

8.2 U području Antarktika zabranjeno je svako ispuštanje štetnih tekućih tvari ili mješavina koje sadrže takve tvari.

#### **Pravilo 14**

##### *Priručnik o postupcima i mjerama*

1. Svaki brod koji je ovlašten prevoziti tvari razreda X, Y ili Z mora imati na brodu Priručnik koji je odobrila Uprava. Priručnik mora imati standardni oblik u skladu s Dodatkom 4 ovog Priloga. Ako brod obavlja međunarodna putovanja na kojima se ne koriste engleski, francuski ili španjolski jezik, tekst mora sadržavati prijevod na jedan od tih jezika.

2. Osnovna svrha Priručnika je ukazati časnicima broda fizikalne mjere i sve radne postupke rukovanja teretom, čišćenja tanka, rukovanja talogom i balastiranja i debalastiranja tankova tereta, koji se moraju provoditi da bi se udovoljilo zahtjevima ovog Priloga.

#### **Pravilo 15**

##### *Knjiga tereta*

1. Svaki brod na koji se primjenjuje ovaj Prilog mora imati Knjigu tereta, kao dio broskog dnevnika ili drukčije, u obliku navedenom u Dodatku 2. ovog Priloga.

2. Nakon dovršenja svake radnje navedene u Dodatku 2 ovog Priloga, radnja se mora odmah upisati u Knjigu tereta.

3. U slučaju nenamjernog ispuštanja štetnih tekućih tvari ili mješavine koja sadrži takve tvari ili ispuštanja prema odredbama pravila 3. ovog Priloga u Knjigu tereta mora se unijeti upis u kojem će se utvrditi okolnosti u kojima je došlo do ispuštanja i razlog ispuštanja.

4. Svaki upis mora potpisati pojedini časnik ili časnici odgovorni za izvođenje radnje, a svaku stranicu zapovjednik broda. Upisi u Knjigu tereta za brodove koji imaju Međunarodnu svjedodžbu o sprečavanju onečišćenja pri prijevozu štetnih tekućih tvari u trupu ili svjedodžbu navedenu u pravilu 7. ovog Priloga moraju biti barem na engleskom, francuskom ili španjolskom jeziku. Ako se koriste i upisi na službenom jeziku države čiju zastavu je brod ovlašten vijati oni će imati prednost u slučaju spora ili nesuglasice.

5. Knjiga tereta mora se držati na takvom mjestu da je lako dostupna za inspekciju i, osim slučaju broda bez posade u teglju, mora se nalaziti na brodu. Ona se mora čuvati tri godine od zadnjeg upisa.

6. Nadležna vlast vlade stranke ugovornice može pregledati Knjigu tereta na svakom brodu na koji se primjenjuje ovaj Prilog dok je brod u njenoj luci i može uzeti presliku svakog upisa iz te knjige i zahtijevati da zapovjednik broda potvrdi da je preslika vjerni odraz tog upisa. Svaka tako izrađena preslika koju je potvrdio zapovjednik broda kao vjeran odraz upisa u Knjizi tereta mora biti prihvatljiva u svakom sudskom postupku kao dokaz o činjenicama navedenim u upisu. Pregled nadležne vlasti Knjige tereta i uzimanje ovjerene preslike mora biti obavljeno što je brže moguće da se ne prouzroči nepotrebno odlaganje odlaska broda.

## POGLAVLJE 6 – MJERE NADZORA DRŽAVA LUKA

### Pravilo 16

#### *Mjere nadzora*

1. Vlada svake stranke ugovornice Konvencije mora imenovati ili ovlastiti nadzornike za provođenje ovog pravila. Nadzornici moraju obavljati nadzor u skladu s postupcima nadzora koje je usvojila Organizacija.\*
2. Kad se imenovani ili od vlade stranke ugovornice Konvencije ovlašteni nadzornik uvjerio da je neka radnja provedena u skladu s zahtjevima Priručnika ili je odobreno oslobođenje od predpranja nadzornik će unijeti odgovarajući upis u Knjigu tereta.
3. Zapovjednik broda koji smije prevoziti štetne tekuće tvari u trupu mora osigurati da se udovolji odredbama pravila 13. i ovog pravila i unese upis u Knjigu tereta u skladu s pravilom 15, kadgod su obavljene radnje navedene u tom pravilu.
4. Tank u kojem su se prevozile tvari razreda X mora se podvrći predpranju u skladu s pravilom 13.6. Odgovarajući upisi ovih radnja moraju se unijeti u Knjigu tereta i biti potvrđeni od nadzornika navedenog u točki 1. ovog pravila.
5. Kad se vlada stranke ugovornice koja je primila zahtjev uvjerila da nije moguće izmjeriti koncentraciju tvari u izljevu a da se ne prouzroči nepotrebno zadržavanje broda, ta strana ugovornica može prihvatiti alternativni postupak naveden u pravilu 13.6.3 pod uvjetom da je nadzornik naveden točki 1. ovog pravila u Knjizi tereta potvrdio:
  - .1 da su tank, njegova pumpa i sustavi cjevovoda ispražnjeni; i
  - .2 da je predpranje provedeno u skladu odredbama Dodatka 6 ovog Priloga; i
  - .3 da je voda od predpranja tanka ispuštena u uređaje za prihvati i da je tank prazan.
6. Na zahtjev zapovjednika broda, vlada stranke ugovornice koja je primila zahtjev može osloboditi brod od zahtjeva za predpranje navedeno u odgovarajućim točkama pravila 13, kada je udovoljeno jednom od uvjeta iz pravila 13.4.
7. Oslobođenje navedeno u točki 6. ovog pravila može odobriti samo vlada stranke ugovornice koja je primila zahtjev, brodu koji obavlja putovanja do luka ili terminala pod vlašću drugih država stranaka ugovornica ove Konvencije. Kad je takvo oslobođenje odobreno, odgovarajući upis u Knjizi tereta mora potvrditi nadzornik iz točke 1. ovog pravila.
8. Ako iskrcaj nije proveden u skladu s iskrcajnim uvjetima tanka koje je odobrila Uprava, a koji se temelje se na Dodatku 5 ovog Priloga, mogu se poduzeti alternativne mjere, uz suglasnost nadzornika navedenog u točki 1. ovog pravila, radi uklanjanja ostataka tereta iz broda do količina navedenih u pravilu 12, kako je primjenjivo. U Knjigu tereta moraju se unijeti odgovarajući upisi.

---

\* Odnosi se na Postupke za nadzor države luke koje je usvojila Organizacija rezolucijom A.787(19), kako je izmijenjena rezolucijom A.882(21)



## 9. *Nadzor države luke i radni zahtjevi*<sup>\*</sup>

9.1 Kada je brod u luci druge strane ugovornice, podložan je inspekciji službenika valjano ovlaštenih od te vlade ugovornice, a koja se odnosi na radne zahtjeve iz ovog Priloga i to ako postoji osnovana sumnja da zapovjednik ili posada nisu upoznati s bitnim postupcima na brodu koji se odnose na sprečavanje onečišćenja štetnim tekućim tvarima.

9.2 U okolnostima iz točke 9.1 ovog pravila, strana ugovornica mora poduzeti takve korake koji će osigurati da brod neće isploviti dok stanje nije dovedeno u sklad s zahtjevima ovog Priloga.

9.3 Na ovo pravilo moraju se primijeniti postupci koji se odnose na nadzor države luke i propisani člankom 5. ove Konvencije.

9.4 Ništa u ovom pravilu neće se tumačiti da ograničava prava i obveze stranke ugovornice koja obavlja nadzor nad radnim zahtjevima posebno predviđenim ovom Konvencijom.

---

<sup>\*</sup> Odnosi se na Postupke za nadzor države luke koje je usvojila Organizacija rezolucijom A.787(19), kako je izmijenjena rezolucijom A.882(21)

## POGLAVLJE 7 – SPREČAVANJE ONEČIŠĆENJA KOJE POTJEČE OD NEZGODE U KOJU SU UKLJUČENE ŠETNE TEKUĆE TVARI

### Pravilo 17

*Brodski plan sprečavanja onečišćenja mora šetnim tekućim tvarima u nuždi*

1. Svaki brod od 150 bruto tonaže i veći koji smije prevoziti šetne tekuće tvare u trupu mora imati na brodu brodski plan sprečavanja onečišćenja mora šetnim tekućim tvarima u nuždi koji je odobrila Uprava.

2. Takav plan mora se temeljiti na Smjernicama\* koje je razradila Organizacija i biti napisan na radnom jeziku ili radnim jezicima koje razumiju zapovjednik i časnici. Plan mora sadržavati najmanje:

- .1 postupak koji će primijeniti zapovjednik ili druge osobe koje upravljaju brodom radi obavješćavanja o nezgodi kod koje je došlo do onečišćenja šetnim tekućim tvarima, kako to zahtijeva članak 8. Protokola I ove Konvencije te koji se temelji na Smjernicama koje je usvojila Organizacija;<sup>†</sup>
- .2 popis vlasti ili osoba s kojima će se uspostaviti veza u slučaju nezgode onečišćenja s šetnim tekućim tvarima;
- .3 detaljni opis mjera koje će odmah poduzeti osobe na brodu da bi se smanjilo i nadziralo ispuštanje šetnih tekućih tvari nakon nezgode; i
- .4 postupci i mjesta za uspostavljanje veze na brodu radi usklađivanja brodskih postupaka s državnim i lokalnim vlastima u suzbijanju onečišćenja.

3. U slučaju brodova na koje se primjenjuje i pravilo 37. Priloga I Konvencije takav se plan može objediniti s brodskim planom u nuždi kod onečišćenja uljem koji zahtijeva pravilo 37. Priloga I Konvencije. U tom slučaju naziv takvog plana bit će “Brodski plan u nuždi kod pomorskog onečišćenja”.

---

\* Odnosi se na Smjernice za izradu brodskih planova sprečavanja onečišćenja mora u nuždi od ulja i/ili šetnih tekućih tvari koje je usvojio Odbor za zaštitu morskog okoliša Organizacije rezolucijom MEPC 85(44), kako su izmijenjene rezolucijom MEPC 137(53).

<sup>†</sup> Odnosi se na Opća načela za sustave izvješćavanja s brodova uključujući smjernice za izvješćavanje o nezgodama s opasnim robama, šetnim tvarima i/ili morskim onečišćivačima koje je usvojila Organizacija rezolucijom A.851(20)

## POGLAVLJE 8 – OBALNI UREĐAJI ZA PRIHVAT

### Pravilo 18.

*Obalni uređaji za prihvata i uređaji za iskrcaj na terminalu*

1. Vlada svake stranke ugovornice Konvencije dužna je osigurati uređaje za prihvat prema potrebama brodova koji koriste njene luke, terminale ili luke za popravak kako slijedi:

- .1 luke i terminali na kojima se obavlja rukovanje teretom na brodovima moraju biti opremljene odgovarajućim uređajima za prihvat ostataka i mješavina koje sadrže ostatke štetnih tekućih tvari nastale udovoljavanjem Prilogu, bez nepotrebnog zadržavanja uključenih brodova.
- .2 luke za popravak brodova u kojima se obavljaju popravci NLS tankera moraju predvidjeti odgovarajuće uređaje za prihvat ostataka i mješavina koje sadrže štetne tekuće tvari za brodove koji pristaju u toj luci.

2. Vlada svake stranke ugovornice mora utvrditi vrste uređaja predviđene za svrhu iz točke 1. ovog pravila u svakoj ukrcajnoj ili iskrcajnoj luci, terminalu i luci za popravak brodova na svojem području i o tome obavijestiti Organizaciju.

3. Vlade stranaka ugovornica Konvencije čije obale graniče s posebnim područjem moraju se zajednički sporazumjeti i utvrditi datum do kojeg će biti u potpunosti udovoljeno zahtjevima točke 1. ovog pravila i od kojeg će se zahtjevi odgovarajućih točaka pravila 13. u pogledu tog područja primijeniti te obavijestiti Organizaciju o tako utvrđenom datumu najmanje šest mjeseci prije tog datuma. Organizacija će nakon toga odmah obavijestiti o tom datumu sve stranke ugovornice.

4. Vlada svake stranke ugovornice Konvencije dužna je osigurati da terminali za iskrcaj budu opremljeni uređajima za isušivanje brodskih tankova tereta iz kojih se iskrcavaju štetne tekuće tvari u tim terminalima. Prekrcajne cijevi i sustavi cjevovoda terminala, koji sadrže štetne tekuće tvari primljene s brodova iskrcajem ovih tvari na terminal, ne smiju se odliti natrag na brod.

5. Svaka stranka ugovornica mora obavijestiti Organizaciju, radi dostave te obavijesti drugim strankama ugovornicama, o svakom slučaju kada su uređaji koji zahtijeva točka 1. ili uređaji koje zahtijeva točka 3. ovog pravila navodno neodgovarajući.

## NAPOMENE PREVODITELJA

Prilog II primjenjuje se od 6 travnja 1987. Prilog II je obvezan pa su njime su vezane sve države koje su prihvatile Konvenciju.

Prilog sadrži 7 dodataka:

### *Appendix 1*

*Guidelines for the categorization of noxious liquid substances*

### *Appendix 2*

*Form of Cargo Record Book for ships carrying noxious liquid substances in bulk*

### *Appendix 3*

*Form of International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of noxious Liquid Substances in Bulk*

### *Appendix 4*

*Standard format for the Procedures and Arrangements Manual*

### *Appendix 5*

*Assessment of residue quantities in cargo tanks, pumps and associated piping*

### *Appendix 6*

*Prewash procedures*

### *Appendix 7*

*Ventilation procedures*

### **PRILOG III**

## **PRAVILA O SPREČAVANJU ONEČIŠĆENJA ŠTETNIM TVARIMA KOJE SE PREVOZE U PAKIRANOM OBLIKU**

#### **Pravilo 1.**

##### *Primjena*

1. Ako nije izričito drukčije predviđeno, pravila ovog Priloga primjenjuju se na sve brodove koji prevoze štetne tvari u pakiranom obliku.
  - 1.1 U ovom Prilogu "štetne tvari" su one tvari koje su utvrđene kao onečišćivači mora u Međunarodnom pomorskom kodeksu o opasnim robama (*IMDG Code*)\*
  - 1.2 Smjernice za utvrđivanje štetnih tvari u pakiranom obliku nalaze se u Dodatku ovog Priloga.
  - 1.3 U ovom Prilog "oblici pakiranja" su oblici u kojima su sadržane štetne tvari navedeni u IMDG Kodeksu.
2. Prijevoz štetnih tvari je zabranjen, osim ako je u skladu s odredbama ovog Priloga.
3. Da bi se dopunile odredbe ovog Priloga, vlada svake strane ugovornice izdat će ili potaći izdavanje detaljnijih zahtjeva o pakovanju, označavanju, obilježavanju, ispravama, slaganju, količinskim ograničenjima i oslobođenjima radi sprečavanja ili smanjenja onečišćenja morskog okoliša štetnim tvarima.\*
4. Prema ovom Prilogu prazna ambalaža koja se prethodno upotrebljavala za prijevoz štetnih tvari smatrat će se štetnom tvari, osim ako su bile poduzete odgovarajuće mjere opreza koje će osigurati da ona ne sadrži ostatak koji je štetan za morski okoliš.
5. Zahtjevi ovog Priloga ne primjenjuju se na brodske zalihe i opremu.

