



FLETORJA ZYRTARE E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

Botim i Qendrës së Publikimeve Zyrtare

www.legjislacionishqiptar.gov.al

Nr.90

17 gusht

2006

P Ë R M B A J T J A

Faqe

Ligj nr.9594
datë 27.7.2006

Për aderimin e Republikës së Shqipërisë në Konventën
Ndërkombëtare Detare “Për parandalimin e ndotjeve nga
anijet, 1973”, të ndryshuar me Protokollin e vitit 1978
(MARPOL 73/78).....

3505

L I G J
Nr.9594, datë 27.7.2006

**PËR ADERIMIN E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË NË KONVENTËN NDËRKOMBËTARE
DETARE “PËR PARANDALIMIN E NDOTJEVE NGA ANIJET, 1973”, TË NDRYSHUAR
ME PROTOKOLLIN E VITIT 1978 (MARPOL 73/78)**

Në mbështetje të neneve 78, 83 pika 1 dhe 121 të Kushtetutës, me propozimin e Këshillit të Ministrave,

K U V E N D I
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

V E N D O S I:

Neni 1

Republika e Shqipërisë aderon në Konventën Ndërkombëtare Detare “Për parandalimin e ndotjeve nga anijet, 1973”, të ndryshuar me Protokollin e vitit 1978 (MARPOL 73/78).

Neni 2

Ky ligj hyn në fuqi 15 ditë pas botimit në Fletoren Zyrtare.

Shpallur me dekretin nr.5014, datë 4.8.2006 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë, Alfred Moisiu

MARPOL 73/78
Botim përmbledhës 2002

OMI - Organisation maritime internationale = (ODN - Organizata detare nderkombetare)

Organizata detare ndërkombëtare

Artikuj, Protokolle, Aneksë dhe interpretime uniforme të Konventës ndërkombëtare të vitit 1973 mbi parandalimin e ndotjes nga anijet, siç është ndryshuar nga Protokollin e vitit 1978 që lidhet me të.

HYRJE

Konventa ndërkombëtare e viti 1973 në lidhje me parandalimin e ndotjes nga anijet është miratuar nga Konferenca ndërkombëtare mbi ndotjen e deteve e thirrur nga OMI (ODN) nga 8 tetor deri 2 nëntor 1973. Protokollin i (Dispozita në lidhje me dërgimin e raporteve mbi ngjarjet që sjellin ose që mund të sjellin hedhjen e substancave ndotëse) dhe Protokollin II (Arbitrazhi) janë miratuar gjatë së njëjtës konferencë. Konventa është ndryshuar më pas nga Protokollin 1978 që lidhet me të i miratuar nga Konferenca ndërkombëtare mbi sigurinë e anijeve-cisterna dhe parandalimin e ndotjes (Konferenca TSPP) e thirrur nga ODN nga 6 deri 17 shkurt 1978. Konventa, ashtu siç është ndryshuar nga Protokollin 1978, njihet me emrin e Konventës ndërkombëtare 1973 mbi parandalimin e ndotjes nga anijet, ashtu siç është modifikuar nga Protokollin 1978 që lidhet me të ose, shkurtimisht, MARPOL 73/78. Rregullat që lidhen me burimet e ndryshme të ndotjes gjenden në pesë Aneksat e Konventës. Konventa është ndryshuar gjithashtu nga Protokollin 1977, nga i cili është miratuar një aneks i gjashtë; megjithatë, ky protokoll nuk është pranuar akoma nga numri i kërkuar i

shteteve që të mund të hyjë në fuqi.

Që prej krijimit më 1974, Komiteti i mbrojtjes së ambjentit detar (MEPC = KMAD) ka studiuar dispozita të ndryshme të MARPOL 73/78 që kërkonin sqarime ose që zbatimi i të cilave nxirrte probleme. Me qëllim që të hiqeshin paqartësitë dhe të zgjidheshin problemet në mënyrë uniforme, MEPC vendosi se ishte e dëshirueshme të zbatoheshin interpretime uniforme të MARPOL 73/78 dhe ka pranuar se, në një farë mënyre, duheshin ndryshuar disa prej rregullave ose të parashikoheshin të reja me qëllim që të reduktohej akoma më shumë ndotja që lidhej me përdorimin e anijeve dhe të asaj të shkaktuar aksidentalisht nga anijet. Këto masa të marra nga MEPC kanë çuar në hartimin e një numri interpretimesh uniforme të Konventës dhe amendamentesh.

Ky botim ka për objekt të lehtësojë konsultimin e dispozitave dhe interpretimeve uniforme të përditësuara të artikujve, Protokolleve dhe të pesë Aneksive të MARPOL 73/78. Ajo përfshin të gjitha amendamentet e vitit 2000 (siç janë miratuar nga rezoluta MEPC.89(45). Sekretaria do të saktësojë se nuk ka për qëllim të sjellë modifikime formale, as modifikime të tjera, të teksteve të besueshme. Për qëllime juridike, duhen konsultuar tekstet e MARPOL 73/78 të besueshme.

Megjithatë, do të gjejme në këtë botim amendamentet e rregullit 13G të Aneksit I dhe te suplementit të Çertifikatës IOPP (siç janë miratuar më 11 maj 2001 nga rezoluta MEPC.95(46). Këto amendamente të rëndësishme do të hyjnë në fuqi më 1 shtator 2002 ne qofte se ato pranohen ne datën e pranimit te heshtur te fiksuar ne 1 mars 2002. Në datën e publikimit të këtij botimi përmbledhës, kushtet e hyrjes në fuqi të këtyre amendamenteve nuk ishin plotësuar akoma. Megjithatë u mendua se këto amendamente mund të hynin në fuqi para rishikimit të ardhshëm të këtij botimi përmbledhës dhe për këtë arsye, teksti i rezolutës MEPC.95(46) është riprodhuar në seksionin e titulluar “Informacione shtese” (rubrika 7). Një tekst i bashkangjitur (Sistem vlerësimi i gjendjes së anijes) i miratuar nga rezoluta MEPC.95(46) figuron në të njëjtin seksion (rubrika 8).

Përveç përfshirjes së amendamenteve të duhura në tekstin e Protokollit I dhe të anekseve I deri V të MARPOL 73/78, Sekretaria ka përditësuar botimin përmbledhës të 1997 duke futur tekstin e Protokollit të 1997 dhe atë të Aneksit VI. Një interpretim uniform i udhëzimeve në lidhje me ngarkimin në ekuilibër hidrostatik (rregulli 13G i aneksit I), siç është miratuar nga MEPC, i është shtuar gjithashtu shtojcave të interpretimeve uniforme të Aneksit I. Rezoluta MEPC.88(44) në lidhje me miratimin e një Aneksi VI të rishikuar si dhe teksti i këtij aneksi janë riprodhuar në rubrikat 5 dhe 6 të seksionit të titulluar “Informacione suplementare”.

Me qëllim që të paraqiten informacionet në mënyrë koherente, u vendos që në botimin përmbledhës të vitit 2002 të mos përfshiheshin direktivat që nuk janë të detyrueshme sipas aneksit në të cilin ato janë cituar dhe që figuron tashmë në një botim tjetër të OMI (= ODN).

Protokolli I – Dispozita në lidhje me dërgimin e raporteve mbi ngjarjet që sjellin ose që mund të sjellin hedhjen e substancave ndotëse

Ky protokoll është miratuar më 2 dhjetor 1973 dhe ndryshuar më pas nga:

Amendamentet e 1985 (rezolucioni MEPC.21(22), ndërkohë që teksti i rishikuar kishte hyrë në fuqi më 6 prill 1987; dhe

Amendamentet e 1996 (rezolucioni MEPC.63(68), në nenin II(1), të cilat kanë hyrë në fuqi më 1 janar 1998.

Aneksi I – Rregulla në lidhje me parandalimin e ndotjes nga hidrokarburet

Aneksi I ka hyrë në fuqi më 2 tetor 1983 dhe, në lidhje me palët e MARPOL 73/78, ka zëvendësuar Konventën ndërkombetare për parandalimin e ndotjes së ujrave të deteve nga hidrokarburet, 1954, siç është ndryshuar më 1962 dhe 1969, që ishte atëhere në fuqi. Disa amendamente në Aneksin I janë miratuar nga MEPC dhe kanë hyrë në fuqi si më poshtë:

Amendamentet e 1984 (rezolucioni MEPC.14(20) në lidhje me rregullimin e hedhjes së hidrokarbureve, ruajtjen e hidrokarbureve në bord, instalimet e pompimit, te tubacioneve dhe te hedhjes ne bordin e naftembajteseve, dhe te ndarjes ne kompartimente dhe te stabilitetit qe kane hyre ne fuqi me 7 janar 1986;

Amendamentet e 1987 (rezoluta MEPC.29(25) lidhur me percaktimin e gjirit te Adenit si zone speciale, qe kane hyre ne fuqi me 1 prill 1989;

Amendamentet e 1990 (rezoluta MEPC.39(29)) lidhur me ngritjen e nje sistemi te harmonizuar te vizitave dhe te dhenies se certifikatave qe kane hyre ne fuqi me 3 shkurt 2000;

Amendamentet e 1990 (rezoluta MEPC.42(30) lidhur me percaktimin e zones se Antarktikut si zone speciale, qe kane hyre ne fuqi me 17 mars 1992;

Amendamentet e 1991 (rezoluta MEPC.47(31) lidhur me rregullin 26 ("Plan i luftes se bordit kunder ndotjes nga hidrokarburet") dhe amendamente te tjera ne Aneks I, qe kane hyre ne fuqi me 4 prill 1993;

Amendamentet e 1992 (rezoluta MEPC.51(32) lidhur me kriteret e hedhjeve te Aneksit I, qe kane hyre ne fuqi me 6 korrik 1993;

Amendamentet e 1992 (rezoluta MEPC.52(32) lidhur me rregullat e reja 13F dhe 13G dhe amendamentet e bashkangjitura te Aneksi I, qe kane hyre ne fuqi me 6 korrik 1993;

Amendamentet e 1994 (rezoluta 1 e pershtatur me 2 nentor 1994 nga Konferenca e Paleve ne Marpol 73/78 lidhur me kontrollin e normave te shfrytezimit te portit nga Shteti, qe kane hyre ne fuqi me 3 mars 1996;

Amendamentet e 1997 (rezoluta MEPC.75(40) lidhur me percaktimin e ujerave te Europes se Veri-Perendimit si zone speciale dhe rregulli i ri 25A qe kane hyre ne fuqi me 1 shkurt 1999.

Amendamentet e 1999 (rezolucione MEPC.78(43) te rregullave 13G dhe 26, dhe te modelit te certifikates IOPP, qe kane hyre ne fuqi me 1 janar 2001; dhe

Amendamentet e 2001 (rezoluta MEPC.95 (48) te rregullit 13G, nese ata jane pranuar me 1 mars 2002, keto amendamente do te hyjne ne fuqi me 1 shtator 2002.

Aneksi II - Rregulla ne lidhje me parandalimin e ndotjes nga substanca te lengshme te demshme te transportuara rifuxho

Teksti fillestar i Aneksit II ka qene objekt amendamentesh ne 1985, nga rezoluta MEPC.16(22), me qellim qe te thjeshtesohej perdorimi i tij, per sa i perket udhezimeve ne lidhje me instalimet e pompimit dhe te tubacioneve dhe te masave te kontrollit. Ne sesionin e saj te njetzet e dyte, MEPC ka vendosur, ne perputhje me nenin II te Protokollit 1978, qe palet do te "lidheshin nga dispozitat e Aneksit II te MARPOL 73/78, siq jane ndryshuar, duke nisur nga 6 prill 1987" (rezoluta MEPC.17(22)). Ne vazhdim jane miratuar amendamente te tjera nga MEPC dhe kane hyre ne fuqi si me poshte:

Amendamentet e 1989 (rezoluta MEPC.34(27) qe perditesojne shtojcat II dhe III me qellim qe t'i bejne te pajtueshme me kapitujt 17/VI dhe 18/VII te permbledhjeve IBC dhe BCH respektivisht, qe kane hyre ne fuqi me 13 dhjetor 1990;

Amendamentet e 1990 (rezoluta MEPC.39(29) lidhur me vendosjen e sistemit te harmonizuar te vizitave dhe leshimit te certifikatave, qe kane hyre ne fuqi me 3 shkurt 2000;

Amendamentet e 1992 (rezoluta MEPC.57(33) lidhur me emertimin e zones se Antarktikut si zone speciale dhe listat e substancave te lengshme qe figurojne ne Aneksin II, qe kane hyre ne fuqi me 1 korrik 1994;

Amendamentet e 1994 (rezoluta 1 e miratuar me 2 nentor 1994 nga Konferenca e Paleve ne MARPOL 73/78 lidhur me kontrollin e normave, perdorimin e portit nga shteti, qe kane hyre ne fuqi me 3 mars 1996; dhe

Amendamentet e 1999 (rezoluta MEPC.78(43) lidhur me rregullin e ri 16, qe kane hyre ne fuqi me 1 janar 2001.

Aneksi III - Rregulla ne lidhje me parandalimin e ndotjes nga substanca te demshme te transportuara nga deti me koli

Aneksi II ka hyre ne fuqi me 1 korrik 1992. Megjithate, MEPC kishte vendosur, shume para hyrjes ne fuqi dhe me miratimin e Komitetit te sigurise detare (MSC), qe ai do te zbatohej nga Kodi IMDG. Kodi IMDG kishte qene objekt amendamentesh qe kishin te benin me ndotjen e deteve te perpunuara nga MSC (Amendamentet 25-89), qe jane bere efektive me 1 janar 1991. Ne vazhdim jane miratuar Amendamente te tjera te Aneksin III qe kane hyre ne fuqi si me poshte:

Amendamentet e 1992 (rezoluta MEPC.58(33) qe synonte te ripunonte plotesisht Aneksin III duke qartësuar udhezimet e versionit fillestar pa i ndryshuar ne themel, dhe duke futur referenca ne Kodin IMDG; keto amendamente kane hyre ne fuqi me 28 shkurt 1994;

Amendamentet e 1994 (rezoluta 2 e miratuar me 2 nentor 1994 nga Konferenca e Paleve ne MARPOL 73/78 ne lidhje me kontrollin e normave te perdorimit te portit nga shteti, qe kane hyre ne fuqi me 3 mars 1996; dhe

Amendamentet e 2000 (rezoluta MEPC.84(44) që synonte të fshinte një dispozitë në lidhje me dëmtimin e ushqimeve me origjinë detare, që kanë hyrë në fuqi më 1 janar 2002.

Aneksi IV – Rregulla në lidhje me parandalimin e ndotjes nga ujrat e përdorura të anijeve.

Aneksi IV nuk është akoma në fuqi. Më 21 shtator 2001, ajo u ratifikua nga 81 shtete që kanë flota tregtare që përfaqësojnë në total rreth 46% të tonazhit bruto të flotës botërore të anijeve tregtare. Do të duhet, pra, që shtete të tjera që përfaqësojnë 4% të tonazhit bruto të flotës botërore të anijeve tregtare ta ratifikojnë që të plotësohen kushtet e futjes në fuqi të parashikuara nga neni 16 2) f) të Konventës. Në mars 2000, MEPC miratoi rezolutën MEPC.88(44) sipas së cilës teksti i Aneksit IV i rishikuar do të shqyrtohet për miratim në momentin kur do të jenë plotësuar kushtet e futjes në fuqi të Aneksit IV ekzistues; ky tekst është miratuar në të njëjtën kohë me rezolutën, rezoluta dhe teksti i rishikuar janë riprodhuar në rubrikat 5 dhe 6 të seksionit të titulluar « Informacione suplementare ».

Aneksi V – Rregulla në lidhje me parandalimin e ndotjes nga plehrat e anijeve.

Aneksi IV ka hyrë në fuqi më 31 dhjetor 1988. Më vonë, ajo ka qenë objekt amendamentesh të miratuara nga MEPC, që kanë hyrë në fuqi si më poshtë :

Amendamentet 1989 (rezoluta MEPC.36(28) në lidhje me emërtimin e detit të veriut si zonë speciale dhe modifikimi i rregullit 6 mbi përjashtimet, që hynë në fuqi më 18 shkurt 1991 ;

Amendamentet 1990 (rezoluta MEPC.42(30) në lidhje me emërtimin e zonës së Antarktikut si zonë speciale që hynë në fuqi më 17 mars 1992;

Amendamentet 1991 (rezoluta MEPC.48(31) në lidhje me emërtimin e zonës së Karaibeve si zonë speciale, që hynë në fuqi më 4 prill 1993;

Amendamentet 1994 (rezoluta e miratuar më 2 nëntor 1994 nga Konferenca e Palëve në MARPOL 73/78) në lidhje me kontrollin e normave të shfrytëzimit të portit nga shtetet;

Amendamentet 1995 (rezoluta MEPC.65(37) në lidhje me rregullën 2 dhe shfuqizimin e rregullës së re 9, që kanë hyrë në fuqi më 1 korrik 1997; dhe

Amendamentet 2000 (rezoluta MEPC.89(45) të rregullave 1, 3, 5 dhe 9 të Modelit të regjistrimit të mbeturinave, që do të hyjnë në fuqi më 1 mars 2002.

Aneksi VI – Rregulla në lidhje me parandalimin e ndotjes së atmosferës nga anijet

Aneksi VI figuron në shtesën e Protokollit 1997 që modifikon Konventën ndërkombëtare 1973 për parandalimin e ndotjes nga anijet, siç u modifikua nga Protokollin 1978 që lidhet me të; ky Protokoll u miratua nga Konferenca ndërkombëtare e Palëve në MARPOL 73/78, në shtator 1997. Në përputhje me nenin 6, hyrja në fuqi e protokollit do të bëhet dymbëdhjetë muaj pas datës kur të paktën pesëmbëdhjetë shtete flotas tregtare të cilave përfaqësojnë 50% të tonazhit bruto të flotës botërore të anijeve tregtare do të kenë shprehur miratimin e tyre për këtë instrument. Më 21 dhjetor 2001, kishte tre shtete miratuese.

Konventa nderkombetare 1973 per parandalimin e ndotjes nga anijet

PALET E KONVENTES

TE NDERGJEGJSHME per domosdoshmerine e mbrojtjes se ambjentit ne pergjithesi dhe te ambjentit detar ne vecanti,

DUKE PRANUAR se derdhjet e pakontrolluara, nga neglizhenca ose aksidentale, te hidrokarbureve dhe te substancave te tjera te demshme nga anijet perbejne nje burim tjetër ndotjeje,

DUKE PRANUAR GJITHASHTU se rendesia e Konventes nderkombetare e 1954 per parandalimin e ndotjes se ujrave te detit nga hidrokarburet, mekanizmi i pare i shumanshem qe ka per objektiv thelbesor mbrojtjen e ambjentit, dhe i ndergegjeshem per kontributin e shenuar qe kjo Konvente ka sjelle ne mbrojtjen e deteve dhe te brigjeve nga ndotja,

ME DESHIREN per t'i dhene fund ndotjes se qellimshme te ambjentit detar nga hidrokarburet dhe substancat e tjera te demshme dhe per te reduktuar ne maksimum hedhjet aksidentale te ketyre lloj substancash,

DUKE VLERESUAR se mjeti me i mire per te realizuar kete objektiv eshte vendosja e rregullave me shtrirje universale dhe qe nuk kufizohen ne ndotjen nga hidrokarburet,

RANE DAKORT PER SA VIJON :

Neni 1

Detyrime te pergjithshme qe rrjedhin nga Konventa

Palet e Konventes angazhohen te zbatojne dispozitat e kesaj Konvente, si dhe dispozitat e Anekseve me te cilat ato jane te lidhura, me qellin qe te parandalohet ndotja e ambjentit detar nga hedhjet e substancave te demshme ose ujrat e perdorura te anijeve qe permbajne substanca te tilla ne kundravajtje me dispozitat e Konventes.

Pervec nje dispozite speciale te kundert, çdo reference me kete Konvente perben ne te njejten kohe nje reference ndaj Protokolleve dhe Anekseve te saj.

Neni 2

Perkufizimet

Per qellimet e kesaj Konvente, pervec nje dispozite speciale te kundert:

Rregullat emertojne rregullat ne aneks te kesaj Konvente

Substanca e demshme emerton çdo substance futja e seciles ne det eshte e afte te vere ne rrezik shendetin e njeriut, te demtojte burimet biologjike, te faunes dhe te flores detare, te preke bukurine e siteve dhe te pengoje çdo perdorim tjeter legjitim te detit, dhe vecanerisht çdo substance e kontrolluar ne emer te kesaj Konvente.

a) Hedhje, kur behet fjale per substanca te demshme ose per ujrat e perdorura nga nje anije dhe qe permbajne substanca te tilla, emerton çdo lloj derdhjeje qe vjen nga nje anije, cila do qofte arsyeja, dhe nenkupton çdo lloj derdhjeje, evakuimi, shperndarjeje, kullimi, shkarkimi nga pompimi, shperndarje ererash ose zbrazjeje.

b) Hedhje nuk mbulon:

zhytjen ne kuptimin e Konventes per parandalimin e ndotjes detare te shkaktuar nga zhytja e mbeturinave dhe lendeve te tjera, bere ne Londer me 13 nentor 1972;

derdhjet e substancave te demshme qe vijne direkt nga kerkimi, shfrytezimi ose trajtimi i bashkangjitur ne ujrat e brigjeve te burimeve minerale te fundit te deteve dhe te oqeaneve;

derdhjet e substancave te demshme te kryera per qellime kerkimesh shkencore legjitime qe synojne te reduktojne ose te luftojne ndotjen.

Anije emerton nje objekt te perdorur ne ambjent detar i çdo lloj tipi dhe perfshin hidropteret, aerogliset, mjetet nendetese, mjetet lundruese dhe platformat fikse ose lundruese.

Autoriti emerton qeverine e Shtetit qe ushtron autoritetin e tij mbi anijet. Ne rastin e nje anijeje te autorizuar te mbaje flamurin e nje Shteti, Autoriteti eshte qeveria e ketij Shteti. Ne rastin e platformave fikse ose lundruese qe merren me zbulimin dhe shfrytezimin e fundit te deteve dhe te nentokes afer brigjeve ne te cilat Shteti bregdetar ka te drejta sovrane per zbulimin dhe shfrytezimin e burimeve te tyre natyrore, Autoriteti eshte qeveria e Shtetit bregdetar te interesuar.

Ngjarje emerton nje incident qe sjell ose mund te sjelle hedhjen ne det te nje substance te demshme ose te ujrave te perdorura te anijes qe permbajne nje substance te tilla.

Organizata emerton Organizaten nderqeveritare konsultative te lundrimit detar¹.

Neni 3

Fusha e zbatimit

Kjo Konvente zbatohet:

per anijet e autorizuar te mbajne flamurin e nje Pale te Konventes; dhe

per anijet qe nuk jane te autorizuar te mbajne flamurin e nje Pale por qe perdoren nen autoritetin e nje Pale tjeter.

Asnje dispozite e ketij neni nuk mund te interpretohet sikur demton te drejatat sovrane te

¹ Emri i Organizates eshte bere Organizata detare nderkombetare per shkak te amendamenteve (qe hyne ne fuqi me 22 maj 1982) te Konventes qe solli krijimin e Organizates.

Paleve per fundet e deteve dhe per nentoken e afertme brigjet per qellime zbulimi dhe shfrytezimi te burimeve natyrore ose sikur zgjeron keto te drejta, ne perputhje me te drejten nderkombetare.

Kjo Konvente nuk zbatohet as per anijet e luftes as per anijet ndihmese te luftes as per anijet e tjera qe i perkasin nje Shteti ose shfrytezohen nga ky Shtet per aq kohe sa ky i perdor vetem per qellime qeveritaredhe jo tregtare. Megjithate, çdo Pale duhet te sigurohet, duke marre masat e duhura qe nuk kompromentojne operacionet ose kapacitetin operativ te anijeve te ketij tipi qe i perkasin ose shrytezohen nga ai, qe ata te veprojne ne menyre te pajtueshme me kete Konvente, per sa kohe qe kjo te jete e arsyeshme ne praktike.

Neni 4 **Kundravajtjet**

Çdo dhunim i dispozitave te kesaj Konvente sanksionohet nga legjislacioni i Autoritetit nga e cila varet anija ne fjale, cilodo qe te jete vendi ku ka ndodhur kundravajtja. Ne qofte se eshte informuar autoriteti per nje kundravajtje te tille dhe ai eshte i bindur qe ka prova te mjaftueshme qe i mundesoje te filloje ndjekje penale per kundravajtjen ne fjale, ai i fillon keto ndjekje sa me shpejte qe te jete e mundur ne perputhje me legjislacionin.

Çdo dhunim i dispozitave te kesaj Konvente i bera ne juridiksionin e nje Pale te Konventes sanksionohet nga legjislacioni i kesaj Pale. Sa here qe ndodh nje kundravajtje e tille, Pala duhet:

ose te filloje ndjekjet penale ne perputhje me legjislacionin e saj;

ose t'i jape Autoritetit nga varet anija provat qe mund te kete ne posesion per te treguar se ka kundravajtje.

Kur informacionet ose provat lidhur me nje kundravajtje te nje anije ndaj Konventesi jane dhene Autoritetit nga i cili varet anija, ky Autoritet informon menjehere Shtetin qe i ka dhene informacionet ose provat dhe Organizaten per masat e marra.

Sanksionet e parashikuara nga legjislacioni i Paleve, ne zbatim te ketij neni, duhet te jene, nga korrektesia e tyre, te tilla qe te çinkurajojne kundravajtjesit e mundshem, dhe te nje ashpersie te njejte cilido qofte vendi ku eshte kryer kundravajtja.

Neni 5 **Çertifikatat dhe rregullat speciale lidhur me inspektimin e anijes**

Ne baze te dispozitave te paragrafit 2), te ketij neni, çertifikatat e leshuara nga njera Pale e Konventes ne perputhje me dispozitat e rregullave pranohen nga palet e tjera kontraktuese dhe konsiderohen, sipas qellimeve te synuara nga kjo Konvente, se kane te njejten vlere si nje çertifikate e leshuar prej atyre vete.

Çdo anije qe duhet te mbaje nje çertifikate te leshuar ne perputhje me dispozitat e rregullave i nenshtrohet, ne portet ose terminallet detare qe jane ne juridiksionin e nje pale tjetër, nje inspektimi te kryer nga funksionare te autorizuar ne menyre te rregullt nga Pala ne fjale. Çdo inspektim i ketij lloji ka si qellim te vetem te verifikojë pranine ne bord te nje çertifikate te vlefshme, perveçse nese kjo pale ka arsye te sakta per te menduar qe karakteristikat e pajisjeve te anijes jane te ndryshme nga ato qe jane shkruar ne çertifikate. Ne kete rast ose nese nuk ka çertifikate te vlefshme ne bord te anijes shteti qe kryen inspektimin merr masat e nevojshme per ta penguar anijen te dale nga porti para se ai ta beje kete pa rrezik te madh per ambientin detar. Megjithate, pala ne fjale mund ta autorizojë anijen te largohet nga porti apo terminali per te vajtur ne kantierin e pershtatshem te riparimit me te afert.

Nese nje pale i refuzon nje anijeje te huaj futjen ne portin ose ne terminalin detar qe eshte ne juridiksionin e saj, ose nese ajo kryen nje nderhyrje çfaredo kunder kesaj anijeje duke nxjerre si argument faktin se anija nuk eshte ne perputhje me dispozitat e kesaj konvente, pala njofton menjehere konsullin ose perfaqesuesin diplomatik te pales anija e se ciles eshte autorizuar te mbaje flamur, ose, ne pamundesi, Autoritetin nga varet anija e interesuar. Para se te shprehe nje refuzim te tille dhe para se te beje nje nderhyrje te tille, Pala kerkon te pyese Autoritetin nga varet anija. Autoriteti njoftohet gjithashtu kur nje anije nuk ka nje çertifikate te vlefshme ne bord ne perputhje

me dispozitat e rregullave.

Palet zbatojne me anijet e shteteve qe nuk jane pale te Konventes udhezimet e kesaj konvente ne masen e nevojshme qe keto anije te mos perfitojne kushte me te favorshme.

Neni 6.

Kerkimi i kundravajtjeve dhe zbatimi i dispozitave te konventes

Palet e Konventes bashkepunojne ne kerkim te kundravajtjeve dhe te zbatimit te dispozitave te kesaj Konvente duke perdorur te gjitha mjetet praktike te pershtatshme te kerkimit dhe teurvejimit te vazhdueshem te ambientit si dhe metoda te kenaqshme transmetimi te te dhenave dhe te grumbullimit te provave.

Çdo anije per te cilen zbatohet kjo Konvente, mund t'i nenshtrohet, ne çdo port ose terminal detar te nje pale, inspektimit te funksionareve te emertuar ose autorizuar nga Pala ne fjale me qellim qe te verifikojte nese ka hedhur substanca te demshme ne kundravajtje me dispozitat e rregullave. Ne rast se inspektimi nxjerre nje kundravajtje te dispozitave te konventes, raporti i komunikohet autoritetit me qellim qe ai te marre masat e pershtatshme.

Çdo pale i jep Autoritetit proven, nese ajo ekziston, se kjo anije ka hedhur substanca te demshme ose ujera te perdorura (industriale) qe permbajne substanca te tilla ne kundravajtje me dispozitat e rregullave. Brenda mundesive kjo kundravajtje i behet e ditur kapitenit te anijes nga Autoriteti kompetent i kesaj pale.

Sapo merr proven, Autoriteti shqyrton çeshtjen dhe mund t'i kerkoje Pales tjeter t'i jape elemente te tjere me te plote per kundravajtjen. Nese Autoriteti mendon se prova eshte e mjaftueshme per t'i lejuar per te hyre ne veprim, ajo fillon nje veprim sa me shpejt qe te jete e mundur dhe ne perputhje me legjislacionin. Autoriteti informon menjehere Palen qe e ka vene ne dijeni per kundravajtjen, si dhe Organizaten, per ndjekjet penale te filluara.

Nje Pale mund te inspektojte çdo anije per te cilen zbatohet kjo Konvente, qe ndalon ne nje port ose terminal detar te juridiksionit te saj kur nje Pale i kerkon te kryejte kete hetim duke dhene provat e mjaftueshme sipas se ciles anija ka hedhur ne nje vend çfaredo substanca te demshme ose ujrata e perdorura (=industriale) te anijes qe permbajne nga keto substanca. I behet raport per hetimin Pales qe e ka kerkuar si dhe Autoritetit, me qellim qe te merren masat e nevojshme ne perputhje me dispozitat e kesaj Konvente.

Neni 7

Vonesa qe u shkaktohen pa shkak anijeve

Duhet te evitohet, sa eshte e mundur, qe masat e marra ne zbatim te neneve 4, 5 ose 6 te kesaj Konvente te mos bllokohen ose vonohen pa shkak anijen.

Çdo anije qe eshte bllokuar ose vonuar pa shkak nga zbatimi i neneve 4,5 ose 6 te kesaj Konvenete ka te drejten e riparimeve per humbjet dhe demet e shkaktuar.

Neni 8

Raporte mbi ngjarjet qe sjellin ose mund te sjellin hedhjen e substancave te demshme

Ne rastin e nje ngjarjeje, behet nje raport pa vonese dhe me sa eshte e mundur, ne perputhje me dispozitat e Protokollit I te kesaj Konvente.

Çdo Pale e Konventes duhet:

te marre dispozitat e nevojshme qe nje funksionar ose nje organizem kompetent te marre dhe te analizoje te gjitha raportet mbi ngjarjet; dhe

t'i jape Organizates detajet e plota te ketyre dispozitave, per t'ua derguar Paleve te tjera dhe Shteteve Anetare te Organizates.

Sa here qe nje Pale merr nje Raport per shkak te Dispozitave te ketij neni, kjo Pale ia transmeton ate pa vonese:

Autoritetit nga varet anija ne fjale;

çdo shteti që mund të preket nga ngjarja.

Çdo Pale e Konventes i udhëzon anijet dhe avionet e saj të ngarkuara me inspektimin e deteve dhe shërbimeve kompetente të njoftojnë autoritetet e saj për çdo ngjarje të përmendur në Protokollin I të kësaj Konvente. Nëse ajo e gjykon me vend, ajo i bën gjithashtu një raport Organizatës dhe çdo Pale të interesuar.

Neni 9

Traktate dhe interpretime të tjera

Gjate hyrjes në fuqi, kjo Konvente zëvendëson Konventën ndërkombëtare të 1954 për parandalimin e ndotjes së ujërave të detit nga hidrokarburet, e ndryshuar, në lidhje me Palet e kësaj Konvente.

Asnjë dipozitë e kësaj Konvente nuk paragjykon kodifikimin dhe hartimin e së drejtës së detit nga Konferenca e Kombeve të Bashkuara mbi të drejtën e detit e përmendur për shkak të rezolutes 2750 C(XXV) të Asamblesë së Përgjithshme të Kombeve të Bashkuar, as rivendikimet dhe pozicionet juridike të tashme ose të ardhshme të çdo shteti që prekin të drejtën e detit dhe natyrën dhe shtrirjen e juridiksionit të Shtetit bregdetar dhe të Shtetit të flamurit.

Në kete Konvente, termi juridiksion interpretohet në përputhje me të drejtën ndërkombëtare në fuqi gjatë zbatimit ose interpretimit të kësaj Konvente.

Neni 10

Rregullore e mosperputhjeve

Çdo mosmarreveshje ndërmjet dy ose shumë Paleve të Konvetes në lidhje me interpretimin ose në zbatim të kësaj Konvente, që nuk ka mundur të rregullohet me marreveshje ndërmjet Paleve në fjalë, përveç ndonjë vendimi të kundërt të Paleve, i nënshtrohet arbitrazhit me kërkesë të njërës prej Paleve, sipas kushteve të parashikuara në Protokollin II të kësaj Konvente.

Neni 11

Komunikimi i të dhënave

Palet në Konvente angazhohen t'i komunikojnë Organizatës:

tekstin e ligjeve, udhëzimeve, dekreteve, rregulloreve dhe mekanizmave të tjera të shpallur për çështjet e ndryshme që përfshihen në fushën e zbatimit të kësaj Konvente;

listen e organizmave jo qeveritare të ngarkuara të veprojnë në emër të tyre për çdo gjë që lidhet me konceptimin, ndërtimin dhe pajisjen e anijeve që transportojnë substanca të demshme në përputhje me dispozitat e rregullave²,

një numër të mjaftueshëm modelesh certifikatash që ato leshojnë në zbatim të dispozitave të rregullave;

një listë të instalimeve pritese duke përcizuar vendosjen e tyre, kapacitetin e tyre, instalimet e disponueshme dhe karakteristikat e tjera;

të gjitha raportet zyrtare ose përmbledhjet e këtyre raporteve që paraqesin rezultatet e zbatimit të kësaj Konvente; dhe

një raport vjetor që paraqet, me një format të normalizuar nga Organizata, statistikën në lidhje me sanksionet e vendosura për kundravajtjet ndaj kësaj Konvente.

Organizata informon Palet për çdo komunikim të marre për shkak të këtij neni dhe u shpërndan të gjitha Paleve informacionet që i janë komunikuar, në emër të pikave nga b) deri tek f) të paragrafit 1) të këtij neni.

² Teksti i këtij paragrafi është zëvendësuar nga ai që figuron në nenin III të Protokollit të 1987.

Neni 12

Aksidentet qe u kane ndodhur anijeve

Çdo Autoritet angazhohet te kryejë një hetim për çdo aksident të ndodhur në çdo anije të saj sipas dispozitave të rregullave, kur ky aksident ka pasur, për ambientin detar, pasoja të demshme shumë të rëndësishme.

Çdo Pale e Konventës angazhohet t'i japë Organizatës informacione mbi rezultatet e këtij hetimi kur ajo e vlerëson se ato mund të ndihmojnë për të përcaktuar ndryshimet që do të dëshirohej t'i beheshin kësaj Konvente.

Neni 13

Nenshkrimi, ratifikimi, pranimi, miratimi dhe anetaresimi

Kjo Konvente mbetet e hapur për firmosje, në shtet dhe Organizatës, nga 15 janar 1974 deri më 31 dhjetor 1974, dhe pastaj mbetet e hapur për anetaresimin. Shtete mund të behen Pale të kësaj Konvente nepermjet:

nenshkrimit pa rezerve për sa i përket ratifikimit, pranimit ose miratimit; ose
nenshkrimit me rezerve për sa i përket ratifikimit, pranimit ose miratimit; ose
anetaresimit.

Ratifikimi, pranimi, miratimi dhe anetaresimi kryhen nepermjet depozitimit të një mekanizmi për këtë qëllim pranë Sekretarit të përgjithshëm të Organizatës.

Sekretari i përgjithshëm i Organizatës informon të gjitha shtetet që kanë nenshkruar këtë Konventë ose që janë anetaresuar për çdo nenshkrim ose depozitim të çdo mekanizmi të ri ratifikimi, pranimi, miratimi ose anetaresimi dhe për datën e këtij depozitimi.

Neni 14

Anekse fakultative

Një Shtet mund të deklarojë, kur nenshkrues, pranon ose miraton këtë Konventë ose anetaresohet në të, që nuk pranon një ose tërësinë e Anekseve III, IV dhe V (këtu me poshtë të emëtuara Anekse fakultative) të kësaj Konvente. Duke mbajtur parasysh atë çfarë thuhet më sipër, Palet e Konventës janë të lidhura nga njëra prej Anekseve në tërësinë e saj.

Një Shtet që deklaron se nuk është i lidhur me një Aneks fakultativ mund ta pranojë atë Aneks në çdo moment duke depozituar pranë Organizatës një mekanizëm të tipit të përcaktuar në paragrafin 2) të nenit 3).

Një Shtet që bën një deklaratë sipas paragrafit 1) të këtij neni në lidhje me Aneksin fakultativ, dhe që nuk e pranon këtë Aneks në vazhdim, në përputhje me paragrafin 2) të këtij neni nuk merr persiper asnjë detyrim dhe nuk ka të drejtë të gezojë asnjë përfitim që rrjedh nga Konventa për sa i përket çështjeve që rrjedhin nga ky Aneks; në këtë konventë, të gjitha referencat tek Palet nuk përbejnë referencë tek ky Shtet i lidhur me çështjet që i përkasin këtij Aneksi.

Organizata informon Shtetet që kanë nenshkruar këtë Konventë ose që janë anetaresuar nga çdo deklaratë të bërë sipas këtij neni si dhe nga marrja e çdo mekanizmi të depozituar në përputhje me dispozitat e paragrafit 2) të këtij neni.

Neni 15

Hyrja në fuqi

Kjo Konventë hyn në fuqi 12 muaj pas datës kur të paktën 15 Shtete, flotat tregtare të të cilave përfaqësojnë në total të paktën 50% të tonazhit bruto të flotes botërore të anijeve tregtare, janë bërë Pale të kësaj Konvente në përputhje me dispozitat e nenit 13.

Një Aneks fakultativ hyn në fuqi 12 muaj pas datës kur kushtet e përcaktuara në paragrafin 1) të këtij neni janë përmbushur për këtë Aneks.

Organizata informon Shtetet që e kanë nenshkruar këtë Konventë ose janë bërë anetare, për

daten e hyrjes ne fuqi dhe per daten kur nje Aneks fakultativ hyn ne fuqi ne perputhje me dispozitat e paragrafit 2) te ketij neni.

Per Shtetet qe kane depozituar nje mekanizem ratifikimi, pranimi, miratimi te Konventes ose te nje Aneksi fakultativ çfaredo ose anetaresimi ne te pasi jane plotesuar kushtet qe rregullojne hyrjen e tyre ne fuqi, por para hyrjes se tyre ne fuqi, ratifikimi, pranimi, miratimi ose anetaresimi behen efektiv ne momentin e hyrjes ne fuqi te Konventes ose te Aneksit fakultativ ose tre muaj pas dates se depozitimit te mekanizmit, ne qofte se kjo date eshte e mevonshme.

Per Shtetet qe kane depozituar nje mekanizem ratifikimi, pranimi, miratimi te Konventes ose te nje Aneksi fakultativ çfaredo ose anetaresimi ne te pas hyrjes se tyre ne fuqi, Konventa ose Aneksi fakultativ behet efektiv tre muaj pas dates se depozitimit te mekanizmit.

Çdo mekanizem ratifikimi, pranimi, miratimi ose anetaresimi i depozituar pas dates kur jane plotesuar te gjitha kushtet e parashikuara ne nenin 16 per hyrjen ne fuqi te nje amendamenti te kesaj Konvente ose te nje Aneksi fakultativ zbatohet ne tekstin e ndryshuar te Konventes ose te Aneksit fakultativ.

Neni 16 Amendamentet

Kjo Konvente mund te amendohet nga nje prej proçedurave te percaktuara ketu me poshte.

Amendamentet pas shqyrtimit nga Organizata:

çdo amendament i propozuar nga nje prej Paleve te Konventes i nenshtrohet Organizates dhe i shperndahet nga Sekretari i saj i pergjithshem te gjithe Anetareve te Organizates dhe te gjitha Paleve te pakten gjashte muaj para shqyrtimit te tij;

çdo amendament i propozuar dhe i shperndare sipas proçedures se me poshtme i paraqitet nga Organizata nje organi kompetent per shqyrtim;

Palet e Konventes, jane ose jo Anetare te Organizates, jane te autorizuar te marrin pjese ne punimet e organit kompetent;

Amendamentet miratohen me shumicen e dy te tretave vetem te Paleve te Konventes, te pranishme dhe votuese;

Nese ato jane miratuar ne perputhje me piken d) te meposhtem, amendamentet i komunikohen nga Organizata te gjithe Paleve te Konventes per t'u pranuar;

Nje amendament mendohet se eshte pranuar ne kushtet e meposhtme:

nje amendament i nje neni te Konventes mendohet se eshte pranuar daten kur eshte pranuar nga dy te tretat e Paleve flotar tregtare te te cilave perfaqesojne ne total te pakten 50% te tonazhit bruto te flotes boterore te anijeve tregtare;

nje amendament i nje Aneksi te Konventes mendohet se eshte pranuar ne perputhje me proçeduren e percaktuar ne paragrafin f) iii) pervec se, ne momentin e pranimit te tij, organi kompetent nuk vendos qe amendamenti mendohet se eshte pranuar ditën kur eshte pranuar nga dy te tretat e Paleve flotar tregtare te te cilave perfaqesojne ne total te pakten 50% te tonazhit bruto te flotes boterore te anijeve tregtare; megjithate, ne çdo moment para hyrjes ne fuqi te nje amendamenti te nje Aneksi, nje Pale mund te njoftoje Sekretarin e pergjithshem te Organizates se amendamenti sipas saj do te hyje ne fuqi vetem kur te miratohet shprehimisht nga ajo; Sekretari i pergjithshem ia ben te ditur Paleve daten e marrjes se njoftimit;

amendamenti i nje shtojce te nje Aneksi te Konventes mendohet se eshte pranuar ne fund te afatit qe eshte fiksuar nga organi kompetent gjate miratimit te tij, por qe nuk duhet te jete me i vogel se dhjete muaj, pervec se kur nje kundërshtim i eshte komunikuar Organizates gjate kesaj periudhe nga te pakten nje e treta e Paleve ose nga Pale flota tregtare e te cilave perfaqeson ne total te pakten 50% te tonazhit bruto te flotes boterore te anijeve tregtare; nga te dy kushtet, merret ne konsiderate ai kusht qe eshte plotesuar i pari;

nje amendament i Protokollit I te Konventes i nenshtrohet te njejtave proçedura si amendamentet e Anekseve te Konventes, ne perputhje me paragrafin f) ii) ose f) iii) ketu me poshte;

nje amendament i Protokollit II te Konventes i nenshtrohet te njejtave proçedura si amendamentet e nje neni te Konventes ne perputhje me paragrafin f) i) ketu me poshte;

hyrja ne fuqi e amendamentit behet ne kushtet e meposhtme:

nese eshte fjala per nje amendament te nje neni te Konventes, te Protokollit II, ose te Protokollit I ose te nje Aneksi te Konventes qe nuk eshte pranuar ne perputhje me piken f) iii), amendamenti i pranuar ne perputhje me dispozitat qe paraprijne hyn ne fuqi gjashte muaj pas dates se pranimit te tij nga Palet qe kane deklaruar se e kane pranuar;

nese behet fjale per nje amendament te Protokollit I, te nje shtojce te nje Aneksi ose te nje Aneksi te Konventes qe eshte pranuar ne perputhje me proceduren e pikes f) iii), amendamenti qe mendohet se eshte pranuar ne kushtet qe paraprijne hyn ne fuqi gjashte muaj pas pranimit te tij per te gjitha Palet kontraktuese me perjashtim te atyre qe para kesaj date kane bere nje deklarate sipas se ciles ato nuk e pranojne ose nje deklarate ne perputhje me paragrafin f) ii), siaps se ciles miratimi i tyre eshte i nevojshem.

Amendament nga nje konference:

me kerkese te nje Pale te mbeshtetur nga te pakten nje e treta e Paleve, Organizata therret nje konference te Paleve te Konventes per te shqyrtuar amendamentet e kesaj Konvente;

çdo amendament i miratuar nga kjo konference me shumicen e dy te tretave te Paleve te pranishme dhe votuese i komunikohet nga Sekretari i pergjithshem i Organizates te gjitha Paleve me qellim qe te marre pranimin e tyre;

pervec se kur konferenca vendos ndryshe, amendamenti mendohet se eshte pranuar dhe hyn ne fuqi sipas procedurave te parashikuara per kete qellim ne paragrafin 2, pika f) dhe g) ketu me poshte.

a) Ne rastin e nje amendamenti te nje Aneksi fakultativ, shprehja Pale e Konventes duhet te interpretohet ne kete nen sikur emerton nje Pale te lidhur nga Aneksi ne fjale.

Çdo Pale qe ka refuzuar te pranoje nje amendament te nje Aneksi trajtohet si jo Pale me qellimin e vetem te zbatimit te ketij amendamenti.

Pranimi dhe hyrja ne fuqi i nje Aneksi te ri i nenshtrohen te njejtave procedura si ato qe rregullojne miratimin dhe hyrjen ne fuqi te nje amendamenti te nje neni te Konventes.

Pervec nje dispozite shprehimisht te kundert, çdo amendament i kesaj Konvente i bere ne zbatim te ketij neni ose qe ka te beje me strukturen e anijeve zbatohet vetem per anijet kontrata e ndertimit te te cilave eshte nenshkruar, ose, ne mungese te nje kontrate te tille, kallumi i se ciles eshte vendosur daten e hyrjes ne fuqi te amendamentit ose pas kesaj date.

Çdo amendament i nje Protokolli ose i nje Aneksi duhet te kete te beje me themelin e ketij Protokolli ose te ketij Aneksi dhe duhet te jete i pajtueshem me dispozitat e neneve te kesaj Konvente.

Sekretari i pergjithshem i Organizates informon te gjitha Palet per çdo amendament qe hyn ne fuqi sipas ketij neni si dhe per daten kur hyn ne fuqi secili nga amendamentet.

Çdo deklarate ose kundërshtim lidhur me nje amendament te komunikuar per shkak te ketij neni duhet t'i njoftohet me shkrim Sekretarit te pergjithshem te Organizates. Ky ve ne dijeni te gjitha Palet e Konventes per kete njoftim dhe per daten e marrjes se tij.

Neni 17

Promovimi i bashkepunimit teknik

Palet e Konventes duhet, ne konsultim me Organizaten dhe organizma te tjera nderkombetare, me ndihmen dhe ne bashkepunim me Drejtorin ekzekutiv te Programit te Kombeve te Bashkuara per mjedisin, te promovojne ndihmen qe u duhet dhene Paleve qe kerkojne nje asistence teknike:

Per te trajnuar personelin shkencor e teknik;

Per te siguruar pajisjen dhe instalimet pritesa dhe survejuese te pershtatshme;

Per te lehtesuar miratimin e masave dhe dispozitave te tjera qe synojne te paralajmerojne ose te zbusin ndotjen e ambjentit detar nga anijet; dhe

Per te inkurajuar kerkimin shkencor;

Mundesisht brenda vendeve te interesuara, ne menyre qe te favorizojne realizimin e qellimeve dhe objektivave te kesaj Konvente.

Neni 18 **Denoncimi**

Kjo Konvente dhe çdo Aneks fakultativ mund të denoncohet nga kushdo nga Palet e Konventes në çdo moment pas perfundimit të një periudhe prej pesë vjetësh duke nisur nga data kur Konventa ose një Aneks i tillë hyn në fuqi për këto Pale.

Denoncimi kryhet nepermjet një njoftimi me shkrim drejtuar Sekretarit të përgjithshëm të Organizates, që u komunikon të gjitha Paleve të tjera përmbajtjen dhe datën e marrjes së këtij njoftimi si dhe datën kur bëhet efektiv denoncimi.

Denoncimi bëhet efektiv 12 muaj pas datës kur Sekretari i përgjithshëm i Organizates ka marrë njoftimin ose kur ka mbaruar çdo afat me të rendesishëm i lajmeruar në njoftim.

Neni 19 **Depozitimi dhe regjistrimi**

Kjo Konvente është depozituar pranë Sekretarit të përgjithshëm të Organizates, i cili u drejton kopje të certifikuara të gjitha Shteteve që e kanë nënshkruar Konventën si dhe të gjitha Shteteve që janë anetaresuar.

Menjëherë sapo hyn në fuqi kjo Konvente, teksti i saj i transmetohet Sekretarit të përgjithshëm të Kombeve të Bashkuara nga Sekretari i përgjithshëm i Organizates, me qëllim që ajo të regjistrohet dhe të publikohet në Nenin 102 të Kartës së Kombeve të Bashkuara.

Neni 20 **Gjuhët**

Kjo Konvente bëhet në një kopje në gjuhët angleze, spanjolle, franceze dhe ruse, dhe çdo tekst është i ligjshëm. Behen përthime zyrtare në gjuhët gjermane, arabe, italiane dhe japoneze që depozitohen me kopjen origjinale të nënshkruar.

DUKE U BAZUAR NE SA ME SIPER, të nënshkruarit³, ligjerisht të autorizuar nga qeveritë e tyre, kanë nënshkruar këto Konvente.

BERE NE LONDER me 2 nëntor 1973.

Protokolli i 1978 lidhur me Konventën ndërkombetare të 1973 për parandalimi e ndotjes nga anijet.

PJESËT E PROTOKOLLIT TË TANISHËM

DUKE PRANUAR që Konventa ndërkombetare e 1973 për parandalimin e ndotjes mund të kontribuojë ndjeshëm në mbrojtjen e mjedisit detar nga ndotjet e shkatuara nga anijet,

DUKE PRANUAR GJITHASHTU domosdoshmërinë e përmirësimit të mëtejshëm të masave të parandalimit të ndotjes ujore nga anijet, veçanërisht nga naftëmbajtëset, si edhe lufta kundër kësaj ndotjeje,

DUKE PRANUAR PËRVEC KËSAJ domosdoshmërinë për të zbatuar rregullat lidhur me parandalimin e ndotjes nga hidrokarburet që paraqiten në Aneksin I të kësaj konvente sa më shpejt dhe me shtrirje sa më të gjerë që të jetë e mundur,

DUKE KONSIDERUAR GJITHËSËSI që është e domosdoshme që të shtyhet zbatimi i Aneksi II të kësaj konvente deri në momentin kur disa çështje teknike të zgjidhen në mënyrë të kënaqshme.

³ Lista e nënshkrimeve nuk është riprodhuar.

DUKE VLERËSUAR që mjeti më i mirë për të realizuar këto objektiva është krijimi i një Protokollit lidhur me Konventën ndërkombëtare të 1973 për parandalimin e ndotjes nga anijet,
U VENDOS si më poshtë :

Neni parë **Detyrimet e përgjithshme**

Palët e Protokollit aktual angazhohen për zbatimin e dispozitave:
të Protokollit aktual dhe të Aneksit të tij, që bën pjesë në protokollin aktual; dhe
të Konventës ndërkombëtare 1973 për parandalimin e ndotjes nga anijet (më pas e quajtur Konventa), sipas ndryshimeve dhe shtesave të shprehura në Protokollin aktual.

Konventa dhe Protokollit aktual do të konsiderohen dhe interpretohen si një mjet i vetëm dhe i tërë.

Çdo referencë të Protokollit aktual përbën në të njëjtën kohë një referencë të Aneksi i tij.

Neni II **Zbatimi i Aneksit II të Konventës**

Me gjithë dispozitat e paragrafit 1) të nenit 14 të Konventës, Palët e Protokollit aktual pranojnë që nuk do të jenë të lidhura nga dispozitat e Aneksit II të Konventës gjatë një periudhe prej tre vjetësh duke filluar nga data e hyrjes në fuqi të Protokollit aktual ose gjatë një periudhe më të gjatë që do të vendoset me shumicën e dy të tretave të Palëve të Protokollit aktual të pranishëm dhe votues brenda Komitetit të mbrojtjes së mjedisit detar (më pas i quajtur Komitet) të Organizatës ndërqeveritare konsultative të lundrimit detar⁴ (e quajtur Organizata).

Gjatë periudhës së përcaktuar në paragrafin 1) të këtij neni, Palët e Protokollit aktual nuk janë as të detyruara dhe as të autorizuar të kenë privilegje të përcaktuar prej Konventes për sa i përket çështjeve lidhur me Aneksin II të Konventës dhe çdo reference e bërë ndaj Palëve në Konventë nuk përfshin Palët e këtij Protokoll kur bëhet fjalë për çështjet e parashtruara në Aneksin në fjalë.

Neni III **Komunikimi i informacioneve**

Të zëvendësohet teksti i pikës b) të paragrafit 1) të nenit 11 të Konventes si më poshtë :

“b) lista e inspektoreve të përcaktuar ose organizma të njohur që janë autorizuar për të vepruar për llogari të tyre në zbatimin e masave që kanë të bëjnë me konceptimin, ndërtimin, armaturën dhe shfrytëzimin e anijeve që transportojnë lëndë të dëmshme sipas renditjes së rregullave, për përhapjen e saj tek Palët që do t’ia bëjnë të njohur funksionarëve të tyre. Autoriteti duhet t’i njoftojë Organizatës përgjegjësitë e veçanta besuar inspektorëve të caktuar ose organizmave të njohur dhe kushtet e autoritetit që iu është dhënë.”

Neni IV **Nënshkrimi, ratifikimi, pranimi, miratimi dhe anetaresimi**

Protokollit aktual është i hapur për nënshkrim, në selinë e Organizatës, nga 1 qershor 1978 deri më 31 maj 1979 dhe pastaj mbetet i hapur për antarësim. Shtetet mund të bëhen Palë në Protokollin aktual nga:

nënshkrimi pa rezerva lidhur me ratifikimin, pranimin ose miratimin; ose

nënshkrimi me kusht të ratifikimit, të pranimit ose të miratimit, ndjekur nga ratifikimi, pranimi ose pranimi; ose

⁴ Emri i organizatës është bërë Organizata detare ndërkombëtare sipas amendamenteve të Konventës që sollën në krijimin e Organizatës që kanë hyrë në fuqi më 22 maj 1982

anëtaresimi

Ratifikimi, pranimi, miratimi ose anëtaresimi kryhen me anën e depozitimit të një dokumenti lidhur me këtë çështje pranë Sekretarit të përgjithshëm të Organizatës.

Neni V Hyrja në fuqi

Protokolli aktual hyn në fuqi 12 muaj pas datës në të cilën të paktën 15 Shtete, flotat tregëtare të të cilave përfaqësojnë një total me të paktën 50% të tonazhit bruto të flotës botërore të anijeve tregëtare u bënë Palë në këtë protokoll sipas dispozitave të nenit të tij të IV.

Çdo mjete ratifikimi, pranimi, miratimi ose anëtarësimi depozituar mbas datës së hyrjes në fuqi të protokollit aktual bëhet efektiv tre muaj pas datës së depozitimit.

Çdo mjete ratifikimi, pranimi, miratimi ose anëtarësimi depozituar mbas datës kur është pranuar një amendament në Protokollin aktual sipas dispozitave të nenit 16 të Konventës zbatohet në Protokollin në formën e tij të ndryshuar.

Neni VI Amendamentet

Procedurat e përcaktuara në nenin 16 të Konventës për amendamentet në nene, në një Aneks dhe në një shtojcë të një Aneksi të Konventës zbatohen respektivisht në amendamentet e neneve, të Aneksit dhe të një shtojce të këtij protokollit.

Neni VII Denoncimi

Protokolli aktual mund të denoncohet nga njëra prej Palëve të këtij Protokollit menjëherë pas skadimit të periudhës prej pesë vjetësh duke filluar nga data në të cilën Protokolli aktual hyn në fuqi në lidhje me këtë Palë.

Denoncimi kryhet me anë të depozitimit të një dokumenti të denoncimit pranë Sekretarit të përgjithshëm të Organizatës.

Denoncimi bëhet efektiv 12 muaj pas datës kur Sekretari i përgjithshëm i Organizatës ka marrë njoftimin, ose në skadimin e çdo lloj afati më të gjatë të specifikuar në njoftim.

Neni VIII Mbajtësi i depozitave

Protokolli aktual është depozituar pranë Sekretarit të përgjithshëm të Organizatës (e quajtur Mbajtësi i depozitave)

Mbajtësi i depozitave:

informon të gjitha shtetet që kanë nënshkruar Protokollin aktual ose në të cilin janë anëtarësuar :

për çdo nënshkrim të ri ose për çdo depozitim të një dokumenti të ri ratifikimi, pranimi, miratimi ose anëtarësimi dhe të datës së këtij nënshkrimi ose të këtij depozitimi;

të datës së hyrjes në fuqi të Protokollit aktual

të çdo depozitimi të dokumentit që denoncon Protokollin në fjalë nga data kur është marrë ky dokument dhe nga data kur denoncimi bëhet efektiv;

të çdo vendimi të marra në zbatim të paragrafit 1) të nenit II të Protokollit aktual;

u shpërndan kopje të certifikuara sipas Protokollit aktual të gjitha Shteteve nënshkruese të këtij protokollit dhe të gjitha Shteteve që aderojnë aty.

Nga hyrja në fuqi e Protokollit aktual, Mbajtësi i depozitave transmeton një kopje të certifikuar Sekretariatit të Organizatës së Kombeve të Bashkuara për regjistrimin dhe botimin e saj në përputhje me Nenin 102 të Kartës së Kombeve të Bashkuara.

Neni IX Gjuhët

Protokolli aktual është shkruar në një kopje të vetme origjinale në gjuhë angleze, spanjolle, franceze dhe ruse, ku çdo tekst është i ligjshëm. Janë bërë përkthime të njohura zyrtarisht në gjuhët gjermane, arabe, italiane dhe japoneze të cilat janë depozituar bashkë me origjinalin e nënshkruar.

DUKE U BAZUAR NE SA ME SIPER, nënshkruesit⁵, e autorizuar për këtë detyrë nga qeveria përkatëse, kanë vënë firmat e tyre në Protokollin aktual.

BËRË NË LONDËR në shtatëmbëdhjetë shkurt një mijë e nëntë qind e shtatëdhjetë e tetë.

PROTOKOLLI I (DUKE PËRFSHIRË EDHE AMENDAMENTET)

Dispozitat lidhur me dërgimin e raporteve që mbahen për procesin e hedhjeve të lëndëve të dëmshme

(sipas nenit 8 të Konventës)

Neni i parë Detyrimi për mbajtjen e një raporti

kapiteni i anijes të cilit i ka ndodhur papritur një nga ngjarjet e përmendura në nenin II të Protokollit aktual, ose kushdo tjetër që ka në ngarkim anijen, raporton pa vonesë rreth rrethanave të ngjarjes, sipas dispozitave të Protokollit aktual, duke pasqyruar të gjitha detajet e mundshme.

Në rast braktisjeje të anijes të përmendur në paragrafin 1) të po këtij neni, ose kur raporti i kësaj anijeje nuk është i plotë ose i pamundur për t'u mbajtur, pronari, qiramarrësi, administratori, shfrytëzuesi i anijes, ose punonjësit e tyre, marrin përsipër, me të gjitha masat e mundshme, detyrimet që i ngarkohen kapitenit nga dispozitat e Protokollit aktual.

Neni II Kur duhet të raportohet

një raport duhet të mbahet sa herë që ndodh një ngjarje :

hedhje që e kalon nivelin e autorizuar ose probabiliteti i hedhjes së hidrokarbureve ose të lëndëve të lëngshme të dëmshme cila do që të jetë arsyeja, duke nënkuptuar sigurimin e masave të sigurisë së anijes ose shpëtimin dhe ruajtjen e jetës në det; ose

hedhje ose mundësia e hedhjes së lendeve të rezikshme në koli, përfshirë të futura nëpër kontenierë, nëpër cisterna të lëvizshme, nëpër kamiona, vagona ose hambare të anijeve; ose

një avari, një dobësi ose difekt të një anije me një gjatësi të barabartë ose më të madhe se 15 m që :

cënon sigurinë e anijes; bëhet fjalë për një përplasje me bregun e detit, me një ngecje e anijes në cektime, rast zjarri, shpërthimi, difekt struktor, pushtimi dhe rrëshqitje të mallrave, e shkaqe të tjera; ose

cënon sigurinë e lundrimit; bëhet fjalë veçanërisht për një mangesi ose një difekt në aparatet drejtuese, të sistemit shtytës, të grupit elektrogjen dhe pjesëve të tjera ndihmëse të lundrimit në bord të domosdoshme, duke mos qenë kjo listë e plotë; ose

hedhjet, gjatë shfrytëzimit të anijes, të hidrokarbureve ose të lendeve të lëngshme të dëmshme që kalojnë sasinë ose përqindjen e autorizuar sipas Konventës në fjalë.

Për qëllimet e Protokollit aktual :

Hidrokarburet e përcaktuara në paragrafin 1) a) të nenit në fjalë emertojnë hidrokarburet

⁵ lista e firmave nuk riprodhohet

ashtu si janë përkufizuar në paragrafin 1) të rregullit 1 të Aneksit I të Konventës.

Lëndë të lëngshme të dëmshme të përcaktuar në paragrafin 1) a) të nenit në fjalë emërtojnë lëndët e lëngshme të dëmshme ashtu si përkufizohen në paragrafin 6) të rregullit 1 të Aneksit II të Konventës.

Lëndët e dëmshme në koli të përcaktuar në paragrafin 1) b) të nenit aktual emërtojnë lëndët e cilësuar si ndotëse detare në Kodin detar ndërkombëtar të mallrave të rrezikshme (Kodi IMDG).

Neni III Natyra e raportit

Raportet përmbajnë për çdo rast të dhënat si më poshtë :
identiteti i anijeve për të cilat bëhet fjalë;
ora, natyra dhe vendi i ngjarjes;
sasia dhe lloji i lendeve të dëmshme për të cilat bëhet fjalë;
masat ndihmëse dhe të shpëtimit.

Neni IV Raport plotësues

Çdo person që duhet, sipas dispozitave të Protokollit aktual, të dërgojë një raport, duhet, kur është e mundur :

të plotësojnë një raport fillestar, nëse kjo është e nevojshme, dhe të japë informacione lidhur me fakte të reja; dhe

të plotësojë sa të jetë e mundur kërkesat e informacioneve plotësuese që kërkohen nga Shtetet e prekura nga ngjarjet.

Neni V Procedurat e njoftimit

I raportohet Shtetit bregdetar më të afërt me anë të mjeteve të telekomunikacionit më të shpejta që disponohen dhe me shkallën e prioritetit më të lartë të mundur.

Për qëllimet e zbatimit të dispozitave të Protokollit aktual, Palët në Konventën në fjalë paraqesin rregulla ose udhëzime lidhur me procedurat që ndiqen kur bëhet raport mbi ngjarjet që sjellin ose mund të sjellin hedhjen e lendeve të dëmshme, duke u bazuar në direktivat e përpunuara nga Organizata⁶;

PROTOKOLLI II ARBITRAZHI (NË ZBATIM TË NENIT 10 TË KONVENTËS)

Neni i parë

Përveç se kur palët në konflikt nuk vendosin ndryshe, procedura e arbitrazhit bëhet sipas dispozitave të Protokollit aktual.

Neni II

Formohet një gjykatë arbitrazhi me kërkesën e adresuar nga një Palë në Konventë një Palë

⁶ lidhet me parimet e përgjithshme të zbatueshme në sistemin e përmbledhjeve të anijeve dhe parashikimeve në mënyrën e njoftimit, duke përfshirë direktivat që kanë të bëjnë me njoftimin e ngjarjeve që nxjerrin si shkak mallrat e rrezikshme, lëndet helmuese dhe / ose ndotësa ujorë që Organizata i ka miratuar me anë të rezolutës A.851 (20); shih botimin e OMI lidhur me numrin e shitjeve IMO-517F.)

tjetër në zbatim të nenit 10 të Konventës në fjalë. Kërkesa e arbitrazhit përmban objektin e kërkesës ashtu si dhe çdo pjesë të justifikueshme në mbështetje të paraqitjes së rastit.

Pala që bën kërkesën informon Sekretarin e përgjithshme të Organizatës lidhur me faktin që ajo ka kërkuar formimin e një gjykate, për emrin e Palëve në konflikt si dhe të neneve të Konventës ose rregullave, interpretimi ose botimi i të cilave, sipas saj, shkaktojnë mosmarrëveshje. Sekretari i përgjithshëm ia transmeton këto informacione të gjitha Palëve.

Neni III

Gjykata përbëhet nga tre anëtarë: një arbitër emëruar nga secila Palë në konflikt dhe një arbitër i tretë i caktuar nga një marrëveshje e përbashkët nga dy të parët, që siguron presidencën e gjykatës.

Neni IV

Nëse, në përfundim të një afati prej 60 ditësh duke filluar nga caktimi i arbitrit të dytë, kryetari i gjykatës nuk është caktuar ende, Sekretari i përgjithshëm i Organizatës, me kërkesë e Palës më këmbëngulëse, procedon, në një tjetër afat prej 60 ditësh, në emërimin e tij duke e zgjedhur nga një listë personash të kualifikuar, të caktuar më parë nga Këshilli i Organizatës.

Nëse, në një afat prej 60 ditësh duke filluar nga data e marrjes së kërkesës, njëra nga Palët nuk ka proceduar me emërimin e një anëtari të gjykatës që i takon, Pala tjetër mund t'i drejtohet drejtpërsëdrejti Sekretarit të përgjithshëm të Organizatës, i cili kryen vetë emërimin e kryetarit të gjykatës në një afat prej 60 ditësh duke e zgjedhur në listën e përcaktuar në paragrafin 1) të nenit në fjalë.

Kryetari i gjykatës, sapo emërohet, i kërkon Palës që nuk ka emëruar asnjë arbitër që ta bëjë me të njëjta forma dhe kushte. Nëse nuk procedon për emërimin që i kërkohet, kryetari i gjykatës i kërkon Sekretarit të përgjithshëm të Organizatës ta bëjë këtë emërim në format dhe kushtet e parashikuara në paragrafin paraprijës.

Kryetari i gjykatës, nëse është emëruar sipas dispozitave të nenit në fjalë, nuk duhet të jetë apo të ketë qenë i kombësisë së njëres prej palëve, vetëm nëse Pala tjetër është dakort.

Në rast vdekjeje ose mungese të një arbitri emërimi i të cilit i takon një Palë, kjo e fundit cakton zëvendësimin e tij në një afat prej 60 ditësh duke filluar nga dita e vdekjes ose mungesës së tij. Në pamundësi, procedura ndiqet me arbitrat e pranishëm. Në rast vdekjeje ose mungese të kryetarit të gjykatës, zëvendësuesi i tij emërohet në kushtet e parashikuara në nenin III këtu më sipër ose, në mungesë të mirëkuptimit ndërmjet anëtarëve të gjykatës në një afat 60 ditësh nga vdekja ose mungesa, në kushtet e parashikuara në këtë nen.

Neni V

Gjykata mund të njohë dhe vendosë kërkesat e konventës të lidhura drejtpërsëdrejti me objektin e diskutimit

Neni VI

Secila Palë merr në ngarkim pagesën e arbitrit të saj dhe shpenzimet e tjera si dhe shpenzimet që dalin nga përgatitja të dosjes së tij. Kostoja e pagesës së kryetarit të gjykatës ashtu si të gjitha shpenzimet e përgjithshme që dalin nga arbitrazhi ndahen në mënyrë të barabartë ndërmjet palëve. Gjykata depoziton të gjitha shpenzimet dhe nxjerr një shumë përfundimtare.

Neni VII

Çdo Palë e Konventës interesi i secilës në aspektin juridik është në diskutim mund, pasi ka

lajmëruar me shkrim Palët që kanë marr përsipër këtë procedurë, të bashkohet në procedurën e arbitrazhit, me miratimin e gjykatës.

Neni VIII

Gjykata arbitruese e ndërtuar sipas termave të Protokollit aktual vendos rregullat e saj të procedurës.

Neni IX

1. Vendimet e gjykatës, si ato lidhur me procedurën dhe vendin e mbledhjeve të saj po ashtu lidhur me të gjitha mosmarrëveshjet që kanë dalë, merren me shumicën e votave të anëtarëve, dhe mungesa ose absenimi i njërit prej anëtarëve të gjykatës të përcaktuar nga Palët nuk e pengon gjykatën të marrë vendim. Në ras ndarje të barabarta të votave, vota e kryetarit është vendimtare.

2. Palët lehtësojnë punimet e gjykatës; për këtë qëllim, sipas legjislacionit dhe duke përdorur të gjitha mjetet që zotërojnë, Palët :

i japin gjykatës të gjitha dokumentat dhe informacionet e nevojshme;

i japin gjykatës mundësinë për të hyrë në territorin e tyre, të dëgjojë dëshmitarë ose specialistët dhe të analizojnë vëndet.

3. Mungesa ose mosmbarëvajtja e një Pale nuk bëhet penges për procedurën.

Neni X

Gjykata e jep vendimin e saj në një afat prej pesë muajsh duke filluar nga data e formimit të saj, përveç rastit nëse ajo vendos, në rast domosdoshmerie, ta shtyjë këtë afat, kur afati maksimal është tre muaj. Vendimi i gjykatës është i justifikuar. Ai është përfundimtar dhe pa të drejtë apelimi dhe i komunikohet Sekretarit të përgjithshëm të Organizatës. Palët duhen t'i binden pa vonesë.

Çdo mosmarrëveshje që mund të shfaqet ndërmjet palëve lidhur me interpretimin ose zbatimin e vendimit mund t'i paraqitet nga Pala më këmbëngulëse gjykimit të gjykatës që e ka dhënë ose, nëse kësaj të fundit nuk mund t'i drejtohet, një gjykatë tjetër e përbërë për këtë rast, në të njëjtën mënyrë si e para.

Protokolli i 1997 që ndryshon Konventën ndërkombëtare të 1973 lidhur me parandalimin e ndotjes nga anijet, të ndryshuar nga Protokollin i 1978.

PALËT E PROTOKOLLIT AKTUAL

DUKE QENE Palë në Protokollin e 1978 lidhur me Konventën ndërkombëtare të 1973 për parandalimin e ndotjes nga anijet,

DUKE PATUR PARASYSH që është e nevojshme që të parandalohet dhe të kontrollohet ndotja e atmosferës nga anijet.

DUKE KUJTUAR parimin e 15-të të Deklaratës së Rio-s lidhur me mjedisin dhe zhvillimin i cili këshillon me ngulm zbatimin e një metode lidhur me masat mbrojtëse.

DUKE VLERËSUAR që mënyra më e mirë për të arritur këtë objektiv është konkludimi i një Protokollit 1997 që ndryshon Konventën ndërkombëtare të 1973 për parandalimin e ndotjes nga anijet, si është ndryshuar nga Protokollin i 1978.

VENDOSËN si më poshtë:

Neni i parë

Dokumenti që duhet të ndryshohet

Dokumenti origjinal i konventës që është ndryshuar nga Protokollin aktual është ai i Konventes ndërkombëtare të 1973 për parandalimin e ndotjes nga anijet, e ndryshuar nga Protokollin i 1978 (që këtej e tutje e quajtur "Konventë")

Neni II
Shtimi i një Aneksi VI në Konventë

Shtohet Aneksi VI, i quajtur “Regulla lidhur me parandalimin e ndotjes së atmosferës nga anijet” teksti i së cilës figuron në Aneksin e Protokollit aktual.

Neni 3
Detyrimet e përgjithshme

Konventa dhe Protokollin janë konsideruar dhe interpretuar, ndërmjet Palëve në Protokollin aktual, sikur formojnë të njëjtin dokument origjinal.

Çdo referencë e Protokollit aktual përbën në të njëjtën kohë një referencë në Aneksin e tij.

Neni 4
Procedura e amendamentit

Në zbatim të nenit 16 e Konventës në një amendament të Aneksit VI dhe të shtojcave të tij, shprehjen “një Palë në Konventë” emëron një Palë të lidhur me Aneksin e thënë.

KLAUZOLAT PËRFUNDIMTARE

Neni 5
Nënshkrimi, ratifikimi, pranimi, miratimi dhe anëtarësimi

1. Protokollin aktual është i hapur nënshkrimit, në Selinë e Organizatës detare ndërkombëtare (më pas e quajtur “Organizatë”), nga 1 janar 1998 deri më 31 dhjetor 1998 dhe mbetet në vazhdim i hapur kundrejt antaresimit. Vetëm Shtetet kontraktuese në Protokollin e 1978 lidhur me Konventën ndërkombëtare të 1973 për parandalimin e ndotjes nga anijet (më pas i quajtur “Protokollin e 1978”) mund të bëhen Palë në Protokollin aktual nga:

nënshkrimit pa rezerve për sa i përket ratifikimit, pranimit ose miratimit; ose
nënshkrimit me rezerve për sa i përket ratifikimit, pranimit ose miratimit ndjekur nga ratifikimi, pranimi ose miratimi; ose
anetaresimit.

2. Ratifikimi, pranimi, miratimi ose anetaresimi kryhet nga depozitimi i një dokumenti për këtë fakt pranë Sekretarit të përgjithshme të Organizatës (këtej e tutje i quajtur “Sekretari i përgjithshëm”).

Neni 6
Hyrja në fuqi

1. Protokollin aktual hyn në fuqi 12 muaj pas datës në të cilën të paktën 15 Shtete flotas tregëtare të të cilëve përfaqësojnë në total të paktën 50% të tonazhit bruto të flotës botërore të anijeve tregëtare bëhen Palë në këtë Protokoll sipas dispozitave të aktikullit të tij 5.

2. Çdo dokument i ratifikimit, pranimit, miratimit ose anetaresimit depozituar pas datës së hyrjes në fuqi të Protokollit aktual bëhet efektiv tre muaj pas datës së depozitimit.

3. Pas datës kur një amendament i këtij Protokollin është pranuar sipas nenit 16 të Konventës, çdo dokument i ratifikimit, i pranimit, i miratimit ose i anetaresimit të depozituar zbatohen në Protokollin aktual ashtu si është ndryshuar.

Neni 7
Denoncimi

Protokolli aktual mund të denoncohet nga cilado Palë në Protokollin aktual në çdo moment pas skadimit të periudhës pesë vjeçare duke përfshirë edhe datën e hyrjes së saj në fuqi lidhur me këtë Palë.

Denoncimi kryhet me anë të depozitimit të një dokumenti të prishjes së marrëveshjes pranë Sekretarit së përgjithshme.

Denoncimi ndodh 12 muaj pas datës në të cilën Sekretari i përgjithshëm ka marrë njoftimin ose pas skadimit të çdo periudhe tjetër më të gjatë që mund të specifikohet në njoftim.

Denoncimi i Protokollit të 1978 sipas nenit të tij VII është konsideruar si një prishje e marrëveshjes së Protokollit aktual sipas këtij artikulli. Ky denoncim kryhet në datën kur kryhet denoncimi i Protokollit të 1978 sipas nenit VII të këtij Protokollit.

Neni 8

Mbajtësi i depozitave

1. Protokolli aktual është depozituar pranë Sekretarit së përgjithshme (i quajtur “Mbajtësi i depozitave”).

2. Mbajtësi i depozitave:

informon të gjitha shtetet që kanë nënshkruar Protokollin aktual ose janë anëtarësuar aty :

i) për çdo nënshkrim të ri ose për çdo depozitim të dokumentit të ri të ratifikimit, pranimit, miratimit ose antaresimit, dhe për datën e këtij nënshkrimi ose të këtij depozitimi;

ii) për datën e hyrjes në fuqi të Protokollit aktual; dhe

iii) për depozitimin e çdo dokumenti që denoncon Protokollin aktual, për datën kur është marrë ky dokument dhe për datën kur zbatohet ky denoncimi;

transmeton kopje të certifikuar sipas Protokollit aktual të gjitha shteteve që kanë nënshkruar Protokollin aktual ose ku janë anëtarësuar.

3. Sapo Protokolli aktual hyn në fuqi, Mbajtësi i depozitave i dërgon një kopje të certifikuar Sekretarit së përgjithshme të Organizatës së Kombeve të Bashkuara me qëllim regjistrimin dhe botimin e saj sipas Nenit 102 të Kartës së Kombeve të Bashkuara.

Neni 9

Gjuhët

Protokolli aktual mbahet vetëm në një kopje në gjuhët angleze, arabe, kineze, spanjolle, franceze dhe ruse, secili tekst i pranueshëm.

DUKE U BAZUAR NE SA ME SIPER, nënshkruesit⁷, të autorizuar për këtë efekt nga qeveritë e tyre përkatëse, kanë nënshkruar Protokollin aktual.

BËRË NË LONDËR, më njëzet e gjashtë shtator një mijë e nëntë qind e nëntëdhjetë e shtatë.

Aneksi I e Marpol 73/78

(duke përfshirë edhe amendamentet)

Rregulla lidhur me parandalimin e ndotjes nga hidrokarburet

KAPITULLI I TË PËRGJITHSHME

Rregulli 1 Përkufizimet

Sipas Aneksit në fjalë :

⁷ lista e firmave nuk riprodhohet

1) Hidrokarburet emërtojnë naftën në të gjitha format e saj, si nafta-bruto, mazut, llum, mbeturina hidrokarburesh dhe produkte rafinerie (po ashtu edhe produkte petrokimike që janë përfshirë në dispozitat e Aneksit II të konventës në fjalë) dhe kupton, pa prekur karakterin e përgjithshëm të asaj që është thënë më parë, lëndet e përmendura në shtojcën e Aneksit në fjalë.

SHIH INTERPRETIMIN 1A.0

Përzierje hidrokarburesh emërton të gjitha përzierjet që përmbajnë hidrokarburet.

Lëndë të djegshme të lëngshme emërtojnë çdo hidrokarbur të përdorur si lëndë të djegshme për aparatin shtytës dhe për aparatet ndihmëse të anijes që transportojnë këtë lëndë djegëse.

Naftëmbajtëse emërton një anije të ndërtuar ose përshtatur kryesisht me qëllim që të transportojë hidrokarbure të paambalazuara në hapësirat e saj të ngarkesës dhe nënkupton transportuesit miks dhe çdo “anije-çistern për prodhimet kimike” ashtu si janë përkufizuar në Aneksin II të Konventës në fjalë kur transporton një ngarkesë të plotë ose të pjesshme hidrokarburesh të paambalazuara.

SHIH INTERPRETIMIN 1.0 DHE 6.1

5. transportues mikst emërton një anije të ndërtuar për të transportuar qoftë hidrokarburet qoftë ngarkesa të forta të ambalazuara.

6. Anije e re nënkupton një anije :

kontrata e ndërtimit e së cilës është bërë mbas datës 31 dhjetor 1975; ose

në mungesë të një kontrate ndërtimi, kallumi i së cilës është vendosur ose gjendet në një gjendje të përparuar ekuivalente mbas 30 qershorit 1976; ose

dorëzimi i së cilës bëhet mbas 31 dhjetorit 1979 ; ose

që ka pësuar një ndryshim të rëndësishëm

i) kontrata e së cilës është miratuar mbas 31 dhjetori 1978; ose

ii) në mungesë të çdo kontrate, punimet e së cilës kanë filluar mbas 30 qershor 1976; ose

iii) që ka përfunduar pas 31 dhjetorit 1979.