#### **Pravilo 2**

##### *Pakiranje*

Paketi moraju biti odgovarajući kako bi se smanjila opasnost za morski okoliš, uzimajući u obzir njihove posebne sadržaje.

#### **Pravilo 3**

##### *Označavanje i obilježavanje*

1. Paketi koji sadrže štetne tvari moraju biti postojano označeni ispravnim tehničkim nazivom (ne smije se koristiti samo trgovački naziv) i, k tome, moraju biti postojano označeni ili obilježeni naljepnicama koje pokazuju da je tvar onečišćivač mora. Takva identifikacija treba biti dopunjena, gdje je to moguće, i drugim načinima označavanja npr. upotrebom UN odgovarajućeg broja.

---

\* Odnosi se na IMDG Kodeks koji je usvojila Organizacija rezolucijom A.716 (17) koji je izmijenio ili može izmijeniti Odbor za sigurnost plovidbe

2. Način označavanja ispravnim tehničkim nazivom i stavljanjem naljepnica na pakete koji sadrže štetne tvari moraju biti takvi da ovo upozorenje ostane prepoznatljivo na paketima koji su bili najmanje tri mjeseca uronjeni u more. Pri razmatranju prikladnog označavanja i obilježavanja naljepnicama mora se uzeti u obzir postojanost materijala koji se koristi za vanjsku stranu paketa.

3. Paketi koji sadrže male količine štetnih tvari mogu se osloboditi od zahtjeva označavanja.\*

#### **Pravilo 4<sup>†</sup>**

##### *Isprave*

1. U svim ispravama o prijevozu štetnih tvari morem, gdje se te tvari navode, treba koristiti ispravan tehnički naziv svake takve tvari (ne smije se koristiti samo trgovački naziv) te tvar valja nadalje označiti dodavanjem riječi *morski onečišćivač (MARINE POLLUTANT)*.

2. Prijevozne isprave koje pribavlja krcatelj moraju sadržavati ili njima mora biti priložena potpisana svjedodžba ili deklaracija da je pošiljka ponuđena za prijevoz ispravno zapakirana, označena, obilježena naljepnicama ili oznakama, kako je prikladnije, i u stanju prikladnom za prijevoz, kako bi se smanjila opasnost za morski okoliš.

3. Svaki brod koji prevozi štetne tvari mora imati poseban popis ili manifest u kojem će biti navedene štetne tvari na brodu i njihov smještaj. Umjesto takvog posebnog popisa ili manifesta može se koristiti detaljan plan slaganja iz kojeg će biti vidljiv smještaj štetnih tvari na brodu. Preslike ovih isprava mora zadržati na kopnu vlasnik broda ili njegov predstavnik sve dok se te štetne tvari ne iskrcaju. Preslika jedne od tih isprava predat će se prije odlaska osobi ili organizaciji koju je odredila vlast države luke.

4. Kada brod ima poseban popis, manifest ili detaljan plan slaganja koji se zahtijeva za prijevoz opasnih tereta po Međunarodnoj konvenciji o zaštiti ljudskog života na moru, 1974, s izmjenama i dopunama, isprave koje zahtijeva ovo pravilo mogu se objediniti s onima za opasne terete. Ako se isprave objedinjuju potrebno je jasno naznačiti razliku između opasnih tereta i štetnih tvari na koje se primjenjuje ovaj Prilog.

#### **Pravilo 5**

##### *Slaganje*

Štetne tvari moraju biti ispravno složene i učvršćene kako bi se smanjile opasnosti za morski okoliš, a da to ne ugrožava sigurnost broda i osoba na brodu.

#### **Pravilo 6.**

##### *Ograničenje količina*

Određene štetne tvari mogu, zbog opravdanih znanstvenih i tehničkih razloga, biti zabranjene za prijevoz ili biti ograničene količine koju može prevoziti pojedini brod. Pri

---

\* Odnosi se na pojedinačna izuzeća predviđena u IMDG Kodeksu.

<sup>†</sup> Pozivanje na "isprave" u ovom pravilu ne sprečava korištenje elektroničke obrade podataka (EDI) ili elektroničke razmjene podataka (EDP) kao načina prijenosa odnosno kao ispomoć papirnatim dokumentima.

ograničenju količine potrebno je uzeti u obzir veličinu, konstrukciju i opremu broda, pakiranje i bitna svojstva tvari.

#### **Pravilo 7.**

##### *Oslobođenja*

1. Zabranjeno je bacati u more štetne tvari koje se prevoze u pakiranom obliku, osim ako je to potrebno zbog očuvanja sigurnosti broda ili spašavanja ljudskog života na moru.
2. Pridržavajući se odredaba ove Konvencije te uzimajući u obzir fizička, kemijska i biološka svojstva štetnih tvari, odgovarajuće mjere trebaju biti poduzete radi uređenja ispiranja istekle tekućine izvan broda, pod uvjetom da udovoljavanje tim mjerama ne ugrožava sigurnost broda i osoba na brodu.

#### **Pravilo 8**

##### *Nadzor države luke nad radnim postupcima na brodu\**

1. Brod u luci druge stranke ugovornice, ako postoji osnovana sumnja da zapovjednik broda ili posada nisu upoznati s najvažnijim postupcima na brodu koji se odnose na sprečavanje onečišćenja štetnim tvarima, podložan je inspekciji valjano ovlaštenih službenika te stranke ugovornice u pogledu radnih zahtjeva prema ovom Prilogu.
2. U okolnostima navedenim u točki 1. ovog pravila, stranka ugovornica će poduzeti takve mjere koji će osigurati da brod neće isploviti dok se stanje na brodu ne dovede u sklad s zahtjevima ovog Priloga.
3. Na ovo pravilo primijenit će se postupci o nadzoru države luke propisani člankom 5. ove Konvencije.
4. Ništa u ovom pravilu ne ograničava prava i obveze stranke ugovornice koja provodi nadzor nad radnim postupcima na brodu posebno predviđenih ovom Konvencijom.

---

\* Odnosi se na Postupke za nadzor države luke koje je usvojila Organizacija rezolucijom A.787(19) i izmijenjene rezolucijom A.882(21), kako mogu biti izmijenjene.

## NAPOMENE PREVODITELJA

Prilog III ima dva dodatka:

### *Appendix to Annex III*

#### *Guidelines for the identification of harmful substances in packaged form*

##### SMJERNICE ZA UTVRĐIVANJE ŠTETNIH TVARI U PAKIRANOM OBLIKU

U ovom Prilogu štetne tvari su tvari koje su takvima utvrđene po jednom od ovih kriterija:

- bioakumulirane do značajnog stupnja i poznate kao tvari koje predstavljaju opasnost za život u vodi i zdravlje ljudi (Razred opasnosti + u stupcu A\* ; ili
- bioakumulirane koje predstavljaju opasnost za život u vodi i za zdravlje ljudi s kratkim zadržavanjem reda jedan tjedan ili manje (Razred opasnosti Z u stupcu A\* ; ili
- jako otrovne za život u vodi, utvrđene s LC<sub>50</sub>/96 sati\* manje od 1 ppm (Razred opasnosti 4 u stupcu B).

### *Unified Interpretation of Annex III*

Prilog III obvezuje samo države koje su ga prihvatile. Prilog se primjenjuje od 1. srpnja 1992. Prilog je do sada prihvatilo 123 država s 93,75% svjetske trgovačke flote (stanje na dan 30. rujna 2006.) i to:

Alžir, Angola, Antigva i Barbuda, Argentina, Australija, Austrija, Azerbajdžan, Bahami, Bangladeš, Barbados, Belgija, Belize, Benin, Bjelorusija, Bolivija, Brazil, Bugarska, Češka, Čile, Danska, Dominika, Dominikanska Republika, Egipat, Ekvador, Ekvatorska Gvineja, Estonija, Filipini, Finska, Francuska, Gabon, Gambija, Grčka, Gruzija, Gvajana, Gvatemala, Gvineja, Hrvatska, Indija, Irska, Island, Italija, Izrael, Jamajka, Japan, Jordan, Južnoafrička Republika, Kambodža, Kanada, Katar, Kazahstan, Kenija, Kina, Kolumbija, Komori, Kongo, Koreja(DNR), Koreja, Latvija, Libanon, Liberija, Libija, Litva, Luksemburg, Madagaskar, Mađarska, Malavi, Malta, Maroko, Maršalski Otoci, Mauricijus, Mauritaniya, Moldovija, Monako, Mongolija, Mozambik, Namibija, Nigerija, Nikaragva, Nizozemska, Norveška, Novi Zeland, Njemačka, Obala Bjelokosti, Oman, Pakistan, Panama, Papua Nova Gvineja, Peru, Poljska, Portugal, Rumunjska, Rusija, Samoa, Saudijska Arabija, Senegal, Sijera Leone, Singapur, Sirija, Sjedinjene Američke Države, Slovačka, Slovenija, Srbija i Crna Gora, Sri Lanka, Surinam, Sveta Lucija, Sveti Kristofor i Nevis, Sveti Toma i Princip, Sveti Vincent i Grenadini, Španjolska, Švedska, Švicarska, Togo, Tonga, Trinidad i Tobago, Tunis, Tuvalu, Ukrajina, Ujedinjeno Kraljevstvo Velike Britanije i Sjeverne Irske, Urugvaj, Vanuatu, Venezuela, Zelenortski Otoci.

Pridružene članice: Hong-Kong (Kina), Makao (Kina), Farski/Ovčji Otoci (Danska)



**PRILOG IV**  
**PRAVILA O SPREČAVANJU ONEČIŠĆENJA FEKALIJAMA S BRODOVA**

**POGLAVLJE 1 – OPĆENITO**

**Pravilo 1.**

*Tumačenje pojmova*

U ovom Prilogu:

1. *Novi brod* je brod:
  - .1 za koji je ugovor o gradnji zaključen, ili ako takvog ugovora nema, kojemu je kobilica položena ili koji je na sličnom stupnju gradnje, na dan stupanja na snagu ovog Priloga ili kasnije; ili
  - .2 koji je isporučen tri godine nakon datuma stupanja na snagu ovog Priloga ili kasnije.
2. *Postojeći brod* je brod koji nije novi brod.
3. *Fekalije* su:
  - .1 istjecanja i drugi otpaci iz bilo kojeg oblika zahoda i pisoara;
  - .2 istjecanja iz medicinskih prostorija (ljekarne, brodske bolnice itd.) preko umivaonika, kada i odljevnih otvora smještenih u takvim prostorijama;
  - .3 istjecanja iz prostora s živim životinjama; ili
  - .4 druge otpadne vode ako su izmiješane s navedenim istjecanjima.
4. *Tank za pohranu* je tank koji se upotrebljava za skupljanje i smještaj fekalija.
5. *Najbliže kopno*. Izraz "od najbližeg kopna" znači od osnovne linije od koje se utvrđuje teritorijalno more određenog područja u skladu s međunarodnim pravom, osim što u ovoj Konvenciji izraz "od najbližeg kopna" od sjeveroistočne obale Australije znači od linije povučene od točke na obali Australije na:

11° 00'S, 142° 08'E  
do točke 10° 35'S, 141° 55'E  
odatle do točke 10° 00'S, 142° 00'E  
odatle do točke 09° 10'S, 143° 52'E  
odatle do točke 09° 00'S, 144° 30'E  
odatle do točke 10° 41'S, 145° 00'E  
odatle do točke 13° 00'S, 145° 00'E  
odatle do točke 13° 00'S, 145° 00'E  
odatle do točke 15° 00'S, 146° 00'E  
odatle do točke 17° 30' S, 147° 00'E  
odatle do točke 21° 00'S, 152° 55'E

odatle do točke 24° 30' S, 154° 00' E

odatle do točke na obali Australije

na 24° 42' S, 153° 15' E

6. *Međunarodno putovanje* je putovanje od zemlje na koju se primjenjuje ova Konvencija do luke izvan te zemlje, ili obratno.
7. *Osoba* označava člana posade i putnike.
8. *Datum godišnjice* je dan i mjesec svake godine koji odgovara datumu isteka Međunarodne svjedodžbe o sprečavanju onečišćenja fekalijama.

## **Pravilo 2**

### *Primjena*

1. Odredbe ovog Priloga primijenit će se na slijedeće brodove koji obavljaju međunarodna putovanja:
  - .1 nove brodove od 400 bruto tonaže i veće; i
  - .2 nove brodove manje od 400 bruto tonaže koji su ovlašteni prevoziti više od 15 osoba; i
  - .3 postojeće brodove od 400 bruto tonaže i veće, nakon pet godina od datuma stupanja na snagu ovog Priloga; i
  - .4 postojeće brodove manje od 400 bruto tonaže koji su ovlašteni prevoziti više od 15 osoba, nakon pet godina od datuma stupanja na snagu ovog Priloga.
2. Uprava će osigurati da postojeći brodovi sukladno podtočkama 1.3 i 1.4 ovog pravila, čije su kobilice položene ili koji su bili na sličnom stupnju gradnje prije 2. listopada 1983. budu opremljeni, koliko je prikladno, za ispuštanje fekalija u skladu s zahtjevima pravila 11. ovog Priloga.

## **Pravilo 3.**

### *Oslobodjenja*

1. Pravilo 11. ovog Priloga neće se primijeniti na:
  - .1 ispuštanje fekalija s broda koje je potrebno radi očuvanja sigurnosti broda i onih na brodu ili spašavanja ljudskog života na moru; ili
  - .2 ispuštanje fekalija koje je posljedica oštećenja broda ili njegove opreme ako su bile poduzete sve razumne mjere prije i nakon oštećenja radi sprečavanja ili smanjenja ispuštanja.

## POGLAVLJE 2 – PREGLEDI I IZDAVANJE I POTVRĐIVANJE SVJEDODŽBI

### Pravilo 4

#### *Pregledi*

1. Svaki brod za koji se zahtijeva da u skladu s pravilom 2. udovoljava odredbama ovog Priloga mora se podvrći ovim pregledima:

- .1 osnovnom pregledu prije stavljanja u službu ili prije prvog izdavanja Svjedodžbe koju zahtijeva pravilo 5. ovog Priloga koji mora obuhvatiti potpuni pregled njegove strukture, opreme, sustava, pribora, uređaja i materijala ukoliko se na njih odnosi ovaj Prilog. Pregled mora biti takav da osigura da struktura, oprema, sustavi, pribor, uređaji i materijal u potpunosti udovoljavaju zahtjevima ovog Priloga koji se na njih primjenjuju.
- .2 redovnom pregledu u rokovima koje određuje Uprava i koji ne smiju biti dulji od pet godina, osim kada se primjenjuje pravilo 8.2, 8.5, 8.6 ili 8.7. Redovni pregled mora biti takav da osigura da struktura, oprema, sustavi, pribor, uređaji i materijal u potpunosti udovoljavaju zahtjevima ovog Priloga koji se na njih primjenjuju.
- .3 dodatnom pregledu, općem ili djelomičnom, već prema okolnostima, nakon popravka koji je posljedica ispitivanja propisanog točkom 4. ovog pravila ili kadgod su obavljeni važniji popravci ili obnove. Pregled mora biti takav da osigura da su potrebni popravci ili izmjene bili uspješno obavljeni, da su materijal i rad takvih popravaka ili obnova zadovoljavajući u svakom pogledu i da brod u svakom pogledu udovoljava zahtjevima ovog Priloga.