SHIH INTERPRETIMIN 1.1 DHE 1.2

7. anije ekzistuese nënkupton një anije që nuk është e re.

8. a) ndryshim i rëndësishëm nënkupton një ndryshim të një anije ekzistuese:

që ndryshon në mënyrë të konsiderueshme përmasat ose kapacitetin transportues të anijes;
ose

që ndryshon tipin e anijes; ose

që synon, sipas mendimit të Autoritetit, të zgjasi në mënyrë të konsiderueshme jetgjatësinë;
ose

që sjell ndryshime të tilla sa që anija, nëse bëhet fjalë për një anije të re, t’i nënshtrohet dispozitave të duhura të Protokollit aktual që nuk zbatohen në gjendjen e një anije ekzistuese.

SHIH INTERPRETIMI 1.3

me gjithë dispozitat e pikës a) të paragrafit në fjalë, transformimi i një naftëmbajtëse ekzistuese me tonazh të plotë të barabartë ose më e madhe se 20 000 t që u përgjigjet parametrave të rregullit 13 të Aneksit në fjalë nuk duhet të trajtohet si një ndryshim i rëndësishëm për qëllimet e Aneksit në fjalë.

Me gjithë dispozitat e pikës a) të paragrafit në fjalë, transformimi i një naftëmbajtëse ekzistuese për t’iu përgjigjur përshkrimeve të rregullit 13F ose 13G të Aneksit në fjalë nuk duhet konsideruar se përbën një ndryshim të rëndësishëm sipas Aneksit në fjalë.

9. Duke u nisur nga toka më e afërt nënkupton duke u nisur nga linja bazë që shërben për të përcaktuar ujrat territoriale të territorit në fjalë sipas së drejtës ndërkombëtare; megjithatë, sipas

Konventës në fjalë, shprehja “duke u nisur nga toka më e afërt” të bregut veri-lindor të Australisë nënkupton duke u nisur nga një linjë që lidh pikën e gjerësisë 11°00’ S dhe gjatësi 142°08’ E në bregun Australian dhe pika me gjerësi 10°35’ S dhe gjerësi 141°55’ E e më pas pikat e mëposhtme :

gjerësi 10°00’ Jug dhe gjatësi 142°00 L
gjerësi 9°10’ Jug dhe gjatësi 143°52 L
gjerësi 9°00’ Jug dhe gjatësi 144°30 L
gjerësi 10°41’ Jug dhe gjatësi 145°00 L
gjerësi 13°00’ Jug dhe gjatësi 145°00 L
gjerësi 15°00’ Jug dhe gjatësi 146°00 L
gjerësi 17°00’ Jug dhe gjatësi 147°00 L
gjerësi 21°00’ Jug dhe gjatësi 152°55 L
gjerësi 24°30’ Jug dhe gjatësi 154°00 L
dhe në fund pika me gjerësi 24°42’ Jug dhe
me gjatësi 153°15’ L në bregun Australian.

10. Zona speciale nënkupton një zonë detare që, për arsye teknike të njohura që prekin gjendjen oqeanografike dhe ekologjike po ashtu edhe karakterin e veçantë të trafikut të saj, kërkon adoptimin e metodave të detyruara të veçanta për të parandaluar ndotjen e deteve nga hidrokarburet. Ndërmjet numrit të zonave të veçanta figurojnë ato të numëruara në rregullin 10 të Aneksit në fjalë.

Përqindjet e çastit e hedhjeve të hidrokarbureve nënkupton përqindjen e hedhjes të hidrokarbureve në litra në orë në çdo moment i pjestuar me shpejtësinë e anijes në nyje në të njëjtin çast.

Çisterna emërton një hapësirë të mbyllur të përbërë nga struktura permanente e një anije dhe që është ndërtuar për transportimin e lëndëve të paambalazuara.

Çisterna anësore emërton çdo çisternë e bashkangjitur me bordin e anijes.

Çisterna qëndrore emërton çdo çisternë të vendosur në brendësi të një ndarëseje gjatësore.

Çisterna e dekantimit emërton një çisternë të ndërtuar posaçërisht që të mbajë mbeturinat e çisternave, ujërat e pastrimit të çisternave dhe përzierje të tjera hidrokarburesh.

Ballast i pastër emërton ballastin e një çisterne që, që nga herën e fundit kur ajo ka transportuar hidrokarbure, ka pastruar në mënyrë të rrjedhëshme këtë çisternë, e nëse është hedhur nga një anije e palëvizshme në ujërat e pastra e të qeta e në kohe të mirë, nuk do të linin gjurmë të dukshme hidrokarburesh në sipërfaqen e ujit ose në breg dhe nuk do të linte as depozitim e as emulsion nën sipërfaqen e ujit ose në bregun. Kur ballasti i hedhur kalon nga sistemi i survejimit të vazhdueshme dhe të kontrollit të hedhjeve të hidrokarbureve të miratuar nga Autoriteti, informacionet e dhëna nga kjo aparaturë duhen, nëse tregon që përmbatja në hidrokarbure të rrjedhshëm nuk kalon 15 pjesë për milion, të provojnë që ballasti është i pastër, me gjithë praninë e gjurmëve të dukshme.

Ballasti i veçuar emërton ujë ballast të futur në një çisternë krejtësisht të izoluar nga qarku i ngarkesës së hidrokarbureve dhe nga lëndët djegëse të lëngshme dhe e ruajtur vazhdimisht për transportin e ballastit, ose të një ngarkese tjetër përveç hidrokarbureve ose lendeve të dëmshme si pas përkufizimeve të ndryshme të dhëna në Aneksin e Konventës në fjalë.

SHIH INTERPRETIMIN 1.4

Gjatësia (L) është e barabartë me 96% të gjatësisë totale të vijës së lundrimit, duke u nisur nga pjesa e sipërme e kallumit të barabartë me 85% lartësisë së bordit të anijes më të vogël mbi kallumë ose largësia ndërmjet pjesës së parme të kallumit dhe aksit të timonit të anijes të kësaj vije pluskimi, nëse kjo vlerë është me e madhe. Në rastin e anijeve të ndërtuara për të lundruar me një kallum të përkulur, vija e pluskimit gjatësia e matur e së cilës duhet të jetë paralele me vijën e pluskimit të parashikuara. Gjatësia (L) është matur në metra.

Perpendikularët (pinguljet) e parme e të pasme janë marrë nga të dyja skajet, para dhe mbrapa të Gjatësisë (L). Perpendikulari i parme duhet të kalojë nga pikëprerja e anës së përparme të pjesës së përparme të kullës së anijes me vijën e pluskimit mbi të cilën është matur gjatësia.

Mesi i anijes gjendet në mesin e anijes.

Gjerësia e anijes (B) është gjatësia maksimale në mesin e anjes, e matur jashtë gjymtyrëve për anijet me skelet metalik dhe e matur jashtë veshjes për anijet me skelet jo metalik. Gjerësia (L) matet me metra.

Tonazhi (DW) emërton diferencën, të shprehur në tonë, ndërmjet zhvendosjes së një anijeje në ujë me denduri të barabartë me 1,025 në vijën e pluskimit me tonazh që korrespondon franc-bordit (= largësisë ndërmjet nivelit të ujit dhe pjesës së sipërme të kuvertës, të matur në mesin e gjatësisë së anijes) të verës së caktuar dhe peshës së saj boshe.

Pesha boshe emërton zhvendosjen e një anijeje në tonë metrik duke përjashtuar tonazhin, lëndët djegëse, vajin, ujin e ballastit, ujin e ëmbël dhe ujin e furnizimit të ngrohësave, rezervat në bord po ashtu dhe pasagjerët, ekuipazhin dhe efektet e tyre.

Përkushmëria e një hapësire emërton raportin ndërmjet volumit të kësaj hapësire që zihet nga uji dhe volumit të saj total.

Në të gjitha rastet, volumet dhe sipërfaqet e një anijeje janë llogaritur jashtë gjymtyrëve.

Me gjithë dispozitat e paragrafit 6) të rregullit në fjalë, sipas rregullave 13, 13B dhe 13E dhe të paragrafit 4) të rregullit 18 të Aneksit në fjalë, naftëmbajtësja e re emërton një naftëmbajtëse kontrata e ndërtimit e së cilës është miratuar mbas 1 qershorit 1979; ose

në mungesë të një kontrate ndërtimi, kallumi i së cilës është vendosur ose gjendet në një gjendje të përparuar mbas 1 janarit 1980; ose

dorëzimi i së cilës kryhet mbas 1 qershorit 1982; ose

që ka pësuar një ndryshim të rëndësishëm:

kontrata e së cilës është miratuar pas 1 qershorit të 1979; ose

në mungesë të çdo kontrate, punimet e së cilës kanë filluar mbas 1 janarit 1980; ose

që ka përfunduar mbas 1 qershorit 1982.

Gjithësesi, duke u mbështetur në paragrafit 1) të rregullit 13 të Aneksit në fjalë, përkufizimi i dhënë në paragrafin 6) të rregullit në fjalë zbatohet në naftëmbajtëset me tonazh të plote ose më të madh se 70 000 t.

SHIH INTERPRETIMIN 1.1. DHE 1.2

Duke u mbështetur në dispozitat e paragrafit 7) të rregullit në fjalë, sipas rregullave 13, 13A, 13B, dhe 13D dhe të paragrafit 5) dhe pikës c) të paragrafit 6) të rregullit 18 të Aneksit në fjalë, naftëmbajtëset ekzistues emërton një naftëmbajtëse që nuk është një naftëmbajtëse e re ashtu si e përcakton paragrafi 26) i rregullit në fjalë.

nafta bruto emërton një përzierje të lëngshme hidrokarburesh që gjenden në gjendjen natyrore në tokë, qoftë ose jo i përpunuar me qëllim transportimin e tij, dhe përfshin :

naftën bruto disa fraksione të së cilës të distiluar mund të jenë ekstrate; dhe

naftë bruto së cilës i shtohen disa fraksione të distiluara.

transportuesit e naftës bruto emërton një naftëmbajtëse të përshtatur për transportin e naftës bruto.

Transportues produkteve emërton një naftëmbajtëse të caktuar për transportin e hidrokarbureve përveç naftës bruto.

Data përkujtimore emërton ditën dhe muajin e çdo viti që përputhet me datën e skadimit të çertifikatës ndërkombëtare të parandalimit të ndotjes nga hidrokarburet.

Rregulli 2 Fusha e zbatimit

Përveç dispozitës qëllimisht të kundërta, dispozitat e Aneksit në fjalë zbatohet në të gjitha anijet.

Kur një anije ndryshe nga një naftëmbajtëse është e pajisur me hapësirë për ngarkesat që është ndërtuar dhe përdorur për transportin e hidrokarbureve të paambalazuara dhe që kapaciteti total i saj është i barabartë ose më i madh se 200m³, dispozitat të rregullave 9, 10, 14, 15 1), 2) dhe 3), 18, 20 dhe 24 4) të Aneksit në fjalë të zbatuara në naftëmbajtëse zbatohen gjithashtu në

ndërtimin dhe shfrytëzimin e kësaj hapësirave; gjithësesi, kur ky kapacitet total është më e vogël se 1 000m³, përcaktimet e rregullit 15 4) të Aneksit në fjalë mund të zbatohet në vend të atyre të rregullit 15 1), 2) dhe 3).

Kur një nëftëmbajtëse transporton, në njërin nga hapësirat e saj të ngarkesës, lende të parashtruara në dispozitat e Aneksit II të Konventës në fjalë, është mirë të zbatohet gjithashtu dispozitat e duhura të Aneksit II.

a) çdo hidroptere, çdo anije që përdor trysnin e ajrit dhe lloje të tjera të reja anijesh (pajisje që punojnë në sipërfaqe, pajisje nënujore, etj.) karakteristikat e ndërtimit të cilave e bëjnë të pajustifikueshëm ose praktikisht të porealizueshëm zbatimin e njërës prej dispozitave të çfarëdoshme të kapitujve II dhe III të Aneksit në fjalë lidhur me ndërtimin dhe pajisjen, mund të përjashtohen nga zbatimi i këtyre dispozitave nga Autoriteti, me kusht që ndërtimi dhe pajisja e anijes ofron një mbrojtje ekuivalente kundër ndotjes nga hidrokarburet lidhur me shërbimin për të cilin janë përcaktuar.

b) detajet të një përjashtimi të tillë akorduar nga Autoriteti duhet të pasqyrohen në Çertifikatën e përmendur në rregullin 5 të Aneksit në fjalë.

c) sapo të jetë e mundur dhe, më vonë, në një afat prej 90 ditësh, Autoriteti duke akorduar një përjashtim të tillë komunikon hollësitë dhe motivet Organizatës që ia bën të ditur Palëve në Konventë për t'i informuar vazhdimisht, në rast nevojë.

Rregulli 3 Ekuivalentimet

SHIH INTERPRETIMI 1.5

Autoriteti mund të autorizojë vendosjen në një anije të instalimeve (mjeteve), të materialeve, mekanizmave ose aparateve, për zëvendësimin e atyre që janë përshkruar nga Aneksi në fjalë, me kusht që këto instalime, materiale, instalime ose aparate të jenë të paktën efikase nga ato që janë përshkruar nga Aneksi në fjalë. Kjo kompetencë e Autoritetit nuk shtrihet në mundësinë vetëm për të zëvendësuar, por edhe për të parashikuar Rregullat e Aneksit në fjalë lidhur me projektimin dhe me ndërtimin me anë të metodës shfrytëzuese duke kontrolluar hedhjet e hidrokarbureve.

Autoriteti që autorizon një instalim, një material, një mekanizëm ose një aparat duke zëvendësuar ato që janë përshkruar nga Aneksi në fjalë, ia komunikon hollësitë Organizatës që i'a shpërndan Palëve në Konventë për informacion dhe që të vazhdojë t'i japë, në rast nevojë.

Rregulli 4 Kontrollet

1) çdo naftëmbajtëse me një tonazh bruto të barabartë ose më të madhe se 150 tonëshe, po ashtu edhe çdo anije tjetër me tonazh bruto të barabartë ose më të madhe se 400 tonëshe, duhet t'i nënshtrohet kontrolleve të veçanta si më poshtë :

para vënies në shërbim të anijes ose para se çertifikata e parashikuar në rregullin 5 të Aneksit në fjalë nuk është dorëzuar për herë të parë, një kontroll bazë që duhet të nënkuptojë një kontroll të plotë të strukturës të materialit të armaturës, të sistemeve, instalimeve, të rregullimit dhe të materialeve për çdo gjë që del nga Aneksi aktual. Ky kontroll duhet të sigurojë që struktura, materiali i armaturës, sistemet, instalimet, rregullatorët dhe materialet plotësojnë krejtësisht përcaktimet e zbatueshme në Aneksin në fjalë.;

një kontroll përsëritës të kryer në intervale kohore të përcaktuara nga Autoriteti por që nuk i kalon pesë vjetët, përveç kur zbatohen rregullat 8 2), 8 5), 8 6) dhe 8 7) të Aneksit në fjalë. Kontrolli i përsëritur duhet të sigurojë që struktura, materiali i armaturës, sistemet, instalimet, rregullatorët dhe materialet plotësojnë krejtësisht përcaktimet e zbatueshme në Aneksin në fjalë.;

një kontroll i ndërmjetëm që kryet në një afat prej tre muajsh përpara ose mbas datës së dytë, mbas datës së përvjetorit ose në një afat prej tre muajsh para ose pas datës së përvjetorit të Çertifikatës, që duhet të zëvendësojë njërën nga kontrollet e anuluar të specifikuara në paragrafin

1) d) të rregullit në fjalë. Kontrolli i ndërmjetëm duhet të sugurojë që materiali dhe sistemi i pompimit dhe tubacionet e bashkuara, duke përfshirë aty edhe dispozitivët e survejimit të vazhdueshëm dhe të kontrollit të hedhjes së hidrokarbureve, sistemin e larjes me naftë bruto, ndarësit e ujit dhe hidrokarbureve dhe sistemet e filtrimit të hidrokarbureve, duke plotësuar krejtësisht përcaktimet e zbatuara në Aneksin në fjalë dhe që janë në kushte të mira pune. Këto kontrolle të ndërmjetme duhet të pasqyrohen në certifikatën e shpërndarë sipas rregullit 5 ose rregullit 6 të Aneksit në fjalë;

SHIH INTERPRETIMIN 1A. 1

një kontroll vjetor, që kryet në një afat prej tre muajsh para ose pas datës përkujtimore të certifikatës, që nënkupton një inspektim të përgjithshëm të strukturës, të materialit të armatimit, të sistemeve, instalimeve, të rregullatoreve dhe të materialeve të përcaktuar në paragrafin 1) a) të rregullit në fjalë, dhe duhet të mundësojë verifikimin që ato janë mirë mbajtur në kushtet e parashikuara në paragrafin 4) të rregullit në fjalë dhe që plotësojnë kushtet e shërbimit për të cilën është ngarkuar anija. Këto kontrolle vjetore duhet të pasqyrohen në certifikatën e shpërndarë sipas rregullit 5 ose 6 të Aneksit në fjalë;

një kontroll suplementar, të përgjithshëm ose të pjesshme sipas rastit, që duhet të kryhet mbas një riparimi që rezulton nga hetimi i përcaktuar në paragrafin 4) të rregullit në fjalë çdo herë që anija pëson riparime ose rinovime të rëndësishme. Ky kontroll duhet të sigurojë që riparimet ose rinovimet e nevojshme janë kryer realisht, që materialet e përdorura për këtë riparim ose rinovim dhe ekzekutimi i punimeve janë nga të gjitha pikëpamjet të kënaqshme dhe që anija plotëson të gjitha përcaktimet e Aneksit në fjalë.

2) Në rastin e anijeve që nuk iu janë nënshtruar dispozitave të paragrafit 1) të rregullit në fjalë, Autoriteti nënkupton masat që duhet të merren për të respektuar dispozitat e zbatuara në Aneksit në fjalë.

3)a) kontrollet e anijeve, për sa i përket zbatimit të dispozitave të Aneksit në fjalë, duhet të kryhen nga funksionarët e Autoritetit. Gjithësesi, mund t'ia besojë kontrollet si inspektorëve të caktuar për këtë punë, ashtu si edhe organizmave që njihen nga ajo.

b) çdo Autoritet që cakton inspektorët ose organizmat e njohur për të kryer kontrollet ashtu si janë parashikuar në pikën a) të paragrafit në fjalë duhet të aftësojë (trajnojë) çdo inspektor të caktuar ose çdo organizëm të njohur për :

të kërkuar (me ngulm) që një anije të pësojë disa riparime, dhe
të kryejë kontrolle nëse ia kërkojnë Autoriteti kompetente të Shtetit në portin e të cilit gjendet.

Autoriteti duhet t'i njoftojë Organizatës përgjegjësitë specifike të ngarkuar inspektorëve të caktuar ose organizmave të njohura dhe kushtet e autoritetit që iu janë ngarkuar me qëllim që ajo t'i transmetojë tek Palët në Protokollin aktual për informimin e funksionarëve të tyre.

c) kur një inspektor i përcaktuar ose organizëm i njohur përcakton që gjendja e anijes ose armatiura e saj nuk korrespondon në thelb me udhëzimet e certifikatës ose është e tillë që anija nuk mund të dalë në det pa rrezikun e madh për mjedisin ujor, inspektori ose organizmi duhet të jetë i vëmendshëm për të parë nëse merren masat korrigjuese dhe duhet të informojnë Autoritetin në kohën e duhur. Nëse këto masa korrigjuese nuk merren, certifikata duhet të tërhiqet dhe Autoriteti duhet të informohet menjëherë; nëse anija gjendet në portin e një pale tjetër, autoritet kompetentet e Shtetit të portit duhen gjithashtu të informohen menjëherë. Kur një funksionar i Autoritetit, një inspektor i caktuar ose një organizëm i njohur për të informuar Autoriteti kompetentet të Shtetit të portit, qeveria e Shtetit të portit të interesuar duhet t'i akordojë funksionarit, inspektorit ose organizmit në fjalë të gjithë asistencën e nevojshme që t'i lejojë atij që të kryejë detyrën nga detyrimet e tyre sipas rregullit në fjalë. Në rast nevojë, qeveria e Shtetit të portit të interesuar duhet të marrë masat e duhura për të penguar anijen deri kur ajo të mund të dalë në det ose të lërë portin për t'u kthyer në kantierin e riparimit më të afërt, pa ndonjë rrezik të madh ndotjeje për mjedisin ujor.

d) Në të gjitha rastet, Autoriteti i interesuar duhet të bëhet krejtësisht garant për ekzekutimin

e plotë dhe për efikasitetin e kontrollit dhe duhet të angazhohet për të marrë masat e nevojshme për të plotësuar këtë detyrim.

4)a) gjendja e anijes dhe e armaturës së saj duhet të mirëmbahet sipas dispozitave të Konventës në fjalë në mënyrë që anija të mbetet nga çdo pikëpamje e aftë që të dalë në det pa asnjë rrezik të madh për mjedisin ujor.

b) pas një kontrolli të çfarëdoshëm të parashikuar në paragrafin 1) të rregullit në fjalë, asnjë ndryshim tjetër përveç një zëvendësimi të thjeshtë të materialit dhe instalimeve nuk duhet të bëhet në strukturë, në materialin e armaturës, në sisteme, në instalime, rregullimeve ose në materiale që janë objekte të kontrollit, pa autorizimin e Autoritetit.

c) Kur një aksident i ndodh një anijeje ose një difekt i konstatuar në bord cënon thellësisht integritetin e anijes ose efikasitetin ose tërësinë e pajisjeve të saj të përcaktuar nga Aneksi në fjalë, kapiteni ose pronari i anijes duhet të raportojë sapo të jetë e mundur Autoritetin, organizmin e njohur ose inspektorin e caktuar të ngarkuar për të shpërndarë certifikatën e duhur, i cili duhet të ndërmarrë një hetim me qëllim që të përcaktojë nëse është e nevojshme për t'u proceduar në një kontroll sipas përcaktimeve të paragrafit 1) të rregullit në fjalë. Nëse anija gjendet në portin e një Pale tjetër, kapiteni ose pronari duhet gjithashtu të raportojë menjëherë autoriteve kompetente të Shtetit të portit ku gjendet dhe inspektori i caktuar ose organizmi i njohur duhet të sigurojë nëse një raport i tillë është bërë si duhet.

Rregulli 5

Dhënia e certifikatës ose vënia e një vize

SHIH INTERPRETIMIN 2.0 DHE 2.1

një Çertifikatë ndërkombëtare për parandalimin e ndotjes nga hidrokarburet duhet të dorëzohet, pas një kontrolli të parë ose një kontrolli të ripërsëritur të kryer, sipas dispozitave të rregullit 4 të Aneksit në fjalë, për çdo nëftëmbajtëse me një tonazh bruto të barabartë ose më të madhe se 150 tonë dhe për çdo anije tjetër me tonazh bruto të barabartë ose më të madhe se 400 tonë që kryen udhëtime me destinacion portet ose терминалет që gjenden në juridiksionin e Palës tjetër të Konventës.

SHIH INTERPRITIMIN 2.2, 2.3 DHE 2.4

kjo çertifikatë duhet të shpërndahet, ose duhet vënë një vizë, si nga Autoriteti, po ashtu nga çdo person ose organizëm rregullisht i autorizuar nga ai. Në të gjitha rastet, Autoriteti merr përsipër të gjithë përgjegjësinë e certifikimit.

Me gjithë çdo dispozite tjetër të amandamenteve në Aneksin në fjalë të miratuar nga Komiteti i mbrojtjes të mjedisit ujor (MEPC) nga rezoluta MEPC.39 (29), çdo Çertifikatë ndërkombëtare e parandalimit të ndotjes nga hidrokarburet që është e vlefshme që nga hyrja në fuqi e amendamenteve mbetet e vlefshme deri në datën e përfundimit të saj në zbatim të dispozitave të Aneksit në fjalë ashtu si është thënë para hyrjes në fuqi të amendamenteve.

Rregulli 6

Dorëzimi i një certifikate ose dhënia e një vize nga një qeveri tjetër

Qeveria e një Pale në Konventë mund, me kërkesë të Autoritetit, të kontrollojë një anije. Nëse ajo sheh të arsyeshme që dispozitat e Aneksit në fjalë janë plotësuar, i dorëzon anijes një Çertifikatë ndërkombëtare të parandalimit të ndotjes nga hidrokarburet ose i autorizon dorëzimin dhe, në rast nevojë, i jep një vizë ose autorizon dhënien e saj lidhur me certifikatën që zotëron kjo anije sipas Aneksit në fjalë.

Një kopje e certifikatës dhe një kopje e raportit të kontrollit duhet të adresohet sa më shpejt që të jetë e mundur Autoritetit që ka bërë kërkesën.

Një çertifikatë e tillë e dorëzuar duhet të përmbajë një deklaratë që tregon se ajo është

dorëzuar me kërkesë të Autoritetit; ajo ka të njëjtën vlerë dhe është pranuar me të njëjtat kushte si një certifikatë e dorëzuar sipas rregullit 5 të Aneksit në fjalë.

Nuk duhet dorëzuar certifikatë ndërkombëtare të parandalimit të ndotjes nga hidrokarburet një anijeje që është autorizuar të lundrojë nën flamurin e një Shteti që nuk është Palë në Konventë.

Rregulli 7 Forma e certifikatës

SHIH INTERPRETIMIN 2.4A

Certifikata ndërkombëtare e parandalimit të ndotjes nga hidrokarburet duhet të bëhet sipas modelit që shfaqet në shtojcën II të Aneksit në fjalë. Nëse gjuha e përdorur nuk është as anglishtja as frëngjishtja, teksti duhet të përfshijë një përkthim në njëren nga këto gjuhë.

Rregulli 8 Zgjatja dhe vlefshmëria e certifikatës

SHIH INTERPRETIMIN 2.5

certifikata ndërkombëtare e parandalimit të ndotjes nga hidrokarburet duhet të dorëzohet për një periudhë zgjatja e së cilës është caktuar nga Autoriteti, zgjatje që nuk duhet të kalojë pesë vjet.

a) me gjithë përcaktimet e paragrafit 1) të rregullit në fjalë, kur kontrolli i rinovimit përfundon në një afat tre muaj para datës së skadimit të certifikatës ekzistues, certifikata e re është e vlefshme duke filluar nga data e përfundimit të kontrollit të rinovimit deri në një datë që nuk është më vonë se pesë vjetë nga data e përfundimit të certifikatës në fjalë.

b) kur kontrolli i rinovimit përfundon mbas datës së mbarimit të certifikatës ekzistues, certifikata e re është e vlefshme duke filluar nga data e përfundimit të kontrollit të rinovimit deri në një datë që nuk kalon më shumë se pesë vjetë nga data e mbarimit të certifikatës ekzistues.

c) Kur kontrolli i rinovimit përfundon në më shumë se tre muaj para datës së mbarimit të certifikatës ekzistues, certifikata e re është e vlefshme duke filluar nga data e përfundimit të kontrollit rinovues deri në një datë që nuk kalon më shumë se pesë vjetë nga datë e përfundimit të kontrollit të rinovimit.

kur një certifikatë dorëzohet për një kohëzgjatje më të vogël se pesë vjetë, Autoriteti mund të shtyjë vlefshmërinë e certifikatës në fjalë nga data e përfundimit deri në periudhën maksimale të parashikuar në paragrafin 1) të rregullit në fjalë, me kusht që këto kontrolle të specifikuar në rregullat 4 1) c) dhe 4 1) d) të Aneksi në fjalë, që duhet të ndodhë kur certifikata është dorëzuar për pesë vjetë, të kryhen sipas nevojës.

Nëse, pas kontrollit të rinovimit, një certifikatë e re nuk mund të dorëzohet ose t'i jepet anijes para datës së mbarimit të certifikatës ekzistues, personi ose organizmi i autorizuar nga Autoriteti mund të japë një vizë mbi certifikatën ekzistues dhe kjo certifikatë duhet të pranohet si e vlefshme për një periudhë të re që nuk mund t'i kalojë pesë muaj duke filluar nga data e mbarimit.

Nëse, nga data e mbarimit të një certifikate, anija nuk gjendet në portin në të cilin ai duhet t'i nënshtrohet një kontrolli, Autoriteti mund të shtyjë vlefshmërinë e kësaj certifikate. Gjithësesi, një shtyrje e tillë duhet të akordohet vetëm që anija të përfundojë udhëtimin e saj drejt portit në të cilin duhet të kontrollohet dhe kjo, vetëm në rastin kur kjo masë duket e përshtatshme dhe e arsyeshme. Asnjë certifikatë nuk duhet të shtyhet për një periudhë më shumë se tre muaj dhe anija që ka përfituar një shtyrje të tillë të afatit, nuk ka të drejtë, sipas kësaj shtyrje, mbas mbërritjes së saj në portin ku duhet të kontrollohet, të riniset pa marrë certifikatën e re. Kur kontrolli i rinovimit përfundon, certifikata e re është e vlefshme për një periudhë që nuk i kalon të pesë vjetët duke përfshirë edhe datën e mbarimit të certifikates ekzistues para se t'i akordohet një shtyrje të afatit.

Një certifikatë e dorëzuar një anijeje që kryen udhëtime të shkurtra, që nuk është shtyrë sipas dispozitave të mëparshme të rregullit në fjalë, mund të shtyhet nga Autoriteti për një periudhë që nuk duhet të kalojë 1 muaj nga data e mbarimit e treguar në këtë certifikatë. Kur kontrolli i

rinovimit ka përfunduar, çertifikata e re është e vlefshme për një periudhë që nuk i kalon të pesë vjetët duke përfshirë datën e mbarimit të çertifikatës ekzistues para se t'i jepet kjo shtyrje.

Në disa raste të veçanta të përcaktuar nga Autoriteti, nuk është e nevojshme që vlefshmëria e një çertifikate të re të fillojë nga data e mbarimit të çertifikatës ekzistues sipas përcaktimeve të paragrafeve 2) b), 5) ose 6) të rregullit në fjalë. Në këto raste të veçanta, Çertifikata e re është e vlefshme për një periudhë që nuk i kalon të pesë vjetët duke filluar nga data e përfundimit të kontrollit të rinovimit.

Kur një kontroll vjetor ose i ndërmjetëm kryhet në një afat më të vogël se ai që është specifikuar në rregullin 4 të Aneksit në fjalë :

datë e përkujtimores që figuron në çertifikatë zëvendësohet me anë të një vize në një datë që nuk duhet të jetë më e hershme se sa tre muaj nga data në të cilën ka përfunduar kontrolli.

Kontrolli vjetor ose i ndërmjetëm i mëpasshëm i parashikuar në rregullin 4 të Aneksit në fjalë duhet të përfundojë në intervalet e caktuar në këtë rregull, të llogaritur duke u nisur nga data e re e përkujtimores;

Data e mbarimit mund të mbetet e pandryshuar me kusht që një ose më shumë kontrolle vjetore ose të ndërmjetme, sipas rastit, të kryen në atë mënyrë që intervalet maksimale ndërmjet kontrolleve të parashikuara në rregullin 4 të Aneksit në fjalë të mos tejkalohet.

një çertifikatë e dorëzuar sipas rregullit 5 ose rregullit 6 të Aneksit në fjalë nuk është më e vlefshme në secilindo nga rastet e më poshtme :

nëse kontrollet e duhura nuk janë përfunduar në afatin e specifikuar në rregullin 4 1) të Aneksit në fjalë;

nëse viza e parashikuar në rregullin 4 1) c) ose 4 1) d) të Aneksit në fjalë nuk janë vënë në çertifikatë.;

nëse një anije lundron nën flamurin e një Shteti tjetër. Një çertifikatë e re nuk duhet të dorëzohet nëse qeveria dorëzon çertifikatën e re me sigurinë që anija të plotësojë përcaktimet e rregullit 4 4) a) dhe 4 4) b) të Aneksit në fjalë . në rastin e një transferimi të flamurit ndërmjet Palëve, nëse atij i bëhet kërkesa në një afat prej tre muajsh duke përfshirë edhe atë të transferimit, qeveria e Palës anija e së cilës ishte autorizuar më parë të lundrojë me atë flamur i dergon sapo të jetë e mundur Autoritetit kopje të çertifikatës me cilën anija ishte pajisur para transferimit, po ashtu edhe kopje të raporteve të kontrolleve, në rast nevojë.

Rregulli 8 A

Kontrolli i normave të shfrytëzimit të portit nga Shteti⁸

një anije që gjendet në një port ose në një stacion në portin e një Pale tjetër i nënshtrohet një inspektimi që kryhet nga funksionarët e duhur të autorizuar nga Pala me qëllim që të verifikohet zbatimi i normave të shfrytëzimit të parashikuar nga Aneksi në fjalë, kur ka arsye të sakta për të menduar që kapiteni ose anëtarët e ekuipazhit nuk kanë zbatuar në fakt metodat kryesore në bord për të parandaluar ndotjen nga hidrokarburet.

Në rrethanat e dhëna në paragrafin 1) të rregullit në fjalë, Pala zbaton dispozitat e nevojshme për të penguar anijen të dal në det të hapur deri sa të jetë riparuar sipas dispozitave të Aneksit në fjalë.

Procedurat lidhur me kontrollin e portit nga Shteti parashikuar në artikullin 5 të Konventës në fjalë zbatohen në rastin e rregullit në fjalë.

Asnjë dispozitë e rregullit në fjalë nuk duhet të interpretohet sikur kufizon të drejtat dhe detyrimet e një Pale që kryen kontrollin e normave të shfrytëzimit të parashikuara veçanërisht në Konventën në fjalë.

⁸ duke iu referuar Procedurave të kontrollit të anijeve nga Shteti i portit që Organizata ka miratuar me anë të rezolutës A. 787(19) ashtu si është ndryshuar nga rezoluta 1.882(21); shih publikimin e OMI-t që ka numrin e shitjes IMO- 651 F

KAPITULLI II

DISPOZITAT LIDHUR ME PARANDALIMIN E NDOTJES TE LIDHUR ME SHFRYTËZIMIN E ANIJEVE.

Rregulli 9

Rregullimi i hedhjeve të hidrokarbureve

1) Sipas dispozitave të rregullit 10 dhe 11 të Aneksit në fjalë dhe të Paragrafit 2) të rregullit në fjalë, është e ndaluar për çdo anije ku zbatohet Aneksi në fjalë për hedhjen në det të hidrokarbureve ose të përzierjeve të ujit dhe hidrokarbureve, vetëm kur plotësohen të gjitha kushtet e mëposhtme:

a) për sa i përket naftëmbajtësve, përveç në rastin e parashikuar në pikën b) të paragrafit aktual :

- i) naftëmbajtësja nuk është në një zonë të veçantë;
- ii) naftëmbajtësja është më shumë se 50 milje det larg tokës më te afërt;
- iii) naftëmbajtësja lundron;
- iv) përqindja e hedhjeve të hidrokarbureve nuk i kalon të 30 l për milje detare;
- v) sasia totale e hidrokarbureve të hedhura në det nuk i kalon, për naftëmbajtëset ekzistues, të 1/15 000 të sasisë totale të ngarkesës së veçantë nga i cili rrjedhin mbeturinat dhe, për naftëmbajtëset e reja, 1/30 000 të sasisë totale të ngarkesës nga e cila rrjedhin ndotjet; dhe

SHIH INTERPRETIMIN 3.2

vi) naftëmbajtësja përdor një mekanizëm të survejimit të vazhdueshëm dhe të kontrollit të hedhjeve të hidrokarbureve dhe një tërësi çisternash të kullimit ashtu si është parashikuar në rregullin 15 e Aneksit në fjalë.

b) për sa i përket anijeve më një tonazh bruto të barabartë ose më të madhe se 400 tonë, përveç nga naftëmbajtëset, dhe për sa i përket naftëmbajtësve, për hambarët e pjesës së makinerive, me përjashtim të hambareve të dhomës së pompimit të ngarkesës të paktën që lëndët e rrjedhshme nuk janë përzier me mbeturinat e ngarkesës së hidrokarbureve :

anija nuk është në një zonë të veçantë;

anija lundron ;

përmbajtja në hidrokarbure të rrjedhshme jo të holluar nuk tejkalon 15 pjesë për milion; dhe anija përdor material të parashikuar në rregullin 16 të Aneksit në fjalë.

SHIH INTERPRETIMIN 3.1

për sa i përket anijeve me tonazh bruto më të vogël ose e barabartë me 400 tonë, ndryshe nga naftëmbajtëset, që lundrojnë jashtë zonave të veçanta, Autoriteti vëzhgon nëse ata janë të pajisur, në masën e së mundurës dhe të arësyeshme, me instalime që lejojnë ruajtjen e mbeturinave të hidrokarbureve në bord dhe hedhjen e tyre nëpër instalimet e grumbullimit ose në det sipas dispozitave të paragrafit 1), pika b) të rregullit në fjalë.

Çdo herë që gjurmë të dukshme hidrokarburesh shihen në sipërfaqen e ujit në afërsinë e një anijeje ose të trajektoreve së kryer prej saj, Qeveritë e Palëve në Konventë, në masën ku ata mund ta bëjnë në mënyrë të arësyeshme, hetojnë menjëherë në vend ngjarjen që të mundësojë të përcaktohen nëse ka patur shkelje të dispozitave të rregullit në fjalë ose të rregullit 10 të Aneksit në fjalë. Hetimi bëhet kryesisht lidhur me gjëndjen e erës dhe të detit, me trajektoren dhe shpejtësinë e anijes, lidhur me burimet e tjera të mundësme të gjurmëve të dukshme më të afërta dhe lidhur me të gjitha dokumentet e duhura ku janë regjistruar hedhjet e hidrokarbureve.

Dispozitat e paragrafit 1) të rregullit në fjalë nuk zbatohet për hedhjet e ballastit të pastër ose të ndarë as nga përzierjet jo të trajtuar me ujë dhe me hidrokarbure përmbajtja e të cilit në hidrokarbure, të paholluar, nuk i kalon 15 pjesë për milion, me kusht që këto përzierje nuk rrjedhin nga mbylljet e dhomave të pompave të ngarkesës dhe që nuk përmbajnë mbeturina nga ngarkesa e

hidrokarbureve.

Hedhja në det nuk duhet të përmbajë as produkte kimike ose lende të tjera në sasi ose përqendrim të rrezikshme për mjedisin ujor, as produkte kimike ose lende të përdorura për t'u shpëtuar kushteve të hedhjes të parashikuara në rregullin në fjalë.

Mbeturinat e hidrokarbureve që nuk mund të hidhen në det sipas kushteve të përmendura në paragrafin 1), 2) dhe 4) të rregullit në fjalë ruhen në bord ose hidhen në instalimet e grumbullimit.

Për sa i përket anijeve të caktuara nga Rregulli 16, paragrafi 6) të Aneksit në fjalë, që nuk janë pajisur me materialin e përshkruar në paragrafet 1) ose 2) të rregullit 16 të Aneksit në fjalë, dispozitave të pikes b) të paragrafit 1) të rregullit në fjalë nuk zbatohet para 6 korrikut 1998 ose para datës në të cilën anija është pajisur me materialin e lartpërmendur, nëse kjo datë është më e hershme. Deri në këtë datë, kjo anije është e ndaluar të hedhë në det hidrokarbure ose përzierje uji dhe hidrokarburesh që vijnë nga mbyllja e pjesës së makinerive, vetëm kur plotësohen të gjitha kushtet e më poshtme :

përzierja e ujit dhe hidrokarbureve nuk vijnë nga embyllja e dhomave të pompave të ngarkesës;

përzierja e ujit dhe hidrokarbureve nuk përmban mbeturina nga ngarkesa e hidrokarbureve;

anija nuk gjendet në një zonë të veçantë;

anija është më shumë se 12 milje larg nga toka më e afët;

anija lundron

sasia në hidrokarbure të rrjedhshme është më e vogël se 100 pjesë për milion; dhe

anija përdor një ndarëse uji dhe hidrokarburesh, të një tipi të miratuar nga Autoriteti dhe sipas specifikimeve të rekomanduara nga Organizata⁹.

Rregulli 10

Metodat e parandalimit të ndotjes nga hidrokarburet lidhur me anijet e shfrytëzuara në zona të veçanta

sipas Aneksit në fjalë, zonat e veçanta janë zona e detit Mesdhe, zona e detit Baltik, e detit Të Zi, e detit të Kuq, zona e "gjirit", zonat e gjirit Aden, zona Antarktike dhe ujërat e Evropës Veri-Perëndimore, që janë përkufizuar si më poshtë :

nga zona e detit Mesdhe, nënkuptojmë pikërisht detin Mesdhe, me gjiret dhe detet që përfshin, e kufizuar nga ana e detit të Zi nga paraleli 14°N, dhe e kufizuar në perëndim, në ngushticën e Gjibraltarit, nga meridiani 50°36' W.

Nga zona e detit Balltik, ku përfshihet deti Balltik si dhe gjiri i Bontis, gjiri i Finlandës dhe një pjesë e detit Baltik, e kufizuar nga paralelja e Skagenit, në Skagerrak (57°44', 8N)

Nga Zona e detit të Zi, ku përfshihet deti i Zi si dhe deti Azov, i kufizuar nga ana e detit Mesdhe, nga paralelja 41° N.

Nga zona e detit të Kuq, ku përfshihet deti i Kuq si dhe gjiret e Suezit dhe të Akabas, të kufizuar në jug nga loksodromia (trajektorja e kalimit) që lidh Ras Siyan (12°28', 5 N, 43°19', 6 E) dhe Huan Murad (12°40', 4 N, 43°30', 2 E).

Nga zona e gjireve, ku bëjnë pjesë zonat detare që gjenden në veri perëndim të loksodromisë që lidh Ras el Had (22°30' N, 59°48' E) dhe Ras Al Fasteh (25°04' N, 61°25' E).

Nga zona e gjirit Aden, ku përfshihet një pjesë e gjirit Aden që gjendet ndërmjet detit të Kuq dhe detit Oman, të kufizuar në perëndim nga loksodromia që lidh Ras Iyan (12°28', 5 N, 43°19', 6 E) dhe Haun Murad (12°40' N, 43°30', 2 E), dhe në lindje nga loksodromia që lidh Ras Asir (11°50'N, 51°16', 9 E) dhe Ras Fatrak (15°35' N, 52°13', 8 E).

Nga zona e Antarktikës, që përfshin zonat detare që gjenden në jug të paraleles 60° S.

Ujërat e Evropës së Veri-Perëndimit që përfshin detin e Veriut dhe me akseset e saj, deti i Irlandës, deti Seltik, La Manshi dhe pjesa Veri-lindje e Atlantikut që gjendet në perëndim të

⁹ sipas direktivave dhe specifikimeve lidhur me materialin e parandalimit të ndotjes lidhur me ujrat e hambarit të zonës së makinerive të anijeve që Komiteti i mbrojtjes së mjedisit ujor të Organizatës ka miratuar me rezolutën MEPC.60 (33); shih botimin e OMI numër IMO -647F

Irlandës. Kjo zonë kufizohet nga vija që lidhin pikat gjeografike të më poshtme :

- 48°27' N në bregun Francez
- ii) 48°27' N, 6°25' W
- iii) 49°52' N, 7°44' W
- iv) 50°30' N, 12° W
- v) 56°30' N, 12° W
- vi) 62° N, 3° W
- vii) 62° në bregun norvegjez
- viii) 57°44', 8 N në brigjet daneze dhe suedeze.

sipas dispozitave të rregullit 11 të Aneksit në fjalë :

çdo naftëmbajtëse është e ndaluar, po ashtu çdo anije me tonazh brutokubike bruto të barabartë ose më të madhe se 400 tonë përveç naftëmbajtësve, të hedhin në det hidrokarbure ose përzierje hidrokarburesh gjatë kohës që gjenden në zonë të veçantë. Pës sa i përket zonës Antarktike, çdo anije është e ndaluar të hedhë në det hidrokarbure ose përzierje hidrokarburesh.

Sipas dispozitave të paragrafit 2) a) të rregullit në fjalë të zbatueshme në zonën e Antartikut, është e ndaluar që çdo anije me një hapësirë kubike të brendëshme bruto më të vogël se 400 tonë, ashtu si një naftëmbajtëse, të hedhë në det hidrokarbure ose përzierjesh hidrokarburesh kur gjendet në një zonë të veçantë, përveç nëse sasia e hidrokarbureve nuk i kalon, pa e holluar, 15 pjesë për milion.

a) dispozitat e paragrafit 2) të rregullit në fjalë nuk zbatohen për hedhjet e ballastit të pastër ose të ndarë.

b) dispozitat e pikës a) të paragrafit 2) të rregullit në fjalë nuk zbatohen në hedhjet e ujërave të hambareve të trajtuara që dalin nga zona e makinerive, nëse të gjitha kushtet e mëposhtme plotësohen :

- i) ujërat e hambarit nuk vijnë nga e mbyllja e dhomave të pompave të ngarkesës;
- ii) ujërat e hambarit të anijes nuk janë përzier me mbeturinat e ngarkesës së hidrokarbureve;
- iii) anija lundron;
- iv) sasia në hidrokarbure jo të holluar nuk i kalon të 15 pjesë për milion;
- v) anija përdor një material filtrimi të hidrokarbureve sipas dispozitave të paragrafit 5) të rregullit 16 të Aneksit në fjalë;
- vi) materiali i filtrimit pajiset nga një mekanizëm ndalimi që garanton ndërprerjen e hedhjeve në mënyrë automatike kur sasia në hidrokarbure i tejkalon të 15 pjesë për milion.

SHIH INTERPRTIMIN 3.4

a) hedhja në det nuk duhet të përmbajë as produkte kimike ose lende të tjera në sasi ose përqendrime të rrezikshme për mjedisin ujor dhe as produkte kimike ose lende të tjera të përdorura për t'u shpëtuar kushteve të hedhjes të parashikuara në rregullin në fjalë.

b) mbeturinat e hidrokarbureve që nuk mund të hidhen në det në kushtet e parashikuara në paragrafët 2) dhe 3) të rregullit në fjalë ruhen në bord ose në instalimet e grumbullimit.

Asnjë dispozitë e rregullit në fjalë nuk ndalon një anijeje një pjesë e trajektores e së cilës gjendet në një zonë speciale të kryejë hedhje jashtë zonës speciale sipas dispozitave të rregullit 9 të Aneksit në fjalë.

Sa herë që gjurmët e dukshme të hidrokarbureve janë të dukshme në sipërfaqe ose nën sipërfaqe të ujit në largësinë më të afërt të një anijeje ose në trajektoren e saj, Qeveritë e Palëve në konventë, kur e shohin të arësyeshme, hetojnë në mënyrën më të shpejtë faktet që lejojnë të përcaktohet nëse ka patur shkelje të dispozitave të rregullit në fjalë ose të rregullit 9 të Aneksit në fjalë. Hetimi bëhet kryesisht lidhur me gjendjen e erës dhe të detit, me rrugën dhe shpejtësinë e anijes, dhe me burimet e tjera të mundëshme të gjurmëve të dukshme më tërë me të gjitha dokumentat e dhura ku janë regjistruar hedhjet e hidrokarbureve.

instalimet e grumbullimit në zonat speciale

zona e detit Mesdhe, e detit të Zi dhe e detit Baltik :

i) Qeveritë bregdetare të Palëve në Konventë të një zone të çfarëdoshme angazhohen të vënë në zbatim e shumta më 1 janar 1977, në të gjitha терминаlet e ngarkimit të hidrokarbureve dhe në të gjitha portet e riparimit të zonës speciale, instalime që mund grumbullojnë dhe të trajtojnë të gjithë ballastin e ndotur dhe të gjitha ujërat e pastrimit të çisternave të naftëmbajtëses. Përveç kësaj, të gjitha portet në zonën speciale janë pajisur me instalime të mjaftueshme për të pritur mbeturinat e tjera dhe përzierjet e hidrokarbureve të të gjitha anijeve. Kapaciteti i këtyre instalimeve është i mjaftueshëm për të plotësuar nevojat e anijeve që i përdorin pa krijuar vonesa të pajustificueshme.

ii) Qeveritë e Palëve juridiksioni i të cilave shtrihet deri në trajektoret e lundrimit detar me thellësi të vogël duke parë të nevojshme që një anije duhet të zvogëlojë zhvendosjen e sasise së ujit duke hedhur sasi ballasti, të angazhohen që të vendosin instalimet e përcaktuara nga pika i) të paragrafit në fjalë, duke patur parasysh që anijet që duhet të shkarkojnë mbeturinat ose ballast të ndotur mund të kenë vonesa.

iii) Gjatë kohës që përfshin datën e hyrjes në fuqi të Konventës në fjalë (nëse kjo datë është më përpara se 1 janari 1977) dhe 1 janari 1977, anijet që gjenden në zonë zbatojnë dispozitat e rregullit 9 të Aneksit në fjalë. Gjithësesi, Qeveritë e Palëve bregdetare të njëres prej zonave të veçanta të përcaktuar në pikën në fjalë mund të caktojnë një datë përpara 1 janarit 1977 por më vonë se data e hyrjes në fuqi të Konventës në fjalë, e duke u nisur nga kjo gjë, dispozitat e rregullit në fjalë lidhur me zonat e veçanta fillojnë të zbatohen;

nëse të gjitha instalimet e duhura të grumbullimit janë vendosur në datën e caktuar; dhe
me kusht që Palët e interesuar të njoftojnë datën e caktuar Organizatës të paktën gjashtë muaj më përpara, për t'ua komunikuar Palëve të tjera.

iv) duke filluar nga 1 janari 1977 ose nga data e caktuar më parë sipas dispozitës së pikës iii), Palët njoftojnë Organizatën, për t'ia transmetuar Palëve të interesuara, të gjitha rastet ku ato vlerësojnë instalimet si të pamjaftueshme.

b) zona e detit të Kuq, zona e gjireve, zona e gjirit të Adenit dhe ujërat e Evropës Veri-Perëndimore.

Qeveritë e Palëve bregdetare të zonave të veçanta angazhohen për të vendosur, sa më shpejtë që të jetë e mundur, në të gjitha терминаlet ku bëhet ngarkimi i hidrokarbureve dhe në të gjitha portet ku bëhen riparimet në zonat e veçanta, instalime të afta të grumbullojnë dhe të trajtojnë të gjithë ballastin e ndotur dhe të gjitha ujërat e pastrimit të çisternave të naftëmbajtësve. Për veç kësaj, të gjitha portet që gjenden në zonën e veçantë janë të pajisura me instalime të mjaftueshme për të grumbulluar mbeturinat e tjera si dhe përzierjet e hidrokarbureve të të gjitha anijeve. Kapaciteti i këtyre instalimeve është i mjaftueshëm për të plotësuar nevojat e anijeve që i përdorin ato pa shkaktuar vonesa të pajustificueshme.

Qeveritë e Palëve kompetencat juridike të të cilëve shtrihen deri në linjat e lundrimit detar me thellësi të vogël që kërkojnë domosdoshmërinë që një anije të zvogëlojë sasinë e zhvendosjes së ujit duke hedhur ballast të angazhohen për të vënë instalimet e përcaktuara në pikën i) të paragrafit në fjalë, duke rënë dakort që anijet që duhet të shkarkojnë mbeturinat ose ballastin e ndotur mund të kenë edhe vonesa.

Të gjitha Qeveritë e Palëve të interesuara duhen t'i njoftojnë Organizatës masat që ata kanë marrë në zbatim të dispozitave të pikave i) dhe ii) të paragrafit b) të rregullit në fjalë. Kur ka marrë njoftime të mjaftueshme, Organizata cakton datën e hyrjes në fuqi të dispozitave të rregullit në fjalë për zonën në fjalë. Organizata njofton datën e caktuar të gjitha Palëve, të paktën dymbëdhjetë muaj përpara.

Gjatë kohës që përfshin datën e hyrjes në fuqi të Konventës në fjalë dhe datën e parashikuar në pikën e mësipërme, anijet që gjenden në zonën e veçantë zbatojnë dispozitat e rregullit 9 të Aneksit në fjalë.

Duke filluar nga kjo datë, naftëmbajtëset që ngarkojnë tek portet e zonave të veçanta të përcaktuar në pikën në fjalë ku instalimet e kërkuara nuk janë akoma të disponueshme duhet të plotësojnë dispozitat e rregullit në fjalë. Megjithatë, naftëmbajtëset që futen në zonat e veçanta për

t'u ngarkuar aty përpiqen me të gjitha masat e mundëshme që të kenë vetëm ballast të mirëfilltë në bord.

Duke filluar nga data e hyrjes në fuqi të dispozitave që zbatohen në zonën e veçantë, Palët njoftojnë Organizatën, për t'ia transmetuar Palëve të interesuara, të gjitha rastet ku ato i vlerësojnë instalimet të panevojshme.

Të paktën instalimet e grumbullimit të parashikuara në rregullin 12 të Aneksit në fjalë duhet të vihen ekzistues më 1 janar 1977 ose në një afat prej një viti duke filluar nga data e hyrjes në fuqi të Konventës në fjalë nëse kjo datë është më e vonshme.

Sipas dispozitat e paragrafit 7) të rregullit në fjalë, rregullat e më poshtme zbatohen në zonën e Antartikës :

Qeveritë e të gjitha Palëve të Konventës portet e të cilëve përdoren nga anijet me destinacion ose që vijnë nga zona e Antarktikës angazhohen që të vendosin, sa më shpejtë që të jetë e mundur, instalime të mjaftueshme për grumbullimin e të gjithë llumit, e të gjithë ballastit të ndotur, e të gjithë ujërave të pastrimit të çisternave dhe të çdo lloji tjetër mbeturine dhe përzierje hidrokarburesh të të gjitha anijeve të afta për t'i përdorur, pa u shkaktuar vonesa të pajustificueshme.

Qeveritë e të gjitha Palëve të Konventës kujdesen që të anijet që udhëtojnë nën flamurin e tyre të jenë të pajisura, para se të futen në zonën e Antarktikut, me një ose më shumë çisternë me kapacitet të mjaftueshme për të ruajtur në bord të gjitha llumërat, ballastin e ndotur, ujërat e pastrimit të çisternave dhe të çdo mbeturine tjetër si dhe përzierjet e hidrokarbureve gjatë kohës që lundrojnë në këtë zonë dhe të kenë përfunduar marrëveshjet për hedhjen e këtyre mbeturinave dhe përzierjeve të hidrokarbureve në një instalime të grumbullimit pasi të jetë larguar nga kjo zonë.

Rregulli 11 Përjashtimet

Rregullat 9 dhe 10 të Aneksit në fjalë nuk zbatohen :

për hedhjet në det të hidrokarbureve ose të përzierjeve të hidrokarbureve të kryera nga një anije për të arritur sigurin e saj ose atë të një anije tjetër, ose për të shpëtuar jetë njerëzore në det,

për hedhje në det të hidrokarbureve ose të përzierjeve të hidrokarbureve që shkaktohen nga një avari e papritur e një anijeje ose pajisjeve të saj :

i) me kusht që të merren të gjitha masat mbrojtëse pas avarisë për të penguar ose pakësuar këtë hedhje, dhe

ii) përveç se nëse pronari ose kapiteni ka vepruar qofte me qëllim për të provokuar një dëm, qofte me guxim të tepruar dhe me ndergjegje nag ai cili do shkaktohej një dëm;

për hedhjen në det të lendeve që përmbajnë hidrokarbure të miratuara nga Autoriteti, kur këto lende janë përdorur për të luftuar kundra një rasti tjetër ndotjeje me qëllim që të zvogëlohen dëmet shkaktuar nga kjo ndotje. Çdo hedhje e kësaj natyre i nënshtrohet miratimit të qeverisë, cila do që të jetë, brenda juridiksionit të parashikuar për të ushtruar.

Rregulli 12 Instalimet e grumbullimit

Sipas dispozitave të rregullit 10 të Aneksit në fjalë, Qeveritë e Palëve angazhohen për të siguruar vendosjen, në терминаlet e ngarkimit të hidrokarbureve, në porte e riparimit dhe në portet e tjera në të cilat anijet kanë shkarkuar mbetjet e hidrokarbureve, instalimet të afta të ngrumbullojnë mbetjet dhe përzierjet e hidrokarbureve që naftëmbajtëset si dhe anijet e tjera duhen akoma t'i shkarkojnë dhe t'i përshtasin nevojave të anijeve që i përdorin, pa iu shkaktuar vonesa të pajustificueshme.

Instalimet e grumbullimit të permendura në paragrafin 1) të rregullit në fjalë duhet të përdoren :

në të gjitha portet ose терминаlet e përdorura për ngarkimin e naftës bruto në bordin e naftëmbajtëses, kur këto të fundit kanë kryer pikërisht para mbërritjes së tyre nga një udhëtim pa

ngarkesë prej 72 orësh ose më shumë se 1 200 milje detare ;

në të gjitha portet ose терминаlet ku janë ngarkuar mesatarisht në ditë më shumë se 1000 tonë hidrokarbure të paambalazuara përveç naftës bruto;

në të gjitha portet që kanë kantiere riparimi të anijeve ose instalime të pastrimit të çisternave;

në të gjitha portet dhe терминаlet që presin anije të pajisura me çisterna për mbetjet e hidrokarbureve (llumi) të parashikuara në rregullin 17 të Aneksit në fjalë;

në të gjitha portet, ujërat e hambarit dhe mbeturina të tjera që nuk mund të hidhen sipas dispozitave të rregullit 9 të Aneksit në fjalë; dhe

në të gjitha portet e përdorura për ngarkesë të paambalazuara, për sa i përket mbetjeve të hidrokarbureve që vijnë nga transportuesit miks, që nuk mund të hidhen sipas dispozitave të rregullit 9 të Aneksit në fjalë.

SHIH INTERPRETIMIN 3.5

3) Kapaciteti i instalimeve të grumbullimit duhet të vendoset si më poshtë :

Терминаlet e përdorura për ngarkimin e naftës bruto duhet të kenë instalime të grumbullimit të mjaftueshme për të grumbulluar hidrokarburet dhe përzierjet e tyre që naftëmbajtëset që kryejnë udhëtimet e përshkruara në paragrafin 2), pika a) të rregullit në fjalë nuk mund t'i hedhin sipas dispozitave të paragrafit 1), pika a) të rregullit 9 të Aneksit në fjalë.

Portet e ngarkimit dhe терминаlet e përcaktuara në paragrafin 2), pika b) të rregullit në fjalë duhet të kenë instalime të grumbullimit të mjaftueshme për të grumbulluar hidrokarburet dhe përzierjet e tyre që naftëmbajtëset të ngarkuar me hidrokarbure të paambalazuara përveç naftës bruto nuk mund t'i hedhin sipas dispozitave të rregullit 9, paragrafi 1), rrjeshti a) të Aneksit në fjalë.

Të gjitha portet që kanë kantierë të riparimit të anijeve ose instalime të pastrimit të çisternave duhet të kenë instalime të grumbullimit të mjaftueshme për të grumbulluar të gjitha mbeturinat dhe përzierjet e hidrokarbureve që kane mbetur në bordin e anijeve që hyjnë në këto kantiere.

Instalimet e vendosura në porte ose терминаlet sipas paragrafit 2), pika d) të rregullit në fjalë duhet të kenë një kapacitet të mjaftueshëm për të grumbulluar të gjitha mbetjet e ruajtura në bord, sipas rregullit 17 të Aneksit në fjalë, nga anijet që mund të qëndrojnë në këto porte ose терминаle.

Të gjitha instalimet e vendosura në porte dhe терминаle sipas dispozitave të rregullit në fjalë duhet të kenë një kapacitet të mjaftueshëm për të grumbulluar ujërat e hambarit që përmban hidrokarbure dhe meturina të tjera që nuk mund të hidhen sipas dispozitave të rregullit 9 të Aneksit në fjalë.

Instalimet e vendosura në portet e ngarkimit për ngarkesat e paambalazuara duhet të kenë parasysh problemet e veçanta që dalin nga transporti i përzier.

instalimet e grumbullimit të përshkruar në paragrafët 2) dhe 3) të rregullit në fjalë duhet të vendosen një vit ose dhe më vonë mbas hyrjes në fuqi të Konventës në fjalë, ose më 1 janar 1977 nëse kjo datë është më e vonshme.

Palët njoftojnë Organizatën, për t'ia transmetuar Palëve të interesuara, të gjitha rastet ku ato i shohin të pamjaftueshme instalimet e përcaktuara në rregullin në fjalë.

Rregulli 13

Cisterna me ballast të ndarë, çisterna me ballast të mirëfilltë të specializuara dhe lavazh me naftë bruto

SHIH INTERPRETIMET 2.1 DHE 4.6

Sipas dispozitave të rregullave 13C dhe 13D të Aneksit në fjalë, naftëmbajtëset duhet të plotësojnë përcaktimet e rregullit në fjalë.

Naftëmbajtëset e reja me tanazh të plotë të barabartë ose më të madhe se 2 000 t.

1) të gjithë transportuesit e naftës bruto të rinj që mbajnë një tonazh të barabartë ose më të

madhe se 20 000 t dhe të gjithë transportuesit e produkteve të rinj me tonazh të barabartë ose më të madhe se 30 000 t duhet të pajisen me çisterna me ballast të ndarë dhe duhet të plotësojnë dispozitat e paragrafëve 2), 3) dhe 4), ose në rast nevojë, të paragrafit 5), të rregullit në fjalë.

2) Kapaciteti i çisternave me ballast të ndarë duhet të llogariten në mënyrë që anija të mund të shfrytëzohet me siguri të plotë gjatë udhëtimeve mbi ballast, pa qenë e nevojshme për çisternat e ngarkesës për ballastim, përveç në kushtet e parashikuara në paragrafët 3) ose 4) të rregullit në fjalë. Në të gjitha rastet, gjithësesi, kapaciteti i çisternave me ballast të ndarë duhet të jetë të paktën i tillë që në të gjitha kushtet e ballastimit dhe në çdo moment të udhëtimit, duke përfshirë kushtet që lidhen me peshën boshe të rritur nga ballasti i ndotur, sasia e zhvendosjes së ujit dhe ekuilibrimi i anijes të plotësojnë secila përshkrimet e mëposhtme :

a) zhvendosja e ujit në kallumin në mes të anijes (dm) në metra (llogaritur pa marrë parasysh ndonjë deformim të çfarëdoshëm të anijes) nuk është më e vogël se

$$dm = 2,0 + 0,02 L;$$

b) zhvendosja e ujit në pingulet e përparme dhe të pasme kanë vlerat që korrespondojnë me zhvendosjen e ujit në mes të anijes (dm) të përcaktuar në pikën a) të paragrafit në fjalë dhe me një ekuilibër pozitive të barabartë ose më të vogël se 0,015L ; dhe

c) zhvendosja e ujit në perpendikularin e mbrapëm nuk duhet në asnjë rast të jetë më e vogël sesa zhvendosja e ujit e nevojshme për të siguruar një zhytje të plotë të helikës ose helikave.

3) në asnjë rast nuk duhet të transportohet ballast në çisternat për ngarkesë përveç :

a) gjatë udhëtimeve të veçanta ku kushtet meteorologjike janë aq rigorozë saqë është e nevojshme, sipas mendimit të kapitenit, të transportohet një sasi ballasti plotësues në çisternat për ngarkesë për të siguruar mbarëvajtjen e anijes; dhe

b) në rastet e veçanta ku karakteri i veçantë i shfrytëzimit të një naftëmbajtëse detyron të transportohet ballast më tepër sesa sasia e parashikuar në paragrafin 2) të rregullit në fjalë, me kusht që shfrytëzimi i kësaj naftëmbajtëseje hyn në kategorinë e rasteve të veçanta ashtu si është vendosur nga Organizata.

Ky ballast shtesë duhet të trajtohet dhe të hidhet sipas dispozitave të rregullave 9 dhe 15 të Aneksit në fjalë dhe ky operacion duhet të regjistrohet në regjistrin e hidrokarbureve të përmendura në rregullin 20 të Aneksit në fjalë.

SHIH INTERPRETIMIN 4.1

4) Në rastin e transportuesve të rinj të naftës bruto, sasia e ballastit shtesë të autorizuar në paragrafin 3) të rregullit në fjalë duhet të transportohet vetëm në çisterna për ngarkesë nëse çisternat në fjalë janë larë më parë me naftë bruto sipas dispozitave të rregullit 13B të Aneksit në fjalë para nisjes nga një port ose terminal të shkarkimit të hidrokarbureve.

SHIH INTERPRETIMIN 4.2

5) Megjithë dispozitat e paragrafit 2) të rregullit në fjalë, dispozitat në lidhje me ballastin e ndarë marrë në bordin e naftëmbajtësve me një gjatësi më të vogël se 150 m duhet të gjykohen si të kënaqëshme nga Autoriteti.

SHIH INTERPRETIMIN 4.3

6) Çdo transportues naftë bruto me tonazh të barabartë ose më të madhe se 20 000 t duhet të jetë pajisur me një sistem pastrimi të çisternave të ngarkesës duke përdorur larjen me naftë bruto. Autoriteti angazhohet për të siguruar që sistemi të plotësojë krejtësisht dispozitat e rregullit 13B të Aneksit në fjalë në një afat prej një viti duke filluar nga data në të cilën anija-çisternë ka filluar për herë të parë transportimin e naftës bruto ose para përfundimit të udhëtimit të tretë të transportimit të naftës bruto të përdorshme për larjen me naftë bruto, nëse kjo datë është më e vonëshme. Vetëm në rast nëse nafta bruto e transportuar nuk është e përdorshme për larje me naftën bruto, kjo naftëmbajtëse duhet të përdorë sistemin në kushtet e përmendura në rregullin në fjalë.

Transportuesit ekzistues të naftës bruto me tonazh të plotë të barabartë ose më të madhe se 40 000 t

sipas dispozitave të paragrafëve 8) dhe 9) të rregullit në fjalë, çdo transportues nafte bruto ekzistues me tonazh të barabartë ose më të madhe se 40 000 t duhet të pajiset me çisterna me ballast të ndarë dhe duhet të plotësojë përcaktimet e paragrafëve 2) dhe 3) të rregullit në fjalë duke filluar nga data e hyrjes në fuqi të Konventës në fjalë.

Transportuesit ekzistues të naftës bruto të caktuara në paragrafin 7) të rregullit në fjalë mund, në vend që të jenë pajisur me çisterna me ballast të ndarë, të shfrytëzohen me një metodë të pastrimi të çisternave të ngarkesës që duke përdorur larjen e naftës bruto, të jenë shfrytëzuar me çisterna me ballast të mirëfilltë të specializuar sipas dispozitave të rregullores 13B të Aneksit në fjalë, të paktën që transportuesi i naftës bruto të mos jetë i destinuar për të transportuar naftë bruto që të mos jetë e përdorëshme për larjen e naftës bruto.

SHIH INTERPRETIMIN 4.4

Transportuesit ekzistues të naftës bruto të përcaktuar në paragrafin 7) ose 8) të rregullit në fjalë mund, në vend që të jenë pajisur me çisterna me ballast të ndarë ose shfrytëzuar me një metodë pastrimi të çisternave të ngarkesës duke përdorur larjen e naftës bruto, të shfrytëzohen me çisterna me ballast të mirëfilltë të specializuar sipas dispozitave të rregullores 13A të Aneksit në fjalë, gjatë periudhës si më poshtë :

për transportuesit e naftës bruto me tonazh të plotë të barabartë ose më të madhe se 70 000 t, deri në dy vjet mbas datës së hyrjes në fuqi të Protokollit aktual; dhe

për transportuesit e naftës bruto me tonazh të plotë të barabartë ose më të madhe se 40 000t por më të vogël se 70 000 t, deri në katër vjet mbas datës së hyrjes në fuqi të Konventës në fjalë.

SHIH INTERPRETIMIN 4.5

Transportuesit ekzistues të produkteve me tonazh të plotë të barabartë ose më të madhe se 40 000 t

duke filluar nga data e hyrjes në fuqi të Konventës në fjalë, çdo transportues mallrash ekzistues me tonazh të barabartë ose më të madhe se 40 000t duhet të pajiset me çisterna me ballast të ndarë dhe duhet të plotësojë kërkesat e paragrafëve 2 dhe 3) të rregullit në fjalë ose duhet të shfrytëzohen me çisterna me ballast të mirëfilltë të specializuara sipas dispozitave të rregullit 13A të Aneksit në fjalë.

SHIH INTERPRETIMIN 4.5

çdo naftëmbajtëse që nuk është caktuar për të patur çisterna me ballast të ndarë sipas paragrafëve 1), 7) ose 10) të rregullit në fjalë mundet gjithësesi të trajtohet si një naftëmbajtëse me ballast të ndarë, me kusht që ai të plotësojë dispozitat e paragrafëve 2) dhe 3) ose, në rast nevojë, të paragrafit 5) të rregullit në fjalë.

Rregulli 13A

Përcaktime lidhur me naftëmbajtëset e pajisur me çisterna me ballast të mirëfilltë të specializuar

SHIH INTERPRETIMIN 4.6

një naftëmbajtëse e shfrytëzuar me çisterna me ballast të mirëfilltë të specializuara sipas dispozitave të paragrafit 9) ose të Paragrafit 10) të rregullit 13 të Aneksit në fjalë duhet të ketë çisterna me kapacitet të mjaftueshëm, e caktuar kryesisht për transportimin e ballast të mirëfilltë ashtu si është përcaktuar në paragrafin 16) të rregullit 1 të Aneksit në fjalë në mënyrë që të plotësojë përcaktimet e përmendura në paragrafet 2) dhe 3) të rregullit 13 të Aneksit në fjalë.

Dispozitat e metodave të shfrytëzimit të çisternave me ballast të mirëfilltë të specializuara duhet të plotësojnë përcaktimet e vendosura nga Autoriteti. këto përcaktime duhet të përmbajnë të paktën të gjitha dispozitat e specifikuar për naftëmbajtëset me ballast të mirëfilltë të specializuara të përshtatura nga Konferenca ndërkombëtare të 1978 lidhur me sigurinë e anijeve-çistern dhe për parandalimin e ndotjes në rezolutën e saj 14 dhe ashtu si mund të jenë rishikuar nga Organizata¹⁰.

Një naftëmbajtëse e shfrytëzuar me çisterna me ballast të mirëfilltë të specializuara duhet të pajiset me një detektor hidrokarburesh të miratuar nga Autoriteti në bazë të veçorive të rekomanduara nga Organizata¹¹, që lejonë të kontrollohen mbajtësit e hidrokarbure të ujit të ballastit të hedhur. Detektori i hidrokarbureve duhet të instalohet e shumta gjate kontrollit të parë të rregullt të anijes-çistern në kantier mbas hyrjes në fuqi të Konventës në fjalë. Deri në instalimin e aparatit zbulues të hidrokarbureve, duhet të vendos, falë një ekzaminimi të ujit të ballastit të çisternave të specializuara të kryer menjëherë para hedhjes, që nuk ka patur ndotje nga hidrokarburet.

SHIH INTERPRETIMET 4.7 DHE 4.8

çdo naftëmbajtës shfrytëzuar me çisterna me ballast të mirëfilltë të specializuar duhet të jenë pajisur me një udhëzues të shfrytëzimit të çisternave me ballast të mirëfilltë të specializuara¹² që përshkruan në detaje sistemet dhe duke specifikuar metodat e shfrytëzimit. Ky udhëzues duhet të gjykohej si i kënaqshëm nga Autoriteti dhe duhet të përmbajë të gjitha të dhënat e përmendura në specifikimet e përmendura në paragrafin 2) të rregullit në fjalë. Nëse një ndryshim që kryhet në çisternat me ballast të mirëfilltë të specializuara është i duhur, udhëzuesi i shfrytëzimit duhet të jetë rishikuar si pasojë.

Rregulli 13B

Përcaktime lidhur me larjen me naftë bruto

SHIH INTERPRETIMET 4.6 DHE 4.9

I gjithë sistemi i larjes me naftë bruto parashikuar sipas paragrafëve 6) dhe 8) të rregullit 13 të Aneksit në fjalë duhet të plotësojë përcaktimet e rregullit në fjalë.

Instalimi i larjes me naftë bruto, po ashtu materiali dhe instalimet që lidhen, duhet të jetë sipas përcaktimeve të vendosura nga Autoriteti. Këto përcaktime duhet të përmbajnë të paktën të gjitha dispozitat e veçorive lidhur me projektimin, shfrytëzimin dhe kontrollin e sistemeve të larjes me naftë bruto të miratuar nga Konferenca ndërkombëtare 1978 lidhur me sigurinë e anijeve-çisternave dhe me parandalimin e ndotjes në rezolutën e saj të 15 dhe mund të kontrollohet nga Organizata¹³.

Në çdo çisternë për ngarkesë dhe në çdo çisternë kullimi, duhet të parashikohet një mekanizëm me gaz të brendshëm sipas dispozitave të duhura të kapitullit II-2 të Konventës ndërkombëtare të 1974 lidhur me mbrojtjen e jetës njerëzore në det, ashtu si është ndryshuar dhe plotësuar nga Protokoli i 1978 lidhur me këtë konvent dhe mund të ndryshohen përsëri.

Për sa i përket ballastimit të çisternave të ngarkesës, një numër i mjaftueshëm i çisternave të ngarkimit duhet të lahen me naftë bruto para çdo udhëtimi mbi ballast, me qëllim që, duke patur parasysh itinerarin e anijes-çisternë dhe kushteve meteorologjike të parashikuara, uji i ballastit ngarkohet vetëm në çisternat e ngarkesës që lahen me naftë bruto.

¹⁰ Shikoni specifikimet e përmbledhura lidhur me naftëmbajtëset e paisura me çisternë me ballast të mirëfilltë të specializuara që Organizata ka miratuar me anë të rezolutës A.495 (XII); shih botimin e OMI numër IMO -619

¹¹ Për detektorët e hidrokarbureve të instaluar në bordin e naftëmbajtësve të ndërtuara para 2 tetorit 1986, duke patur parasysh Rekomandimin lidhur me specifikimet ndërkombëtare lidhur me funksionimin dhe me provat e ndarësve të ujit dhe të hidrokarbureve dhe detektorët e hidrokarbureve që Organizata ka miratuar me anë të rezolutës A.393 (X). Për detektorët e hidrokarbureve të integruara në mekanizmat e survejimit të vazhdueshëm dhe të kontrollit të instaluar në bordin e anijeve-çisternë ndërtuar më 2 tetor 1986 ose mbas kësaj date, duke patur parasysh direktivat dhe specifikimet e përmbledhura për mekanizmat e survejimit të vazhdueshëm dhe të kontrollit të hedhjeve të hidrokarbureve në bordin e naftëmbajtësve që Organizata ka miratuar me anë të rezolutës A.586 (14); shih botimin e OMI numër IMO-609 F dhe IMO-647F

¹² Për modelin sipas normave të Manualit, shih rezolutën A.495 (XII); shih botimin e OMI numër IMO-619E

¹³ Duke iu referuar specifikimeve lidhur me konceptimin, shfrytëzimin dhe kontrollin e sistemeve të larjes me naftë bruto që Organizata ka miratuar me anë të rezolutës A.446 (XI) dhe ndryshuar me rezolutën A. 497 (XII); shih botimin e IOM numër IOM-617E

Çdo naftëmbajtëse e shfrytëzuar me sisteme të larjes me naftë bruto duhet të pajiset me një udhëzues lidhur me pajisjet dhe shfrytëzimin¹⁴ i cili përshkruan në detaje sistemin dhe pajisjen dhe që specifikon metodat e shfrytëzimit. Ky udhëzues duhet të vlerësohet si i përshtatshëm nga Autoriteti dhe duhet të përmbajë të gjitha të dhënat e përmendura në specifikimet e përmendura në paragrafin 2) të rregullit në fjalë. Nëse një ndryshim që lidhet me sistemin e larjes me naftë bruto ka ndodhur, udhëzuesi lidhur me pajimin dhe shfrytëzimin e tij duhet të rishikohet si pasojë.

Rregulli 13C

Naftëmbajtëset ekzistuese që kryejnë udhëtime të veçanta.

SHIH INTERPRETIMIN 4.6

Me përjashtim të dispozitave të paragrafit 2) të rregullit në fjalë, paragrafët 7) deri në 10) të rregullit 13 të Aneksit në fjalë nuk zbatohen për një naftëmbajtëse ekzistuese që kryen vetëm udhëtime të veçanta ndërmjet :

porteve ose terminaleve që gjenden në një nga Shtetet e Palëve të pranishme në Konventë, ose

porte ose terminale të shteteve Palë në Konventen në fjalë kur :

udhëtimi kryhet tërësisht në brendësi të një zone të veçantë të përkufizuar në paragrafin 1) të rregullit 10 të Aneksit në fjalë, ose

udhëtimi kryhet tërësisht në brendësi të kufizimeve të tjera të përkufizuara nga Organizata.

2) Dispozitat e paragrafit 1) të rregullit në fjalë zbatohen vetëm kur portet ose terminalet ku bëhet ngarkimi, ngarkesës gjatë këtyre udhëtimeve janë të pajisura me instalime të mjaftueshme për grumbullimin dhe trajtimin e të gjitha ujërave të ballastit dhe të larjes së çisternave që vijnë nga naftëmbajtëset që i përdorin dhe kur të gjitha kushtet e mëposhtme janë plotësuar :

a) sipas përjashtimeve të parashikuara në rregullin 11 të Aneksit në fjalë, të gjitha ujërat e ballastit, duke përfshirë ujërat e ballast të mirëfilltë, dhe të gjitha mbeturinat e larjes së çisternave ruhen në bord dhe transferohen në instalime të grumbullimit dhe e vlerëson si të përshtatshme në regjistrin e hidrokarbureve i cili i referohet rregullit 20 të Aneksit në fjalë i përcaktuar nga autoriteti kompetent i Shtetit të portit;

Autoriteti dhe Qeveritë e Shteteve të porteve të përmendura në pikën a) ose në pikën b) të paragrafit 1) të rregullit në fjalë kanë arritur në një marrëveshje lidhur me përdorimin e një naftëmbajtëse ekzistuese për një udhëtim të veçantë;

Kapaciteti i instalimeve të grumbullimit të caktuara nga dispozitat e duhura në Aneksin në fjalë në portet ose terminalet e përmendura më lartë, sipas rregullit në fjalë, është miratuar nga Qeveritë e Shteteve Palë të Konventës në fjalë mbi territoret në të cilën gjenden këto porte dhe terminale; dhe

Çertifikata ndërkombëtare për parandalimin nga ndotja e hidrokarbureve thotë që naftëmbajtësja kryen vetëm udhëtime të veçantaS.

Rregulli 13D

Naftëmbajtëse ekzistuese pajisur me instalime për ballast special

SHIH INTERPRETIMIN 4.6

kur një naftëmbajtëse ekzistuese është ndërtuar ose shfrytëzuar në mënyrë që të plotësojë vazhdimisht përcaktimet lidhur me zhvendosjen e sasisë më të madhe të ujit dhe ekuilibrimin në paragrafin 2) të rregullit 13 të Aneksit në fjalë pa patur nevojë për përdorimin e ujit të ballastit, konsiderohet që i plotëson përcaktimet lidhur me çisternat me ballast të ndarë të përmendur në

¹⁴ Duke iu referuar modelit të harmonizuar të Udhëzuesit lidhur me pajisjet dhe shfrytëzimin për larjen me naftë bruto që Komiteti i mbrojtjes së mjedisit ujon të Organizatës ka miratuar me rezolutën MEPC.3 (XII) ashtu si është ndryshuar nga rezoluta e MEPC.81 (43); shih botimin e OMI numër IMO -617F

paragrafin 7) të rregullit 13 të Aneksit në fjalë, me kusht që të gjitha kushtet e mëposhtme të plotësohen;

metodat e shfrytëzimit dhe instalimet për ballast janë miratuar nga Autoriteti;

një marrëveshje bëhet ndërmjet Autoritetit dhe Qeverive të Shteteve të porteve të interesuara që janë Palë në Konventën në fjalë kur ai plotëson përcaktimet lidhur me sasinë më të madhe të zhvendosjes së ujit dhe ekuilibrimin falë një metode shfrytëzimi; dhe

Çertifikata ndërkombëtare e parandalimit nga ndotja e hidrokarbureve përmend që naftëmajtësja shfrytëzohet me instalime për ballast special.

uji i ballastit nuk duhet në asnjë rast të transportohet në çisternat e hidrokarbureve përveç gjatë udhëtimeve të rralla ku kushtet meteorologjike janë shumë të pafavorshme që, sipas mendimit të kapitenit, është e nevojshme të transportohet ujë ballasti shtesë në çisternat e ngarkesës për të siguruar sigurinë e anijes. Ky ujë ballast shtesë duhet të trajtohet dhe të hidhet sipas përcaktimeve të rregullit 9 dhe 15 të Aneksit në fjalë dhe duhet të shënohet si duhet në regjistrin e hidrokarbureve të parashikuar në rregullin 20 të Aneksit në fjalë.