2. Uprava mora utvrditi odgovarajuće mjere za brodove koji nisu podvrgnuti odredbama točke 1. ovog pravila kako bi se osiguralo udovoljavanje odgovarajućim odredbama ovog Priloga.

3. Preglede brodova radi provođenja odredaba ovog Priloga u obavljat će službenici Uprave. Uprava, može, međutim, povjeriti preglede ili u tu svrhu imenovanim stručnjacima ili od nje priznatim organizacijama.

4. Uprava koja je imenovala stručnjake ili priznate organizacije za obavljanje pregleda navedenih u točki 3. ovog pravila, mora ih barem ovlastiti da:

- .1 zahtijevaju popravke broda; i
- .2 obavljaju preglede ako to zahtijevaju odgovarajuće vlasti države luke.

Uprava mora izvijestiti Organizaciju o posebnim obvezama i ovlaštenjima povjerenim imenovanim stručnjacima ili priznatim organizacijama radi obavještanja stranaka ugovornica ove Konvencije kako bi s njima upoznale svoje službenike.

5. Kada imenovani stručnjak ili priznata organizacija utvrde da stanje broda ili njegove opreme bitno ne udovoljava podacima iz Svjedodžbe ili je takvo da brod nije sposoban ploviti morem, a da ne predstavlja znatnu opasnost za morski okoliš, takav stručnjak ili organizacija moraju odmah osigurati poduzimanje mjera za otklanjanje nedostataka i o tome obavijestiti Upravu. Ako takve mjere za otklanjanje nedostataka nisu poduzete treba oduzeti Svjedodžbu i obavijestiti odmah Upravu, a ako je brod u luci

druge države treba također odmah obavijestiti odgovarajuće vlasti države luke. Kad su službenik Uprave, imenovani stručnjak ili priznata organizacija obavijestile odgovarajuće vlasti države luke, vlada odnosne države luke mora takvom službeniku, stručnjaku ili organizaciji pružiti svaku potrebnu pomoć radi provođenje njihovih obveza prema ovom pravilu. Kada je to primjereno, vlada odnosne države luke mora poduzeti korake kojima će osigurati da brod neće isploviti dok ne bude mogao ploviti morem ili napustiti luku radi plovidbe do najbližeg prikladnog raspoloživog remontnog brodogradilišta, a da ne predstavlja znatnu opasnost za morski okoliš.

6. U svakom slučaju, odnosna Uprava mora potpuno jamčiti za potpunost i uspješnost pregleda i mora poduzeti potrebne mjere da bi udovoljila ovoj obvezi.

7. Stanje broda i njegove opreme mora se održavati u skladu s odredbama ove Konvencije kako bi se osiguralo da brod u svakom pogledu ostane sposoban za plovidbu morem, a da ne predstavlja znatnu opasnost morskom okolišu.

8. Nakon što je dovršen svaki pregled broda po točki 1. ovog pravila ne smije se obavljati nikakva izmjena strukture, opreme, sustava, pribora, uređaja ili materijala na koje se odnosi pregled, bez odobrenja Uprave, osim neposredne zamjene takve opreme i pribora.

9. Kadgod se dogodi nezgoda brodu ili otkrije kvar koji bitno utječe na cjelovitost broda ili učinkovitost ili potpunost njegove opreme na koju se odnosi ovaj Prilog, zapovjednik ili vlasnik broda moraju izvijestiti što je prije moguće Upravu, priznatu organizaciju ili imenovanog stručnjaka odgovornog za izdavanje odgovarajuće svjedodžbe koji će osigurati provođenje ispitivanja radi utvrđivanja je li pregled koji zahtijeva točka 1. ovog pravila potreban. Ako je brod u luci druge strane govornice, zapovjednik ili vlasnik moraju također odmah obavijestiti odgovarajuće vlasti države luke i imenovanog stručnjaka koji se moraju uvjeriti da je takva obavijest upućena.

## **Pravilo 5**

### *Izdavanje ili potvrđivanje Svjedodžbe*

1. Međunarodna svjedodžba o sprečavanju onečišćenja fekalijama mora se izdati nakon osnovnog ili redovnog pregleda u skladu s odredbama pravila 4. ovog Priloga svakom brodu koji obavlja putovanja do luka ili odobalnih terminala pod vlašću drugih stranaka ugovornica Konvencije. Na postojeće brodove ovaj zahtjev se mora primijeniti pet godina nakon datuma stupanja na snagu ovog Priloga.

2. Takvu svjedodžbu mora izdati ili ovjeriti Uprava, osobe ili organizacija<sup>\*35</sup> koji su od nje valjano ovlašteni. U svakom slučaju Uprava preuzima punu odgovornost za Svjedodžbu.

## **Pravilo 6**

### *Izdavanje ili ovjeravanje Svjedodžbe od druge vlade*

1. Vlada strane ugovornice Konvencije može, na zahtjev Uprave, naložiti pregled broda i, ako se uvjerila da je udovoljeno odredbama ovog Priloga, izdati ili ovlastiti na izdavanje Međunarodne svjedodžbe o sprečavanju onečišćenja fekalijama brodu i, kad je

---

\* Odnosi se na Smjernice o ovlaštenju organizacija koje djeluju u ime Uprava koje je usvojila Organizacija rezolucijom A.739(18) i Specifikaciju o pregledu, izdavanju i potvrđivanju svjedodžbi priznatih organizacija koje djeluju u ime Uprava koju je usvojila Organizacija rezolucijom A.789(19)

to odgovarajuće, potvrditi ili ovlastiti na potvrđivanje te svjedodžbe broda u skladu s ovim Prilogom.

2. Preslika svjedodžbe i preslika izvještaja o pregledu mora se dostaviti, što je prije moguće, Upravi koja je zatražila pregled.
3. Tako izdana svjedodžba mora sadržavati navod da je izdana na zahtjev Uprave i ona će imati istu snagu i biti priznata kao i svjedodžba koja je izdana po pravilu 5. ovog Priloga.
4. Međunarodna svjedodžba o sprečavanju onečišćenja fekalijama neće se izdati brodu koji je ovlašten ploviti pod zastavom države koja nije stranka ugovornica.

## **Pravilo 7**

### *Oblik svjedodžbe*

Međunarodna svjedodžba o sprečavanju onečišćenja fekalijama izdat će se u obliku koji odgovara obrascu iz Dodatka ovom Prilogu i mora biti barem na engleskom, francuskom ili španjolskom jeziku. Ako se koristi i službeni jezik zemlje koja je izdala svjedodžbu on će imati prednost u slučaju spora ili nesuglasice.

## **Pravilo 8.**

### *Trajanje i valjanost svjedodžbe*

1. Međunarodna svjedodžbe o sprečavanju onečišćenja fekalijama izdat će se na rok koji odredi Uprava koji ne smije biti dulji od pet godina.
  - 2.1 Bez obzira na zahtjeve točke 1. ovog pravila, ako je redovni pregled dovršen unutar tri mjeseca prije datuma isteka postojeće svjedodžbe, nova svjedodžba će vrijediti od datuma dovršetka redovnog pregleda do datuma koji mora biti unutar roka od pet godina od datuma isteka postojeće svjedodžbe.
  - 2.2 Ako je redovni pregled dovršen nakon datuma isteka valjanosti postojeće svjedodžbe, nova svjedodžba će vrijediti od datuma dovršetka redovnog pregleda do datuma koji mora biti unutar roka od pet godina od datuma isteka postojeće svjedodžbe.
  - 2.3 Ako je redovni pregled dovršen više od tri mjeseca prije isteka datuma postojeće svjedodžbe, nova svjedodžba će vrijediti od datuma dovršetka redovnog pregleda do datuma koji mora biti unutar roka od pet godina od datuma dovršetka redovnog pregleda.
3. Ako je svjedodžba izdana na rok kraći od pet godina. Uprava može produljiti valjanost svjedodžbe preko datuma isteka do najduljeg roka navedenog u točki 1. ovog pravila.
4. Ako je redovni pregled dovršen, a nova se svjedodžba ne može izdati ili dostaviti brodu prije datuma isteka postojeće svjedodžbe, osoba ili organizacija koje je ovlastila Uprava mogu potvrditi postojeću svjedodžbu i takva svjedodžba će biti prihvaćena kao valjana u daljnjem roku koji ne može biti dulji od pet godina od datuma isteka.
5. Ako brod u vrijeme kad istječe svjedodžba nije u luci u kojoj treba biti pregledan, Uprava može produljiti rok valjanosti svjedodžbe, ali se ovo produljenje može dati samo u svrhu da se omogući brodu da dovrši putovanje do luke u kojoj će biti pregledan, a i tada samo u slučajevima kad se smatra da je to prikladno i razumno učiniti. Nijedna svjedodžba neće se produljiti na rok dulji od tri mjeseca, a brod kojem je odobreno produljenje neće, po svom dolasku u luku u kojoj treba biti pregledan, moći na

temelju takvog produljenja napustiti luku dok nije dobio novu svjedodžbu. Kada je redovni pregled dovršen, nova svjedodžba će vrijediti do datuma koji mora biti unutar roka od pet godina od datuma isteka postojeće svjedodžbe prije danog produljenja.

6. Svjedodžbu izdanu brodu koji obavlja kratka putovanja koja nije bila produljena u skladu s prethodnim odredbama ovog pravila Uprava može produljiti do jednog mjeseca od datuma isteka utvrđenog u njoj. Ako je redovni pregled dovršen, nova svjedodžba će vrijediti do datuma koji mora biti unutar roka od pet godina od datuma isteka postojeće svjedodžbe prije danog produljenja.

7. U posebnim okolnostima, koje utvrđuje Uprava, nova svjedodžba ne mora se datirati od isteka postojeće svjedodžbe kako to zahtijeva točka 2.2.5 ili 6. ovog pravila. U tim posebnim okolnostima, nova svjedodžba će vrijediti do datuma koji mora biti unutar roka od pet godina od datuma dovršetka redovnog pregleda.

8. Svjedodžba izdana prema pravilu 5. ili 6. ovog Priloga prestat će vrijediti u jednom od ovih slučajeva:

- .1 ako odgovarajući pregledi nisu dovršeni unutar roka navedenog u pravilu 4.1 ovog Priloga: ili
- .2 nakon prijenosa broda pod zastavu druge države. Nova svjedodžba će se izdati samo ako se vlada koja izdaje novu svjedodžbu uvjerila da brod udovoljava zahtjevima pravila 4.7 i 4.8 ovog Priloga. U slučaju prijenosa između stranaka ugovornica ako je to zatraženo unutar tri mjeseca nakon što je prijenos obavljen, vlada stranke ugovornice čiju je zastavu brod bio prije ovlašten vijati, dostavit će, što je prije moguće, Upravi preslike svjedodžbe koju je brod imao prije prijenosa i, ako je moguće odgovarajuće izvještaje o pregledu.

## POGLAVLJE 3 – OPREMA I NADZOR ISPUŠTANJA

### Pravilo 9.

#### *Sustavi fekalija*

1. Svaki brod od kojeg se, u skladu s pravilom 2., zahtijeva da udovoljava odredbama ovog Priloga mora biti opremljen jednim od slijedećih sustava fekalija:

- .1 opremom za obradu fekalija takvog tipa kojeg je odobrila Uprava uzimajući u obzir standarde i metode ispitivanja koje je razradila Organizacija,\* ili
- .2 sustavom za usitnjavanje i dezinficiranje koji je odobrila Uprava. Takav sustav mora biti opremljen sredstvima, na zadovoljstvo Uprave, za privremenu pohranu fekalija kada je brod manje od tri nautičke milje od najbližeg kopna; ili
- .3 tankom za pohranu, zapremine koja zadovoljava Upravu, za zadržavanje svih fekalija, uzimajući u obzir rad broda, broj osoba na brodu i druge odgovarajuće čimbenike. Tank za pohranu mora biti izrađen na zadovoljstvo Uprave i mora imati sredstva koja će vidno pokazivati sadržanu količinu.

### Pravilo 10

#### *Standardne priključnice za ispuštanje*

1. Radi omogućavanja povezivanja cijevi uređaja za prihvata i brodskog cjevovoda za ispuštanje oba voda moraju biti opremljena standardnom priključnicom za ispuštanje u skladu s ovom tablicom:

**Standardne dimenzije prirubnica za priključnice za ispuštanje**

| Opis                                                                                                                                                                                                                                                                                | Dimenzije                                                                                                                                                          |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Vanjski promjer                                                                                                                                                                                                                                                                     | 210 mm                                                                                                                                                             |
| Unutarnji promjer                                                                                                                                                                                                                                                                   | prema vanjskom promjeru cijevi                                                                                                                                     |
| Promjer kruga svornjaka                                                                                                                                                                                                                                                             | 170 mm                                                                                                                                                             |
| urezi na prirubnici                                                                                                                                                                                                                                                                 | 4 rupe promjera 18 mm, smještene na jednakoj udaljenosti na krugu svornjaka spomenutog promjera s urezima do periferije prirubnice. Širina ureza treba biti 18 mm. |
| Debljina prirubnice                                                                                                                                                                                                                                                                 | 16 mm                                                                                                                                                              |
| Swornjaci i matice: količina i promjer                                                                                                                                                                                                                                              | 4, svaki s promjerom od 16 mm i prikladne duljine                                                                                                                  |
| Prirubnica je projektirana tako da prihvati cijevi do unutarnjeg promjera od 100 mm, te mora biti od čelika ili drugog odgovarajućeg materijala s ravnom glatkom površinom. Ta prirubnica, zajedno s prikladnom brtvom, mora biti prikladna za radni tlak od 6 kg/cm <sup>2</sup> . |                                                                                                                                                                    |

Za brodove kojima je proračunska visina pet metara i manja, unutarnji promjer prirubnice za ispuštanje može biti 38 mm.

\* Odnosi se na Preporuku o međunarodnim standardima istjecanja i smjernicama za provedbu ispitivanja kod izvođenja obrade fekalija koje je usvojila Organizacija rezolucijom MEPC 2(VI). Na postojeće brodove nacionalne specifikacije su prihvatljive.

2. Brodovi namjenske izvedbe, na primjer brodarice, umjesto brodskog cjevovoda za ispuštanje s prirubnicom, mogu biti opremljeni prirubnicom za ispuštanje koja je prihvatljiva Upravi, takvima kao što su brzo povezujuće spojke.