Një Autoritet që synon një çertifikat sipas pikës c) të paragrafit 1) të rregullit në fjalë duhet të komunikojë detajet Organizatës që ajo t'i shpërndajë Palëve të pranishme në Konventë.

Rregulli 13E

Vendosja e mbrojtës së hapësirave me ballast të ndarë

SHIH INTERPRTIMET 2.1, 4.6, 4.10 DHE 4.11

në bordin e çdo transportuesi të naftës bruto të ri me tonazh të plotë të barabartë ose më të madhe se 20 000 t dhe në bordin e çdo transportuesi të produkteve të reja me tonazh të barabartë ose më të madhe se 30 000 t, çisternat me ballast të ndarë kapaciteti i të cilave plotësojnë parashikimet në rregullit 13 të Aneksit në fjalë dhe që përfshihen në gjatësinë e zonës së çisternave të ngarkesës duhet të vendosen sipas përcaktimeve të paragrafëve 2), 3) dhe 4) të rregullit në fjalë në mënyrë që të sigurohet një farë mbrojtje ndaj rrjedhjes së padëshiruar të hidrokarbureve në rast të ngecjes në cektinë ose përpjasjeje.

Çisternat me ballast të ndarë dhe hapësirat e tjera përveç çisternave për hidrokarburet që përfshihen në gjatësinë e zonës së çisternave të ngarkesës (Lt), duhet të vendosen në mënyrë që të plotësojë formulën e më poshtme :

$$\Sigma PAC + \Sigma PAS \geq J[Lr(B + 2D)]$$

Në të cilën :

PAC = ajër në metra katrorë, të veshjes së mureve për çdo çisternë me ballast të ndarë ose çdo hapësirë tjetër përveç çisternave të hidrokarbureve, të llogaritur në varësi të përmasave jashtë gjymtyrëve.

PAS = ajër, në metra katrorë, të veshjes së pjesë fundore për çdo çisternë me ballast të ndarë ose çdo hapësirë e përcaktua më poshtë , e llogaritur në varësi të parametrave, jashtë gjymtyrëve

Lt = gjatësia në metër duke filluar nga ekstremiteti i përparmë dhe duke mbaruar në ekstremitetin e pasëm të çisternave të ngarkesës,

B = gjerësia maksimale e anijes në metra, ashtu si është përcaktuar në paragrafin 21) të rregullit 1) të Aneksit në fjalë.

D = lartësia e bordit të anijes nga kallumi në metra e matur vertikalisht në mesin e anijes duke filluar nga maja e kallumit deri në faqen e sipërme të traversës me vijën me lidhëse me

kuvertën e franc-bordit. Në një anije që ka një ulluk të rrumbullakët, thellësia nga kallumi duhet të matet deri në pikën e ndërprerjes të linjave jashtë gjymtyrëve të kuvertës dhe të veshjes së zgjatur nëse ulluku është në formë këndore.

$J = 0,45$ për naftëmbajtëset me tonazh 20 000 t, 0,30 për naftëmbajtëset me tonazh të barabartë ose më të madhe se 200 000 t, sipas dispozitave të paragrafit 3) të rregullit në fjalë.

Për vlerat e ndërmjetme të peshës së ngarkesës, vlerat e J merret nga ndërfutja lineare.

Kudo që simbolet e përdorura në paragrafin në fjalë figurojnë në rregullin në fjalë, janë përkufizuar në paragrafin në fjalë.

për anijet- çisternë me tonazh të barabartë ose më të madhe se 200 000 t, vlera J mund të zvogëlohet në mënyrën e mëposhtme :

$$\frac{O_c + O_s}{4O_A}$$

Je reduktuar = $[J - (a - \frac{4O_A}{4O_A})]$ ose 0,2 nëse kjo vlerë është më e madhe .

Në këtë formulë :

$a = 0,25$ për naftëmbajtëset tonazhi e të cilave është e barabartë me 200 000 t

$a = 0,40$ për naftëmbajtëset tonazhi e të cilave është e barabartë me 300 000 t

$a = 0,50$ për naftëmbajtëset tonazhi e të cilave është e barabartë ose më e madhe se 420 000

t

Për vlerat e ndërmjerëme të ngarkesës, vlera e a është nxjerra nga ndërprerja lineare.

O_c = ashtu si është përkufizuar në rregullin 23 1) a) të Aneksit në fjalë

O_s = ashtu si është përkufizuar në rregullin 23 1) b) të Aneksit në fjalë

O_A = rrjedhje e pranueshme e hidrokarbureve të parashikuara në rregullin 24) të Aneksit në fjalë.

për llogaritjen e P_{Ac} dhe P_A s për çisternat me ballast të ndarë dhe hapësirat e tjera përveç çisternave të hidrokarbureve, kemi si më poshtë :

gjerësia minimale e secilës çisternë ose hapësirë anësore, duke u zgjatur në të gjithë lartësinë e faqes anësore të anijes ose që nga kuverta deri në pjesën fundore të dyfishtë, nuk duhet të jetë më e vogël se 2m. Gjerësia matet duke u nisur nga veshja pingul me planin aksial. Kur gjerësia është më e vogël, nuk kemi parasysh çisternën ose hapësirën anësore për llogaritjen e zonës së mbrojtjes P_{Ac} ; dhe

thellësia vertikale minimale e secilës çisternë ose hapësirës të pjesës fundore të dyfishtë duhet të jetë e barabartë me $B/15$ ose 2 m, nëse shifra e fundit është më e vogël. Kur thellësia është më e vogël, nuk kemi parasysh çisternat ose hapësirat për të llogaritur zonën e mbrojtjes P_A s.

Gjerësia dhe thellësia minimale e çisternave anësore dhe çisternave me fund të dyfishtë maten pa marre parasysh çarjet, vendet e hapura dhe, në rastin e gjerësisë më të vogël, pa marrë parasysh ulluqet e harkuara.

Rregulli 13F

Parandalimi i ndotjes nga hidrokarburet në rast përplasjeje ose të ngecjes në rërë

SHIH INTERPRTIMIN 4.6

Rregulli në fjalë zbatohet për naftëmbajtëse me tonazh të plotë të barabartë ose më të madhe se 600 t :

kontrata e ndërtimit e të cilave është bërë më 16 korrik 1993, ose pas kësaj date, ose

në mungesë të një kontrate ndërtimi, kallumi i së cilës është vendosur ose ndërtimi i së cilës gjendet në një fazë më të përparuar lidhur me 6 janarit 1994, ose pas kësaj date, ose

dorëzimi i së cilës kryhet më 6 korrik 1996, ose mbas kësaj date, ose

që kanë pësuar një ndryshim të rëndësishëm :

i) kontrata e së cilës është miratuar pas 6 korrikut 1993, ose

ii) në mungesë të çdo kontrate, punimet e së cilës kanë filluar mbas 6 janarit 1994, ose

iii) që ka përfunduar mbas 6 korrik 1996.

SHIH INTERPRETIMIN 1.2

çdo naftëmbajtëse me tonazh të plotë së barabartë ose më të madhe se 5 000 t duhet :
në vend të përcaktimeve të zbatuara në rregullin 13E, të plotësojë përcaktimet e paragrafit 3), të paktën të mos jetë nënshtruar dispozitave të paragrafëve 4) dhe 5); dhe
të plotësojë, në rast nevojë, përcaktimet e paragrafit 6)
çisternat e ngarkesës duhet të mbrohen në tërësinë e gjatësisë së tyre nga çisternat me ballast ose nga hapësirat e tjera përveç çisternave të ngarkesës dhe depot e lëndëve të djegëshme në mënyrën e mëposhtme :

çisternat ose hapësirat anësore

çisternat dhe hapësirat anësore duhet të shtrihen si në të gjithë lartësinë e veshjes së anijes, po ashtu nga dyshemeja e pjesës fundore të dyfishtë në kuvertën më të lartë, pa marrë parasysh ndonjë ulluk të harkuar të mundshëm. Ata duhet të jenë vendosur në atë mënyrë që çisternat e ngarkesës të mos jetë në asnjë anë në një largësi nga shenja jashtë gjymtyrëve të veshjes së faqes anësore të anijes që të jetë më e vogël se largësinë w treguar në figurën 1, të matur në një seksion të drejtë të çfarëdoshme, pingul me faqen anësore të anijes, ashtu si është përcaktuar më poshtë :

$$w = 0,5 + \frac{DW}{20000} \text{ (m) ose}$$
$$w = 2,0 \text{ m, nëse vlera e fundit është më e vogël.}$$

Vlera e w nuk duhet në asnjë rast të jetë më e vogël se 1,0m.

çisternat ose hapësirat me fund të dyfishtë

Në një seksion të drejtë të çfarëdoshme, lartësia më e vogël e çdo çisterne ose hapësire me fund të dyfishtë duhet të jetë e tillë që largësia h ndërmjet fundit të çisternave të ngarkesës dhe shenjës jashtë veshjes së pjesës fundore të matur pingul në veshjen e pjesës së fundit, që tregohet në figurën 1, të mos jetë më e vogël nga largësia e përcaktuar më poshtë :

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

$$h = 2,0 \text{ m, nëse vlera e fundit është më e vogël.}$$

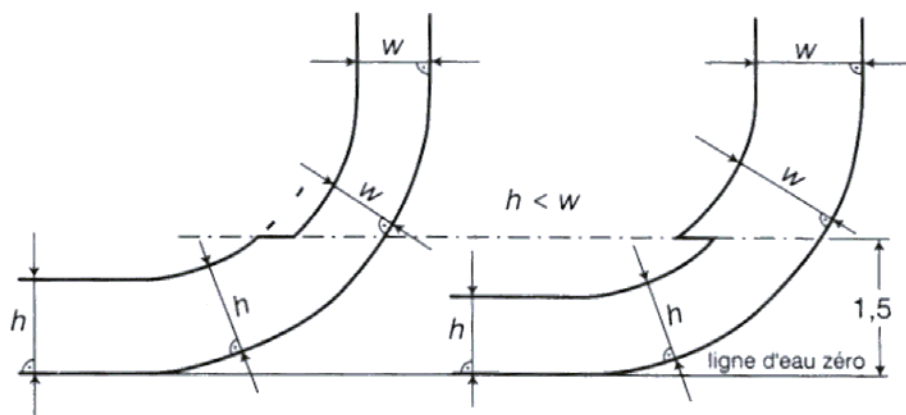
zona e rrumbullakësisë të mbylljes ose zonat pa rrumbullakësi të mbylljes të përcaktuar qartësisht

kur distancat h dhe w janë të ndryshme, vlera që duhet mbajtur më lart se një lartësi të barabartë me $1,5h$ mbi vijën e ujit zero është distanca w , si tregohet në figurën 1.

kapaciteti i përgjithshëm i çisternave me ballast

Në bordin e transportuesve të naftës bruto me tonazh të barabartë ose më të madhe se 20 000t dhe transportues produktesh me tonazh të plote të barabartë ose më të madhe se 30 000 t, kapaciteti i përgjithshëm i çisternave anësore, i çisternave me fund të dyfishtë dhe i çisternave të kulmit nuk duhet të jetë më e vogël se kapaciteti i çisternave me ballast të ndarë përcaktuar sipas dispozitave të rregullit 13. Çisternat dhe hapësirat anësore dhe me fund të dyfishtë duhet të vendosen në mënyrë sa më uniforme që të jetë e mundur përgjatë çisternave të ngarkesës. Çdo kapacitet i ballastit të ndarë shtesë, i parashikuar për të ulur, ndër të tjerat, përkuljen e detyrueshme gjatësore të traute anijes dhe të ekuilibrit, mund të vendoset kudo në brendësi të anijes.

SHIH INTERPRETIMIN 4.12



ligne d'eau zero = vija e pluskimit zero

Figura 1 – Kufijte e cisternave te ngarkeses per qellimet e paragrafit 3)

Ulluqet e çisternave të ngarkesës

Ulluqet e çisternave të ngarkesës mund të shtrihen në brendësi të pjesës së fundit të dyfishtë poshtë limitit të përcaktuar nga distanca h , me kusht që të jenë sa më të vegjël që të jetë e mundur dhe që distanca ndërmjet fundit të ulluqeve të depozitës dhe veshjes së pjesës së fundit të mos jetë më e vogël se $0,5h$.

tubacionet e ballastimit dhe të ngarkesës

Tubacionet e ballastit dhe tubacionet e tjera si ato të sondës dhe të ajrimit të çisternave të ballastit nuk duhet t'i kalojë çisternat e ngarkimit. Tuacionet e ngarkimit dhe tuacionet e tjera të ngjashëm të çisternave të ngarkimit nuk duhet t'i kalojnë çisternat e ballastit. Disa përjashtime mund të bëhen për gjatësi të vogla tubash, me kusht që këto gjatësi të jenë krejtësisht të salduara ose të jenë të një ndërtimi ekuivalent.

a) çisternat ose hapësirat me fund të dyfishtë kërkuar në pikën b) të paragrafit 3) mund të lihen jashtë me kusht që konceptimi i anijes- çisternë të jetë e tillë që presioni i ngarkesës dhe e avujve që ushtron mbi veshjet e pjesës së fundit, kur ky përbën një ndarës të vetëm ndërmjet ngarkesës dhe detit, nuk e kalon presionin hidrostatike të ujit, ashtu si është dhënë nga formula e mëposhtme :

$$f \times h_c \times \rho_c \times g + 100\Delta p \leq d_n \times \rho_s \times g$$

në të cilën :

h_c = lartësia e ngarkesës në kontakt me veshjen e pjesës fundore, në metra

ρ_c = dendësia më e madhe e ngarkesës, në t/m^3

d_n = sasia më e vogël e ujit të zhvendosur në të gjitha kushtet e procesit të ngarkimit të parashikuara, në metra

ρ_s = dendësia e ujit në det në t/m^3

Δp = trysnia e kalibrimit më e madhe të valvulës së presionit dhe të shkarkimit të trysnisë të parashikuar për çisternat me tonazh, në bar

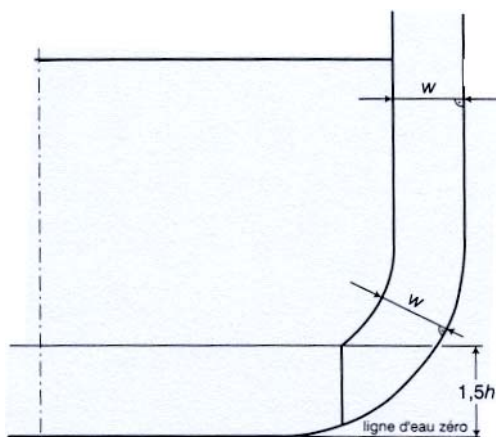
f = faktori i sigurisë = 1,1

g = konstantja e lundrimit normal ($9,81 \text{ m/s}^2$).

çdo ndarës horizontal i nevojshëm për të plotësuar përcaktimet e më sipërme duhet të vendoset në një lartësi të paktën $B/6$ ose 6m , nëse vlera e fundit është më e vogël, por e shumta $0,6D$, mbi vijën e pluskimit zero, D është thellësia nga kallumi në mesin e anijes.

vendosja e çisternave ose hapësirave anësore duhet të jetë ashtu si është përshkruar në pikën a) të paragrafit 3); gjithësesi, nën një nivel të vendosur $1,5h$ mbi vijën e pluskimit zero, h është përcaktuar në pikën b) të paragrafit 3), kufizimi i çisternave të ngarkesës mund të shtrihet

vertikalisht deri në veshjen e pjesës fundore, ashtu si tregohet në figurën 2.



ligne d'eau zero = vija e pluskimit zero

Figura 2- kufijtë e çisternave të ngarkimit sipas paragrafit 4)

metoda të tjera të projektimit dhe të ndërtimit të naftëmbajtësve mund të pranohen gjithashtu sipas variantëve të përcaktimeve të veçanta në paragrafin 3), me kusht që këto metoda të sigurojnë të paktën të njëjtën shkallë të mbrojtjes kundra ndotjes nga hidrokarburet në rast përplasje ose ngecjeje në cektinë dhe që të jenë miratuar nga Komiteti i mbrojtjes të mjedisit ujor, duke patur parasysh direktivat e përpunuara nga Organizata¹⁵.

Për naftëmbajtëset me tonazh të plotë të barabartë ose më të madhe se 20 000 t, avaritë e supozuara të specifikuar në pikën b) të paragrafit 2) të rregullit 25 duhet të plotësohen nga avaria e pjesës fundore çarje sipërfaqësore hipotetike si më poshtë :

shtrirja gjatësore :

i) anije me tonazh të plotë të barabartë ose më të madhe se 75 000 t :

0,6 L të matur nga pingulja përpara;

ii) anije me tonazh më të vogël se 75 000 t :

0,4 L të matur nga pingulja përpara;

shtrirja transversale : B/3 në një pikë të çfarëdoshme të pjesës fundore

shtrirje vertikale : e çara në veshjen e jashtme të korpusit të anijes.

naftëmbajtëset me tonazh më të vogël se 5 000 t duhet :

të jenë pajisur të paktën me çisterna ose hapësira me fund të dyfishtë që të kenë një thelësi të tillë që distanca h e përcaktuar në pikën b) të paragrafit 3) të plotësojë dispozitat e mëposhtme :

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

vlera e h nuk duhet në asnjë rast të jetë më e vogël se 0,76 m; në zonën e harkut të mbylljes dhe në zonat pa harkim të mbylljes të përkufizuar qartësisht, kufiri i çisternave të ngarkesës duhet të jetë paralel me vijën e pjesës së fundit të sheshtë në mes të anijes, ashtu si tregohet në figurën 3, dhe

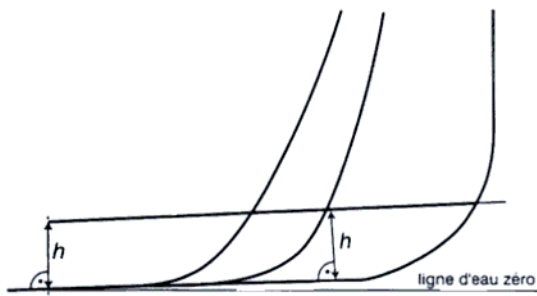
të jenë të pajisura me çisterna ngarkese të ndërtuara në atë mënyrë që kapaciteti i secilës çisternë ngerkese të mos kalojë të 700m³, të paktën që çisternat ose hapësirat anësore të jenë vendosur në mënyrën e treguar në pikën a) të paragrafit 3) dhe që distanca w të jetë e barabartë më :

$$W = 0,4 + \frac{2,4DW}{20000} \text{ (m)}$$

¹⁵ Duke iu referuar direktivave të përkohshme për miratimin e metodave të tjera të konceptimit dhe ndërtimit të naftëmbajtësve sipas rregullores 13F 5) të Shtojcës 1 të

MARPOL 73/78 që Komiteti i mbrojtjes të mjedisit ujor të Organizatës ka miratuar me anë të rezolutës MEPC.66 (37); shih shtojcën 7 të interpretimeve të Shtojcë 1.

vlera w nuk duhet të jetë në asnjë rast më e vogël se 0,76 m.



ligne d'eau zero = vija e pluskimit zero

Figura 3 – kufijtë e çisternave të ngarkesës sipas paragrafit 7)

nuk duhet të transportohen hidrokarbure në asnjërën nga hapësirat që shtrihen para një ndarëseje të ngecjes në cektinë të instaluar sipas rregullit II-1/11 të Konventës ndërkombëtare të 1974 për ruajtjen dhe shpëtimin e jetëve njerëzore në det, ashtu si është ndryshuar. Një naftëmbajtëse për të cilën nuk kërkohet me detyrim ndarës në rast ngecje në rërë sipas kësaj rregulleje nuk duhet të transportojë hidrokarbure në asnjërën nga hapësirat që shtrihen para planit transversal pingul me aksin gjatësor që është vendosur në vendin ku do gjendej ndarësi i ngecjes në rërë të instaluar sipas rregullit në fjalë.

Kur ato miratojnë projektimin dhe ndërtimin e naftëmbajtësve para se të jenë ndërtuar sipas dispozitave të rregullit në fjalë, Autoriteti duhet të kenë parasysh aspektet e përgjithshme lidhur me sigurinë, sidomos domosdoshmërinë për të siguruar mirëmbajtjen dhe inspektimin e çisternave dhe hapësirave anësore ose me fund të dyfishtë.

Rregulli 13G

Parandalimi i ndotjes nga hidrokarburet në rast përplasje ose ngecje në cektinë. Masat e zbatueshme në naftëmbajtëset ekzistuese.

SHIH INTERPRETIMIN 4.6

Rregulli në fjalë :

a) zbatohet :

i) në naftëmbajtëset më tonazh të barabartë ose më të madhe se 20 000 t që transportojnë si ngarkesë naftë bruto, mazut, vaj diesel të rëndë ose vaj grasatimi ; dhe

ii) në naftëmbajtëset me tonazh të barabartë ose më të madhe se 30 000 t përveç atyre të parashikuar në pikën i) më sipër, kontrata e ndërtimit e të cilave është miratuar, kallumi i të cilave është vendosur ose kur dorëzimi kryhet para datës së caktuar në paragrafin 1) të rregullit 13F të Aneksit në fjalë; dhe

b) nuk zbatohet në naftëmbajtëset që plotësojnë rregullin 13F të Aneksit në fjalë, kontrata e ndërtimit e të cilave është miratuar, kallumi është vënë ose dorëzimi kryhet para datës së caktuar në paragrafin 1) të rregullit 13F të Aneksit në fjalë; dhe

c) nuk zbatohet në naftëmbajtëset e përcaktuara në pikën a) më lartë, që plotësojnë pikat a) dhe b) të paragrafit 3) të rregullit 13F, në paragrafin 4) të rregullit 13F ose në paragrafin 5) të rregullit 13F të Aneksit në fjalë, përveç kur nuk është e nevojshme që përcaktimet lidhur me largësinë minimale ndërmjet kufijve të çisternave dhe veshjes së anijes dhe veshjes së pjesës fundore të respektohen me çdo kusht. Në këtë rast, mbrojtja anësore nuk duhet të jetë më e vogël se ajo e specifikuar në Përmbledhjen ndërkombëtare të rregullave lidhur me transportuesit e produkteve kimike për vendosjen e çisternave të ngarkesës të tipit 2, dhe mbrojtësja e pjesës fundore duhet të përmbushë pikën b) të paragrafit 4) të rregullit 13E të Aneksit në fjalë.

përcaktimet e rregullit në fjalë fillojnë të zbatohen duke filluar nga 6 korriku 1995, me përjashtim të përcaktimeve të pikës a) të paragrafit 1) të zbatueshme për naftëmbajtëset me tonazh të barabartë ose më të madhe se 20 000 t por më të vogël se 30 000 t që transporton mazut, vaj diezel të rëndë, ose vaj grasatues, që zbatohen duke filluar nga 1 janari 2003.

2 bis) sipas paragrafëve 1) dhe 2) të rregullit në fjalë :

a) vaji diezel i rëndë është vaji diezel detar, më shumë se 50% e volumit të të cilit distilohet në një temperaturë që nuk kalon të 340°C gjatë provës të kryer sipas një metode të pranuar nga Organizata¹⁶.

b) Mazuti nënkupton distilues të rëndë ose mbetje të naftës bruto ose përzierjesh të këtij produkti i caktuar për t'u përdorur si karburant për mjetet e ngrohjes ose për energji, me një cilësi ekuivalent me specifikimin e miratuar nga Organizata¹⁷.

a) naftëmbajtëset në të cilat zbatohet Rregulli në fjalë i nënshtrohen një regjimi të përforcuar inspektimesh me rastin e kontrollave periodike, të ndërmjetme dhe vjetore, shtrirja dhe frekuenca e të cilave plotësojnë të paktën direktivat e përpunuara nga Organizata¹⁸.

b) naftëmbajtëset më shumë se pesë vjet ku zbatohet Rregulli në fjalë kanë në bord, në dispozicion të autoritetit kompetent të secilës Qeveri të një Shteti Palë në Konventën në fjalë, një dosje të plotë të raporteve të caktuara, duke përfshirë aty edhe rezultatet e të gjitha masave mostrash të detyruara, po ashtu edhe listën e punimeve të kryera në strukturë.

c) kjo dosje duhet të jetë shoqëruar nga një raport të vlerësimit të gjendjes së anijes, që përmban konkluzione lidhur me gjendjen e strukturës së anijes dhe me monstat e mbeturinave dhe të shenjuar për të treguar që është pranuar nga Autoriteti që i përket flamuri ose në emër të tij. Kjo dosje dhe raporti i vlerësimit të gjendjes të anijes janë prezantuar sipas modelit me normat e hartuara sipas direktivave të përpunuara nga Organizata.

4) një naftëmbajtëse që nuk i plotëson përcaktimet të zbatueshme për një naftëmbajtëse të re, ashtu si është përcaktuar në paragrafin 26) të rregullit 1 të Aneksit në fjalë, duhet të plotësojë përcaktimet e rregullit 13F të Aneksit në fjalë e shumta 25 vjetë mbas datës së dorëzimit, përveçse kur çisternat anësore ose hapësirat me fund të dyfishtë, që nuk janë përdorur për transportin e hidrokarbureve dhe që plotësojnë përcaktimet lidhur me gjerësinë dhe lartësinë e paragrafit 4) të rregullit 13E, mbron të paktën 30% të Lt në të gjithë lartësinë e anijes, të çdo bordi, ose më pak se 30% e ajrit të projektuar të pjesës fundore përfshirë në gjatësinë Lt, Lt e tillë si është përkufizuar në paragrafin 2) të rregullit 13E, në rast se naftëmbajtësja përmbush rregullin 13F e shumta 30 vjetë mbas datës së dorëzimit.

SHIH INTERPRETIMIN 4.13

një naftëmbajtëse që plotëson përcaktimet e zbatueshme në një naftëmbajtëse të re, ashtu si është përkufizuar në paragrafin 26) të rregullit 1 të Aneksit në fjalë jo më vonë se 30 vjetë mbas datës së dorëzimit të saj.

Të gjitha kushtet e reja të ballastit dhe te ngarkesës, që dalin nga zbatimi i paragrafit 4 të rregullit në fjalë, i janë nënshtrohur miratimit të Autoritetit i cili i kushton një vëmendje të veçantë lidhur me rezistencën gjatësore dhe lokale, me stabilitetin në gjendje të paprekur dhe, në rast nevojë, me stabilitetin mbas avarisë.

Dispozitat e tjera lidhur me strukturën ose me shfrytëzimin, po ashtu me ngarkesën e hidrokarbureve të ekuilibruara, mund të pranohen sipas varianteve të dispozitave të përshkruara në paragrafin 4), me kusht që këto variante ofrojnë të paktën të njëjtën shkallë mbrojtjeje kundra

¹⁶ Duke iu referuar metodës (D86) të American Society for testing and Materials.

¹⁷ Duke iu referuar specifikimit lidhur me mazutin No 4 (D396) ose mazut më të rëndë të American Society for testing and Materials.

¹⁸ Duke iu referuar Direktivave lidhur me programin e inspektimit gjatë vizitave të anijeve dhe naftëmbajtësve që Organizata ka miratuar duke u nisur nga rezoluta A.744 (18), ashtu si është ndryshuar nga rezoluta MSC. 49 (66), nga rezoluta 2 e Konferencës së Qeverive kontraktuese në Konventën ndërkombëtare të 1974 për shpëtimin e jetëve njerëzore në det (1977) dhe nga rezoluta MSC.105 (73); shih botimin e OMI me numër IMO-265E.

ndotjes nga hidrokarburet në rast përplasjeje ose ngecjeje në cektinë dhe të jenë të miratuara nga Autoriteti në bazë të direktivave të përpunuara nga Organizata¹⁹.

Rregulli 14

Ndarja e hidrokarbureve dhe e ballastit dhe transporti i hidrokarbureve në çisternat me kulm të parmë

përveç rastit të parashikuar në paragrafin 2) të rregullit në fjalë, asnjë ballast nuk duhet të transportohet në një çisternë për lëndët e djegshme të çfarëdoshme në bordin e anijeve të reja me tonazh bruto të barabartë ose më të madhe se 4 000 t, ndryshe nga naftëmbajtëset, ose në bordin e naftëmbajtësve të reja me tonazh bruto të barabartë ose më të madhe se 150 tonëshe.

Kur kushtet të veçanta ose domosdoshmëria për të transportuar sasi të mëdha lëndësh djegëse detyrojnë të transportohen ballasti që nuk është ballast i mirëfilltë në një nga çisternat e çfarëdoshme, ky ballast duhet të hidhet në një instalim të grumbullimit, ose në det sipas dispozitave të rregullit 9 dhe me ndihmën e dispozitave të caktuara në paragrafin 2 të rregullit 16 të Aneksit në fjalë dhe ky operacion është regjistruar në regjistrin e hidrokarbureve.

SHIH INTERPRETIMIN 5.1

të gjitha anijet e tjera përmbushin, sa të jetë e mundur dhe e arësyeshme, dispozitat e paragrafit 1) të rregullit në fjalë.

SHIH INTERPRETIMIN 5.2

është e ndaluar të transportohen hidrokarbure në një çisternë me kulm të parmë ose në një çisternë të vendosur përpara ndarëses të ngecjes në cektinë në bordin e anijeve me tonazh bruto të barabartë ose më të madhe se 400 tonë kontrata e ndërtimit e të cilave është miratuar pas 1 janarit 1982 ose, në mungesë të një kontrate ndërtimi, kallumi i së cilës është vënë ose që gjendet në një gjendje të përparuar ekuivalente pas 1 korrikut 1982.

Të gjitha anijet përveç atyre të parashikuara në paragrafin 4) të rregullit në fjalë duhet të plotësojnë dispozitat e këtij paragrafi, sa të jetë e mundur dhe e arësyeshme.

Rregulli 15

Ruajtja e hidrokarbureve në bord

sipas dispozitave të paragrafëve 5) dhe 6) të rregullit në fjalë, naftëmbajtëset me tonazh bruto të barabartë ose më të mëdhe se 150 tonë duhet të pajisen me mekanizma sipas dispozitave të paragrafëve 2) dhe 3) të rregullit në fjalë, me kusht që në rastin e naftëmbajtësve ekzistuese, përcaktimet në lidhje me sistemin e vëzhgimit të vazhdueshëm dhe të kontrollit të hedhjes së hidrokarbureve dhe tërësisë së çisternave të kullimit zbatohen tre vjet pas datës së hyrjes në fuqi të Konventës në fjalë.

a) mjete të duhura duhet të parashikohen për pastrimin e çisternave të ngarkesës dhe për të transferuar mbetjet e ujit të ballastit të ndotur dhe ujërat e pastrimit të çisternave të ngarkesës në një çisternë kullimi të miratuar nga Autoriteti. Në bordin e naftëmbajtësve ekzistuese, një çisternë e çfarëdoshme ngarkimi mundt të përdoret edhe si çisternë kullimi.

b) në këtë sistem, duhet të parashikohen mjete që do të mundësojnë transferimin e mbetjeve të hidrokarbureve në një çisternë të kullimit ose një tërësi çisternash të kullimit në mënyrë që të gjitha hedhjet në det të bëhen sipas dispozitave të rregullit 9 të Aneksit në fjalë.

c) Çisterna e kullimit ose tërësia e çisternave të kullimit duhet të kenë një kapacitet të

¹⁹ Duke u nisur nga direktivat për miratimin të mekanizmave të tjera lidhur me strukturën ose shfrytëzimin, ashtu si është parashikuar nga rregullorja 13G 7) të Shtojcës I të MARPOL 73/78 që Komiteti i mbrojtjes të mjedisit ujon të Organizatës ka miratuar me rezolutën MEPC.64 (34); shih shtojcën 8 të interpretimit të Shtojcës I dhe shtojcën 9.

mjaftueshëm që të mund të mbajnë mbeturina të shkarkuara nga ujërat e pastrimit të çisternave, mbetjet e hidrokarbureve dhe mbetjet e ujërave të ballastit të ndotur. Kapaciteti total i çisternës ose çisternave të kullimit nuk duhet të jetë më e vogël se 3% e kapacitetit të transportit të hidrokarbureve të anijeve; gjithësesi, Autoriteti mund të pranojë që ky kapacitet të jetë prej :

i) 2 % në rastin e naftëmbajtësve mjetet e pastrimit të çisternave të të cilave janë të tilla që sapo çisterna ose çisternat e kullimit janë të ngarkuara me ujin që sherben për pastrim, kjo sasi uji është e mjaftueshme për të larë çisternat dhe, nëse është e mundur, që të përdoret si lëng lëvizës i ezhektorëve, pa qenë e nevojshme të futet një sasi uji shtesë në mekanizëm;

ii) 2% kur anija është pajisur me çisterna me ballast të ndarë ose çisterna me ballast të mirëfilltë të specializuara sipas dispozitave të rregullit 13 të Aneksit në fjalë, ose kur anija është e pajisur me një mekanizëm të pastrimit të çisternave të ngarkesës nga larja me naftë bruto sipas dispozitave të rregullit 13B të Aneksit në fjalë. Ky kapacitet mund të shkojë deri në 1,5% në rastin e naftëmbajtësve mekanizmat e pastrimit të çisternave të kullimit të të cilave janë ngarkuar me ujin e pastrimit, kjo sasi uji e mjaftueshme për të larë çisternat, dhe për të shërbyer si lëng lëvizës i ezhektorëve, pa qenë e nevojshme të shtohet sasi uji shtesë në mekanizëm.

iii) 1% në rastin e transportuesve mikst kur ngarkesa e hidrokarbureve transportohet vetëm në çisternat me veshje të lëmuara. Ky kapacitet mund të jetë deri në 0,8 % kur mekanizmat e larjes së çisternave janë të tilla që sapo çisterna ose çisternat e kullimit janë të ngarkuara me ujin e pastrimit, kjo sasi uji është e mjaftueshme për të larë çisternat dhe, nëse duhet, për t'u përdorur si lëng lëvizës i ezhektorëve, pa qenë e nevojshme të shtohet sasi uji shtesë në mekanizëm.

SHIH INTERPRETIMIN 6.2

Naftëmbajtëset e reja me tonazh të barabartë ose më të madhe se 70 000 t, duhet të pajisen të paktën me dy çisterna kullimi.

d) hyrjet, daljet, pengesat ose portat e shkarkimit, nëse ekziston, çisterna kullimi duhet të vendosen në mënyrë për të shmangur shtjellje uji më të madhe dhe që hidrokarburet ose emulsion hidrokarburesh të mos përzihen me ujërat.

SHIH INTERPRETIMIN 6.1

a) një aparat vëzhgimi të vazhdueshëm dhe të kontrollit të hedhjeve të hidrokarbureve të miratuar nga Autoriteti duhet të instalohen. Gjatë studimit të projektimit të gjurmuesit (detektorit) të hidrokarbureve për t'u instaluar në një mekanizëm të tillë, Autoriteti duhet të ketë parasysh veçorinë e rekomanduar nga Organizata²⁰. Mekanizmi është i pajisur me një aparat që regjistron pa ndërprerë hedhjen në litra për milje dhe sasinë totale të hedhur, ose përmbajtjen në hidrokarbure dhe përqindjen e hedhjes. Këto regjistrime duhet të jenë të datuara (ditën dhe orën) dhe duhet të ruhen të paktën për tre vjet. Aparati i vëzhgimit të vazhdueshëm dhe të kontrollit të hedhjeve të hidrokarbureve duhet të funksionojë çdo herë që ka hedhje të rrejdhëshme në det dhe duhet të lejojë ndalimin në mënyrë automatike të çdo hedhje të përzierjeve të hidrokarbureve kur përqindja në momentit e hedhjes së hidrokarbureve tejkalon atë që është autorizuar nga Rregulli 9, paragrafi 1), pika a) të Aneksit në fjalë. Çdo difekt i funksionimit të aparatit të survejimit të vazhdueshëm dhe të kontrollit që ndalon hedhjen dhe shënohet në regjistrin e hidrokarbureve. Është parashikuar një metodë manuale ndihmëse që mund të përdoret kur një difekt i tillë i funksionimit shfaqet, por mekanizmi me difekt duhet të riparohet sa më shpejt që të jetë e mundur. Autoriteti i Shtetit të portit mund të autorizojë naftëmbajtësen aparatit i të cilit është me difekt të ndërmarrë një udhëtim mbi balast para se të shkojë në një port që merret me riparimet. Aparati i survejimit të vazhdueshëm dhe

²⁰ Për detektorët e hidrokarbureve të instaluar në bordin e naftëmbajtësve të ndërtuara para datës 2 tetor 1986, duke patur parasysh Rekomandimin lidhur me specifikimet ndërkombëtare lidhur me funksionimin dhe me përpjekjet e ndarjes së ujit dhe hidrokarbureve që Organizata ka miratuar me anë të rezolutës A.393 (X). Për detektorët e hidrokarbureve të futura në mekanizmat e survejimit të vazhdueshëm dhe të kontrollit të instaluar në bord të naftëmbajtësve ndërtuar më 2 tetor 1986 ose mbas kësaj date, duke iu referuar Direktivave dhe specifikimeve lidhur me mekanizmat e survejimit të vazhdueshëm dhe të kontrollit të hedhjeve të hidrokarbureve në bordin e naftëmbajtësve që Organizata i përshtat me anën e rezolutës A.586 (14); shih botimin e OMI numër IMO-609F dhe IMO-647F

të kontrollit të hedhjeve të hidrokarbureve duhet të projektohet dhe instalohet sipas Direktivave dhe specifikave lidhur me mekanizmat e survejimit të vazhdueshëm dhe të kontrollit të hedhjeve të hidrokarbureve në bordin e naftëmbajtësve që janë përcaktuar nga Organizata. Autoriteti mund të pranojnë mekanizma të veçanta ashtu si janë përcaktuar në Direktivat dhe specifikimet.

b) duhet të parashikohet një detektor të sipërfaqes së ndarjes efikas²¹ të miratuar nga Autoriteti që lejon të përcaktohen në mënyrë të shpejtë dhe me saktësi vendosja në sipërfaqen e ndarjes së hidrokarbureve të sasisë së ujit në çisternat e kullimit që të jenë të përdorshme në çisternat e tjera ku kryhet ndarja e hidrokarbureve dhe të ujit dhe ku mbeturinat e rrjedhshme duhet të hidhen në mënyrë të drejtpërdrejt në det.

SHIH INTERPRETIMET 6.1 DHE 6.3

c) informacionet lidhur me shfrytëzimin e këtij sistemi duhet të jenë sipas dispozitave të një udhëzuesi të shfrytëzimit të miratuar nga Autoriteti. Ato zbatohen si në shfrytëzimin manual po ashtu në shfrytëzimin automatik dhe duhet të garantojnë që hidrokarburet të mos hidhen në asnjë moment, përveç në kushtet të paraqitura në rregullin 9 të Aneksit²² në fjalë.

dispozitat e paragrafit 1), 2) dhe 3) të rregullit në fjalë nuk zbatohen në bordin e naftëmbajtësve me tonazh bruto më të vogël se 150 tonë, ku kontrolli i hedhjeve të hidrokarbureve të parashikuara në rregullin 9 të Aneksit në fjalë kryhet nga ruajtja në bord të hidrokarbureve dhe hedhjen e mëpasme të të gjitha ujërave të pastrimit të ndotura në instalimet e grumbullimit; regjistrohet në regjistrin e hidrokarbureve sasia totale e hidrokarbureve dhe e ujit të përdorur për pastrimin dhe dërgohet në një çisternë të stokimit. Kjo sasi totale duhet të hidhet në instalimet e grumbullimit përveçse kur merren masat e duhura për të verifikuar që lëngu i rrjedhur i hedhur në det plotëson udhezimet e rregullit 9 të Aneksit në fjalë.

a) Autoriteti mund të përjashtojë nga zbatimi i dispozitave të paragrafëve 1), 2) dhe 3) të rregullit në fjalë të gjitha naftëmbajtëset që kryejnë vetëm udhëtime prej 72 orësh ose më pak dhe që nuk largohen më shumë se 50 milje detare nga toka më e afërt, me kusht që naftëmbajtësja të kryej vetëm udhëtime ndërmjet porteve ose terminaleve që gjenden në një Shtet Palë në Konventën në fjalë. Përjashtimi bëhet vetëm me kusht kur naftëmbajtësja ruan në bord të gjitha përgatitjet e hidrokarbureve për t'i hedhur më vonë në instalimet e grumbullimit dhe që Autoriteti të sigurohet që instalimet e disponueshëm për grumbullimin e këtyre përzierjeve të hidrokarbureve janë të përshtatshme.

b) Autoriteti mund të përjashtojë nga zbatimi i dispozitave të paragrafit 3) të rregullit në fjalë të gjitha naftëmbajtëset përveç atyre të përmendura në pikën a) të paragrafit në fjalë, në rastet e më poshtme :

naftëmbajtësja është një naftëmbajtëse ekzistuese me tonazh të barabartë ose më të madhe se 40 000 t, ashtu si thuhet në paragrafin 1) të rregullit 13C të Aneksit në fjalë, që kryen udhëtime të veçanta në kushtet e specifikuara në paragrafët 2) të rregullit 13C; ose

ii) naftëmbajtësja kryen vetëm një ose më shumë nga kategoritë e udhëtimeve të më poshtme:

udhëtimet në zonat e veçanta;

udhëtime me rreze prej 50 milje det nga toka më e afërt jashtë zonave të veçanta, nëse naftëmbajtësja kryen:

aa) udhëtime ndërmjet porteve ose terminaleve të një Shteti Palë në Konventën në fjalë; ose

bb) udhëtime të kufizuara ashtu si janë përcaktuar nga Autoriteti dhe që nuk zgjasin më shumë 72 orë;

nëse plotësohen të gjitha kushtet e më poshtme :

naftëmbajtësja ruan në bord të gjitha përzierjet e ujit dhe hidrokarbureve për t'i hedhur më

²¹ Duke iu referuar Specifikimeve të detektorëve të lidhjes hidrokarbur / ujë që Organizata ka miratuar me anë të rezolutës MEPC.5(XIII); shih botimin e OMI numër IMO-647F.

²² Duke iu referuar *Clean Seas Guide for Oil Tankers* (përmbledhje rregullash lidhur me pastërtinë e deteve në përdorimin e naftëmbajtësve) të publikuar nga Dhoma ndërkombëtare e marinës tregtare dhe të Forumit të marinës së Kompanis ndërkombëtare të Vajit.

vonë në instalimet e grumbullimit;

në rastin e udhëtimeve të përcaktuara në pikën b) ii) 2) të paragrafit në fjalë, Autoriteti sigurohet që ekzistojnë instalimet e grumbullimit të mjaftueshme për të grumbulluar përzierjet e ujit dhe hidrokarbureve në portet ose terminale të ngarkimit;

Çertifikata ndërkombëtare e parandalimit të ndotjes nga hidrokarburet, citon që anija kryen vetëm një ose më shumë kategori udhëtimesh të veçanta në pikat b) ii) 1) dhe b) ii) 2) bb) të paragrafit në fjalë; dhe

Sasia, data dhe ora e hedhjeve dhe porti në të cilin janë kryer janë regjistruar në regjistrin e hidrokarbureve.

SHIH INTERPRETIMIN 6.4

6) kur, sipas mendimit të Organizatës, nuk është e mundur të merret materiali i përshkruar në rregullin 9, paragrafi 1), pika a) vi) të Aneksit në fjalë dhe specifikuar në paragrafin 3), pika a) të rregullit në fjalë për survejimin e vazhdueshëm të hedhjeve të produkteve të rafinuara të lehta (hidrokarburet e bardha), Autoriteti mund të pezullojë zbatimin e këtij udhëzimi, me kusht që hedhja të jetë e autorizuar vetëm kur është kryer sipas procedurave të vendosura nga Organizata që përmbush kushtet e përmendura në rregullin 9, paragrafi 1), pika a) të Aneksit në fjalë, me përjashtim të asaj lidhur me përdorimin të një sistemi të survejimit të vazhdueshëm dhe të kontrollit të hedhjeve të hidrokarbureve. Organizata rishqyrton çështjen e materialit të disponueshëm të paktën çdo 12 muaj.

Dispozitat e paragrafëve 1), 2) dhe 3) të rregullit në fjalë nuk zbatohen për naftëmbajtëse që transportojnë asfalt ose produkte të tjera të përcaktuara nga dispozitat e Aneksit në fjalë që, për arsye të veçorive të tyre fizike, janë të vështirë për t'u ndarë nga uji ose për të survejuar në mënyrë efikase, kontrollin e parashikuar në rregullin 9 të Aneksit në fjalë duke kryer në këtë rast ruajtjen e mbeturinave në bord dhe hedhjen e mëvonshme, në instalimet e grumbullimit, të të gjitha ujërave të pastrimit të ndotura.

SHIH INTERPRETIMIN 6.5

Rregulli 16

Mekanizmi i survejimit të vazhdueshëm dhe i kontrollit të hedhjeve të hidrokarbureve dhe materiali filtrimit të hidrokarbureve

1) Çdo anije me tonazh brutotë barabartë ose më të madhe se 400 t por më e vogël se 10 000 t është pajisur me një material filtrimi të hidrokarbureve sipas dispozitave të paragrafit 4) të rregullit në fjalë. Një anije e tillë, që transporton sasi të mëdha lëndësh të djegshme të lëngshme, plotëson dispozitat e paragrafit 2) të rregullit në fjalë ose paragrafit 1) të rregullit 14.

SHIH INTERPRETIMET 7.1 DHE 7.2

2) Çdo anije me tonazh bruto të barabartë ose më shumë se 10 000 t është pajisur me një material filtrimi me një mekanizëm alarmi dhe një mekanizëm që mundëson ndalimin në mënyrë automatike të të gjitha hedhjeve të përzierjeve të hidrokarbureve kur sasia në hidrokarbure të rrjedhshëm kalon 15 pjesë për milion.

SHIH INTERPRETIMIN 7.2

3) a) Autoriteti mund të përjashtojë nga zbatimi i paragrafëve 1) dhe 2) të rregullit në fjalë të gjitha anijet që kryejnë vetëm udhëtime në zonat speciale nëse plotësohen kushtet e më poshtme :

anija është e pajisur me një çisternë të grumbullimi që të ketë një kapacitet të gjykuar si të mjaftueshëm nga Autoriteti për të ruajtur në bord të gjitha ujërat e hambarit të ndotura nga hidrokarburet;

të gjitha ujërat e hambarit të ndotur nga hidrokarburet ruhen në bord për t'u hedhur më pas në instalimet e grumbullimit.

Autoriteti sigurohet që ekzistojnë instalimet e duhura të grumbullimit që janë të aftë të presin ujërat e ndotura të hambarit nga hidrokarburet në një numër të mjaftueshëm të porteve ose të terminaleve ku ankorohen anijet;

Çertifikata ndërkombëtare e parandalimit të ndotjes nga hidrokarburet, përmban një shënim ku thuhet që anija kryen vetëm udhëtime në zona speciale; dhe

Sasia, data dhe ora e hedhjeve dhe porti në të cilin kryhen janë regjistruar në regjistrin e hidrokarbureve.

SHIH INTERPRETIMET 6.4 DHE 7.3

b) Autoriteti sigurohet që anijet me tonazh bruto më të vogël se 400 tonë janë pajisur, me të gjitha mjetet e mundshme, në mënyrë që të mundin të ruajnë në bord hidrokarbure ose përzierje të hidrokarbureve ose t'i hedhë sipas pikës b) të paragrafit 1) të rregullit 9 të Aneksit në fjalë.

materiali filtrimi të hidrokarbureve të përcaktuar në paragrafin 1) të rregullit në fjalë duhet të jetë i llojit të miratuar nga Autoriteti dhe projektuar në mënyrë që çdo përzierje hidrokarburesh e hedhur në det, pasi të ketë kaluar më parë në sistem, të ketë një sasi në hidrokarbure që nuk i kalon të 15 pjesë për milion. Gjatë analizimit të kapaciteteve të këtij materiali, Autoriteti duhet të ketë parasysh veçoritë e rekomanduara nga Organizata²³.

Materiali filtrimit të hidrokarbureve të përcaktuar në paragrafin 2) të rregullit në fjalë duhet të jetë i llojit të miratuar nga Autoriteti dhe projektuar në mënyrë që çdo përzierje hidrokarburesh e hedhur në det, pasi të ketë kaluar më parë në sistem ose në sistemet, të ketë një sasi në hidrokarbure që nuk i kalon të 15 pjesë për milion. Ai është i pajisur me një mekanizëm alarmi që tregon momentin kur kjo sasi rrezikon të tejkalohet. Sistemi është gjithashtu i pajisur me mekanizëm që lejon të ndalohet në mënyrë automatike çdo hedhje e përzierjeve të hidrokarbureve kur sasia në hidrokarbure të rrjedhshme i kalon të 15 pjesë për milion. Gjatë ekzaminimit të karakteristikave të këtij materiali dhe të këtyre mekanizmave, Autoriteti ka parasysh veçoritë e rekomanduara nga Organizata²⁴.

Anijet e dorëzuara përpara 6 korrikut 1993 duhet të jenë në përputhje me dispozitat e rregullit në fjalë deri në 6 korrik 1998 me kusht që të mund të shfrytëzohen me një ndarëse uji dhe hidrokarburesh (sistem prej 100ppm).

SHIH INTERPRETIMIN 7.4

Rregulli 17

Çisternat për mbetjet e hidrokarbureve (llum)

Çdo anije me tonazh bruto të barabartë ose më të madhe se 400 tonë duhet të pajiset me një ose më shumë çisterna me kapacitet të mjaftueshëm, duke patur parasysh tipin e makinerive dhe kohëzgjatjen e udhëtimit, për të grumbulluar mbetjet e hidrokarbureve (llumit) që nuk janë e mundur të eliminohen në mënyrë tjetër duke respektuar përcaktimet e Aneksit në fjalë, si ato që vijnë nga pastrimi i lëndëve të djegshme dhe vajrave të grasatimit dhe humbjet e hidrokarbureve në kompartimentet e makinerive.

SHIH INTERPRETIMI 8.1

²³ Duke iu referuar Direktivave dhe specifikimeve lidhur me materialet e parandalimit të ndotjes lidhur me ujërat e hambarit të bordit të makinerive të anijeve që Komiteti i mbrojtjes së mjedisit ujon të Organizatës ka miratuar me anë të rezolutës MEPC.60 (33); shih botimin e OMI numër IMO-647F.

²⁴ Duke iu referuar Direktivave dhe specifikimeve lidhur me materialet e parandalimit të ndotjes lidhur me ujërat e hambarit të bordit të makinerive të anijeve që Komiteti i mbrojtjes së mjedisit ujon të Organizatës ka miratuar me anë të rezolutës MEPC.60 (33); shih botimin e OMI numër IMO-647F.

në bordin e anijeve të reja, këto çisterna duhet të projektohen dhe të ndërtohen në mënyrë që të thjeshtësojnë procesin e pastrimit dhe hedhjeve të mbetjeve në instalimet e grumbullimit. Anijet ekzistuese duhet të plotësojnë dispozitën në fjalë në masën e mundshme dhe të arësyeshme.

SHIH INTERPRETIMIN 8.2

tubacionet që furnizojnë çisternat e llumit nuk duhet të kenë asnjë lidhje të drejtpërdrejt me detin përveç çuntës lidhëse të normalizuar të caktuar sipas rregullit 19.

Shih INTERPRETIMIN 8.3

Rregulli 18

Instalimet e pompimit, të tubacioneve dhe të hedhjes në bordin e naftëmbajtësve në bordin e çdo naftëmbajtëse, një kolektor për hedhjet mund të lidhet me instalimet e grumbullimit për hedhjet e ujërave të ballastit të ndotur ose të ujërave që përmbajnë hidrokarbure duhet të përfundojë në kuvertën e zbuluar mbi dy bordet e anijes.

Në bordin e çdo naftëmbajtëse, tubacionet që mundësojnë të kryhen hedhjet në det të ujërave të ballastit ose të ujërave që përmbajnë hidrokarbure që vijnë nga pjesa e çisternave të ngarkesës, të autorizuar nga Rregulli 9 ose Rregulli 10 të Aneksit në fjalë, duhet të arrijnë në kuvertën e zbuluar ose në veshjet e anijes mbi vijën e pluskimit në kushtet e ballastimit maksimal. Mund të pranohet që tubacionet të jenë vendosur në mënyra të ndryshme për të lejuar hedhjet në kushtet e autorizuar në pikat nga a) deri në e) të paragrafit 6) të rregullit në fjalë.

SHIH INTERPRETIMIN 9.1

në bordin e çdo naftëmbajtëse të re, duhet të parashikohet një komandë që të mundësojë ndërprerjen e hedhjeve në det të ujërave të ballastit ose të ujërave që përmbajnë hidrokarbure që vijnë nga pjesa e çisternave të ngarkesës, përveç hedhjeve mbi vijën e pluskimit të autorizuar në paragrafin 6) të rregullit në fjalë, duke u nisur nga një vend që gjendet në kuvertën e sipërme ose mbi të dhe nga ku mund të ushtrojmë një survejim pamor të kolektorit të caktuar në paragrafin 1) të rregullit në fjalë dhe hedhjet në det nga sistemi i tubacioneve të caktuar në paragrafin 2) të rregullit në fjalë. Nuk ndodh që të ketë një komandë që të bëjë të mundur të ndërpritet procesi i hedhjes në vendin nga ku ushtrohet ky survejim nëse ekziston një sistem efikas dhe i sigurtë komunikimi si një sistem komunikimi me anë të telefonit ose radios ndërmjet vendit ku ushtrohet survejimi dhe vendit ku gjendet komanda e hedhjeve.

Çdo naftëmbajtëse e re që duhet të pajiset me çisterna me ballast të ndarë ose me një sistem larje me naftë bruto duhet të plotësojë kushtet e më poshtme:

ajo duhet të pajiset me tubacione të hidrokarbureve të projektuar dhe instaluar në mënyrë që të zvogëlojë në maksimum çdo grumbullim hidrokarburesh nëpër tubacionet; dhe

duhet të parashikohen mjetet për të zbrazur të gjitha pompat e ngarkimit dhe të gjitha tubacionet e hidrokarbureve mbas shkarkimit të ngarkesës duke u lidhur, nëse është e mundur, me një mekanizëm të tharjes. Mbeturinat që vijnë nga zbrasja e tubacioneve dhe e pompave duhet të derdhen në tokë po ashtu në një çisternë ngarkese ose kullimit. Për shkarkimin në tokë, duhet të parashikohet një tubacion të veçantë me diametër të vogël që të jetë i lidhur poshtë valvulës së kolektorit të anijes.

SHIH INTERPRETIMET 9.2 DHE 9.3

çdo transportues ekzistues materialesh bruto që duhet të pajiset me çisterna me ballast të ndarë, të pajisur me një sistem të larjes me naftë bruto ose shfrytëzuar me çisterna me ballast të mirëfilltë të specializuara, duhet të plotësojë dispozitat e pikës b) të paragrafit 4) të rregullit në fjalë.

Në bordin e çdo naftëmbajtëse, hedhjet e ujit të ballastit ose e ujërave që përmbajnë

hidrokarbure që vijnë nga çisternat e ngarkesës kryhen mbi vijën e pluskimit, duke u bazuar në përjashtime si më poshtë :

hedhjet e ballast i ndarë dhe të ballast i mirëfilltë mund të kryhen nën vijën e pluskimit :

në portet ose terminalët në det të hapur

në det nga forca e rëndesës;

me kusht që duhet të analizojmë sipërfaqen e ujit të ballastit menjëherë para hedhjes për t'u siguruar që nuk ka patur ndotje nga hidrokarburet.

naftëmbajtëset ekzistuese që nuk mund, pa pësuar ndryshime, të hedhin ballast të ndarë mbi vijën e pluskimit mund ta hedhin në det nën vijën e pluskimit, me kusht që të kemi analizuar sipërfaqen e ujit të ballastit menjëherë para hedhjes për t'u siguruar që nuk ka ndotje nga hidrokarburet.

naftëmbajtëset ekzistuese të shfrytëzuara me çisterna me ballast të mirëfilltë të specializuara që nuk mundin, pa pësuar ndryshime, të hedhin mbi vijën e pluskimit ujërat me ballast që vijnë nga çisternat me ballast të mirëfilltë të specializuara mund ta hedhin këtë ballast mbi vijën e pluskimit me kusht që hedhja e ujërave të ballastit të survejohet sipas përcaktimeve të paragrafit 3) të rregullit 13A të Aneksit në fjalë.

Në det, çdo anije mund të hedhë nga forca e rëndesës mbi vijën e pluskimit ujërat e ballastit të ndotur ose të ujërave që përmbajnë hidrokarburet që vijnë nga çisternat që gjenden në pjesën e ngarkesës, ndryshe nga çisternat e kullimit, me kusht që të lihet kohë e mjaftueshme për të mundësuar ndarjen e hidrokarbureve dhe të ujit dhe që të analizohen ujërat e ballastit menjëherë para hedhjes me anë të detektorit në sipërfaqen ndarëse hidrokarbure / ujë të parashikuar në pikën b) të paragrafit 3) të rregullit 15 të Aneksit në fjalë, me qëllim që të sigurohet që lartësia e sipërfaqes ndarëse të jetë e tillë që hedhja nuk përbën asnjë rrezik për të dëmtuar mjedisin ujor.

Në det, naftëmbajtëset ekzistuese, pasi kanë proceduar në disa hedhje sipas metodës së parashikuar në pikën d) të paragrafit në fjalë ose në vend që të procedohet me këto hedhje, mund të hedhë mbi vijën e pluskimit ujërat e ballastit të ndotur ose ujëra që përmbajnë hidrokarbure që vijnë nga çisternat e ngarkimit, kur plotësohen kushtet e mëposhtme :

një pjesë e lëndës së rrjedhëshme kalon, nga një tubacion i përhershëm, në një vend lehtësisht të pranueshëm që gjendet mbi kuvertën e sipërme ose nën të, ku mund të vëzhgohet me sy gjatë operacionit të hedhjes; dhe

instalimi i mekanizmit të derivimit të një pjese të lëndës së rrjedhëshme bëhet sipas përcaktimeve të vendosura nga Autoriteti, që duhet të rishqyrtojë të gjitha dispozitat e Veçorive lidhur me projektimin, instalimin dhe shfrytëzimin e një mekanizmi të devijimit të një pjese të lëngut të rrjedhëshëm me qëllim që të survejohen hedhjet mbi bord të përshtatura nga organizata²⁵.

SHIH INTERPRETIMIN 9.4

Rregulli 19

Rakordimi i normalizuar i bashkimit të tubacioneve të shkarkimit

Për të mundësuar rakordimin e tubacioneve të instalacioneve pritese me tubacionet e anijes të destinuara për hedhjen e mbeturinave që vijnë nga hambaret e zones së makinerive, si të paret edhe të dytet duhet të pajisen me rakorde bashkimesh të normalizuara që kanë permasa që perputhen me ato që tregohen në tabelën e mëposhtme :

Përmasat e normalizuara të flanaxhave të rakordeve të bashkimit të tubave të shkarkimit

Përshkrimi	përmasat
Diametri i jashtëm	215 mm
Diametri i brendshëm	Sipas diametrit të jashtëm të tubacionit

²⁵ Shih shtojcën 5 të interpretimeve uniforme të Aneksit I.

Diametri i rrethit të shpimit	183 mm
Shlica e flanaxhës	6 vrima nga 22mm diametër të vendosura në distanca të barabarta mbi rrethin e shpimit dhe të zgjatura nga një shlice 22mm e gjere deri në anen e jashtme të flanaxhës
Trashësia e flanaxhës	20mm
Bullonat dhe dadot : Sasia, diametri	6 në secilën, nga 20 mm diametër dhe gjatësi të duhur
Fllanxha është konceptuar te marre tubacionet me diametër të brendshem qe shkon deri ne 125mm dhe duhet të jetë prej çeliku ose prej një materiali tjetër ekuivalent, me sipërfaqe të sheshtë dhe të pajisur me një bashkuese prej materiali të papërshkueshme nga hidrokarburet; fllanxha dhe bashkuesja duhet të jene bere për një trysni prej 6 kg/cm ² .	

Rregulli 20 Regjistri i hidrokarbureve

Për të gjitha naftëmbajtëset me tonazh brut të barabartë ose më të madh se 150 fuçi dhe për të gjitha anijet, përveç naftëmbajtësve, me tonazh brut të barabartë ose më të madh se 400 fuçi, mbahet një regjistër i hidrokarbureve, pjesa I (Operacione që lidhet me pjesën e makinerive). Gjithashtu për të gjitha naftëmbajtëset me një tonazh brut të barabartë ose më të madh se 150 fuçi, mbahet një regjistër i hidrokarbureve, pjesa II (Operacione që lidhen me ngarkesën dhe ballastin). Regjistri(at) i(e) hidrokarbureve, te integruar ose jo ne librin e rregullores se bordit, duhet të jetë (jane) sipas modelit(modeleve) të parashikuar(a) në shtojcën III të ketij Aneksi.

Në regjistrin e hidrokarbureve behen shënime lidhur me secilën nga çisternat e anijes, sa herë që procedohet me një nga operacionet e më poshtme të çfarëdoshme ne bordin e anijes :

- operacion lidhur me pjesën e makinerive (të gjitha anijet) :
- ballastimi ose pastrimi i çisternave të lëndëve të djegese te lengshme;
- hedhja e ujërave të ballastit ose të ujërave të pastrimit të ndotura të çisternave të caktuara në nën pikën i) të mësipërme;
- eliminimi i mbetjeve të hidrokarbureve (llumit)
- hedhje ne det ose eliminim me mjete te tjera i ujërave të hambarit që janë grumbulluar në zonen e makinerive;
- operacione lidhur me ngarkesën dhe ballastin (naftëmbajtëse)
- ngarkimi i një ngarkese me hidrokarbure;
- transferim i brendshem i një ngarkese hidrokarburesh gjatë udhëtimit;
- shkarkimi i një ngarkese hidrokarburesh;
- ballastimi i çisternave të ngarkesës dhe të çisternave me ballast të paster të specializuara;
- pastrimi i çisternave të ngarkesës, duke përfshirë larjen e naftës bruto;
- hedhja e ujërave të ballastit me përjashtim të atyre që vijnë nga çisternat me ballast te veçuar;
- hedhje të ujit të çisternave të dekantimit;
- mbyllja e të gjitha valvolave ose të të gjitha mekanizmave analoge të duhura mbas operacioneve të zbrasjes të çisternës së dekantimit;
- mbyllja e portave që ndajnë çisternat me ballast të paster të specializuara nga tubacionet e ngarkimit dhe tharjes mbas operacionit të zbrasjes së çisternës së dekantimit;
- eliminimi i mbeturinave.
- në rast të hedhjeve të hidrokarbureve ose të përzierjeve të hidrokarbureve sipas rregullit 11 të ketij Aneksit, ose në rast derdhjeje aksidentale ose ndonjë hedhje tjetër të veçantë që nuk përfshihet në rastet e përjashtuar të parashikuara nga kjo rregull, rrethanat dhe motivet e hedhjes

janë dhënë në regjistrin e hidrokarbureve.

Secila nga operacionet e përmendura në paragrafin 2) më sipër është shënuar në mënyrë të plotë dhe sa më shpejt që të jetë e mundur në regjistrin e hidrokarbureve, në mënyrë që të gjitha citimet që lidhen me operacionin të jenë regjistruar aty. Citimet lidhur me çdo operacion, kur ky ka përfunduar, janë firmosur nga nënpunësi ose nënpunësit përgjegjës të operacioneve në fjale dhe secila faqe, kur mbaron, firmoset nga kapiteni i anijes. Citimet janë shkruar në gjuhën zyrtare të Shtetit në të cilin është autorizuar të lundrojë dhe, për anijet-mbajtëse të një certifikate ndërkombëtare të parandalimit të ndotjes nga hidrokarburet, në anglisht ose në frëngjisht. Në rast konflikti ose mosmarrëveshjes, citimet e shkruara në gjuhën zyrtare të Shtetit në të cilin anija është autorizuar të lundrojë shërbejnë si deshmi.

Regjistri i hidrokarbureve ruhet në një vend ku mund të merret me lehtësi me qëllim ekzaminimi në çdo moment të arësyeshëm dhe, vetëm për anijet e rimorkuara pa ekuipazh, ai duhet të gjendet në bordin e anijes. Ai duhet ruajtur për një periudhë prej tre vjetesh duke filluar nga data e shkrimit të fundit.

Autoriteti kompetent i një Qeverie Pale në Konventë mund të ekzaminojë regjistrin e hidrokarbureve në bordin e çdo anijeje ku zbatohet ky Aneks gjatë kohës që anija gjendet në njërën nga portet ose терминаlet e tij në det. Ai mund të marrë prej andej kopje dhe të kërkojë certifikimin e tyre nga kapiteni i anijes. Çdo kopje e certifikuar nga kapiteni i anijes është, në rast procedimi, e pranueshme nga drejtësia si prove e fakteve që përmenden në regjistrin e hidrokarbureve. Inspektimi i regjistrit të hidrokarbureve dhe berja e kopjeve të certifikuara nga autoriteti kompetent në zbatim të dispozitave të këtij paragrafi kryhen në mënyrën më të shpejt të mundur për të mos vonuar anijen në mënyrë të parregullt.

Për naftëmbajtëset me tonazh brut më të vogël se 150 fuçi të shfrytëzuara sipas dispozitave të paragrafit 4) të rregullit 15 të këtij Aneksi, Autoriteti duhet të pergatise një regjister hidrokarburesh të pershtatshëm.

Rregulli 21

Dispozitat e veçanta të zbatueshme për platformat e shpimit dhe platformat e tjera.

SHIH INTERPRETIMIN 10

Platformat e shpimit fikse ose lundruese kur eksplorojnë, shfrytëzojnë ose trajtojnë burimet minerale në fund të deteve dhe oqeanëve dhe platformat e tjera perputhen me dispozitat e këtij Aneksi që zbatohen në anijet me një tonazh brut të barabartë ose më të madhe se 400 tonë, përveç naftëmbajtësve, me rezervën që :

Ato të jenë pajisur, brenda të gjitha mundësive, me instalimet e kërkuara në rregullat 16) dhe 17) të këtij Aneksi;

Ato të dorezohen, në një formë të miratuar nga Autoriteti, të gjitha operacionet që lidhen me hedhjen e hidrokarbureve ose përzierje hidrokarburesh; dhe

që të jetë e ndaluar, sipas dispozitave të rregullit 11 të këtij Aneksi, të hidhen në det hidrokarburet, ose përzierjet e hidrokarbureve, vetëm në rast se sasia e hidrokarbureve të hedhjeve që nuk janë holluar nuk i kalon të 15 pjesë për milion.

Kapitulli III - Udhëzime për reduktimin e ndotjes së shkaktuar nga hidrokarburet e derdhura nga naftëmbajtëset në rastin e dëmtimit të mbulesë ose fundit të tyre.

Regulli 22

Hipoteza në lidhje me avaritë

Për të llogaritur rrjedhjet e mundshme të hidrokarbureve të naftëmbajtësve, bazohemi në tre dimensionet e një të çare në formën e paralelipedit në mbulesën ose fundin e anijes. Në rastin e fundit, janë marre dy gjendje avarie të ndryshme që ndodhin veçmas në pjeset e treguara të anijes naftëmbajtëse.

Avari e veshjes

$$\frac{1}{3} L^{\frac{2}{3}}$$

i) Gjatësia (lc) ose 14,5m
nëse kjo përmasë është më e vogël

$$\frac{B}{5}$$

ii) Thellësia (tc): ose 11,5m

(e matur që nga veshjanëse kjo përmasë është më e vogël
pingul me planin aksial
të anijes në nivelin që

korrespondon me franc-bord (= largësia ndërmjet nivelit të ujit dhe pjesës së sipërme të
kuvertës, të matur në mesin e gjatësisë së anijes)

iii) Lartësia (vc):

nga vija e referencës pa kufizim më të

lartë

Avari e pjesës fundore të anijes

Në një gjatësi prej Në çdo pjesë tjetër të
0,3L e matur duke uanijes
nisur nga pingulja
para anijes

$$\frac{L}{10} \frac{L}{10}$$

i) Gjatësia (ls): ose 5m,
nëse kjo përmasë është më e vogël

$$\frac{B}{6}$$

ii) Thellësia (tc): ose 10m5m
duke zgjedhur
përmasën më të
vogël, por jo që kjo
përmasë të jetë më
e vogël se 5m

$$\frac{B}{15}$$

iii) Lartësia (vs): ose 6m
nëse kjo përmasë është më e vogël

SHIH INTERPRETIMIN 11.1

2) Kudo ku simbolet e përdorura në këtë rregull figurojnë në këtë kapitull, kanë kuptimin
e dhënë në këtë rregull.

Rregulli 23

Rrjedhjet hipotetike të hidrokarbureve

SHIH INTERPRETIMIN 11.2

1) Rrjedhjet hipotetike të hidrokarbureve të shkaktuara nga avarite e veshjes (Oc) ose të pjesës fundore (Os) llogariten me ndihmën e formulave të mëposhtme për ndarjet e dëmtuara prej një avarie në një pikë çfarëdo të gjatësisë së anijes, në masën e përkufizuar në rregullën 22 të këtij Aneksi.

Avaritë e veshjes

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

Avaritë e pjesës fundore të anijes

$$O_s = \frac{1}{3} (\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i(II))$$

Në këto formula:

W_i = volumi në metër kub i një cisterne anësore në një gjendje avarie pas aksidentit hipotetik të përmendur në rregullën 22 të këtij Aneksi; në rastin e një cisterne me ballast të veçuar, W_i mund të merret e barabartë me zero.

C_i = vëllimi në metër kub i një cisterne qendrore në një gjendje avarie pas aksidentit hipotetik të përmendur në rregullën 22 të këtij Aneksi, në rastin e një cisterne me ballast të veçuar, C_i mund të merret e barabartë me zero.

$$\frac{b_i}{t_c}$$

$K_i = 1 - \frac{b_i}{t_c}$ kur b_i është e barabartë ose më e madhe se t_c , K_i duhet të merret e barabartë me zero

$$\frac{h_i}{v_s}$$

$Z_i = 1 - \frac{h_i}{v_s}$ kur h_i është e barabartë ose më e madhe se v_s , Z_i duhet të merret e barabartë me zero.

b_i = gjerësia në metra e cisternës anësore e matur që nga mbulesa pingul me planin aksial të anijes në nivelin që i korrespondon franc-bord-it (= largësisë ndërmjet nivelit të ujit dhe pjesës së sipërme të kuvertës, të matur në mesin e gjatësisë së anijes)

h_i = lartësia minimale në metra e fundeve të dyfishtë të shqyrtuar. Kur nuk ka funde të dyfishtë h_i duhet të merret e barabartë me zero.

Kudo ku simbolet e përdorura në këtë rregull figurojnë në këtë kapitull, kanë kuptimin e dhënë në këtë paragraf.

SHIH INTERPRETIMIN 11.3

2) Nëse një cisternë bosh ose një cisternë me ballast të veçuar gjatësia e së cilës është më e vogël se gjatësia l_c e pëcaktuar në rregullën 22 të këtij Aneksi gjendet midis cisternave anësore me hidrokarbure, vlera O_c e formulës (I) mund të llogaritet duke marrë vëllimin W_i të barabartë me vëllimin real të njëres prej dy cisternave ngjitur me cisternën (kur ato kanë të njëjtin kapacitet) ose të cisternës më të vogël nga këto (nëse nuk kanë të njëjtin kapacitet) shumezuar me S_i e pëcaktuar këtu me poshte, dhe duke marrë për të gjitha cisternat e tjera anësore të prekura nga përplasja vlerën e vëllimit të përgjithshëm real.

$$\frac{l_i}{l_c}$$

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

Në këtë formulë l_i = gjatësia në metër e hapësirës bosh ose e cisternës me ballast të veçuar të marrë në shqyrtim

3)a) Duhet mbajtur parasysh cisternat me fund të dyfishtë bosh ose që transportojnë uje të pastër, vetëm kur cisternat e vendosura sipër kanë një ngarkesë.

b) Kur fundet e dyfishtë nuk shtrihen në të gjithë gjatësinë dhe gjerësinë e cisternës së marrë

në shqyrtim, vlerësohet se nuk ka funde të dyfishtë dhe atëherë duhet të përfshijmë në formulën II vëllimin e cisternave të vendosura mbi avarinë e pjesës fundore, edhe nëse nuk e konsiderojmë cisternën si të dëmtuar, për shkak të pranisë së këtyre fundeve të dyfishtë të pjesëm.

c) Nuk duhen mbajtur parasysh depozitat në llogaritjen e vlerës së hi kur këto kanë një sipërfaqe jo të madhe dhe kanë një zgavër minimale në raport me cisternën, në çdo rast më i vogël se ai i fundeve të dyfishtë. Në qoftëse zgavra e një depozite është më e madhe se gjysma e asaj të fundeve të dyfishta, hi duhet të merret e barabartë me zgavrën e fundeve të dyfishtë minus zgavrën e depozitës.

Tubat që furnizojnë këto depozita, nëse janë instaluar brenda cisternave me fund të dyfishtë, duhet të jenë të pajisura me valvula ose mekanizma të tjerë mbyllës në pikën ku ato futen në cisternën furnizuese, për të penguar çdo rrjedhje hidrokarburesh në rast të avarisë së tubave. Keto tuba duhet të largohen sa të jetë e mundur nga veshja e fundeve të anijes. Keto valvula duhet të jenë përherë të mbyllura, në det, kur cisternat përmbajnë hidrokarbure. Gjithsesi, ato mund të hapen vetëm kur transferimi i ngarkesës është i nevojshëm për të vendosur ekuilibrin e anijes.

4) Kur avaria e pjesës fundore të anijes prek njëkohësisht katër cisterna qendrore, vlera Os mund të llogaritet sipas formulës së mëposhtme:

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

5) Autoriteti mund të vlerësojë praninë në bord të një mekanizmi që transferon ngarkesën për të kufizuar rrjedhjet e hidrokarbureve, i cili në rast urgjence, duke pasur një fuqi të madhe thithëse në çdo cisternë ngakese mundeson transferimin e hidrokarbureve nga cisterna apo cisternat e dëmtuara tek cisternat me ballast të veçuar ose tek cisternat me ngarkesë të mbushura pjesërisht, nëse sigurohemi se këto të fundit kanë një kapacitet të lirë mjaftueshëm. Kjo hipotezë është e vlefshme vetëm kur është i mundur transferimi për dy orë i vëllimit të hidrokarbureve i barabartë me gjysmën e kapacitetit të cisternës më të madhe nga cisternat e dëmtuara dhe nëse cisternat e ballastit ose me ngarkesë mund ta marrin këtë vëllim. Për më tepër, Autoriteti nuk mund ta adoptojnë këtë hipotezë veçse për të lejuar llogaritjen e Os, sipas formulës (III). Tubat thithëse duhet të vendosen të paktën në një lartësi të barabartë me lartësinë e të çarës në fundin e anijes vs. Autoriteti duhet t'i komunikojë Organizatës informacione mbi dispozitat që ai miraton me qëllim që tu shpërndahen Palëve të tjera të Konventës.

Rregulli 24

Vendosja e cisternave me ngarkesë dhe kufizimi i përmasave të tyre

SHIH INTERPRETIMIN 1.2

1) Çdo naftëmbajtëse e re duhet të përmbushë dispozitat e kësaj rregulle. Çdo naftëmbajtëse ekzistuese do t'i duhet të përmbushë dispozitat e kësaj rregulle në një afat prej dy vjetësh pas datës së hyrjes në fuqi të kësaj Konvente, nëse ajo i përket njërës prej dy kategorive të mëposhtme:

a) naftëmbajtëset dorëzimi i të cilave është bërë pas datës 1 janar të vitit 1977; ose

b) naftëmbajtëset që përmbushin njëherazi kushtet e mëposhtme:

dorëzimi nuk është bërë pas datës 1 janar 1977; dhe

vënia në lëvizje është më vonë se 1 janar 1974 ose nuk është vënë

në lëvizje më përpara, vendosja e kallumës është bërë pas datës 30 qershor 1974 ose naftëmbajtësja arrin në një stad ekuivalent të ndertimit vetëm pas kësaj date.

2) Përmasat dhe vendosja e cisternave të anijeve-cisternë duhet të jenë të tilla që rrjedhjet hipotetike të hidrokarbureve Oc ose Os të llogaritura siç udhëzohet në rregullën 23 të këtij Aneksi të

mos e kalojnë në asnjë pikë të gjatësisë së anijes $30\,000\text{m}^3$ ose $400\sqrt[3]{DW}$, nëse kjo vlerë e fundit është më e madhe, me rezervë maksimumi prej $40\,000\text{m}^3$.

3) Vëllimi i cisternës anësore me ngarkesë hidrokarburesh në bordin e një naftëmbajtëseje

nuk duhet të kalojë 75% të kufijve të parashikuar në paragrafin 2) të kësaj rregulle për rrjedhjet hipotetike të hidrokarbureve. Vëllimi i një cisterne qendrore me ngarkesë hidrokarburesh nuk duhet t'i kalojë 50 000m³. Gjithsesi në bordin e naftëmbajtësve të pajisura me cisterna ballasti të veçuar siç përkufizohen në rregullën 13 të këtij Aneksi, vëllimi i pranueshëm për një cisternë anësore të vendosur midis dy cisternave me ballast të veçuar me një gjatësi më të madhe se 1c mund të rritet deri në kufirin maksimal të parashikuar për rrjedhjet hipotetike të hidrokarbureve, me kusht që gjerësia e cisternës anësore të jetë më e madhe se 1c.

4) Gjatësia e çdo cisterne me ngarkesë nuk duhet t'i kalojë 10m ose njërën nga vlerat e mëposhtme, në qoftë se këto vlera janë më të mëdha:

kur nuk ekziston ndarje gjatësore brenda cisternave me ngarkesë :

$(0,5 \text{ bi/B} + 0,1) \text{ L}$

me kusht që kjo vlerë të mos kalojë 0,2L

kur ekziston një ndarje aksiale gjatësore brenda cisternave me ngarkesë:

$(0,25 \text{ bi/B} + 0,15) \text{ L}$

c) kur ekzistojnë dy ndarje gjatësore ose më shumë brenda cisternave me ngarkesë :

i) për cisternat anësore: 0,2 L

për cisternat qendrore :

në qoftë se bi/B është e barabartë ose më e madhe se një e

pesta : 0,2 L

2) në qoftë se bi/B është më e vogël se një e pesta :

kur nuk ekziston ndarje aksiale gjatësore :

$(0,5 \text{ bi/B} + 0,1) \text{ L}$

kur ekziston një ndarje aksiale gjatësore

$(0,25 \text{ bi/B} + 0,15) \text{ L}$

bi është distanca minimale që ndan veshjen e anijes nga ndarja gjatësore më e afërt e cisternës, e matur duke u nisur nga veshja, pingul me planin aksial të anijes, në nivelin që korrespondon me franc-bord (= largësia ndërmjet nivelit të ujit dhe pjesës së sipërme të kuvertës, e matur në mesin e gjatësisë së anijes) e përcaktuar.

Që të mos tejkalohen kufijtë e volumit të fiksuar nga paragrafët 2), 3) dhe 4) të kësaj rregulle dhe cilido qoftë lloji i pranuar i sistemit të transferimit të ngarkesës që është instaluar, kur ky system lidh midis tyre një numër cisternash të barabartë ose më të madh se dy, ato duhet të ndahen nga njëra-tjetra me anë të valvulave ose mekanizma të tjerë mbyllës analogë. Këto valvula dhe mekanizma duhet të jenë të mbyllura kur naftëmbajtësja është në det .