## **Pravilo 11**

### *Ispuštanje fekalija*

1. Pridržavajući se odredaba pravila 3. ovog Priloga, ispuštanje fekalija u more je zabranjeno, osim kada:

- .1 brod ispušta smrvljene i dezinficirane fekalije upotrebom sustava koji je odobrila Uprava u skladu s pravilom 9. točka 1.2 ovog Priloga, na udaljenosti većoj od 3 nautičke milje od najbližeg kopna ili fekalije koje nisu smrvljene i dezinficirane na udaljenosti većoj od 12 nautičkih milja od najbližeg kopna, pod uvjetom da, u svakom slučaju, fekalije koje su smještene u tankove za pohranu ne budu odjednom ispuštene nego u manjim količinama dok brod plovi brzinom od najmanje 4 čvora. Količinu ispuštanja mora odobriti Uprava na temelju standarda koje je razradila Organizacija; ili
- .2 brod ima u radu odobreni uređaj za obradu fekalija za koji je Uprava utvrdila da udovoljava radnim zahtjevima navedenim u pravilu 9.1.1 ovog Priloga; i
  - .2.1 da su rezultati ispitivanja uređaja navedeni u Međunarodnoj svjedodžbi o sprečavanju onečišćenja fekalijama broda; i
  - .2.2 k tome, da u izljevu nema vidljivih plutajućih krutih tijela niti izaziva promjenu boje u okolnoj vodi.

2. Odredbe točke 1. neće se primijeniti na brodove koji plovo u vodama pod vlašću države i brodove koji dolaze iz drugih država dok su u ovim vodama i ispuštaju fekalije u skladu s manje strogim zahtjevima koje može propisati takva država.

3. Kad su fekalije izmiješane s otpacima ili otpadnom vodom na koju se primjenjuju drugi Prilozi Konvencije MARPOL 1973/78, zahtjevima tih Priloga mora biti udovoljeno, pored zahtjeva iz ovog Priloga.



## **POGLAVLJE 4 – OBALNI UREĐAJI ZA PRIHVAT**

### **Prilog 12**

#### *Obalni uređaji za prihvata*

1. Vlada svake stranke ugovornice Konvencije koja zahtijeva od brodova koji plove pod njenom vlašću i brodova koji posjećuju njene vode, dok su u njenim vodama, da udovoljavaju zahtjevima pravila 11.1, dužna je osigurati postojanje uređaja u lukama i terminalima za prihvata fekalija koji neće dovesti do kašnjenja brodova i koji će udovoljavati potrebama brodova koji u njih ulaze.
2. Vlada svake stranke ugovornice Konvencije mora obavijestiti Organizaciju radi obavještanja vlada ugovornica o svim slučajevima kada su uređaji za prihvata predviđeni ovim pravilom navodno neodgovarajući.

## NAPOMENE PREVODITELJA

Prilog IV ima jedan Dodatak

*Appendix to Annex IV*

*Form of International Sewage Pollution Prevention Certificate*

Prilog IV obvezuje samo države koje su ga prihvatile. Prilog se primjenjuje od 27 rujna 2003. Prilog je do sada prihvatilo 128 država s 95,98% svjetske trgovačke flote (stanje na dan 30. rujna 2006.) i to kako slijedi:

Alžir, Angola, Antigva i Barbuda, Argentina, Australija, Austrija, Azerbajdžan, Bangladeš, Barbados, Belgija, Belize, Benin, Bjelorusija, Bolivija, Brazil, Bugarska, Češka, Čile, Danska, Dominikanska Republika, Egipat, Ekvador, Ekvatorska Gvineja, Estonija, Filipini, Finska, Francuska, Gabon, Gambija, Grčka, Gruzija, Gvajana, Gvatemala, Gvineja, Hrvatska, Indija, Italija, Jamajka, Japan, Jordan, Kambodža, Katar, Kazahstan, Kenija, Kolumbija, Komori, Kongo, Koreja(DNR), Koreja, Kuba, Latvija, Libanon, Libija, Litva, Luksemburg, Madagaskar, Mađarska, Malavi, Maroko, Maršalski Otoci, Mauricijus, Mauritanija, Moldavija, Monako, Mongolija, Mozambik, Namibija, Nigerija, Nikaragva, Nizozemska, Norveška, Njemačka, Obala Bjelokosti, Oman, Pakistan, Panama, Papua Nova Gvineja, Peru, Poljska, Portugal, Rusija, Samoa, Saudijska Arabija, Senegal, Sijera Leone, Singapur, Sirija, Slovačka, Slovenija, Srbija i Crna Gora, Sri Lanka, Surinam, Sveta Lucija, Sveti Kristofor i Nevis, Sveti Toma i Princip, Sveti Vincent i Grenadini, Španjolska, Švedska, Švicarska, Togo, Tonga, Trinidad i Tobago, Tunis, Tuvalu, Ukrajina, Ujedinjeno Kraljevstvo Velike Britanije i Sjeverne Irske, Urugvaj, Vanuatu, Venezuela, Zelenortski Otoci

Pridružena članica: Farski/Ovčji Otoci (Danska)

## IZMJENA I DOPUNA PRILOGA IV

Rezolucijom MEPC 143(54) usvojenom 23. ožujka 2006. izmijenjen je Prilog IV. Izmjene i dopune stupaju na snagu 1. kolovoza 2007.

### POGLAVLJE 5 – NADZOR DRŽAVE LUKE

#### Pravilo 13

*Nadzor države luke nad radnim postupcima na brodu\**

1. Brod u luci ili na odobalnom terminalu druge stranke ugovornice podvrgnut je nadzoru nad radnim postupcima na brodu iz ovog Priloga, valjano ovlaštenih službenika te stranke ugovornice, ako postoji osnovana sumnja da zapovjednik broda ili posada nisu upoznati s bitnim postupcima na brodu koji se odnose na sprečavanje onečišćenja fekalijama.
2. U slučajevima iz točke 1. ovog pravila, stranka ugovornica će poduzeti takve mjere koje će osigurati da brod neće isploviti dok se stanje na brodu ne dovede u sklad s zahtjevima ovog Priloga.
3. Na ovo pravilo primijenit će se postupci o nadzoru države luke propisani člankom 5 ove Konvencije.
4. Ništa u ovom pravilu ne ograničava prava i obveze stranke ugovornice koja provodi nadzor nad radnim postupcima na brodu posebno predviđenih ovom Konvencijom.

---

\* Odnosi se na postupke za nadzor države luke koje je usvojila Organizacija rezolucijom A.787(19) a izmijenila rezolucijom A.882(21)

## PRILOG V

### PRAVILA O SPREČAVANJU ONEČIŠĆENJA OTPACIMA s BRODOVA

#### **Pravilo 1**

##### *Tumačenje pojmova*

U ovom Prilogu:

1. *Otpaci* znače sve vrste životinjskih otpadaka, otpadaka iz domaćinstva i otpadaka od radova na brodu, isključujući svježu ribu i njene dijelove, koji su nastali redovnim radom broda i koji se mogu odstranjivati trajno ili u vremenskim razmacima, osim onih tvari koje su utvrđene ili navedene u drugim Prilozima ove Konvencije.
2. *Najbliže kopno*. Izraz "od najbližeg kopna" znači od osnovne linije od koje se određuje širina teritorijalnog mora nekog teritorija u skladu s međunarodnim pravom,, osim što u ovoj Konvenciji izraz "od najbližeg kopna" od sjeveroistočne obale Australije znači od linije povučene od točke na obali Australije na:  
11° 00'S, 142° 08'E do točke 10° 35'S, 141° 55'E  
odatle do točke 10° 00'S, 142° 00'E,  
odatle do točke 09° 10'S, 143° 52'E,  
odatle do točke 09° 00'S, 144° 30'E  
odatle do točke 10° 41'S, 145° 00'E  
odatle do točke 13° 00'S, 145° 00'E  
odatle do točke 15° 00'S, 146° 00'E  
odatle do točke 17° 30'S, 147° 00'E  
odatle do točke 21° 00'S, 152° 55'E  
odatle do točke 24° 30'S, 154° 00'E  
odatle do točke na obali Australije  
24° 42'S, 153° 15'E.
3. *Posebna područja* su područja mora gdje se zbog priznatih tehničkih razloga odnosno njegovih oceanografskih i ekoloških uvjeta i posebnih obilježja njegovog prometa zahtijeva usvajanje posebnih obveznih načina sprečavanje onečišćenja mora otpacima. Posebna područja moraju uključiti ona navedena u pravilu 5. ovog Priloga.

#### **Pravilo 2**

##### *Primjena*

Ako izričito nije drukčije predviđeno, odredbe ovog Priloga primjenjuju se na sve brodove.

### **Pravilo 3**

#### *Uklanjanje otpadaka izvan posebnih područja*

1. Pridržavajući se odredaba pravila 4, 5 i 6 ovog Priloga:
  - a) zabranjeno je izbacivanje u more svih plastičnih tvari, uključujući, ali se ne ograničavajući samo na, sintetičke konope, sintetičke mreže za ribolov i plastične vreće za smeće i pepeo iz uređaja za spaljivanje plastičnih proizvoda koji može sadržavati otrovne ostatke ili ostatke teških metala;
  - b) izbacivanje u more sljedećih otpadaka treba biti što je moguće dalje od najbližeg kopna, a u svakom slučaju je zabranjeno izbacivanje ako je udaljenost od najbližeg kopna manja od:
    - (i) 25 nautičkih milja za drvo za odvajanje tereta (*Dunnage*), ostaci od obloga i ambalaže koji će plutati;
    - (ii) 12 nautičkih milja za otpatke hrane i druge otpatke, uključujući proizvode od papira, krpe, staklo, metal, boce, zemljano posuđe i slične otpatke.
  - c) može se dopustiti izbacivanje u more otpadaka navedenih u točki b) (ii) ovog pravila, ako su oni prošli kroz uređaj za usitnjavanje ili drobilicu, s tim da se to obavi što je moguće dalje od najbližeg kopna, a u svakom slučaju zabranjuje se izbačaj ako je udaljenost od najbližeg kopna manja od tri nautičke milje. Takvi usitnjeni ili samljeveni otpaci moraju prolaziti kroz sita s otvorima ne većim od 25 mm.
2. Ako su otpaci izmiješani s drugim materijalom koji podliježe drugim zahtjevima za odstranjivanje ili izbačaj primijenit će se zahtjevi koji su stroži.

### **Pravilo 4**

#### *Posebni zahtjevi za izbacivanje otpadaka*

1. Pridržavajući se odredaba točke 2. ovog pravila, zabranjeno je izbacivanje bilo kakvog materijala određenog ovim Prilogom s fiksnih ili plutajućih platformi koje se koriste za istraživanje, iskorištavanje ili odobalnu preradu mineralnih bogatstava s morskog dna i s svih drugih brodova kad se nalaze uz te platforme ili unutar 500 metara od takvih platformi.
2. Dopušteno je izbacivanje otpadaka hrane u more, ako su oni prošli kroz uređaj za usitnjavanje ili drobilicu na takvim fiksnim ili plutajućim platformama koje se nalaze više od 12 nautičkih milja od kopna i svih drugih brodova koji se nalaze uz platforme ili unutar 500 metara od tih platformi. Tako usitnjeni ili samljeveni otpaci hrane moraju prolaziti kroz sita s otvorima ne većim od 25 mm.

### **Pravilo 5**

#### *Uklanjanje otpadaka unutar posebnih područja*

1. U ovom Prilogu posebna područja su područja Sredozemnog mora, Baltičkog mora, Crnog mora, Crvenog mora, područje "Zaljeva", Sjevernog mora, Antarktika, šire područje Kariba uključujući Meksički zaljev i Karipsko more, koja su utvrđena kako slijedi:
  - a) *Područje Sredozemnog mora* obuhvaća Sredozemno more uključujući njegove zaljeve i mora, s granicom između Sredozemnog mora i Crnog

mora koju čini paralela 41°N i koje je na zapadu omeđeno Gibraltarskim tjesnacem na meridijanu 5° 36'W.

- b) *Područje Baltičkog mora* obuhvaća Baltičko more s Botnijskim i Finskim zaljevom i ulaz u Baltičko more ograničeno usporednikom Skawa u Skageraku na 57° 44,8' N.
- c) *Područje Crnog mora* obuhvaća Crno more s granicom između Sredozemnog mora i Crnog mora koju čini paralela 41° N.
- d) *Područje Crvenog mora* obuhvaća Crveno more, uključujući i Sueski i Aqabski zaljev, koje na jugu graniči s loksodromom između Ras si Ane (12° 85'N, 43° 19,6'E) i Husn Murad (12° 40,4'N, 43° 30,2' E)
- e) *Područje Zaljeva* obuhvaća područje mora koje se nalazi sjeverozapadno od loksodrome između Ras al Hadd (22° 30'N, 59° 48' E) i Ras al Fasteh (25° 04'N, 61° 25'E)
- f) *Područje Sjevernog mora* obuhvaća Sjeverno more uključujući mora s granicom između:
  - (i) Sjevernog mora južno od 62° N i istočno od 4° E;
  - (ii) Skagerraka, čija je južna granica određena istočno od Skawa na 57° 44,8'N; i
  - (iii) Engleskog kanala i njegovih prilaza istočno od 5° W i sjeverno od 48° 30'N.
- g) *Područje Antarktika* obuhvaća područje mora južno od 60° S.
- h) *Šira područje Kariba* kako je utvrđena člankom 2. točka 1. Konvencije o zaštiti i očuvanju morskog okoliša šire regije Kariba (Cartagena de Indias, 1983) i obuhvaća Meksički zaljev i Karipsko more uključujući zaljeve i mora koji mu pripadaju i onaj dio Atlantskog oceana unutar granica koju čine paralela 30° N istočno od Floride do meridijana 77° 30'W, odatle po loksodromi do sjecišta paralele 20° N i meridijana 59° W, odatle loksodromom do sjecišta paralele 7° 20'N i meridijana 50° W, odatle loksodromom ucrtanom jugozapadno do istočne granice Francuske Gvajane.

2. Pridržavajući se odredbama pravila 6. ovog Priloga:

- a) zabranjeno je izbacivati u more:
  - (i) sve plastične tvari, uključujući, ali se ne ograničavajući na, sintetičke konope, sintetičke mreže za ribolov i plastične vreće za smeće i pepeo iz uređaja za spaljivanje plastičnih proizvoda koji može sadržavati otrovne ostatke ili ostatke teških metala; i
  - (ii) druge otpatke, uključujući proizvode od papira, krpe, staklo, metal, boce, zemljano posuđe, drvo za odvajanje tereta (*Dunnage*), ostaci od obloga i ambalaže koji će plutati.
- b) osim kako je predviđeno u podtočki c) ovog pravila izbacivanje otpadaka hrane u more moguće je, ali što dalje od obale i u svakom slučaju ne manje od tri nautičke milje od najbližeg kopna. Tako usitnjeni ili samljeveni otpaci moraju prolaziti kroz sito s otvorima ne većim od 25mm.

- c) izbacivanje u more otpadaka hrane koji su prošli kroz uređaj za usitnjavanje ili drobilicu može se obaviti tako da to bude što je moguće dalje od najbližeg kopna, a u svakom slučaju ne bliže od tri nautičke milje od najbližeg kopna. Takvi usitnjeni ili samljeveni otpaci moraju prolaziti kroz sita s otvorima ne većim od 25 mm.
3. Ako se otpaci miješaju s drugim materijalima koji se izbacuju, a koji su podvrgnuti drukčijim zahtjevima uklanjanja ili ispuštanje primijenit će se oni zahtjevi koji su stroži.
4. Uređaji za prihvata unutar posebnih područja:
- a) Vlada svake stranke ugovornice, čija obalna linija graniči s posebnim područjem obavezna je osigurati, što je prije moguće, u svim lukama unutar posebnog područja, odgovarajuće uređaje za prihvata, u skladu s pravilom 7. ovog Priloga, uzimajući u obzir posebne potrebe brodova koji plove u tim područjima.
  - b) Vlada svake od tih stranaka ugovornica dužna je obavijestiti Organizaciju o poduzetim mjerama prema podtočki a) ovog pravila. Nakon primitka dovoljnog broja obavijesti, Organizacija će utvrditi datum od kada će stupiti na snagu zahtjevi ovog pravila u odnosu na određeno područje. Organizacija će obavijestiti sve stranke ugovornice o tako utvrđenom datumu barem 12 mjeseci prije tog datuma.
  - c) Nakon tako utvrđenog datuma, brodovi koji dolaze i u one luke ovih posebnih područja gdje još ne postoje ti uređaji, moraju u potpunosti udovoljavati zahtjevima ovog pravila.
5. Bez obzira na odredbu točke 4. ovog pravila u području Antarktika primijenit će se sljedeća pravila:
- a) Vlada svake stranke ugovornice Konvencije iz čijih luka brodovi odlaze u područje Antarktika ili dolaze iz njega, dužne su osigurati, što je prije moguće, odgovarajuće uređaje za prihvata otpadaka iz svih brodova bez nepotrebnog zadržavanja i u skladu s potrebama brodova koji ih koriste.
  - b) Vlada svake stranke ugovornice Konvencije dužna je osigurati da svi brodovi koji su ovlašteni vijati njenu zastavu, prije ulaska u područje Antarktika imaju na brodu dovoljno spremnika za zadržavanje svih otpadaka dok se zadržavaju u tom području i imaju zaključene ugovore o odlaganju takvih otpadaka u uređaje za prihvata nakon što napuste područje.

## **Pravilo 6**

### *Oslobođenja*

Pravila 3, 4. i 5 ovog Priloga neće se primijeniti na:

- a) uklanjanje otpadaka s broda koje je potrebno radi sigurnosti broda i osoba na brodu, kao i radi spašavanja ljudskog života na moru; i
- b) ispadanje otpadaka koje je nastalo zbog oštećenja broda ili njegove opreme, pod uvjetom da su bile poduzete sve razumne mjere prije i nakon oštećenja radi sprečavanja ili smanjenja ispadanja; ili

- c) slučajan gubitak sintetičkih mreža za ribolov, pod uvjetom da su poduzete sve razumne mjere da se spriječi taj gubitak.

## **Pravilo 7**

### *Obalni uređaji za prihvat*

1. Vlada svake stranke ugovornice Konvencije dužna je osigurati uređaje u lukama i terminalima za prihvat smeća, bez nepotrebnog zadržavanja brodova i prema potrebama brodova koji ih koriste.
2. Vlada svake stranke ugovornice dužna je obavijestiti Organizaciju radi obavještanja zainteresiranih strana ugovornica o svim slučajevima kada su uređaji predviđeni ovim pravilom navodno neodgovarajući.

## **Pravilo 8**

### *Nadzor države luke nad radnim postupcima na brodu \**

1. Brod u luci druge stranke ugovornice podložan je inspekciji radnih postupaka na brodu prema ovom Prilogu, valjano ovlaštenih službenika te strane ugovornice, ako postoji osnovana sumnja da zapovjednik broda i posada nisu upoznati s bitnim postupcima na brodu koji se odnose na sprečavanje onečišćenja otpacima.
2. U okolnostima navedenim u točki 1. ovog pravila, stranka ugovornica će poduzeti takve mjere koje će osigurati da brod neće isploviti dok se stanje na brodu ne dovede u sklad s zahtjevima ovog Priloga.
3. Na ovo pravilo primijenit će se postupci koji se odnose na nadzor države luke propisani člankom 5. Konvencije.
4. Ništa u ovom pravilu neće ograničavati prava i obveze stranke ugovornice da provede nadzor nad radnim postupcima na brodu posebno predviđenim ovom Konvencijom.

## **Pravilo 9**

### *Isticanje upozorenja, planovi postupanja s otpacima i vođenje knjige otpadaka.*

1. a) Svaki brod duljine 12 i više metara preko svega mora istaći upozorenja kojima će se skrenuti pažnja posadi i putnicima o zahtjevima za uklanjanje iz pravila 3. i 5. ovog Priloga, prema tome koje se pravilo primjenjuje.  
b) Plakati moraju biti napisani na radnom jeziku osoblja broda, a na brodovima koji plove do luka ili odobalnih terminala pod vlašću drugih strana ugovornica Konvencije, i na engleskom, francuskom ili španjolskom jeziku.
2. Svaki brod od 400 ili više bruto tonaže i svaki brod koji je ovlašten prevoziti 15 ili više osoba, mora imati plan postupanja s otpacima kojeg se posada mora pridržavati. Plan treba u pisanom obliku predvidjeti postupke za sakupljanje, skladištenje, postupanje i uklanjanje otpadaka, uključujući upotrebu opreme na brodu. Njime se treba odrediti i

---

\* Odnosi se na rezoluciju A.787(19), Postupci nadzora države luke, kako je izmijenjena i dopunjena rezolucijom A.882(21).



osobu zaduženju za provođenje tog plana. Takav plan mora biti u skladu s smjernicama koje je usvojila Organizacija\* te biti napisan na radnom jeziku posade.

3. Svaki brod od 400 bruto tonaže i veći i svaki brod koji je ovlašten prevoziti 15 ili više osoba koji plovi na putovanjima do luka ili odobalnih terminala pod vlašću drugih stranaka ugovornica Konvencije i svaka fiksna ili plutajuća platforma koja se koristi za istraživanje i iskorištavanje podmorja mora voditi Knjigu otpadaka. Knjiga otpadaka, bilo da je dio brodskog dnevnika ili ne, mora biti u obliku navedenom u Dodatku ovog Priloga;

- a) u Knjigu otpadaka mora se upisati svaku radnju ispuštanja ili potpunog spaljivanja otpadaka te biti potpisana na dan spaljivanja ili ispuštanja od strane časnika u straži. Svaku ispunjenu stranicu Knjige otpadaka mora potpisati zapovjednik broda. Upisi u Knjigu otpadaka moraju biti barem na engleskom, francuskom ili španjolskom jeziku. Ako su upisi i na službenom jeziku države čiju je zastavu brod ovlašten vijati, ovi upisi će imati prednost u slučaju spora ili različitog tumačenja;
- b) upis svakog spaljivanja ili ispuštanja mora sadržavati datum i vrijeme, položaj broda, opis otpadaka i procijenjenu količinu spaljenog ili ispuštenog otpada;
- c) Knjiga otpadaka mora se držati na brodu na takvom mjestu da je u razumnom vremenu dostupna u svrhu nadzora. Knjiga se mora čuvati dvije godine od datuma zadnjeg upisa u nju;
- d) U slučaju ispuštanja, ispadanja ili slučajnog gubitka navedenog u pravilu 6. ovog Priloga u Knjigu otpadaka treba upisati okolnosti i razloge zbog kojih je došlo do gubitka.

4. Uprava može osloboditi od zahtjeva vođenja Knjige otpadaka:

- a) svaki brod koji plovi na putovanjima u trajanju od jednog sata ili manje koji je ovlašten prevoziti 15 ili više osoba; ili
- b) fiksne ili plutajuće platforme koje se koriste za istraživanje i iskorištavanje podmorja.

5. Nadležna vlast vlade ugovornice Konvencije može obaviti pregled Knjige otpadaka na svakom brodu na koji se primjenjuje ovo pravilo dok je brod u njenim lukama ili odobalnim terminalima i može sačiniti presliku svakog upisa u toj knjizi i zahtijevati da zapovjednik broda potvrdi da je preslika vjeran odraz upisa. Svaka tako izrađena preslika ovjerena od zapovjednika broda kao vjeran odraz upisa u Knjizi otpadaka, bit će prihvaćena u svakom sudskom postupku kao dokaz činjenica utvrđenih u upisu. Pregled Knjige otpadaka i uzimanje ovjerene preslike od nadležne vlasti prema ovoj točki moraju se provesti brzo, koliko je to moguće, bez nepotrebnog zadržavanja broda.

6. Na brodove izgrađene prije 1. srpnja 1997. ovo će se pravilo primijeniti od 1. srpnja 1998.

---

\* Odnosi se na Smjernice za izradu planova postupanja s otpacima koje je usvojio Odbor za zaštitu morskog okoliša Organizacije rezolucijom MEPC 71(38). Vidi i MEPC/ Circ.317

## NAPOMENE PREVODITELJA

Prilog V ima jedan dodatak

*Appendix to Annex V*

*Form of Garbage Record Book and Form of Garbage Discharges*

Prilog V obvezuje samo države koje su ga prihvatile. Prilog se primjenjuje od 31. prosinca 1988. Prilog V prihvatilo je 128 država s 95,98% svjetske trgovačke flote (stanje na dan 30. rujna 2006.) i to kako slijedi:

Alžir, Angola, Antigva i Barbuda, Argentina, Australija, Austrija, Azerbajdžan, Bahami, Bangladeš, Barbados, Belize, Belgija, Benin, Bjelorusija, Bolivija, Brazil, Bugarska, Cipar, Češka, Danska, Dominika, Dominikanska Republika, Egipat, Ekvador, Ekvatorska Gvineja, Estonija, Filipini, Finska, Francuska, Gabon, Gambija, Grčka, Gruzija, Gvajana, Gvatemala, Gvineja, Honduras, Hrvatska, Indija, Iran, Irska, Island, Italija, Jamajka, Japan, Jordan, Južnoafrička Republika, Kambodža, Katar, Kazahstan, Kenija, Kina, Kolumbija, Komori, Kongo, Koreja(DNR), Koreja, Kuba, Latvija, Liba-non, Liberija, Libija, Litva, Luksemburg, Madagaskar, Mađarska, Malavi, Maldivi, Malezija, Malta, Maroko, Maršalski Otoci, Mauricijus, Mauritanija, Meksiko, Moldavija, Monako, Mongolija, Mozambik, Nigerija, Nikaragva, Namibija, Nizozemska, Norveška, Novi Zeland, Njemačka, Obala Bjelokosti, Oman, Pakistan, Panama, Papua Nova Gvineja, Peru, Poljska, Portugal, Rumunjska, Rusija, Samoa, Saudijska Arabija, Singapur, Sijera Leone, Sirija, Senegal, Sveta Lucija, Sveti Kristofor i Nevis, Sveti Toma i Princip, Sveti Vincent i Grenadini, Sjedinjene Američke Države, Slovačka, Slovenija, Srbija i Crna Gora, Surinam, Sri Lanka, Španjolska, Švedska, Švicarska, Togo, Tonga, Trinidad i Tobago, Tunis, Turska, Tuvalu, Ukrajina, Ujedinjeno Kraljevstvo Velike Britanije i Sjeverne Irske, Urugvaj, Vanuatu, Venezuela Zelenortske Otoci.

Pridružene članice: Hong-Kong (Kina), Makao (Kina), Farski/Ovčji Otoci (Danska)

## PRILOG VI

### PRAVILA O SPREČAVANJU ONEČIŠĆENJA ZRAKA S BRODOVA

#### POGLAVLJE 1 – OPĆENITO

##### **Pravilo 1**

###### *Primjena*

Odredbe ovog Priloga primjenjuju se na sve brodove, osim ako nije izričito određeno drukčije u pravilima 3, 5, 6, 13, 15, 18 i 19 ovog Priloga.

##### **Pravilo 2**

###### *Definicije*

U ovom Prilogu:

1. *Slični stupanj gradnje* je stupanj:
  - a) koji se može poistovjetiti s posebnim početkom gradnje; i
  - b) pri kojem ukupna količina materijala kojom je počela gradnja obuhvaća najmanje 50 tona ili 1% procijenjene mase svih materijala strukture, prema tome što je manje.
2. *Kontinuirano ubacivanje* je postupak u kojem se otpaci uvode u komoru za izgaranje bez pomoći osoblja, a uređaj za spaljivanje otpadaka je u normalnim radnim uvjetima s radnom temperaturom u komori za izgaranje između 850° C i 1200° C.
3. *Ispuštanje* je oslobađanje tvari s brodova u atmosferu ili more, kontrolirano ovim Prilogom.
4. *Nove ugradnje* u vezi s pravilom 12 ovog Priloga su ugradnje sustava i opreme, uključujući nove prenosive uređaje za gašenje požara, izolacije ili druge materijale na brod nakon datuma na koji je ovaj Prilog stupio na snagu, ali isključuju popravak, ili obnavljanje ranije ugrađenih sustava opreme, izolacije ili drugih materijala ili obnavljanje prenosivih uređaja za gašenje požara.
5. *No<sub>x</sub> Tehnički kodeks* je Tehnički kodeks o kontroli ispuštanja dušikovih oksida iz brodskih dizel motora, koji je prihvaćen 2. rezolucijom Konferencije i koji Organizacija može izmijeniti i dopuniti pod uvjetom da su takve izmjene i dopune prihvaćene i da su stupile na snagu u skladu s odredbama članka 16. ove Konvencije koji se odnosi na postupke izmjena i dopuna primjenjivih na dodatak Prilogu.
6. *Tvari koje uništavaju ozon* su nadzirane tvari koje su navedene u točki 4. članka 1. Montrealskog protokola o tvarima koje uništavaju ozonski omotač, 1987, napisane u prilogima A, B, C ili E navedenog Protokola na snazi u vrijeme primjene ili tumačenja ovog Priloga.

Tvari koje uništavaju ozon i koje se mogu nalaziti na brodu uključuju, ali nisu ograničene na:

Halon 1211    Bromoklorodifluorometan

- |            |                                                                            |
|------------|----------------------------------------------------------------------------|
| Halon 1301 | Bromotrifluorometan                                                        |
| Halon 2402 | 1, 2 – Dibromo-1, 1, 2, 2-tetrafluoroetan (također poznat kao Halon 114B2) |
| CFC –11    | Triklorofluorometan                                                        |
| CFC –12    | Diklorodifluorometan                                                       |
| CFC –113   | 1, 1, 2 – Trikloro- 1, 2, 2 – trifluoroetan                                |
| CFC –114   | 1, 2 – Dikloro- 1, 1, 2, 2 – tetrafluoroetan                               |
| CFC –115   | Kloropentafluoroetan                                                       |
7. *Uljni talog* je talog iz separatora goriva ili maziva ulja, otpadno mazivo, ulje iz glavnih ili pomoćnih strojeva ili otpadno ulje iz separatora kaljuže, uređaja za filtriranje ulja ili tava za sakupljanje.
  8. *Spaljivanje na brodu* je spaljivanje otpadaka ili drugih tvari na brodu, ako se takvi otpaci ili tvari stvaraju na brodu za vrijeme redovnog rada na brodu.
  9. *Brodski uređaj za spaljivanje otpadaka* je uređaj na brodu namijenjen prvenstveno za spaljivanje.
  10. *Brod izgrađen* je brod kojemu je kobilica položena ili koji je na sličnom stupnju gradnje.
  11. *Područje u kojem se nadzire ispuštanje SO<sub>x</sub>* je područje za koje se zahtijeva primjena posebnih obvezatnih mjera za ispuštanje SO<sub>x</sub> s brodova radi sprečavanja, smanjivanja i kontrole onečišćenja zraka od SO<sub>x</sub>, kao i njegovog popratnog štetnog djelovanja na kopno i more. Područja u kojima se kontrolira ispuštanje SO<sub>x</sub> uključuju područja navedena u pravilu 14. ovog Priloga.
  12. *Tanker* je tanker za ulje kako je definirano u pravilu 1(4) Priloga I, ili tanker za prijevoz kemikalija prema definiciji u pravilu 1(1) Priloga II ove Konvencije.
  13. *Protokol iz 1997.* je Protokol za izmjenu i dopunu Međunarodne konvencije o sprečavanju onečišćenja s brodova, 1973, izmijenjene i dopunjene Protokolom iz 1978. koji se na nju odnosi.
  14. *Datum godišnjice* je dan i mjesec svake godine koji odgovara datumu isteka Međunarodne svjedodžbe o sprečavanju onečišćenja zraka.