Tubacionet që përshkojnë cisternat me ngarkesë dhe janë vendosur në më pak se 1c nga veshja e anijes ose në më pak se 1c nga fundi i anijes duhet të pajisen me valvula ose mekanizma mbyllës analogë në vendin ku ata dalin në një cisternë çfarëdo me ngarkesë. Këto valvula duhet të jenë gjithmonë të mbyllura, në det, kur cisternat përmbajnë hidrokarbure. Gjithsesi ato mund të hapen vetëm kur transferimi i ngarkesës është i nevojshëm për të siguruar ekuilibrin e anijes .

Rregulli 25

Ndarja dhe qëndrueshmëria.

1) Çdo naftëmbajtëse e re duhet të përmbushë kriteret e ndarjes në pjesë dhe të qëndrueshmërisë të specifikuara në paragrafin 3) të kësaj rregulle pasi ka pësuar një avari hipotetike të veshjes ose të pjesës fundore e përkufizuar kjo në paragrafin 2) të kësaj rregulle, cilado qoftë sasia maksimale e ujit që zhvendos anija në kushtet reale të ngarkimit të pjesshëm ose të përgjithshëm, kushte të pajtueshme me ekuilibrin dhe rezistencën e anijes, dhe me dendësinë e ngarkesës.

Kjo avari duhet zbatuar për pasojë në të gjitha pikat e mundshme të gjatësisë së anijes:

për naftëmbajtëset me një gjatësi më të madhe se 225m, në çfarëdo pikë të gjatësisë së

anijes;

për naftëmbajtëset me një gjatësi më të madhe se 150m, por që nuk i kalon 225m, në çfarëdo pikë të gjatësisë me kusht që, kjo avari të mos shtrihet në një ndarje përpara ose prapa duke kufizuar një kompartiment të makinerive të vendosur prapa. Zona e makinerive duhet të konsiderohet si një kompartiment i vetëm i pushtueshëm; dhe

për naftëmbajtëset me një gjatësi që nuk i kalon 150 m, në cilëndo pikë të gjatësisë midis ndarjeve transversale fqinje, me përjashtim të zonës së makinerive. Për naftëmbajtëset me një gjatësi të barabartë ose më të vogël se 100 m, Autoritetet mund të lejojnë shkeljen e këtyre udhëzimeve, nëse është e pamundur të zbatohen të gjitha udhëzimet e paragrafit 3) të kësaj rregulle pa cënuar materialisht karakteristikat e shfrytëzimit të anijes.

Nuk është mbajtur parasysh gjendja e ballastit kur naftëmbajtësja nuk transporton hidrokarbure në cisternat e saj të ngarkesës, me përjashtim të mbetjeve të hidrokarbureve.

SHIH INTERPRETIMIN 1.4

2) Dispozitat e mëposhtme zbatohen për sa i përket shtrirjes dhe natyrës së çarjes hipotetike:

Avari e veshjes

i) Gjatësia: $1/3L2/3$ ose 14,5m nëse kjo përmasë është më e vogël

ii) Thellësia : B/5 ose 11,5m
(e matur nga veshja nëse kjo përmasë është më e vogël
pingul me planin aksial të anijes
në nivelin që korrespondon me vijën
e ngarkimit në verë)

iii) Lartësia: e matur duke u nisur nga veshja e jashtme e bazës në planin aksial, deri lart pa kufizim.

b) Avari e pjesës fundore të anijes
Në një gjatësi prej Një çdo pjesë tjetër të anijes
0,3 m e matur duke u
nisur nga pingulja para anijes.

i) Gjatësia : $1/3 L 2/3$ ose 14.5m, $1/3L2/3$ ose 5m,
nëse kjo përmasë nëse kjo përmasë
është më e vogël është më e vogël

ii) Thellësia B/6 ose 10m, B/6 ose 5m
nëse kjo përmasë është nëse kjo përmasë
më e vogël është më e vogël.

iii) Lartësia: B/15 ose 6m, B/15 ose 6m,
nëse kjo përmasë është nëse kjo përmasë është
më e vogël, më e vogël, e matur
e matur duke u nisur nga duke u nisur nga veshja
veshja e jashtme e bazës e jashtme e bazës në
në planin aksial. planin aksial.

Në qoftë se një e çarë me permasa më të vogla se permasat maksimale të specifikuar në pikat e sipërme a) dhe b) shkakton një situatë më të rëndë, permasat e saj duhet të merren në konsideratë.

Në rastin e ndonjë avarie e cila shtrihet në ndarjet transversale si në rastet e parashikuara në pikat a) dhe b) të paragrafit 1) të kësaj rregulle, distanca që ndan ndarjet transversale të

papërshkueshme, duhet të jetë të paktën e barabartë me gjatësinë hipotetike e çarjes së treguar në pikën a) të këtij paragrafi që ndarjet të konsiderohen efikase. Kur kjo distancë është më e vogël, supozohet se një ose disa ndarje të dëmtuara që kanë gjatësinë e parashikuar më lart nuk ekzistojnë në llogaritjet për të identifikuar kompartmentet e pushtuara.

Në rastin e një të çare që shtrihet midis dy ndarjeve të tërthorta fqinje, si ai i parashikuar në pikën c) të paragrafit 1) të kësaj rregulle, supozohet se asnjë ndarje transversale kryesore dhe asnjë ndarje transversale që kufizon një cistenë anësore ose një cisternë me baze të dyfishtë nuk janë demtuar vetëm:

i) nëse distanca që ndan ndarëset fqinje është më e vogël se gjatësia hipotetike e të çarës së përmendur në pikën a) të këtij paragrafi, ose

ii) në qoftë se ndarja e tërthortë paraqet një zgavër ose një bajonetë të një gjatësie më të madhe se 3.05m të vendosura brenda kufijve të thellësisë hipotetike të çarjes; zgavra e formuar nga ndarja e kulmit të prapme dhe majes së kulmit prapme, nuk konsiderohet si e tillë sipas kësaj rregulle.

Nëse tubacionet, kanale ose tunele janë të vendosur brenda kufijve hipotetikë të çarjes, duhet të merrën masa për të evituar që pushtimi progresiv të mos shtrihet me anë të këtyre tubacioneve, kanaleve ose tuneleve në kompartmentet e tjera përveç atyre të supozurara të pushtueshme në llogaritë e bëra për çdo rast avarie.

SHIH INTERPRETIMIN 11.5

3) Mund të konsiderohet se një naftëmbajtëse u përgjigjet kriterëve të shpëtimit pas avarisë në qoftë se plotëson kushtet e mëposhtme:

Pluskimi final, duke mbajtur parasysh zhytjen, qëndrimin dhe ekuilibrin, ndodhet nën bordin e poshtëm të çdo vrime (hapjeje) që lejon një pushtim progresiv. Midis këtyre vrimave (hapjeve) duhet të përfshihen tubat e nxjerrjes së ajrit dhe vrimat që janë mbyllur me anë të detyrë ose baxhave të papërshkueshme ndaj motit të keq. Mund të përjashtohen vrimat e mbyllura me tapa të rrumbullakta dhe me tapa të sheshta të papërshkueshme, baxhat (dritaret) e vogla të papërshkueshme të cisternave për ngarkesë, dyert rrëshqitëse të papërshkueshme të komanduara në distancë dhe gjallustrat (dritaret e rrumbullakta) fikse.

Në stadin final të pushtimit, këndi i animit (i pjerresise) i shkaktuar nga pushtimi disimetrik nuk duhet të kalojë 25° . Gjithësesi, ky kënd mund të arrijë në 30° nëse vija që ndërpret kuvertin me veshjen anësore të trupit të anijes nuk është zhytur.

Qendrushmeria në fazën përfundimtare të pushtimit duhet të llogaritet dhe mund të konsiderohet si e kënaqshme nëse harku i kurbës i krahut të levës së drejtimit është më i vogël se 20° duke u nisur nga pozicioni i ekuilibrit dhe nëse krahu i levës së drejtimit është i barabartë me 0,1m të paktën në kufijte e këtij harku prej 20° ; sipërfaqja e formuar nga harku i kurbës prej 20° nuk duhet të jetë më e vogël se 0,0175m-radian. Vrimat (hapjet) e pa mbrojtura nuk duhet të zhyten brenda këtyre kufijve, vetëm nëse zona e konsideruar të mos supozohet si e pushtuar. Brenda këtyre kufijve mund të lejohet zhytja e të gjithave vrimave të numëruara në pikën (a) të këtij paragrafi dhe të vrimave të tjera që mund të mbyllen hermetikisht ndaj motit të keq.

d) Autoriteti duhet të sigurohet se qendrushmeria e anijes në statet e ndërmjetme të zhytjes është e mjaftueshme.

e) Mekanizmat e ekuilibrit që kanë nevojë për ndihma mekanike si për shembull valvula ose tuba të për balancimin, nëse ka, nuk duhet të merren në konsideratë për të zvogëluar këndin e shtrirjes ose për të arritur kufirin minimal të stabilitetit me qëllim që të përmbushen dispozitat e pikave a), b) dhe c) të këtij paragrafi dhe duhet të ruajnë një stabilitet të mjaftueshëm në të gjitha statet e ekuilibrit. Vendet që janë lidhur me tuba me seksion të gjerë mund të konsiderohen si të përbashkët.

4) Duhet vërtetuar se janë plotësuar udhëzimet e paragrafit 1) të kësaj rregulle me llogaritjet duke mbajtur parasysh karakteristikat bazë të anijes, vendosjen, konfigurimin dhe përmbajtjen e mundshme të kompartmenteve të dëmtuara si dhe ndarjen e dendësisë dhe të efektit të karnave të lëngshme të lëngjeve të transportuara.

Këto llogaritje bazohen në hipotezat e mëposhtme:

duhet mbajtur parasysh çdo cisternë bosh ose pjesërisht e mbushur si dhe dendësia e ngarkesave të transportuara dhe të rrjedhjeve të lëngjeve që vijnë nga ndarjet (kompartimentet) e dëmtuara;

për hapësirat e zëna për shkak të një avarie, përshkueshmëritë e supozuara janë si vijon:

Hapësirat	Përshkueshmëritë
E destinuara për ushqimet e bordit	0,60
Të zëna nga ambientet e banuara	0,95
Të zëna nga makineritë	0,85
Bosh	0,95
Të destinuara për lëngjet e konsumueshme	0 deri 0,9526
Të destinuara për lëngje të tjera	0 deri 0,9527

nuk është mbajtur parasysh pluskueshmëria e superstrukturave të vendosura direkt mbi avarine e veshjes. Pjesët e pazëna të superstrukturave që shtihen jashtë kufijve të avarisë mund të merren në konsideratë me kusht që ato të jenë të ndara nga hapësira e dëmtuar me ndarje të papershkueshme dhe që ato të plotësojnë dispozitat e pikës a) të paragrafit 3) të kësaj rregulle. Dyert hermetike të montuara në mentesha futen në ndarjet e papershkueshme të superstrukturave;

efekti i karenave likuide në një kënd pjerresie prej 5° duhet të llogaritet për çdo ndarje. Autoriteti mund të kërkojë ose të lejojë që këndi i pjerresise për llogaritjen e saktë të pjesës së nënujshme (karenave liquide) duhet të jetë më i madh se 5° në rastin e cisternave të mbushura pjesërisht;

për llogaritjen e saktë duke pasur parasysh efektin e karenave likuide të lëngjeve të konsumueshme, supozohet që, për çdo lloj lëngu, të paktën dy cisterna njëra prane tjetrës në kah transversal ose një cisternë me bosht unik përbëjnë një karenë të lëngshme dhe zgjidhet cisterna ose kombinimi i cisternave ku efekti i karenave të lëngshme është më i madh.

5) Kapitenit të çdo naftëmbajtëseje të re dhe personit përgjegjës të një naftëmbajtëseje të re pa shtytje autonome tek të cilët zbatohen dispozitat e këtij Aneksi, duhet ti jepen informacionet e mëposhtme në një formë të pershtatshme:

Udhëzime mbi ngarkesën dhe ndarjen e ngarkesave që do të transportohen duke përmbytur kështu dispozitat e kësaj rregulle; dhe

Informacione mbi aftësinë e anijes për të plotësuar kriteret e qendrueshmerise pas avarisë së përmendur në këtë rregull dhe veçanërisht mbi pasojën e shkeljeve që mund të behen sipas pikës c) të paragrafit 1) të kësaj rregulle.

Rregulli 25A

Qendrueshmeria ne gjendje te pacënuar.

1) Kjo rregull zbatohet tek naftëmbajtëset me një tonazh të plotë të barabartë ose më të madh se 5 000 t :

kontrata e ndërtimit e të cilave është bërë më 1 shkurt të vitit 1999 ose pas kësaj date, ose në mungesë të një kontrate ndërtimi të naftëmbajtëseve, kalluma e së cilave është vendosur ose ndërtimi i të cilave gjendet në një stad avancimi ekuivalent më 1 gusht të vitit 1999 ose pas kësaj date, ose

dorëzimi i së cilës bëhet më 1 shkurt të vitit 2002 ose pas kësaj date, ose që kanë pësuar një transformim të rëndësishëm :

kontrata e të cilit është bërë pas 1 shkurtit të vitit 1999, ose

²⁶ Përshkueshmëria e kompartimenteve pjesërisht të mbushura duhet të jetë në përputhje me sasinë e lëngut të transportuar në kompartiment. Sa herë që e çara shtrihet në një cisternë që përmban një lëng duhet të mendojmë se ky lëng është krejt i humbur dhe i zëvendësuar nga uji i detit deri në nivelin e ekuilibrit final.

²⁷ idem

në mungesë të kontratës, punimet e të cilit kanë filluar pas datës 1 gusht të vitit 1999, ose i cili është përfunduar pas 1 shkurtit të vitit 2002.

2) Çdo naftëmbajtëse duhet të përmbushë kriteret e stabilitetit të pacënuar të zbatueshme, të specifikuara në pikat a) dhe b) të këtij paragrafi, cilado qoftë sasia e ujit të zhvendosur në kushtet më të pafavorshme të ngarkimit të ngarkesës dhe të ballastit që përputhen me praktikën e shfrytëzimit, duke përfshirë edhe statet e ndërmjetme në operacionet e transferimit të lëngjeve. Në të gjitha rastet, supozohet se cisternat e ballastit janë pjesërisht të mbushura .

SHIH INTERPRETIMIN 11A.1

Në port, distanca metacentrike fillestare GMO , e korrigjuar për të mbajtur parasysh efektin e karenave të lëngshme i matur në një kënd pjerresie prej 0° , nuk duhet të jetë më e vogël se 0, 15m

Në det, zbatohen kriteret e mëposhtme:

sipërfaqja e formuar ngakurba e krahut të levës së drejtimit (kurba GZ) nuk duhet të jetë më e vogël se 0,055m-rad deri në një kënd pjerresie $\theta=30^\circ$, as më e vogël se 0,09m-rad deri në $\theta = 40^\circ$ deri në këndin e zënies θ_f^* , nëse ky i fundit është më i vogël se 40° . Për më tepër, sipërfaqja e formuar nga kurba e krahut të levës së drejtimit (kurba e GZ) midis këndeve të rënies (te pjerresisë) 30° dhe 40° , ose midis këndeve 30° dhe θ_f nëse ky i fundit është më i vogël se 40° , nuk duhet të jetë më e vogël se 0,03m-rad.

krahu i levës së drejtimit GZ duhet të jetë i barabartë me 0,20m të paktën kur këndi i rënies është i barabartë ose më i madh se 30°

krahu i levës së drejtimit maksimal duhet të arrijë në një kënd pjerresie më të madh se 30° , por në asnjë rast më të vogël se 25° ; dhe

distanca metacentrike fillestare GMO , e korrigjuar për të mbajtur parasysh efektin e karenave të lëngshme i matur me një kënd rënie prej 0° , nuk duhet të jetë më e vogël se 0,15m.

3) Duhet përmbushur udhëzimet e paragrafit 2) në fazën e konceptimit. Në rastin e transportuesve mikse, mund të autorizohen disa procedura të thjeshta plotësuese të shfrytëzimit.

4) Procedurat të thjeshta plotësuese të shfrytëzimit të shënuara në paragrafin 3) për operacionet e transferimit të lëngjeve janë udhëzime të shkruara që i jepen kapitenit dhe

janë të miratuara nga Autoriteti;

përcaktojnë cisternat e ngarkesës dhe cisternat e ballastit të cilat, në çdo situatë të veçantë të transferimit të lëngjeve dhe për gamën e mundshme të dendësive të ngarkesës, mund të jenë të mbushura pjesërisht pa penguar zbatimin e kriterëve të stabilitetit. Cisternat e mbushura pjesërisht mund të ndryshojnë gjatë operacioneve të transferimit të lëngjeve dhe lejohen të gjitha kombinimet e mundshme me kusht që të përmbushen kriteret;

kuptohen lehtë nga oficeri përgjegjës i operacioneve të transfertës së lëngjeve;

tregojnë radhën sipas së cilës kryhen operacionet e transfertës së ngarkesës/se ballastit;

bëjnë të mundur krahasimin midis stabilitetit të përfutur dhe atij të nevojshëm me ndihmën e kriterëve të stabilitetit të paraqitura në formën e grafikëve dhe të tabelave;

nuk kërkojnë nga oficeri përgjegjës të bëjë llogaritje matematikore të vështira;

përcaktojnë masat që oficeri përgjegjës duhet të marrë në rast të një largimi nga vlerat e rekomanduara në rastin e situatës kritike; dhe

duken mirë në manualin e miratuar të direktivave mbi ekuilibrin dhe qëndrueshmërinë dhe janë afishuar në një vend të dukshëm në vendin e komandës së operacioneve të transfertës së ngarkesës\ballastit po ashtu edhe në çdo program të përdorur për të bërë llogaritjet e stabilitetit.

* Është këndi i pjerresisë ku janë zhytur vrimat (hapjet) në korpusin e anijes, superstrukturat dhe kabinat ne kuverte që nuk mund të mbyllen hermetikisht ndaj një moti të keq. Kur zbatohet ky kriter, nuk është vendi të konsiderohen si të hapura vrimat e vogla nga të cilat nuk mund të shkarkohet një pushtim progressiv.

KAPITULLI IV
PARANDALIMI I NDOTJES SË SHKAKTUAR NGA HIDROKARBURET

Rregulli 26
Plan lufte i bordit kundër ndotjes nga hidrokarburet.

1) Çdo naftëmbajtëse me një tonazh brut të barabartë ose më të madh se 150 fuçi dhe çdo anije tjetër përveç një naftëmbajtëseje me një tonazh brut të barabartë ose më të madh se 400 fuçi duhet të ketë në bord një plan urgjence të bordit kundër ndotjes nga hidrokarburet të miratuar nga Administrata. Në rastin e anijeve të ndërtuara para datës 4 prill të vitit 1993, ky udhëzim zbatohet 24 muaj pas kësaj date.

SHIH INTERPRETIMIN 12.1 DHE 12.2

2) Një anije e tillë duhet të jete konform direktivave* të percaktuara nga Organizata dhe duhet të redaktohet në gjuhën e punes të kapitenit dhe të oficerëve. Plan i duhet të përfshijë te pakten:

procedurën që duhet të ndjekin kapiteni ose persona të tjerë përgjegjës për të sinjalizuar një rast ndotjeje nga hidrokarburet, konform dispozitave të nenit 8 dhe të Protokollit I të kësaj Konvente, duke u bazuar në direktivat e vendosura nga Organizata†;

lista e autoriteteve ose personave që duhen kontaktuar në rastin e ngjarjes së ndotjes nga hidrokarburet;

një tablo të detajuar të masave që duhet të marrin personat në bord me qëllim që të reduktohet ose të kontrollohet shkarkimi i hidrokarbureve; dhe

procedurat dhe pika e kontaktit në bordin e anijes për koordinimin e masave në bord me autoritetet kombëtare dhe lokale në luftën kundër ndotjes

3) Në rastin e anijeve tek të cilat zbatohet gjithashtu rregulli 16 i Aneksit II të Konventës, një plan i tillë mund të kombinohet me planin e urgjencës së bordit kundër ndotjes së detrave nga substanca të lëngshme të dëmshme të udhëzuara nga kjo rregull. Në këtë rast, plani duhet të titullohet “Plan urgjence i bordit kundër ndotjes së detrave”.

Shtojcat e Aneksit I të MARPOL 73/78

Shtojca I

Lista e hidrokarbureve*

Asfalti (bitumi) Bazat për karburante
Bazat për përzierje Alkilimet për karburante
Asfalt për papershkueshmerine Rafinimet

Hidrokarburet Karburantet
Vaj i filtruar Kondensatorët
Naftë bruto Karburant makinash
Përzierje që përmbajnë naftë bruto Benzinë avioni
Gazoi motori Mazut n°1 (Kerozen)∞

* Referoju Direktivave për përpunimin e planeve të urgjencës në bord kundër ndotjes nga hidrokarburet që Komiteti i mbrojtjes së mjedisit detar të Organizatës ka miratuar me rezolutën MEPC.54 (32) dhe e ndryshuar nga rezoluta MEPC.86 (44) ose referoju Direktivave për përpunimin e planeve të urgjencës kundër ndotjes në det nga hidrokarburet ose substancat e dëmshme të lëngshme të miratuara nga rezoluta MEPC.85 (44); shih publikimin e OMI-t me numër shitjeje IMO-587F.

† Referoju Parimeve të përgjithshme që zbatohen në sistemet e raporteve të anijeve dhe në udhëzimet për njoftimet, duke përfshirë edhe direktivat që kanë të bëjnë me njoftimin e ngjarjeve që vënë në dyshim mallra të rrezikshme, substanca të dëmshme dhe/ose ndotës detarë që Organizata ka miratuar me rezolutën A.851 (20); referoju publikimit të OMI-t me numër shitjeje IMO-517F.

∞ Lista e mësipërme nuk duhet konsideruar si e plotë

Mazut n°4♣	Mazut n°1- D♣
Mazut n°5♣	Mazut n°2♣
Mazut n°6♣	Mazut n°2-D♣
Mazut i lehtë ∞	Vajguri ∞
Mazut i rëndë n°1 ∞	Vajguri që i është hequr era ∞
Mazut i rëndë n°2 ∞	Mazut për përdorim shtëpiak ∞
Mazut direkt	Mazut për përdorim shtëpiak pa erë ∞
Bitum rrugësh	
Vaj për transformator	
Produkte me karakter aromatik	Karbureaktoret
(me përjashtim të vajrave vegjetale)	JP-1 (Kerozine) ♣
Vaj grasatimi dhe vajrat bazë	JP-3♣
Vaj minerali	JP-4♣
Vaj motori	JP-5(Kerosin, heavy) ♣
Vaj turbo	
Vaj për aksin (spindle)	Nafte
Vaj turbine	Benzinë minerali (white spirit)
Gazoilët atmosferikë	Nafta
Direktë	Tretës i lehtë
Ndarje flesh	Tretës i rëndë
Distillate të parafinës	Prerje e ngushte
Gazoil për zbërthim	

SHTOJCA II

MODELI I ÇERTIFIKATËS IOPP DHE I SHTOJCAVE TË SAJ

ÇERTIFIKATA NDËRKOMBËTARE PËR PARANDALIMIN E NDOTJES NGA HIDROKARBURET

(Shënim: Kjo çertifikatë duhet të plotësohet me një skedë ndërtimi dhe pajisjeje)

E lëshuar sipas dispozitave të Konventës ndërkombëtare të vitit 1973 për parandalimin e ndotjes nga anijet, siç është ndryshuar nga Protokolli i vitit 1978 dhe nga rezoluta MEPC.39 (29) (e quajtur më poshtë “Konventa”) nën autoritetin e qeverisë :

.....
(emri zyrtar i plotë i shtetit)
nga
(titulli zyrtar i personit kompetent ose i organizmit të autorizuar sipas dispozitave të Konventës)

Karakteristikat e anijes*

Emri i anijes.....
Numri ose gërmat dalluese
Tonazhi i regjistruar
Tonazhi brut
Tonazhi i plotë i anijes (ton metrik)1

∞ Sipas specifikimeve franceze

* Sipas specifikimeve amerikane

* Karakteristikat e anijes mund të paraqiten edhe horizontalisht neper kutite.

Numri OMI2.....

Lloji i anijes³:

Naftëmbajtëse

Anije, përveç një naftëmbajtëse, e pajisur me cisternë ngarkuese që e dënon rregulla 2 2)e Aneksit I të Konventës .

Anije tjetër përveç atyre të përmendura më lart.

VËRTETOHET:

1. se anija është kontrolluar konform rregullit 4 të Aneksit I të Konventës ; dhe

2. pas këtij kontrolli u konstatua se struktura, materiali i paisjeve, sistemet, instalimet, rregullimet dhe materialet e anijes si dhe gjendja e tyre ishin të kënaqshme nga çdo pikëpamje dhe se anija ishte konform udhëzimeve të zbatueshme të Aneksit I të Konventës.

Kjo certifikatë është e vlefshme deri më⁴

Sipas kontrolleve të parashikuara në rregullin 4 të Aneksit I të Konventës.

E lëshuar më

(Vendi i lëshimit të certifikatës)

Më

(Data e lëshimit)

.....

(Nënshkrimi i personit të autorizuar
që lëshon certifikatën)

(Vula e autoritetit)

VËRTETIM I KONTROLLEVE VJETORE DHE TË NDERMJETME

VERTETOHET se, gjatë një kontrolli të udhëzuar nga rregulli 4 e Aneksit I të Konventës është konstatuar se anija i përmbush dispozitat e Konventës.

Kontrolli vjetor:

Nënshkrimi.....

(nënshkrimi i personit të autorizuar)

Vendi.....

Data

(Vula e autoritetit)

Kontrolli vjetor /I ndermjetem*:

Nënshkrimi.....

(nënshkrimi i agjentit të autorizuar)

Vendi.....

Data.....

(Vula e autoritetit)

¹ për naftëmbajtëset

² Konform rezolutës A. 600 (15) e titulluar “Sistemi i numrave OMI për identifikimin e anijeve”, ky informacion mund të jepet me dëshirë.

³ Fshi shënimet e panevojshme

⁴ Trego datën e skadencës të fiksuar nga autoritetet konform rregullit 8.1) të Aneksit I të Konventës. Dita dhe muaji korrespondojnë me përvjetorin siç perkufizohet në rregullin 1 31) të Aneksit të Konventës vetëm nëse kjo datë e fundit është ndryshuar në zbatim të rregullës 8 8) të Aneksit I të Konventës.

* Fshini shënimet e panevojshme

Kontrolli vjetor / I ndërmjetëm*: Nënshkrimi
(nënshkrimi i agjentit të autorizuar)
Vendi.....
Data.....

(Vula e autoritetit)

Kontrolli vjetor: Nënshkrimi.....
(nënshkrimi i personit të autorizuar)
Vendi.....
Data

(Vula e autoritetit)

KONTROLI VJETOR /I NDËRMJETËM I KRYER KONFORM RREGULLIT 8 8) C)

VËRTETOHET se gjatë një kontrolli vjetor /të ndërmjetëm* të kryer konform rregullit 8 8) të Aneksit I të Konventës është konstatuar se anija i përmbush dispozitat e duhura të Konventës.

Nënshkrimi
(nënshkrimi i personit të autorizuar)
Vendi.....
Data.....

(Vula e autoritetit)

SHTYRJE E VËRTETIMIT NË SE ËSHTË I VLEFSHËM PËR MË PAK SE 5 VJET NË RASTIN E ZBATIMIT TË RREGULLIT 8 3)

Anija përmbush dispozitat e duhura të Konventës dhe ky vërtetim, konform rregullit 8 3) të Aneksit I të Konventës pranohet si i vlefshëm deri më.....

Nënshkrimi
(nënshkrimi i personit të autorizuar)
Vendi
Data.....

(Vula e

autoritetit)

SHTYRJE E VËRTETIMIT PAS MBARIMIT TË KONTROLLIT TË PËRFORCUAR DHE NË ZBATIM TË RREGULLIT 8 4)

Anija përmbush dispozitat e duhura të Konventës dhe ky vërtetim, konform rregullit 8 4) të Aneksit I të Konventës pranohet si i vlefshëm deri më.....

Nënshkrimi
(nënshkrimi i personit të autorizuar)
Vendi

* Fshini shënimet e panevojshme
* Fshini shënimet e panevojshme

Data.....

(Vula e autoritetit)

**SHTYRJE E VLEFSHMËRISË SË VËRTETIMIT DERI SA ANIJA TË MBËRRIJË NË PORTIN
E KONTROLLIT OSE PËR NJË PERIUDHE FALJEJE NË ZBATIM TË RREGULLIT 8 5) OSE
TË RREGULLIT 8 6)**

Ky vërtetim, konform rregullit 8 5) ose të rregullit 8 6)* të Aneksit I të Konventës është
pranuar si i vlefshëm deri më

Nenshkrimi.....

(Nenshkrimi i personit të autorizuar)

Vendi

Data

(Vula e autoritetit)

AVANCIM I DATES SE PËRVJETORIT NË ZBATIM TE RREGULLIT 8 8)

Konform rregullit 8 8) të Aneksit I të Konventës, data e re e përvjetorit është vendosur më
.....

Nënskrimi.....

(Nënskrimi i personit të autorizuar)

Vendi

Data

(Vula e autoritetit)

Konform rregullit 8 8) të Aneksit I të Konventës data e re e përvjetorit është vendosur më
.....

Nënskrimi.....

(Nënskrimi i personit të autorizuar)

Vendi

Data

(Vula e autoritetit)

**SHTOJCE
MODELI A
(Rishikim i vitit 1999)**

**SHTESE E ÇERTIFIKATES NDERKOMBETARE TE PARANDALIMIT TE NDOTJES NGA
HIDROKARBURET
(ÇERTIFIKATA IOPP)**

**SKEDE E NDERTIMIT DHE E PAJISJEVE PER ANIJET E TJERA PERVEC
NAFTEMBAJTESVE**

E përgatitur në zbatim të dispozitave të Aneksit I të Konventës ndërkombetare të vitit 1973
për parandalimin e ndotjes nga anijet siç është ndryshuar nga protokoli i vitit 1978 që lidhet me të

* Fshini shënimet e panevojshme

(e quajtur me poshte « Konventa »)

Shenime:

1. Ky model perdoret per anijet te cilat ne, Certifikaten IOPP, jane klasifikuar ne kategorine e trete, domethene “anijet te tjera pevec ketyre te permendura me lart”. Per naftembajteset dhe anijet e tjera qe jane te pajisura me cisterna ngarkese siç thuhet ne paragrafin 2 te rregulles 2 te Aneksit I te Konventes, duhet te perdoret modeli B.
2. Kjo skede duhet t’i bashkangjitet gjithmone Certifikates IOPP. Certifikata IOPP duhet te gjendet perhere ne bordin e anijes.
3. Ne qofte se teksti origjinal i skedes nuk eshte as ne frengjisht e as ne anglisht, duhet t’i bashkangjitet nje perkthim ne nje nga keto gjuhe.

4. Per t’ju pergjigjur pyetjeve shenoni (x) kur pergjigjia eshte “po” ose “i zbatueshem” dhe(–) kur pergjigjia eshte “jo” ose “i pa zbatueshem” sipas rastit.
5. Rregullat e permendura ne kete skede jane rregullat e Aneksit I te Konventes dhe rezolutat jane ato te miratuara nga Organizata detare nderkombetare

Karakteristikat e anijes

Emri i anijes.....

Numri ose germet dalluese.....

Tonazhi i regjistruar.....

Tonazhi brut.....

Data e ndertimit.....

1.5.1 Data e kontrates se ndertimit

1.5.2 Data e vendosjes se kallumes ose data ne te cilen anija gjendej ne nje situatë ekuivalente

Data e dorezimit

Transformim i rendesishem

Data e kontrates se transformimit

Data e fillimit te transformimit

Data e mbarimit te transformimit

Gjendja e anijes

Anije e re sipas paragrafit 6) te rregulles 1

Anije ekzistuese sipas paragrafit 7) te rregulles 1

Autoritet e pranojne anijen si “anije ekzistuese” sipas paragrafit 7) te rregulles 1 per shkak te nje vonese te paparishikuar ne dorezimin e saj.....

Material i kontrollit te mbetjeve te hidrokarbureve te ujrave te hambarit te zones se makinerive dhe te cisternave me lende djegese te lengshme.

(rregullat 10 e 16)

Transportimi i ujit te ballastit ne cisternat me lende djegese te lengeshme :

2.1.1. Anija lejohet ne kushte normale te transportoje uje ballasti ne cisternat me lende djegese te lengshme

Lloji i materialit te perdorur per filtrimin e hidrokarbureve

Materiali i filtrimit te hidrokarbureve (15ppm)

(paragrafi 4) i rregullit 16)

Materiali i filtrimit te hidrokarbureve (15ppm) i pajisur me një mekanizëm alarmi dhe nje mekanizëm ndalues automatik (paragrafi 5) i rregullës 16.

Anija lejohet të punojë me materialin ekzistues deri më gjashtë korrik të vitit 1998 (paragrafi 6) i rregullit 16) në qoftë se është e pajisur:

2.3.1. Me një pajisje filtrimi hidrokarburesh (15ppm) pa mekanizëm alarmi.

2.3.2. Me një material filtrimi hidrokarburesh (15ppm) me mekanizëm alarmi dhe mekanizëm ndalues mekanik

Normat e miratuara*.

Pajisja e veçimit/filtrimit

Është miratuar konform rezolutës A.393(X)

Është miratuar konform rezolutës MEPC.60 (33)

Është miratuar konform rezolutës A.233 (VII)

Është miratuar konform normave kombëtare që nuk bazohen tek rezolutat:

A.393 (X) dhe A.233 (VII)

Nuk është miratuar

Mekanizmi i përpunimit është miratuar konform rezolutës A.444 (XI)

Detektori i hidrokarbureve:

Është miratuar konform rezolutës A.393 (X)

Është miratuar konform rezolutës MEPC.60 (33)

2.5. Prurja maksimale e sistemit është.....m3/h

2.6. Përfshirja nga zbatimi i udhëzimeve të rregullës 16.

Anija përfshihet nga zbatimi i paragrafit 1 ose 2 të rregullës 16 sipas pikës a të paragrafit 3) të rregullës 16. Anija kryen vetëm udhëtime në një ose disa zona speciale.

Anija është e pajisur me një ose disa cisterna grumbullimi për ruajtjen në bord të të gjitha ujrave të hambarit të ndotura nga hidrokarburet si më poshtë:

Identifikimi i cisternës	Vendosja e cisternës		Vëllimi (m3)
	Momentet Nga-në	Pozicioni anësor	
			Vëllimi i përgjithshëmm3

3. Mjetet e parashikuara për ruajtjen dhe evakuimin e mbetjeve të hidrokarbureve (papastertite) (rregulli 17) dhe cisterna(t) e grumbullimit të ujrave të hambarit*.

3.1. Anija zotëron cisterna me mbetje hidrokarburesh si më poshtë:

Identifikimi cisternës	Vendosja e cisternës		Vëllimi (m3)
	Momentet Nga-në	Pozicioni anësor	
			Vëllimi i përgjithshëmm3

3.2 Mjetet e parashikuara për evakuimin e mbetjeve të cisternave me mbetje prodhimi.

3.2.1. Furrë për mbetje të hidrokarbureve

Kapaciteti.....l/h

* Referoju Rekomandimit mbi specifikimet ndërkombëtare që kanë të bëjnë me funksionimin dhe përcaktimin e veçësive të ujit dhe hidrokarbureve dhe të detektorëve të hidrokarbureve që Organizata ka miratuar më 14 nëntor të vitit 1977 me rezolutën A. 393 (X), e cila ka zëvendësuar rezolutën A.233 (VII). Shih publikimin e OMI-t me numër shitjeje IMO-609F. Referoju Direktivave dhe specifikimeve që lidhen me pajisjet e parandalimit të ndotjes të destinuar për ujërat e hambarit të pjesës së makinerive të anijes që Komiteti i Mbrojtjes së Mjedisit Detar të Organizatës ka miratuar me anë të rezolutës MEPC.60 (33), e cila që prej 6 korrikut të vitit 1993 zëvendëson rezolutat A.393 (X) dhe A.444 (XI); shih publikimin e OMI-t me numër shitjeje IMO-647F.

* Cisternat e grumbullimit të ujrave të hambarit nuk janë caktuar nga Konventa, prandaj shënimet në tabelën e paragrafit 3.3 janë fakultative.

3.2.2. Kaldaja ndihmëse për të djegur mbetjet e hidrokarbureve

3.2.3. Cisterna ku mbetjet e hidrokarbureve përzihen me mazut
Kapaciteti.....m³

3.2.4. Mjete të tjera të pranueshme

Anija zotëron një ose disa cisterna grumbullimi për ruajtjen në bord të ujrave të hambarit të ndotura nga hidrokarburet si më poshtë:

Identifikimi i cisternës	Vendosja e cisternës		Vëllimi (m ³)
	Momentet Nga-në	Pozicioni anësor	
			Vëllimi i përgjithshëmm ³

4. Rakordimi i normalizuar i lidhjeve të tubave të shkarkimit.
(rregulli 19)

4.1. Duke synuar shkarkimin e mbetjeve që vijnë nga hambari i zonës së makinerive në instalacionet pritëse anija ka një kanal të pajisur me një rakordim të normalizuar lidhesh tubash shkarkimi konform dispozitave të rregullit 19.

5. Plan urgjence i bordit kundër ndotjes nga hidrokarburet
(rregulli 26)

5.1. Anija është e pajisur me një plan emergjence kundër ndotjes nga hidrokarburet konform rregullit 26.

6. Përjashtimet

6.1. Autoriteti ka përjashtuar anijen nga zbatimi i udhëzimeve të kapitullit II të Aneksit I të Konventës në zbatim të pikës a) të paragrafit 4) të rregullës 2 duke pasur parasysh pikët e përmendura në paragrafet
.....e kësaj skede

7. Ekuivalencat
(rregulli 3)

7.1. Autoritetet kanë miratuar si ekuivalentë një numër të caktuar pajisjesh të tjera përveç atyre të përcaktuara në Aneksin I të Konventës dhe të përmendura në paragrafet.....e kësaj skede.

VËRTETOHET se kjo skedë është e saktë nga çdo pikëpamje.

E lëshuar në.....
(Vendi i lëshimit të skedës)

Më.....
(Data e lëshimit) (nënshkrimi i personit të autorizuar që lëshon skedën)

(Vula e autoritetit të ngarkuar për ta lëshuar këtë skedë)

MODELI B

Shtese e Çertifikates nderkombetare per parandalimin e ndotjes nga hidrokarburet
(Çertifikata IOPP)

SKEDE E NDERTIMIT DHE E PAJISJEVE PER NAFTËMBAJTËSET

E pergatitur ne zbatim te dispozitave te Aneksit I te Konventes nderkombetare te vitit 1973 per parandalimin e ndotjes nga anijet, e modifikuar nga Protokolli i vitit 1978 qe lidhet me te (e quajtur me poshte “Konventa”)

Shenime:

1. Ky model perdoret per anijet te cilat ne, Çertifikaten IOPP, jane klasifikuar ne dy kategoritë e para domethene “naftëmbajtëset” dhe “anijet e tjera pervec naftëmbajtësve të pajisura me cisterna ngarkese të parashikuara në paragrafin 2) të rregullit 2) të Aneksit I të Konventës”. Për anijet e klasifikuara në kategorinë e tretë të çertifikatës IOPP duhet te perdoret modeli A.
2. Kjo skede duhet t'i bashkangjitet gjithmone Çertifikates IOPP. Çertifikata IOPP duhet te gjendet perhere ne bordin e anijes.
3. Ne qofte se teksti origjinal i skedes nuk eshte as ne frengjisht e as ne anglisht, duhet t'i bashkangjitet nje perkthim ne nje nga keto gjuhe.
4. Per t'ju pergjigjur pyetjeve shenoni (x) kur pergjigjia eshte “po” ose “i zbatueshem” dhe (-) kur pergjigjia eshte “jo” ose “i pa zbatueshem” sipas rastit.
5. Rregullat e permendura ne kete skede jane rregullat e Aneksit I te Konventes dhe rezolutat jane ato te miratuara nga Organizata detare nderkombetare.