### **Pravilo 3**

#### *Iznimke*

Pravila ovog Priloga se ne odnose na:

- a) ispuštanje potrebno radi sigurnosti broda ili spašavanja života na moru; ili
- b) ispuštanje koje je nastalo zbog oštećenja broda ili njegove opreme:
  - (i) pod uvjetom da su poduzete sve potrebne mjere nakon nastanka štete ili otkrivanja ispuštanja da bi se spriječilo ili smanjilo ispuštanje; i

- (ii) osim ako je vlasnik ili zapovjednik broda djelovao s namjerom da uzrokuje štetu, ili nesmotreno znajući da će šteta vjerojatno nastati.

#### **Pravilo 4**

##### *Jednakovrijednost*

1. Uprava može dopustiti ugradnju svakog uređaja, materijala, naprave ili sprave na brod kao alternativu onom zahtijevanom ovim Prilogom ako oni imaju učinak bar jednak onom koji se zahtijeva ovim Prilogom.
2. Uprava koja dopušta uređaj, materijal, napravu ili spravu kao zamjenu za one koji se zahtijevaju u ovom Prilogu, mora njihove podatke poslati Organizaciji radi obavještanja stranaka ugovornica ove Konvencije i poduzimanja odgovarajuće radnje, ako je potrebna.

## **POGLAVLJE 2 – PREGLEDI I IZDAVANJE I POTVRĐIVANJE SVJEDODŽBE TE SREDSTVA NADZORA**

### **Pravilo 5**

#### *Pregledi*

1. Svaki brod od 400 bruto tonaže ili veći, te svaka fiksna i plutajuća platforma za bušenje i druge platforme moraju se podvrgnuti ovim pregledima:

- a) osnovnom pregledu prije stavljanja broda u službu ili prije prvog izdavanja svjedodžbe koju zahtijeva pravilo 6. ovog Priloga. Ovaj pregled mora osigurati da oprema, sustavi, pribor, uređaji i materijal u potpunosti udovoljavaju primjenjivim zahtjevima ovog Priloga.
- b) redovnom pregledu u razmacima koje određuje Uprava, a koji nisu dulji od pet godina, osim ako se primjenjuje pravilo 9.2, 9.5, 9.6 ili 9.7 ovog Priloga. Redovni pregled mora osigurati da oprema, sustavi, pribor, uređaji i materijal u potpunosti udovoljavaju primjenjivim zahtjevima ovog Priloga; i
- c) međupregledu unutar tri mjeseca prije ili poslije drugog datuma godišnjice ili unutar tri mjeseca prije ili poslije trećeg datuma godišnjice svjedodžbe koji će se obaviti umjesto jednog od godišnjih pregleda navedenih u točki 1 d) ovog pravila. Međupregled mora osigurati da oprema i uređaji u potpunosti udovoljavaju primjenjivim zahtjevima ovog Priloga i da su u ispravnom stanju. Takvi međupregledi moraju se potvrditi na svjedodžbi izdanoj prema pravilu 6. ili 7. ovog Priloga.
- d) godišnjem pregledu unutar tri mjeseca prije ili poslije svakog datuma godišnjice svjedodžbe, uključujući opću inspekciju opreme, sustava, pribora, uređaja i materijala navedenih u točki 1.a) ovog pravila kako bi se utvrdilo jesu li oni održavani u skladu s točkom 4. ovog pravila i jesu li ostali zadovoljavajući za službu za koju je brod namijenjen. Takvi godišnji pregledi moraju biti potvrđeni na svjedodžbi izdanoj prema pravilu 6. ili 7. ovog Priloga; i
- e) dodatnom pregledu, općem ili djelomičnom, prema okolnostima, nakon popravka koji je posljedica ispitivanja propisanih u točki 4. ovog pravila, ili kadgod su obavljene značajniji popravci ili obnove. Pregled mora jamčiti da su potrebni popravci ili obnove uspješno izvedeni, da su materijal i rad na takvim popravcima ili obnovama u svakom pogledu zadovoljavajući i da brod u svakom pogledu udovoljava zahtjevima ovog Priloga.

2. Za brodove ispod 400 bruto tonaže Uprava može utvrditi odgovarajuće mjere radi udovoljavanja primjenjivim odredbama ovog Priloga.

3. a) Preglede brodova radi provođenja odredbi ovog Priloga moraju obaviti službenici Uprave. Međutim, Uprava može povjeriti obavljanje takvih pregleda u tu svrhu imenovanim stručnjacima ili organizacijama koje je

priznala. Takve organizacije moraju udovoljavati smjernicama koje je usvojila Organizacija.\*

- b) Pregled motora i opreme radi udovoljavanju pravilu 13. ovog Priloga mora se obaviti u skladu s No<sub>x</sub> Tehničkim kodeksom.
  - c) Ako ovlašteni stručnjak ili priznata organizacija utvrde da stanje opreme bitno ne odgovara podacima navedenim u svjedodžbi, oni moraju osigurati otklanjanje nedostataka i pravovremeno o tome obavijestiti Upravu. Ako takav nedostatak ne bude otklonjen, Uprava mora povući svjedodžbu. Ako se brod nalazi u luci druge stranke ugovornice, moraju se također odmah obavijestiti odgovorne vlasti države luke. Kad su službenik Uprave, imenovani stručnjak ili priznata organizacija obavijestili nadležne vlasti države luke, vlada države luke mora tom službeniku, stručnjaku ili organizaciji pružiti svu potrebnu pomoć radi provođenja njihovih obveza prema ovom pravilu.
  - d) U svakom slučaju odgovorna Uprava mora u potpunosti jamčiti za cjelovitost i učinkovitost pregleda i poduzeti potrebne mjere da bi udovoljila ovoj obvezi.
- 4.
- a) Oprema se mora održavati u skladu s odredbama ovog Priloga i ne smije biti nikakvih izmjena u opremi, sustavima, priboru, uređajima ili materijalu koji su obuhvaćeni pregledom bez izričitog odobrenja Uprave. Dozvoljena je neposredna zamjena takve opreme i pribora s opremom i priborom koji su u skladu s odredbama ovog Priloga.
  - b) Kada se dogodi nezgoda na brodu ili otkrije nedostatak, koji bitno utječu na učinkovitost ili cjelovitost brodske opreme koja je navedena u ovom Prilogu, zapovjednik broda ili vlasnik moraju čim prije obavijestiti Upravu, imenovanog stručnjaka ili priznatu organizaciju koji su odgovorni za izdavanje odgovarajuće svjedodžbe.

## **Pravilo 6**

### *Izdavanje ili potvrđivanje svjedodžbe*

1. Međunarodna svjedodžba o sprečavanju onečišćenja zraka mora se izdati nakon osnovnog ili redovnog pregleda u skladu s odredbama pravila 5. ovog Priloga:
  - a) svakom brodu od 400 bruto tonaže ili većem koji obavlja putovanja do luka ili odobalnih terminala koji su pod vlašću drugih stranaka ugovornica; i
  - b) platformama i postrojenjima za bušenje koje obavljaju putovanja do voda koje su pod suverenitetom ili vlašću drugih stranaka ugovornica Protokola 1997.
2. Brodovima izgrađenim prije datuma stupanja na snagu Protokola 1997. izdat će se Međunarodna svjedodžba o sprečavanju onečišćenja zraka u skladu s točkom 1. ovog pravila najkasnije do prvog planiranog suhog dokovanja nakon stupanja na snagu

---

\* Odnosi se na Smjernice za ovlaštenje organizacija koje djeluju u ime Uprave, je usvojila Organizacija rezolucijom A.739(18) i Specifikacije o funkcijama pregleda izdavanja i potvrđivanja priznatih organizacija koje djeluju u ime Uprave, koje je usvojila Organizacija rezolucijom A.789(19)

Protokola 1997, ali ni u kojem slučaju kasnije od tri godine nakon stupanja na snagu Protokola 1997.

3. Ovu svjedodžbu mora izdati ili potvrditi Uprava ili od nje valjano ovlaštena osoba ili organizacija. U svakom slučaju Uprava preuzima punu odgovornost za svjedodžbu.

## **Pravilo 7**

### *Izdavanje ili potvrđivanje svjedodžbe od druge vlade*

1. Vlada stranke Protokola iz 1997. može, na zahtjev Uprave, zahtijevati pregled broda i ako se uvjeri da je udovoljeno zahtjevima ovog Priloga, može izdati ili ovlastiti na izdavanje brodu Međunarodne svjedodžbe o sprečavanju onečišćenja zraka i, kad je to odgovarajuće, potvrditi ili ovlastiti na potvrđivanje te svjedodžbe u skladu s ovim Prilogom.

2. Preslika svjedodžbe i preslika izvještaja o pregledu mora se, što je prije moguće, poslati Upravi koja je zahtijevala pregled.

3. Tako izdana svjedodžba mora sadržavati izjavu da je izdana na zahtjev Uprave i imat će istu snagu i priznanje kao i svjedodžba izdana prema pravilu 6. ovog Priloga.

4. Međunarodna svjedodžba o sprečavanju onečišćenja zraka neće se izdati brodu koji je ovlašten vijati zastavu države koja nije stranka ugovornica Protokola 1997.

## **Pravilo 8**

### *Obrazac svjedodžbe*

Međunarodna svjedodžba o sprečavanju onečišćenja zraka mora se izdati u obliku koji odgovara obrascu iz Dodatka 1. ovog Priloga i ona mora biti barem na engleskom, francuskom ili španjolskom jeziku. Ako se koristi i službeni jezik zemlje koja je izdala svjedodžbu on će imati prednost u slučaju spora ili nesuglasice.

## **Pravilo 9**

### *Trajanje i valjanost svjedodžbe*

1. Međunarodna svjedodžba o sprečavanju onečišćenja zraka mora se izdati na rok koji utvrđuje Uprava, a koje ne smije biti dulji od pet godina od datuma izdavanja.

2. a) Bez obzira na zahtjeve točke 1. ovog pravila, ako je redovni pregled dovršen unutar tri mjeseca prije datuma isteka postojeće svjedodžbe, nova svjedodžba će vrijediti od datuma dovršetka redovnog pregleda do dana koji mora biti unutar roka od pet godina od datuma isteka postojeće svjedodžbe.
- b) Ako je redovni pregled dovršen nakon datuma isteka postojeće svjedodžbe, nova svjedodžba će vrijediti od datuma dovršetka redovnog pregleda do dana koji mora biti unutar roka od pet godina od datuma isteka postojeće svjedodžbe.
- c) Ako je redovni pregled dovršen više od tri mjeseca prije datuma isteka postojeće svjedodžbe, nova svjedodžba će vrijediti od datuma dovršetka redovnog pregleda do datuma koji mora biti unutar roka od pet godina od datuma dovršetka redovnog pregleda.



3. Ako je svjedodžba izdana na rok kraći od pet godina, Uprava može produljiti valjanost svjedodžbe i preko datuma isteka do najduljeg roka navedenog u točki 1. ovog pravila, pod uvjetom da su pregledi navedeni u pravilima 5.1 c) i 5.1 d) ovog Priloga, primjenjivi kada se svjedodžba izdaje na rok od pet godina, odgovarajuće obavljeni.
4. Ako je redovni pregled dovršen, a nova se svjedodžba ne može izdati ili dostaviti na brod prije datuma isteka postojeće svjedodžbe, osoba ili organizacija ovlaštena od Uprave može potvrditi postojeću svjedodžbu i takva će svjedodžba biti prihvaćena kao valjana u roku koji ne može biti dulji od pet mjeseci od datuma isteka.
5. Ako brod u vrijeme isteka valjanosti svjedodžbe nije u luci u kojoj treba biti pregledan Uprava može produljiti rok valjanost svjedodžbe, ali se ovo produljenje može dati samo u svrhu omogućavanja brodu da završi putovanje do luke u kojoj će biti pregledan, pa i tada samo onda kada se pokaže da je to prikladno i razumno učiniti. Nijedna svjedodžba neće se produljiti na rok dulji od tri mjeseca, a brod kojem je produljen rok ne smije, po dolasku u luku u kojoj će biti pregledan, na osnovi takvog produljenja, napustiti luku a da nije dobio novu svjedodžbu. Kada je redovni pregled dovršen, nova svjedodžba će vrijediti do datuma koji mora biti unutar roka od pet godine od dana isteka postojeće svjedodžbe prije odobrenog produljenja.
6. Svjedodžbu izdana brodu koji obavlja kratka putovanja koja nije bila produljena prema spomenutim odredbama ovog pravila Uprava može produljiti na rok od najviše mjesec dana od datuma isteka koji je u njoj utvrđen. Kada je redovni pregled dovršen, nova svjedodžba će vrijediti do datuma koji mora biti unutar roka od pet godina od datuma isteka postojeće svjedodžbe prije odobrenog produljenja.
7. U posebnim okolnostima, koje će utvrditi Uprava, nova svjedodžba se ne mora datirati od datuma isteka postojeće svjedodžbe, kako to zahtijevaju točke 2. b), 5. ili 6 ovog pravila. U tim posebnim okolnostima, nova svjedodžba će vrijediti do datuma koji mora biti u okviru roka od pet godina od datuma dovršenja redovnog pregleda.
8. Ako je godišnji pregled ili međupregled dovršen prije roka navedenog u pravilu 5. ovog Priloga, tada:
  - a) datum godišnjice naveden u svjedodžbi mora potvrdom biti zamijenjen datumom koji neće biti izvan roka od tri mjeseca od datuma kada je pregled dovršen;
  - b) naredni godišnji pregled ili međupregled koje zahtijeva pravilo 5. ovog Priloga mora biti dovršen u rokovima propisanim tim pravilom u odnosu na novi datum godišnjice;
  - c) datum isteka može ostati neizmijenjen, pod uvjetom da su jedan ili više godišnjih pregleda ili međupregleda, već prema prilikama, obavljeni tako da najdulja razdoblja između pregleda propisani pravilom 5. ovog Priloga nisu prekoračena.
9. Svjedodžba izdana prema pravilu 6. ili 7. ovog Priloga prestat će vrijediti u svakom od slijedećih slučajeva:
  - a) ako nisu obavljeni odgovarajući pregledi u rokovima navedenim u pravilu 5.1 ovog Priloga;
  - b) ako svjedodžba nije potvrđena u skladu s pravilom 5.1 c) ili 5.1 d) ovog Priloga;

- c) nakon prijenosa broda pod zastavu druge države. Nova Svjedodžba će se izdati samo ako se je vlada države koja izdaje novu Svjedodžbu uvjerila da brod udovoljava zahtjevima pravila 5.4 a) ovog Priloga. U slučaju prijenosa između stranaka ugovornica, ako je zahtjev postavljen u roku od tri mjeseca od prijenosa, vlada stranke ugovornice čiju je zastavu brod bio ovlašten vijati, mora, što je prije moguće, dostaviti Upravi presliku svjedodžbe koju je brod imao prije prijenosa i, ako je moguće, preslike odgovarajućih izvještaja o pregledu.

## **Pravilo 10**

*Nadzor države luke nad radnim postupcima na brodu.*

1. Brod koji se nalazi u luci ili odobalnom terminalu koji je pod vlašću druge stranke ugovornice Protokola 1997, podliježe inspekciji, valjano ovlaštenih službenika te stranke ugovornice, radnih postupaka na brodu prema ovom Prilogu ako postoji osnovana sumnja da zapovjednik broda ili posada nisu dobro upoznati s bitnim postupcima na brodu koji se odnose na sprečavanje onečišćenja zraka brodova.
2. U okolnostima navedenim u točki 1. ovog pravila, stranka ugovornica mora poduzeti mjere koje će osigurati da brod neće isploviti dok se stanje ne dovede u sklad s zahtjevima ovog Priloga.
3. Na ovo pravilo primjenjuju se postupci koji se odnose na nadzor države luke propisani člankom 5. ove Konvencije.
4. Ovo pravilo se ne smije tumačiti na način da ograničava prava i obveze stranke ugovornice koja provodi nadzor nad radnim postupcima na brodu posebno predviđenim ovom Konvencijom.

## **Pravilo 11**

*Otkrivanje kršenja odredaba i njihovo provođenje*

1. Stranke ugovornice ovog Priloga moraju surađivati u otkrivanju kršenja i provođenju odredaba ovog Priloga, koristeći sve odgovarajuće i moguće mjere otkrivanja i nadziranja morskog okoliša, odgovarajućih postupaka izvještavanja i prikupljanja dokaza.
2. Brod na koji se primjenjuje ovaj Prilog može, u svakoj luci ili odobalnom terminalu jedne od stranaka ugovornica biti podvrgnut inspekciji službenika koje je imenovala ili ovlastila ta stranka u svrhu provjere je li brod ispustio bilo koju tvar na koju se odnosi ovaj Prilog, kršeći pritom odredbe ovog Priloga. Ako se inspekcijom utvrdi kršenje ovog Priloga o tome se mora izvijestiti Uprava radi poduzimanja odgovarajuće radnje.
3. Svaka stranka ugovornica mora dostaviti Upravi dokaz, ako postoji, da je brod ispuštao bilo koju tvar navedenu u ovom Prilogu i prekršio odredbe ovog Priloga. Ako je to moguće, nadležna vlast spomenute stranke ugovornice mora obavijestiti zapovjednika broda o navodnom kršenju odredaba.
4. Nakon primitka takvog dokaza obaviještena Uprava mora istražiti slučaj i može zatražiti od druge stranke ugovornice da joj pribavi daljnje ili temeljitije dokaze o navodnom kršenju odredaba. Ako se Uprava uvjerila da postoje dostatni dokazi za pokretanje postupka u vezi s navodnim kršenjem, ona mora što je prije moguće pokrenuti postupak u skladu s svojim zakonom. Uprava će odmah o poduzetoj radnji

obavijestiti stranku ugovornicu koja ju je obavijestila o navodnom kršenju kao i Organizaciju.

5. Stranka ugovornica može također obaviti inspekciju broda na kojeg se primjenjuju odredbe ovog Priloga kad stigne u luke ili odobalne terminale pod njenom vlašću, ako bilo koja stranka ugovornica postavi zahtjev za istragu uz dostatan dokaz da je brod ispustio bilo koju tvar koja je navedena u ovom Prilogu, na bilo kojem mjestu, kršeći odredbe ovog Priloga. Izvještaj o takvom istraživanju mora se poslati stranci ugovornici koja ga je zatražila i Upravi tako da se može poduzeti odgovarajuća radnja prema ovoj Konvenciji.

6. Međunarodno pravo koje se odnosi na sprečavanje, smanjivanje i nadzor onečišćenja morskog okoliša s brodova, uključujući i pravo koje se odnosi na provođenje i zaštitu na snazi u vrijeme primjene ili tumačenja ovog Priloga primjenjuje se *mutatis mutandis* na pravila i standarde navedene u ovom Prilogu.

## POGLAVLJE 3 – ZAHTJEVI ZA NADZOR ISPUŠTANJA S BRODOVA

### Pravilo 12

#### *Tvari koje uništavaju ozon*

1. Pridržavajući se odredaba pravila 3, svako namjerno ispuštanje tvari koje uništavaju ozon je zabranjeno. Namjerno ispuštanje uključuje ispuštanje koje nastaje za vrijeme održavanja, servisiranja, popravaka ili uklanjanja sustava ili opreme, ali se namjernim ispuštanjem ne smatraju najmanja ispuštanja koja su u vezi s ponovnim vraćanjem ili recikliranjem tvari koja uništava ozon. Ispuštanja koja nastaju zbog curenja tvari koja uništava ozon, bez obzira jesu li namjerno izazvana ili ne, mogu urediti stranke ugovornice Protokola 1997.
2. Novi uređaji koji sadrže tvari koje uništavaju ozon jesu zabranjeni na svim brodovima, osim novih uređaja koji sadrže klorofluorouglikovodike (HCFCs) koji su dopušteni do 1. siječnja 2020.
3. Tvari navedene u ovom pravilu i oprema koja sadrži takve tvari moraju se predati odgovarajućim postrojenjima za prihvrat kada se uklone s broda.

### Pravilo 13

#### *Dušikovi oksidi ( $NO_x$ )*

1.
  - a) Ovo pravilo se primjenjuje na:
    - (i) svaki dizelski motor s izlaznom snagom većom od 130 kW koji je ugrađen na brod izgrađen 1. siječnja 2000. ili kasnije; i
    - (ii) svaki dizelski motor s izlaznom snagom većom od 130 kW koji je podvrgnut većoj preinaci 1. siječnja 2000. ili kasnije.
  - b) Ovo pravilo se ne primjenjuje na:
    - (i) dizelske motore za nuždu, motore na brodicama za spašavanje kao ni na bilo koju napravu ili opremu namijenjenu za korištenje jedino u slučaju nužde; i
    - (ii) motore koji su ugrađeni na brodove koji obavljaju putovanja isključivo u vodama koje su pod suverenitetom ili vlašću države čiju zastavu brod vije, pod uvjetom da su takvi motori podvrgnuti alternativnim mjerama nadzora dušikovih oksida koje je utvrdila Uprava.
  - c) Bez obzira na odredbe podtočke a) ove točke Uprava može dopustiti izuzeće od primjene ovog pravila za svaki dizelski motor koji je ugrađen na brod u gradnji ili na brod koji je podvrgnut većoj preinaci, prije stupanja na snagu ovog Protokola, ako brod isključivo obavlja putovanja do luka ili odobalnih terminala unutar države čiju je zastavu brod ovlašten vijati.
2.
  - a) U svrhu ovog pravila veća preinaka je preinaka motora ako je:
    - (i) motor zamijenjen novim motorom koji je izrađen 1. siječnja 2000. ili kasnije; ili

- (ii) izvršena važnija preinaka na motoru prema Tehničkom kodeksu  $\text{NO}_x$ ; ili
    - (iii) povećana najveća trajna snaga motora više od 10%.
  - b) Ispuštanje  $\text{NO}_x$  koje nastaje zbog preinaka navedenih u podtočki a) ove točke mora biti dokumentirano u skladu s  $\text{NO}_x$  Tehničkim kodeksom odobrenjem Uprave.
- 3 a) Pridržavajući se odredbe pravila 3 ovog Priloga, rad svakog dizelskog motora na kojeg se primjenjuje ovo pravilo je zabranjen, osim ako je ispuštanje dušikovih oksida (izračunato kao ukupno težinsko ispuštanje  $\text{NO}_2$ ) iz motora unutar sljedećih ograničenja:
  - (i) 17,0 g/kW. h ako je  $n$  manje od 130 rpm,
  - (ii)  $45,0 \times n^{-0,2}$  g/kWh ako je  $n = 130$  ili veće, ali manje od 2000 rpm,
  - (iii) 9,8 g/kW. h ako je  $n = 2000$  rpm ili veće

gdje je  $n$  proračunska brzina vrtnje motora (broj okretaja koljenastog vratila u minuti).

Ako se koristi gorivo sastavljeno od mješavine ugljikovodika dobivenih iz nafte, postupak ispitivanja i načini mjerenja moraju biti u skladu s  $\text{NO}_x$  Tehničkim kodeksom uzimajući u obzir cikluse ispitivanja i težinske faktore koji su naznačeni u Dodatku II ovog Priloga.
- b) Bez obzira na odredbe podtočke a) ove točke, rad dizelskog motora je dopušten:
  - (i) ako se na motoru primjenjuje sustav za pročišćavanje ispušnih plinova kojeg je odobrila Uprava, u skladu s  $\text{NO}_x$  Tehničkim kodeksom, radi smanjivanja ispuštanja  $\text{NO}_x$  na brodu najmanje na granice koje su navedene u podtočki a), ili
  - (ii) ako se primjenjuje drugi jednakovrijedni način, kojeg je odobrila Uprava uzimajući u obzir odgovarajuće smjernice koje je razradila Organizacija, radi smanjivanja ispuštanja  $\text{NO}_x$  na brodu najmanje na granice navedene u podtočki a) ove točke.

## Pravilo 14

*Sumporni oksidi ( $\text{SO}_x$ )*

### Opći zahtjevi

1. Sadržaj sumpora svakog goriva koje se koristi na brodu ne smije prelaziti 4,5% m/m.
2. Prosječni sadržaj sumpora u ostatku goriva koje se upotrebljava na brodovima na svjetskoj razini mora se nadzirati uzimajući u obzir smjernice koje je razradila Organizacija.\*
3. U svrhu ovog pravila, područja nadzora ispuštanje  $\text{SO}_x$  obuhvaćaju:

---

\* Odnosi se na rezoluciju MEPC 82(45) Smjernice za praćenje svjetskog prosjeka sadržaja sumpora u ostatku goriva pribavljenog za upotrebu na brodovima.

- a) Područje Baltičkog mora kako je utvrđeno u pravilu 10 1. b) Priloga I, područje Sjevernog mora kako je utvrđeno u pravilu 5.1. f) Priloga V; i
  - b) svako drugo područje mora, uključujući područja luka, koje je odredila Organizacija u skladu s načelima i postupcima za određivanje područja u kojima se nadzire ispuštanje SO<sub>x</sub> radi sprečavanja onečišćenja zraka s brodova sadržanim u Dodatku III ovog Priloga.
4. Za vrijeme dok se brodovi nalaze u područjima u kojima se nadzire ispuštanje SO<sub>x</sub>, mora se udovoljiti najmanje jednom od ovih uvjeta:
- a) da sadržaj sumpora u gorivu koje se koristi na brodu u području u kojem se nadzire ispuštanje SO<sub>x</sub> ne prelazi 1,5% m/m;
  - b) da je primijenjen sustav za pročišćavanje ispušnih plinova, kojeg je odobrila Uprava, uzimajući u obzir smjernice koje je razradila Organizacija,\* radi smanjivanja ukupnog ispuštanja sumpornih oksida s brodova, uključujući pomoćne i glavne porivne strojeve, na 6,0 g SO<sub>x</sub>/kWh ili manje, izračunato kao ukupna težina ispuštenog sumpornog dioksida. Otpadni produkti koji nastaju upotrebom takvog sustava ne smiju se ispuštati u zatvorenim lukama, prirodnim lukama i ušćima rijeka, osim ako brod pruži iscrpnu dokumentaciju da takvi otpadni produkti nemaju štetno djelovanje na ekološke sustave takvih zatvorenih luka, prirodnih luka i ušća rijeka, na temelju uvjeta koje su vlasti države luke priopćile Organizaciji. Organizacija mora o uvjetima obavijestiti sve stranke ugovornice Konvencije; ili
  - c) da je primijenjen bilo koji drugi tehnološki postupak za koji se može dokazati da ograničava ispuštanje SO<sub>x</sub> do razine koja je jednaka onoj opisanoj u podtočki b). Ove metode mora odobriti Uprava uzimajući u obzir smjernice koje je razradila Organizacija.
5. Sadržaj sumpora u gorivu koji je naveden u točki 1. i točki 4 a) ovog pravila dobavljač mora dokumentirati prema zahtjevu pravila 18. ovog Priloga.
6. Brodovi koji koriste različita goriva radi udovoljavanja točki 4. a) ovog pravila moraju osigurati dovoljno vremena da se sustav za dobavu goriva potpuno ispere od goriva u kojima je sadržaj sumpora veći od 1,5% m/m prije ulaska u područje u kojem se nadzire ispuštanje SO<sub>x</sub>. Zapremina goriva s niskim sadržajem sumpora (manjim ili jednakim 1,5%) u svakom tanku, te datum, vrijeme i položaj broda kad je dovršena svaka radnja prebacivanja goriva mora se upisati u brodski dnevnik kakav je propisala Uprava.
7. Tijekom prvih dvanaest mjeseci neposredno nakon stupanja na snagu ovog Protokola ili njegove izmjene ili dopune kojom se određuje posebno područje u kojem se nadzire ispuštanje SO<sub>x</sub> u skladu s točkom 3 b) ovog pravila, brodovi koji ulaze u područje nadzora ispuštanja SO<sub>x</sub> navedeno u točki 3 a) ovog pravila ili određeno prema točki 3. b) ovog pravila, izuzeti su od zahtjeva iz točaka 4. i 6. ovog pravila kao i od zahtjeva točke 5. ovog pravila ako se oni odnose na točku 4 a) ovog pravila.

---

\* Odnosi se na rezoluciju MEPC 130(53) Smjernice za sustave za pročišćavanje ispuštenog plina SO<sub>x</sub> na brodovima.

## **Pravilo 15**

### *Hlapljivi organski spojevi*

1. Ako se ispuštanje hlapljivih organskih spojeva (VOC - od eng. *Volatile organic compounds*) iz tankera mora nadzirati u lukama ili terminalima pod vlašću jedne stranke ugovornice Protokola 1997, nadziranje se mora obavljati u skladu s odredbama ovog pravila.
2. Stranka ugovornica Protokola 1997, koja određuje luke ili terminale pod svojom vlašću u kojima će se nadzirati ispuštanja hlapljivih organskih spojeva, mora poslati obavijest Organizaciji. Ova obavijest mora sadržavati podatke o veličini tankera koji se nadziru, o teretima koji zahtijevaju sustave nadzora ispuštanja para kao i datumu primjene takvog nadzora. Obavijest se mora podnijeti najmanje šest mjeseci prije datuma primjene.
3. Vlada svake stranke ugovornice Protokola 1997, koja određuje luke ili terminale u kojima će se nadzirati ispuštanje hlapljivih organskih spojeva iz tankera, mora osigurati da se sustavi nadzora ispuštanja para koje je odobrila, uzimajući u obzir standarde sigurnosti koje je razradila Organizacija,\* postave u tim lukama i terminalima te da je rukovanje s njima sigurno i na način koji neće prouzročiti nepotrebno zadržavanje broda.
4. Organizacija mora poslati popis luka i terminala koje se odredile stranke ugovornice Protokola iz 1997. drugim strankama tog Protokola, kao i državama članicama Organizacije u svrhu njihovog obavještanja.
5. Svi tankeri koji podliježu nadzoru ispuštanja para u skladu s odredbama točke 2. ovog pravila moraju imati sustav za prikupljanje para koji je odobrila Uprava uzimajući u obzir standarde sigurnosti koje je razradila Organizacija te takav sustav moraju upotrijebiti tijekom krcanja takvih tereta. Terminali koji imaju ugrađene sustave za nadzor ispuštanja para u skladu s ovim pravilom mogu prihvatiti postojeće tankere koji nemaju ugrađene sustave za prikupljanje para u razdoblju od tri godine od datuma primjene navedenog u točki 2.
6. Ovo pravilo se primjenjuje samo na brodove za prijevoz plina na kojima su sustavi za krcanje i skladištenje takvi da omogućavaju sigurno zadržavanje nemetanskih hlapljivih organskih spojeva na brodu ili njihovo sigurno vraćanje na kopno.

## **Pravilo 16**

### *Spaljivanje na brodu*

1. Osim kako je navedeno u točki 5, spaljivanje na brodu je dozvoljeno samo u brodskom uređaju za spaljivanje.
2. a) Osim kako je navedeno u podtočki b) ove točke, svaki uređaj za spaljivanje ugrađen na brodu 1. siječnja 2000. ili kasnije mora udovoljavati zahtjevima Dodatka IV ovog Priloga. Svaki uređaj za spaljivanje mora odobriti Uprava uzimajući u obzir standardne

---

\* Odnosi se na MSC/Circ.585 Standardi za sustave nadzora ispuštanja para.

specifikacije za brodske uređaje za spaljivanje koje je razradila Organizacija.\*

- b) Uprava može dopustiti izuzeće od primjene podtočke a) ove točke za svaki uređaj za spaljivanje koji je ugrađen na brod prije datuma stupanja na snagu Protokola 1997. ako brod obavlja putovanja isključivo unutar voda koje su pod suverenitetom ili vlašću države čiju je zastavu brod ovlašten vijati.
3. Ništa u ovom pravilu ne utječe na zabranu ili druge zahtjeve Konvencije o sprečavanju onečišćenja mora izbacivanjem otpadaka i drugih tvari iz 1972, kako je izmijenjena i dopunjena i Protokola 1996. koji se na nju odnosi.
4. Na brodu je zabranjeno spaljivanje ovih tvari:
- a) ostataka tereta iz Priloga I, II i III ove Konvencije i njima onečišćene ambalaže;
  - b) poliklorinbifenila (PCB);
  - c) otpadaka, kako je utvrđeno u Prilogu V ove Konvencije koje sadrži više od tragova teških metala; i
  - d) naftnih derivata koji sadrže halogene spojeve.
5. Spaljivanje fekalnog taloga i taloga goriva nastalih tijekom redovnog rada broda može se također obavljati u glavnim ili pomoćnim pogonskim postrojenjima ili kotlovima, ali se u takvim slučajevima spaljivanje ne smije obavljati u izgrađenim ili prirodnim lukama i ušćima rijeka.
6. Spaljivanje polivinilklorida (PVC) na brodu je zabranjeno, osim ako se obavlja u brodskim uređajima za spaljivanje koji imaju IMO svjedodžbu o odobrenju uređaja.
7. Svi brodovi s uređajima za spaljivanje na koje se primjenjuje ovo pravilo moraju imati Priručnik za rad proizvođača u kojem se opisuje rukovanje uređajem unutar granica opisanih u točki 2. Dodatka IV ovog Priloga.
8. Osoblje odgovorno za rad s uređajem za spaljivanje mora biti uvježbano i osposobljeno za primjenu smjernica navedenih u Priručniku za rad proizvođača.
9. Zahtijeva se stalni nadzor izlazne temperature plinova izgaranja, a otpadne tvari se ne smiju ubacivati u brodski uređaj za spaljivanje s stalnim dotokom, ako je temperatura ispod najmanje dozvoljene temperature od 850° C. Ako se u brodske uređaje za spaljivanje ubacuju otpadne tvari u skupinama uređaj mora biti tako izveden da temperatura u komori za izgaranje dosegne 600° C kroz pet minuta od početka rada.
10. Ništa u ovom pravilu ne sprečava razvoj, ugradnju i rad uređaja za spaljivanje drugačije izvedbe za toplinsku obradu otpadaka koji udovoljavaju ili nadmašuju zahtjeve ovog pravila.

---

\* Odnosi se na rezoluciju MEPC 76(40), Standardna specifikacija za brodske uređaje za spaljivanje i rezoluciju MEPC 93(45) izmjene i dopune rezolucije MEPC 76(40)



## **Pravilo 17**

### *Obalni uređaji za prihvat*

1. Vlada svake stranke ugovornice Protokola iz 1997. dužna je osigurati uređaje koji udovoljavaju:

- a) potrebama brodova koji koriste njene luke u kojima se obavljaju popravci, za prihvat tvari koje uništavaju ozon i opreme koja sadrži takve tvari kada je uklonjena s brodova;
- b) potrebama brodova koji koriste njene luke, terminale ili luke u kojima se obavljaju popravci za prihvat ostataka od pročišćavanja ispušnih plinova iz odobrenih sustava za pročišćavanje ispušnih plinova ako takve ostatke nije dopušteno ispuštati u morski okoliš u skladu s pravilom 14. ovog Priloga;

bez izazivanja nepotrebno zadržavanje broda; i

- c) potrebama u rezalištima brodova za prihvat tvari koje uništavaju ozon i opreme koja sadrži takve tvari kada je uklonjena s brodova.

2. Svaka stranka ugovornica Protokola iz 1997. mora obavijestiti Organizaciju radi daljnjeg obavješćavanja članica Organizacije o svim slučajevima gdje ne postoje uređaji koje predviđa ovo pravilo ili su navodno neodgovarajući.

## **Pravilo 18**

### *Kvaliteta goriva*

1. Gorivo namijenjeno izgaranju koje je isporučeno i upotrijebljeno na brodovima na koje se primjenjuje ovaj Prilog mora udovoljavati ovim zahtjevima:

- a) osim navedenog u podtočki b):
  - (i) gorivo mora biti mješavina ugljikovodika dobivena rafiniranjem nafte. Ovo ne isključuje unošenje malih količina dodataka u svrhu poboljšanja nekih svojstava;
  - (ii) gorivo mora biti bez anorganskih kiselina;
  - (iii) gorivo ne smije sadržavati bilo kakav dodatak ili kemijski otpadak koji:
    - 1. ugrožava sigurnost brodova ili štetno utječe na rad strojeva, ili je
    - 2. štetan za osoblje, ili
    - 3. pridonosi dodatnom onečišćenju zraka; i
- b) gorivo namijenjeno izgaranju dobiveno postupcima koji nisu rafiniranje nafte ne smije:
  - (i) sadržavati više sumpora nego li to predviđa pravilo 14. ovog Priloga;
  - (ii) uzrokovati ispuštanje NO<sub>x</sub> pri radu motora preko granice navedene u pravilu 13.3. a) ovog Priloga;
  - (iii) sadržavati anorganske kiseline; i

- (iv)
    - 1. ugroziti sigurnost brodova ili štetno utjecati na rad strojeva, ili
    - 2. štetno djelovati na osoblje, ili
    - 3. pridonositi dodatnom onečišćenju zraka.
- 2. Ovo pravilo se ne primjenjuje na ugljen u krutom obliku ili nuklearna goriva.
- 3. Za svaki brod na kojeg se primjenjuju pravila 5. i 6. ovog Priloga podaci o gorivu namijenjenom izgaranju koje je isporučeno i koje se upotrebljava na brodu na dostavnicu goriva se moraju upisati barem podaci iz Dodatka V ovog Priloga.
- 4. Dostavnica goriva mora se držati na brodu na lako pristupačnom mjestu radi inspekcije u svakom razumnom trenutku. Dostavnica se mora čuvati na brodu tri godine od isporuke goriva brodu.
- 5.
  - a) Ovlaštena osoba nadležne vlasti\* vlade ugovornice Protokola iz 1997. može pregledati dostavnice goriva na svakom brodu na koji se primjenjuje ovaj Prilog, dok je brod u njenoj luci ili odobalnom terminalu, izraditi presliku svake dostavnice te zahtijevati od zapovjednika ili osobe koja upravlja brodom da potvrdi da je svaka preslika vjeran prijepis takve dostavnice. Ovlaštena osoba nadležne vlasti može također provjeriti sadržaj svake dostavnice savjetujući se s lukom u kojoj je dostavnica izdana.
  - b) Pregled dostavnica goriva i uzimanje ovjerenih preslika prema ovoj točki, nadležna vlast mora obaviti u što kraćem roku kako se ne bi uzrokovalo nepotrebno zadržavanje broda.
- 6. Uz dostavnicu goriva mora se priložiti uzorak isporučenog goriva, uzimajući u obzir smjernice koje će izraditi Organizacija. Uzorak mora biti zapečaćen i potpisan od predstavnika dobavljača i zapovjednika broda ili odgovornog časnika za ukrcaj goriva nakon završetka ukrcaja, te se držati na brodu pod nadzorom, sve dok se gorivo znatnije ne potroši, a u svakom slučaju najmanje 12 mjeseci od isporuke.
- 7. Stranke ugovornice Protokola iz 1997. dužne su osigurati da odgovarajuće vlasti koje su one odredile:
  - a) vode registar mjesnih dobavljača goriva;
  - b) zahtijevaju od mjesnih dobavljača da daju dostavnice goriva i uzorke goriva u skladu s zahtjevom ovog pravila kojim dobavljač goriva potvrđuje da gorivo udovoljava zahtjevima pravila 14. i 18. ovog Priloga.
  - c) zahtijevaju od mjesnih dobavljača da presliku dostavnice goriva zadrže najmanje tri godine radi pregleda i provjere države luke, ako je potrebno;
  - d) poduzmu odgovarajuće mjere protiv dobavljača goriva za koje se utvrdi da isporučuju gorivo koje ne udovoljava onome što je navedeno u dostavnici.
  - e) obavijeste Upravu o svakom brodu koji ukrcava gorivo koje ne udovoljava zahtjevima pravila 14. ili 18. ovog Priloga; i

---

\* Odnosi se na rezoluciju A.787(19), Postupci nadzora države luke, kako je izmijenjena i dopunjena rezolucijom A.882(21).

- f) obavijeste Organizaciju radi izvještavanja stranaka ugovornicama Protokola iz 1997. o svim slučajevima kada dobavljači goriva nisu udovoljili zahtjevima navedenim u pravilima 14. ili 18. ovog Priloga.
8. U vezi s inspekcijama države luke koje provode stranke ugovornice Protokola 1997, stranke ugovornice obvezuju se nadalje da će:
- a) obavijesti stranku ugovornicu ili državu koja nije stranka, a pod čijom je nadležnošću izdana dostavnica goriva, o slučajevima isporuke goriva koje ne udovoljava zahtjevima, navodeći sve potrebne podatke; i
  - b) osigurati poduzimanje odgovarajućih radnji kako bi se gorivo za koje je utvrđeno da ne udovoljava zahtjevima zamijenilo odgovarajućim.

## **Pravilo 19**

### *Zahtjevi za platforme i postrojenja za bušenje*

1. Pridržavajući se odredaba točaka 2. i 3 ovog pravila, fiksne i plutajuće platforme i postrojenja za bušenje moraju udovoljavati zahtjevima ovog Priloga.
2. Ispuštanja koja nastaju neposredno od istraživanja, iskorištavanja i s njim povezane odobalne obrade rudnih bogatstava podmorja su, u skladu s člankom 2.3 b) (ii) ove Konvencije, izuzeta od odredaba ovog Priloga. Takva ispuštanja uključuju:
  - a) ispuštanja koja nastaju od spaljivanja tvari koja su isključiva i izravna posljedica istraživanja, iskorištavanja i s njima povezane odobalne obrade rudnih bogatstava podmorja, uključujući, ali se ne ograničavajući na izgaranje ugljikovodika na baklji, izgaranje otpadaka, mulja i/ili isplake tijekom dovršavanja i ispitivanja bušotine i izgaranje koje nastaje zbog izvanrednih uvjeta;
  - b) oslobađanje plinova i hlapljivih spojeva koji su uhvaćeni u isplaki i otpacima;
  - c) ispuštanja isključivo i u izravnoj vezi s obradom, rukovanjem i skladištenjem ruda iz podmorja; i
  - d) ispuštanja iz dizelskih motora koji su isključivo namijenjeni istraživanju, iskorištavanju i s njima povezanom odobalnom obradom rudnih bogatstava podmorja.
3. Ako Uprava odobri, zahtjevi pravila 18. ovog Priloga ne primjenjuju se na upotrebu ugljikovodika koji se proizvode i kasnije upotrebljavaju na mjestu kao gorivo.

## **NAPOMENE PREVODITELJA**

Prilog ima 6 dodataka:

### *Appendix I*

*Form of IAPP Certificate (Regulation 8)*

### *Appendix II*

*Test cycles and weighting factors (Regulation 13)*

### *Appendix III*

*Criteria and procedures for designation of SO<sub>x</sub> emission control areas (Regulation 14)*

### *Appendix IV*

*Type approval and operating limits for shipboard incinerators (Regulation 16)*

### *Appendix V*

*Information to be included in the bunker delivery note (Regulation 18(3))*

### *Unified Interpretations of Annex VI*

Ovih 5 dodataka na engleskom jeziku objavljeni su u "Narodnim novinama - Međunarodni ugovori" br.4/05.

Ovdje objavljen Prilog VI sadrži izmjene i dopune Priloga iz rezolucije MEPC br.132 usvojene 22. srpnja 2005. Prilog VI objavljen u "Narodnim novinama - Međunarodni ugovori" ne sadrži izmjene i dopune usvojene rezolucijom MEPC 132.

Protokol iz 1997, čiji je sastavni dio Prilog VI, prihvatilo je do sada 36 država s 70,58% svjetske trgovačke flote (stanje na dan 30. rujna 2006.) i to kako slijedi:

Azerbajdžan, Bahami, Bangladeš, Barbados, Belgija, Bugarska, Cipar, Danska, Estonija, Finska, Francuska, Grčka, Hrvatska, Italija, Japan, Latvija, Liberija, Litva, Luksemburg, Kina, Koreja, Maršalski Otoci, Norveška, Njemačka, Panama, Poljska, Samoa, Saudijska Arabija, Singapur, Slovenija, Sveti Kristofor i Nevis, Španjolska, Švedska, Ujedinjeno Kraljevstvo Velike Britanije i Sjeverne Irske, Tuvalu, Vanuatu