Karakteristikat e anijes

Emri i anijes.....

Numri ose geramat dalluese.....

Tonazhi i regjistruar

Tonazhi brut

Kapaciteti i anijes.....m³

Tonazhi i plote i anijeston metrike (paragrafi 22) i rregullit 1)

Gjatesia e anijesm (paragrafi 18) i rregullit 1)

Data e ndertimit.....

Data e kontrates se ndertimit

Data e vendosjes se kallumës ose data në te cilën anija gjendej në një situatë ekuivalente

Data e dorezimit.....

Transformim i rendesishem ..

Data e kontrates se transformimit.....

Data e fillimit të transformimit.....

Data e mbarimit të transformimit.....

Gjendja e anijes

Anije e re sipas paragrafit 6) të rregullit 1

Anije ekzistuese sipas paragrafit 7) të rregullit 1

Naftëmbajtëse e re sipas paragrafit 26) të rregullit 1

Naftemajtëse ekzistuese sipas paragrafit 27) të rregullit 1

Autoritetet e pranojnë anijen si “anije ekzistuese” sipas paragrafit 7) rregullit 1 për shkak të një vonese të parashikuar në dorëzimin e saj.

Autoritetet e pranojnë anijen si “Naftëmbajtëse ekzistuese” sipas paragrafit 27) të rregullit 1 për shkak të një vonese të parashikuar në dorëzimin e saj

- 1.10.7. Anija nuk është e detyruar t'i bindet me dispozitat e rregullit 24 për shkak të një vonese të paparashikuar në dorëzim.
- 1.11. Tipi i anijes
 - 1.11.1. Transportues i naftës bruto
 - 1.11.2. Transportues nenproduktesh
 - 1.11.2.bis. Transportues nenproduktesh që nuk transportjnë mazut ose vaj diesel të papërpunuar te rende, siç e parashikon rregulli 13 G2, as vaj grasatimi.
 - 1.11.3. Transportues i naftës bruto dhe nenproduktesh
 - 1.11.4. Transportues miks
 - 1.11.5. Anije, përveç naftembajtëse, e pajisur me cisterna ngarkese siç parashikohet në paragrafin 2) të rregullit 1 të Aneksit I të Konventës.
 - 1.11.6. Naftëmbajtësja e caktuar vetëm për transportin e nenprodukteve sipas paragrafit 7) të rregullit 15.
 - 1.11.7. Anija e caktuar si "transportues i naftës bruto" e shfrytëzuar me një sistem larjeje me naftë bruto caktohet gjithashtu si "transportues nenproduktesh" me cisterna ballasti të pastër dhe për këtë, i lëshohet një certifikatë IOPP.
 - 1.11.8. Anija, e caktuar si "transportues nenproduktesh" që punon me cisterna me ballast të pastër caktohet gjithashtu si "transportues i naftës bruto" me një sistem larjeje dhe për këtë i lëshohet një certifikatë IOPP.
 - 1.11.9. Anije-cisternë për produkte kimike që transporton hidrokarbure
2. Material kontrolli i mbetjeve të hidrokarbureve i ujërave të hambarit të zonës së makinerive dhe i cisternave me lëndë djegëse të lëngshme.
(rregullat 10 dhe 16)

Transporti i ujit të ballastit në cisternat me lëndë djegëse të lëngshme.

- 2.1.1. Anija lejohet në kushte normale të transportojë ujë ballasti në cisternat e saj me lëndë djegëse të lëngshme.
- 2.2. Lloji i materialit të përdorur për filtrimin e hidrokarbureve
 - 2.2.1. Materiali i filtrimit të hidrokarbureve (15ppm)
(paragrafi 4) i rregullit 16)
 - 2.2.2. Material i filtrimit të hidrokarbureve (15ppm) i pajisur me një mekanizëm alarmi dhe me një mekanizëm ndalues automatik (paragrafi 5) i rregullës 16)
- 2.3. Anija lejohet të punojë me materialin ekzistues deri më gjashtë korrik të vitit 1998 (paragrafi 6) i rregullës 16) në qoftë se ajo është e pajisur:

2.3.1. Me një material filtrimi të hidrokarbureve (15ppm) pa mekanizëm alarmi

Me një pajisje filtrimi të hidrokarbureve (15ppm) me mekanizëm alarmi dhe mekanizëm ndalues mekanik

Normat e miratuara*.

Pajisja e veçimit/filtrimit

Është miratuar konform rezolutës A.393(X)

Është miratuar konform rezolutës MEPC.60 (33)

Është miratuar konform rezolutës A.233 (VII)

Është miratuar konform normave kombëtare që nuk bazohen tek rezolutat:

A.393 (X) dhe A.233 (VII)

Nuk është miratuar

Pajisja e përpunimit është miratuar konform rezolutës A.444 (XI)

Detektori i hidrokarbureve:

* Referoju Rekomandimit mbi specifikimet ndërkombëtare që kanë të bëjnë me funksionimin dhe përcaktimin e veçuesve të ujit dhe hidrokarbureve dhe të detektorëve të hidrokarbureve që Organizata ka miratuar më 14 nëntor të vitit 1997 me rezolutën A. 393 (X), e cila ka zëvendësuar rezolutën A.233 (VII). Shih publikimin e OMI-t me numër shitjeje IMO-609F. Referoju direktivave dhe specifikimeve që lidhen me pajisjet e parandalimit të ndotjes të destinuar për ujërat e hambarit të pjesës së makinerive të anijes që Komiteti I Mbrojtjes së Mjedisit Detar të Organizatës ka miratuar me anë të rezolutës MEPC.60 (33), e cila që prej 6 korrikut të vitit 1993 zëvendëson rezolutat A.393 (X) dhe A.444 (XI); shih publikimin e OMI-t me numër shitjeje IMO-647F.

Është miratuar konform rezolutës A.393 (X)

Është miratuar konform rezolutës MEPC.60 (33)

2.5. Prurja maksimale e sistemit është.....m³/h

Përfshihet nga udhëzimet e rregullit 16.

Anija përfshihet nga zbatimi i udhëzimeve të paragrafit 1) ose 2) të rregullit 16 sipas pikës

a) të paragrafit 3) të rregullit 16. Anija kryen vetëm udhëtime në një ose disa zona speciale.....

Anija është e pajisur me një ose disa cisterna grumbullimi për ruajtjen në bord të të gjitha ujrave të hambarit të ndotura nga hidrokarburet si më poshtë:

Identifikimi i cisternës	Vendosja e cisternës		Vëllimi (m ³)
	Momentet Nga-në	Pozicioni anësor	
			Vëllimi i përgjithshëmm ³

2.6.3. Në mungesë të një cisterne grumbullimi, anija pajiset me mekanizëma që bëjnë të mundur dërgimin e ujrave të hambarit në cisternën me mbetje.

3. Mjetet e parashikuara për ruajtjen dhe evakuimin e mbetjeve të hidrokarbureve (rregulli 17) dhe cisterna(t) e grumbullimit të ujrave të hambarit*.

3.1. Anija është e pajisur me cisterna me mbetje hidrokarburesh si më poshtë:

Identifikimi i cisternës	Vendosja e cisternës		Vëllimi (m ³)
	Momentet Nga-në	Pozicioni anësor	
			Vëllimi i përgjithshëmm ³

Mjetet e parashikuara për evakuimin e mbetjeve të cisternave me mbetje prodhimi.

3.2.1. Furrë për mbetje të hidrokarbureve

Kapaciteti.....l/h

3.2.2. Kaldaja ndihmëse për të djegur mbetje të hidrokarbureve

3.2.3. Cisterna ku mbetje të hidrokarbureve përzihen me lende djegëse të lengshme

Kapaciteti.....m³

3.2.4. Mjete të tjera të pranueshme.....

Anija është e pajisur me një ose disa cisterna grumbullimi të ujrave të ndotura të hambarit nga hidrokarburet si vijon:

Identifikimi i cisternës	Vendosja e cisternës		Vëllimi (m ³)
	Momentet Nga-në	Pozicioni anësor	

* Cisternat e grumbullimit të ujrave të hambarit nuk janë caktuar nga Konventa, prandaj shënimet në tabelën e paragrafit 3.3 janë fakultative.

			Vëllimi i përgjithshëmm3

Rakordimi i normalizuar i lidhjes së tubave të shkarkimit.
(rregulli 19)

4.1. Duke patur si synim shkarkimin e mbetjeve që vijnë nga hambaret e zonës së makinerive në instalacionet pritëse, anija ka një kanalizim të pajisur me një rakordim të normalizuar të lidhjes së tubave të shkarkimit konform dispozitave të rregullit 19.

5. Ndërtimi

(rregullat 13, 24, 25)

5.1. Në zbatim të udhëzimeve të rregullit 13, anija:

5.1.1. duhet të pajiset me cisterna me ballast të veçuar që i përmbush dispozitat që lidhen me lokalizimin mbrojtës dhe me një sistem larjeje me naftë bruto.

5.1.2. duhet të pajiset me cisterna me ballast të veçuar duke përmbushur dispozitat që kanë të bëjnë me lokalizimin mbrojtës.

5.1.3. duhet të pajiset me cisterna me ballast të veçuar.

5.1.4. duhet të pajiset me cisterna me ballast të veçuar ose me një sistem larjeje me naftë bruto.

5.1.5 duhet të pajiset me cisterna ballasti të veçuar ose me cisterna ballasti të pastër

5.1.6 nuk është e detyrueshme të përmbushë udhëzimet e rregullit 13

5.2. Cisternat me ballast të veçuar

5.2.1 Anija pajiset me cisternë me ballast të veçuar konform rregullit 13

5.2.2. Anija pajiset, konform rregullit 13, me cisterna me ballast të veçuar, të cilat janë vendosur konform dispozitave të rregullës 13E të cilat kanë të bëjnë me lokalizimin mbrojtës.

5.2.3. Cisternat me ballast të veçuar ndahen si më poshte:

Cisterna	Vëllimi m3	Cisterna	Vëllimi m3
			Vëllimi i përgjithshëm.....m3

5.3. Cisternat me ballast të pastër

5.3.1. Anija e pajisur me cisterna me ballast të pastër konform dispozitave të rregullës 13A mund të shfrytëzohet si transportues nënproduktësh.

5.3.2. Cisternat me ballast të pastër ndahen si më poshtë:

Cisterna	Vëllimi m3	Cisterna	Vëllimi m3
			Vëllimi i përgjithshëm.....m3

5.3.3. Në bordin e anijes ekziston një manual i shfrytëzimit të cisternave me ballast të pastër ende e vlefshëm, që daton

5.3.4. Anija pajiset me një seri tubash dhe pompash të përbashkëta për ballastimin e cisternave me ballast të pastër dhe për mbajtjen e hidrokarbureve të ngarkesës.

Anija pajiset me një seri tubash dhe pompash të pavarura për ballastimin e cisternave me ballast të pastër.

Sistemi i larjes me naftë bruto.

Anija pajiset me një sistem larjeje me naftë bruto konform rregullit 13 B.

Anija pajiset me një sistem larjeje me naftë bruto konform rregullës 13 B por efikasiteti i sistemit nuk është vërtetuar konform dispozitave të paragrafit 6) të rregullës 13 dhe të paragrafit 4.2.10 specifikime për sistemet e larjes me naftë bruto (rezoluta A.446(XI)*).

Në bord ekziston një manual mbi pajisjet dhe shfrytëzimin e sistemeve të larjes me naftë bruto ende i vlefshëm, që daton.....

Anija, edhe pse nuk është e detyruar, është e pajisur me një sistem larjeje me naftë bruto konform udhëzimeve të sigurisë të specifikimeve për sistemet e larjes me naftë bruto.

(rezoluta A.446(XI) *).

Përfshirje nga zbatimi i dispozitave të rregullit 13

Anija kryen vetëm udhëtime midis

.....

konform rregullës 13 dhe për pasojë përjashtohet nga zbatimi i udhëzimeve të rregullës 13

Anija punon me pajisje për ballast special konform rregullës 13D dhe për pasojë përjashtohet nga udhëzimet e rregullës 13 .

Vendosja e cisternave me ngarkesë dhe kufizimi i përmasave të tyre (rregulli 24)

Anija duhet të jetë ndërtuar konform udhëzimeve të rregullës 24 dhe të përmbushë këto udhëzime

Anija duhet të jetë ndërtuar konform udhëzimeve të paragrafit 4) të rregullit 24 dhe të përmbushë këto udhëzime (shih paragrafin 2 të rregullit 2)

Ndarja dhe qendrueshmëria (rregulli 25)

Anija duhet të ndërtohet konform udhëzimeve të rregullit 25 dhe të përmbushë këto udhëzime

Udhëzimet dhe informacionet e dhëna në paragrafin 5) të rregullit 25 u jepen anijeve si të miratuara

Anija duhet të ndërtohet konform udhëzimeve të rregullit 25A dhe të përmbushë këto udhëzime

Udhëzimet dhe informacionet e rregullit 25A për transportuesit miksi u jepen anijeve në formën e një shkrese të miratuar nga Autoriteti.

Konstruksion me korpus të dyfishtë

Anija duhet të ndërtohet konform udhëzimeve të rregullit 13F të përmbushë udhëzimet

e paragrafit 3) (konstruksione me korpus të dyfishtë)

e paragrafit 4) (anije-cisternë me tonazh mesatar të ndërtuara me paret anësor të dyfishtë)

e paragrafit 5) (mënyrë tjetër e miratuar nga Komiteti mbrojtjes së mjedisit detar)

Anija duhet të ndërtohet konform udhëzimeve të paragrafit 7) të rregullës 13F dhe të përmbushë këto udhëzime (konstruksion me fund të dyfishtë)

Anija nuk është e detyruar të përmbushë udhëzimet e rregullës 13 F

Anija i nënshtrohet udhëzimeve të rregullës 13G dhe

1 duhet të përmbushë udhëzimet e rregullës 13F jo më vonë se

.....

2 ndërtohet në mënyrë që cisternat ose hapësirat pasuese të mos përdoren për transportin e hidrokarbureve.....

3 pranohet konform paragrafit 7) të rregullës 13G dhe rezolutës MEPC.64 (36)

4 pajiset me një manual shfrytëzimi, të miratuar më

Konform rezolutës MEPC.64 (36)

* Shih publikimin e OMI-t me numër shitjeje IMO-617E

* Shih publikimin e OMI-t me numër shitjeje IMO-617E

Anija nuk i nënshtrohet udhëzimeve të rregullit 13 G

6. Ruajtja e hidrokarbureve në bord

(rregulli 15)

Mekanizëm survejimi të vazhdueshëm dhe kontrolli të mbetjeve të hidrokarbureve

Anija futet në kategorinë e naftëmbajtësve

Siç përkufizohet në rezolutën A.496(XII) ose në rezolutën A .586 (14)* (hiq shenimet e panevojshme)

6.1.2. Mekanizmi përbëhet

mekanizëm kontrolli

kompjuter

makinë llogaritëse

6.1.3. Mekanizmi përbëhet

mekanizëm ndezjeje

mekanizëm ndalues automatik

6.1.4. Detektori i hidrokarbureve i miratuar sipas rezolutës A.393 (X) ose sipas

rezolutës A.586(14)! (fshi shënimin e panevojshëm) si i përshtatshëm për:

Naftë bruto

Nënprodukte të papastruara nga nafta

Nënprodukte të pastruara nga nafta

Substanca të lëngshme të dëmshme të ngjashme me hidrokarburet që janë përmendur në dokumentin bashkangjitur certifikatës

6.1.5. Në bordin e anijes ekziston një manual i shfrytëzimit të mekanizmit të

survejimit dhe të kontrollit të mbetjeve të hidrokarbureve

Cisternat e dekantimit

Anija pajiset me cisterna dekantimi të specializuara me një kapacitet të përgjithshëm prejm³ të barabartë me.....% të kapacitetit

të transportit të hidrokarbureve konform rregullave të mëposhtëme:

1. rregulla 15 2) c)

2. rregulla 15 2) c) i)

3. rregulla 15 2) c) ii)

4. rregulla 15 2) c) iii)

Cisternat e ngarkesës janë caktuar si cisterna dekantimi

6.3. Detektorët e sipërfaqës ndarëse të ujit/hidrokarbureve

6.3.1. Anija pajiset me detektorë të sipërfaqës ndarëse të ujit/hidrokarbureve miratuar sipas rezolutës MEPC.5(XIII)*.

6.4 Përjashtim nga dispozitat e rregullës 15

Anija përjashtohet nga udhëzimet e paragrafëve 1), 2), 3) të rregullës 15 sipas paragrafit 7) të rregullës 15

Sipas paragrafit 2) të rregullës 2 anija përjashtohet nga udhëzimet e paragrafëve 1), 2), 3), të rregullës 15.

* Naftëmbajtëset kalluma e të cilave është vendosur ose ndërtimi i tyre gjendet në një stad ekuivalent më 2 tetor të vitit 1986 ose pas kësaj date, duhet të pajisen me mekanizma të miratuar sipas rezolutës A.586 (14), shih publikimin e OMI –t me numër shitjeje IMO-647

¹ Për detektorët e hidrokarbureve të vendosur në bordin e naftëmbajtësve të ndërtuara para datës 2 tetor të vitit 1986 referoju Rekomandimeve mbi specifikimet ndërkombëtare që kanë të bëjnë me funksionimin e veçuesve të ujit dhe të hidrokarbureve dhe të detektorëve të hidrokarbureve që Organizata ka miratuar me rezolutën A.393(X). Për detektorët e hidrokarbureve të përfshirë në mekanizmat e survejimit të vazhdueshëm e të kontrollit të vendosura në bordin e naftëmbajtësve të ndërtuara me dy tetor të vitit 1986 ose pas kësaj date, referoju direktivave dhe specifikimeve të rishikuara për mekanizmat e survejimit dhe të kontrollit të mbetjeve të hidrokarbureve në bordin e naftëmbajtësve që Organizata ka miratuar me anë të rezolutës A.586 (14), shih publikimin e OMI-t me numër shitje IMO-609F dhe IMO-647F.

* Referoju specifikimeve të detektorëve të sipërfaqës ndarëse të hidrokarbureve /ujit që organizata ka miratuar me rezolutën MEPC.5(XIII) shih publikimin e OMI-t me numër shitjeje IMO-647F

Shkelja e udhëzimeve të rregullës15:

Sipas pikës b, të paragrafit 5 të rregullës 15, anija përjashtohet nga zbatimi i udhëzimeve të paragrafit 3) të rregullës 15. Anija kryen vetëm:

1. Udhëtime të vecanta në kushtet të përcaktuara në rregullën 13C.....

2. Udhëtime në një apo disa zona të veçanta

Udhëtime në më pak se 50 milje detare nga toka më e afërt jashtë zonës ose zonave speciale, që nuk zgjasin më shumë se 72h dhe që kufizohen me.....

7. Pajisjet e pompimit, të tubave dhe të shkarkimit (rregulli 18)

7.1 Vrimat (hapjet) e shkarkimit në det të ballastit të veçuar gjenden

7.1.1 sipër vijës së pluskimit

7.1.2 poshtë vijës së pluskimit

Vrimat e shkarkimit në det të ballastit të pastër, përveç kolektorit të shkarkimit, gjenden*

sipër vijës së pluskimit

poshtë vijës së pluskimit

Vrimat e shkarkimit në det, përveç kolektorit të shkarkimit, për ujrat e ballastit të ndotur ose ujrat e ndotura nga hidrokarburet që vijnë nga zona e makinerive gjenden*

sipër vijës së pluskimit

poshtë vijës së pluskimit, me një mekanizëm devijimi të pjesshëm konform udhëzimeve të pikës e) të paragrafit 6) të rregullës 18

poshtë vijës së pluskimit

7.4 Zbrazja e pompave të ngarkimit dhe e tubave të hidrokarbureve (paragrafi 4) dhe 5) i rregullës 18)

Mënyra për të zbrazur të gjitha pompat e ngarkesës dhe të gjitha tubat e hidrokarbureve pas shkarkimit të ngarkesës:

1. mbetjet mund të derdhen në një cisternë ngarkese ose një cisternë dekantimi

2. një tub me diametër të vogël parashikohet për shkarkimin në tokë

Plan urgjence i bordit kundër ndotjes nga hidrokarburet

(rregulli 26)

Anija pajiset me një plan urgjence të bordit kundër ndotjes nga hidrokarburet, konform rregullit 26.

Dispozitat ekuivalente të anijeve–cisterne për produkte kimike që transportojnë hidrokarbure

Konform dispozitave ekuivalente që zbatohen në transportin e hidrokarbureve nga një anije-cisternë për produkte kimike, në vend të cisternave të dekantimit (paragrafi 6.2) dhe të detektorëve të sipërfaqes ndarëse (paragrafi 6.3 pak më lart) anija pajiset me pajisjet e mëposhtme

Pajisje e veçimit të ujit dhe të hidrokarbureve e cila prodhon një rrjedhje përmbajtja e së cilës në hidrokarbure është më e vogël se 100ppm.....m3 h

Një cisternë grumbullimi me një kapacitet prejm3

Një cisternë për rikuperimin e ujrave të largjes së cisternave e cila është

1. një cisternë e specializuar

2. një cisternë ngarkese e caktuar si cisternë grumbullimi

Një pompë për derdhjen në det të rrjedhjes që përmban hidrokarbure me ndihmën e veçuesit të ujit dhe të hidrokarbureve

Pajisja e veçimit të ujit dhe të hidrokarbureve është miratuar konform rezolutës

* Duhet mbajtur parasysh vetëm vrimat (hapjet) që mund të vëzhgohen.

A.393 (X)* dhe është e përshtatshme për të gjitha produktet e përmendura në listën e Aneksit I.3

9.3 Në bordin e anijes ekziston një certifikatë aftësie për transportin e produkteve kimike të rrezikshme të paambalazuara, ende e vlefshme.

Substancat e lëngshme të dëmshme analoge me hidrokarburet

Sipas rregullës 14 të Aneksit II të Konventës, anija lejohet të transportojë substanca të lëngshme të dëmshme analoge me hidrokarburet të përmendura në listën bashkangjitur*

Përfshirjet

Autoriteti e ka përjashtuar anijen nga zbatimi i udhëzimeve të kapitujve II dhe III të Aneksit I të Konventës duke zbatuar pikën a) të paragrafit 4) të rregullës 2, duke pasur parasysh pikat e përmendura në paragrafete kësaj skede.

Ekuivalencat

(rregulla 3)

Autoriteti ka miratuar, si ekuivalente, një numër pajisjesh përveç atyre të përcaktuara në Aneksin I të Konventës dhe të përmendura në rubrikate kësaj skede.

VËRTETOHET se kjo skedë është e saktë nga çdo pikëpamje

E lëshuar në

(vendi i lëshimit të skedës)

Më

(Data e lëshimit)

(nënshkrimi i funksionarit të autorizuar
për të lëshuar këtë skedë)

(Vula e autoritetit të ngarkuar për të lëshuar këtë skedë)

..

SHTOJCA III

MODELI I REGJISTRIT TË HIDROKARBUREVE

REGJISTRI I HIDROKARBUREVE

PJESA I Operacionet që kanë të bëjnë me zonën e makinerive
(Të gjitha anijet)

Emri i anijes

Numri ose gërmat dalluese

Tonazhi brut

Periudha nganë

Shënime: Pjesa e parë e regjistrit të hidrokarbureve duhet t'i jepet çdo naftëmbajtësjeje me një tonazh brut të barabartë ose më të madh se 150 depozita dhe çdo anijeje me një tonazh brut të barabartë ose më të madh se 400 depozita, për regjistrimin e operacioneve që kanë të bëjnë me zonën e makinerive. Pjesa e dytë e regjistrit të hidrokarbureve duhet t'u jepet për më tepër naftëmbajtëseve, për regjistrimin e operacioneve që kanë të bëjnë me ngarkesën dhe ballastin.

Hyrje

* Referoju direktivave dhe specifikimeve që kanë të bëjnë me materialin e parandalimit të ndotjes që Komiteti i mbrojtjes së mjedisit detar të Organizatës ka miratuar me rezolutën MEPC .60 (33), e cila që prej 6 korrikut të vitit 1993 zëvendëson rezolutën A.393(X); shih publikimin e OMI-t me numër shitjeje IMO-647F

* Bashkangjit listën e substancave të dëmshme analoge me hidrokarburet që anija lejohet të transportojë, e cila duhet të jetë e nënshkruar me datë dhe e vërtetuar me anë të vulës nga autoriteti që do të lëshojë skedën.

Faqet ne vazhdim të këtij kapitulli përmbajnë një listë të plotë informacionesh mbi operacionet në zonën e makinerive të cilat duhet të ruhen në regjistrin e hidrokarbureve konform rregullës 20 të Aneksit I të Konventës ndërkombëtare të vitit 1973 për parandalimin e ndotjes nga anijet siç është ndryshuar në protokollin e vitit 1978 (MARPOL 73/78). Rubrikat janë grupuar sipas operacioneve, çdo operacion përcaktohet nga një shkronjë e kodit.

Shënimet e bëra në regjistrin e hidrokarbureve si më poshtë: data, gërma e kodit të operacionit, dhe numri i rubrikës shkruhen në kolonat e duhura edhe informacionet e kerkuara ruhen sipas rendit kronologjik të operacioneve në hapësirat bosh.

Shënimet që kanë të bëjnë me çdo operacion nënshkruhen dhe u vihet data nga oficeri ose oficerët përgjegjës. Çdo faqe e mbushur nënshkruhet nga kapiteni i anijes.

Regjistri i hidrokarbureve i referohet shpesh sasive të hidrokarbureve. Gjithsesi, precizioni i kufizuar i mjeteve matëse të cisternave, ndryshimet e shkaktuara nga temperatura dhe mbetjet që futen në parete, do të kenë pasoja në saktësinë e të dhënave. Prandaj, duhen interpretuar shënimet e bëra në regjistrin e hidrokarbureve.

LISTA E INFORMACIONEVE QE DUHET TE JEPEN

A) Ballastimi ose pastrimi i cisternave me lëndë djegëse të lëngshme

Identiteti i cisternës ose cisternave të ballastuara

Të tregohet nëse cisternat janë pastruar që prej herës së fundit që ato kanë mbajtur hidrokarbure. Nëse jo, të tregohet lloji i hidrokarbureve të transportuara më parë.

Operacionet e pastrimit

Pozicioni i anijes dhe ora e fillimit dhe e mbarimit të pastrimit.

Identiteti i cisternes (ose cisternave) të pastruara me njërin apo tjetrin nga metodat e mëposhtme: shpëlarje e plotë, pastrim me avull, pastrim me anë të produkteve kimike, lloji dhe sasia e produkteve kimike të përdorura.

Identiteti i cisternave në të cilat janë transferuar ujrat e pastrimit .

Ballastimi

Pozicioni i anijes dhe ora e fillimit dhe e mbarimit të ballastimit .

Sasia e ballastit nëse cisternat nuk janë pastruar .

Pozicioni i anijes në fillim të pastrimit .

Pozicioni i anijes në fillim të ballastimit .

B) Shkarkimi i ujrave të ndotura të ballastit ose të pastrimit tek cisternat me lëndë djegëse të lëngshme të përmendura në ndarjen A).

Identiteti i cisternës ose cisternave

Pozicioni i anijes në fillim të shkarkimit

Pozicioni i anijes në fund të shkarkimit .

Shpejtësia e anijes gjatë shkarkimit .

Metodat e shkarkimit

1. me ndihmën e një pajisjeje prej 15 ppm.

2. në një instalacion pritës

Sasia e shkarkuar.

C) Mbledhja dhe eliminimi i mbetjeve të hidrokarbureve

Mbledhja e mbetjeve të hidrokarbureve .

Të tregohet sasia e mbetjeve të hidrokarbureve të ruajtura në bord në fund të çdo udhëtimi, por jo më shumë se një herë në javë¹.

Në qoftëse anija kryen udhëtime të shkurtra, të shkruhen sasitë një herë në javë 1.

Mbetje të veçimit (mbetje nga pastrimi i lëndëve djegëse të lëngshme dhe të vajrave të grasatimit) dhe mbetje të tjera

¹ Vetëm në cisternat e përmendura në ndarjen tre të modeleve A dhe B të certifikatës IOPP.

Identiteti i cisternes apo cisternave
 Kapaciteti i cisternës ose cisternavem3
 Sasia e përgjithshme e ruajturm3

2.Mbetje të tjera (si mbetje të hidrokarbureve, të rrjedhjeve, të vajrave të përdorura etj. në zonën e makinerivë) nëse cisternat përveç atyre të parashikuara në pikën 1 janë vendosur.

Identiteti i anijes apo anijeve
 Kapaciteti i cisternës ose cisternavem3
 Sasia e përgjithshme e ruajturm3

12. Metodatat e eliminimit të mbetjeve .

Të përcaktohet sasia e mbetjeve të eliminuara dhe të tregohet cisterna ose cisternat e boshatisura dhe sasia e ruajtur:

Në një instalacion pritës (të identifikohet porti)2

Transferimi në një ose disa cisterna

(të tregohen cisternat dhe përmbajtja e tyre totale)

Djegia (të tregohet koha e operacionit)

Metoda të tjera (te tregohen)

D) Shkarkimi joautomatik në det ose eliminimi joautomatik me mënyra të tjera të ujrave të hambarit të zones së makinerive.

Sasia e shkarkuar ose e eliminuar .

Ora e shkarkimit ose e eliminimit (fillimi dhe mbarimi i operacionit)

Metoda të shkarkimit ose të eliminimit

Me ndihmën e një pajisjeje prej 15 ppm (të tregohet pozicioni në fillim dhe në fund të operacionit)

Në një instalacion pritës (të identifikohet porti)

Transferimi në një cisternë dekantimi ose grumbullimi (të tregohet cisterna, sasia e transferuar dhe sasia e përgjithshme e ruajtur në cisternë).

E) Shkarkimi automatik ose eliminimi automatik me mënyra të tjera i ujrave të hambarit të zonës së makinerive.

Ora dhe pozicioni i anijes në momentin kur sistemi është vënë në punë automatike për shkarkimin në det .

Ora në të cilën sistemi është vënë në punë automatike për transferimin e ujrave të hambarit në cisternën egrumbullimit (të identifikohet cisterna).

Ora e vënies se sistemit në punë mekanike.

Metoda të shkarkimit në det

me ndihmën e një pajisjeje prej 15ppm.

F) Gjendja e mekanizmit të survejimit dhe të kontrollit të mbetjeve tëhidrokarbureve.

Ora e dëmtimit të mekanizmit.

Ora kur mekanizmi u rivi në punë.

Shkaku i dëmtimit.

G) Shkarkimet aksidentale ose të jashtëzakonshme të hidrokarbureve.

Ora e ngjarjes .

Vendi dhe pozicioni i anijes në momentin e ngjarjes .

Sasia e përfaqësuar dhe lloji i hidrokarbureve.

Rrethanat e shkarkimit ose të rrjedhjes, arsyet e ngjarjes dhe vëzhgime të përgjithshme .

H Depoja (rezervuari) e lëndëve djegëse të lëngshme ose e vajit të grasatimit.

Depozitimi

Vendi i depozitimit

² Kapiteni i anijes duhet të marrë prane instalacioneve pritëse, që mund të jenë anije naftembajtëse, kamiona cisternë, një vërtetim ose një certifikatë e cila të tregojë sasi të transferuara të ujrave të pastrimit të cisternave, të ballastit të ndotur, të mbetjeve ose të përzierjeve të ujrave dhe të hidrokarbureve, si dhe orën e datën e transferimit. Ky vërtetim, nëse i bashkangjitet regjistrin të hidrokarbureve, do ta ndihmonte kapitenin e anijes që të provonte se anija e tij nuk është e implikuar në një rast të ashtuquajtur ndotjeje. Vërtetimi ose certifikata duhet të ruhet me regjistrin e hidrokarbureve.

Ora e depozitimit

Lloji dhe sasia e lëndëve djegëse të lëngshme dhe identiteti i cisternave (të tregohet sasia e shtuar dhe sasia e përgjithshme që përmbajnë cisternat)

Lloji dhe sasia e vajit të grasatimit dhe identifikimi i cisternes (të tregohet sasia e shtuar dhe përmbajtja e përgjithshme e cisternave).

I) Operacione suplementare dhe vëzhgime të përgjithshme.

Emri i anijes.....

Numri ose gërmat dalluese.....

**OPERACIONET QË KANË TË BEJNË ME NGARKESËN DHE BALLASTIN
(NAFTËMBAJTËSVE*) / OPERACIONET QË KANË TË BËJNE ME ZONËN E MAKINERIVE
(TË GJITHA ANIJET*)**

Data	Kodi (shkronja)	Rubrika (numri)	Operacioni/nënshkrimi i oficerit përgjegjës

Nënshkrimi i kapitenit.....

REGJISTRI I HIDROKARBUREVE

**PJESA II - Operacionet që kanë të bëjnë me ngarkesën dhe ballastin
(Naftëmajtëset)**

Emri i anijes

Numri ose gërmat dalluese

Tonazhi brut

Periudha nga . në

Shënim: Të gjitha naftëmajtëset me një tonzh brut të barabartë ose më të madh se 150 fuçi

* Fshini shënimin e panevojshëm

* Fshini shënimin e panevojshëm

Shtojcat e Ameksit 1

Emri i anijes

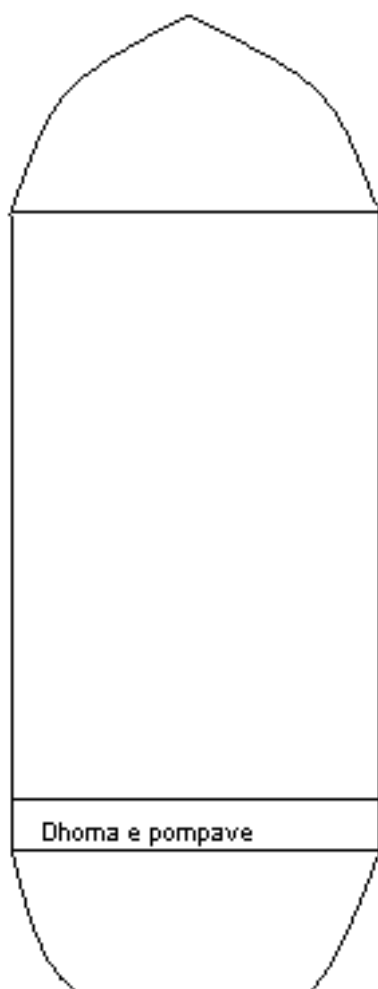
Numri ose germat dalluese

Pamje ne rrafsh e cisternave te ngarkeses dhe cisternave te dekantimit.
(te mbushet ne bord)

Emri i anijes

Numri ose germat dalluese

Pamje ne rrafsh e cisternave te ngarkeses dhe cisternave te dekantimit.
(te mbushet ne bord)



Identifikimi i cisternave	Kapaciteti
Lartësia e cisternave të dekantimit:	

(Te tregohet kapaciteti i çdo cisterne dhe lartësia e cisternave të dekantimit).

HYRJE

Faqet ne vazhdim të këtij kapitulli përmbajnë një listë të plotë informacionesh mbi operacionet e manipulimit të ngarkesës dhe të ballastit të cilat duhet të ruhen në regjistrin e hidrokarbureve konform rregullës 20 të Aneksit I të Konventës ndërkombëtare të vitit 1973 për parandalimin e ndotjes nga anijet siç është ndryshuar në protokollin e vitit 1978 (MARPOL 73/78). Rubrikat janë grupuar sipas operacioneve, çdo operacion përcaktohet nga një shkronjë e kodit.

Shënimet e bëra në regjistrin e hidrokarbureve si më poshtë: data, gërma e kodit të operacionit, dhe numri i rubrikës shkruhen në kolonat e dhura dhe informacionet e dhura ruhen sipas rendit kronologjik të operacioneve në hapësirat bosh.

Shënimet që kanë të bëjnë me çdo operacion nënshkruhen dhe u vihet data nga oficeri ose oficerët përgjegjës. Çdo faqe e mbushur nënshkruhet edhe nga kapiteni i anijes. Në rastin e naftëmbajtësve që bëjnë udhëtime të veçanta siç është parashikuar në rregullën 13 C të Aneksit I të MARPOL 73/78 informacionet e dhura të ruajtura në regjistrin e hidrokarbureve duhet të shikohen nga autoriteti kompetent të shtetit ku gjendet porti*

Regjistri i hidrokarbureve i referohet shpesh sasive të hidrokarbureve. Gjithsesi, saktësia e kufizuar e mjeteve matëse të cisternave ndryshimet e shkaktuara nga temperatura dhe mbetjet që futen në parete do të kenë pasojë në saktësinë e të dhënave. Për pasojë, duhen interpretuar shënimet e bëra në regjistrin e hidrokarbureve.

LISTA E INFORMACIONEVE

A) Ngarkimi i hidrokarbureve

Vendi i ngarkimit

Lloji i hidrokarbureve të ngarkuara dhe identifikimi i cisternave

Sasia e përgjithshme e hidrokarbureve të ngarkuar (të përcaktohet sasia e shtuar dhe saisa e përgjithshme e cisternës)

B) Transferimi i brendshëm i ngarkesës me hidrokarbure gjatë lundrimit

4. Identiteti i cisternave

nga

në: (të përcaktohet sasia e transferuar dhe saia e përgjithshme e cisternave).

5. A janë boshatisur cisternat e parashikuara tek 4.1? (nëse jo, të përcaktohet sasia e ruajtur)

C) Shkarkimi i ngarkesës me hidrokarbure

6. Vendi i shkarkimit

7. Identiteti i cisternave të shkarkuara

8. A janë boshatisur cisternat (nëse jo të përcaktohet sasia e ruajtur)

D) Larja me naftë bruto (vetëm për anijet cisternë të pajisura me një system larje me ë bruto)

(të plotësohet për secilën nga cisternat e lara me naftë bruto)

9. Porti ku është bërë larja me naftë bruto ose pozicioni i anijes nëse larja është bërë midis dy porteve të shkarkimit.

10. Identiteti i cisternave të lara1

11. Numri i pajisjeve të përdorura.

12. Ora e fillimit të larjes

13. Metodat e larjes të përdorura2

* Kjo fjali duhet të përfshihet vetëm në regjistrin e hidrokarbureve të naftëmbajtësve që bëjnë udhëtime të veçanta.

¹ Në qoftë se nuk është e mundur të përdoren njëkohësisht të gjitha pajisjet që ka një cisternë e përcaktuar, konform Manualit të pajisjeve dhe shfrytëzimit, duhet të përcaktohet seksioni i larë me naftë bruto (për shembull cisterna qendrore N2 seksioni para).

² Të tregohet nëse metoda e përdorur përfshin një etapë ose disa etapa, konform Manualit mbi pajisjet dhe shfrytëzimin. Në

14. Presioni në tubatbe përdorur për larje.
 15. Ora e mbarimit ose e ndërprerjes së larjes.
 16. Të tregohet metoda e përdorur për të përcaktuar nëse cisternat ishin të thata .
 17. Vëzhgime³
 - E) Ballastimi i cisternave të ngarkesës
 18. Pozicioni i anijes në fillim dhe në mbarim të ballastimit.
 19. Operacionet e ballastimit:
 1. Identiteti i cisternës apo cisternave të ballastuara
 2. Ora e fillimit dhe e mbarimit të ballastimit.
 3. Sasia e ballastit të marrë .Të tregohet sasia e përgjithshme e ballastit për secilën nga cisternat e përdorura gjatë operacionit.
 - F) Ballastimi i cisternave me ballast të pastër të specializuara (vetëm për anijet cisternë që kanë cisterna me ballast të pastër)
 20. Identiteti i cisternës apo cisternave të ballastuara .
 21. Pozicioni i anijes në momentin ku uji i destinuar për pastrim me ujë ose për ballastimin e anijes në port futet në cisternat e specializuara me ballast të pastër.
 22. Pozicioni i anijes në momentin kur pompat dhe tubacionet janë zbrazur në cisternën e dekantimit .
 23. Sasia e ujrave të ndotura të cilat, pas shpëlarjes së tubacioneve dërgohen në një apo disa cisterna dekantimi ose një apo disa cisterna ngarkese në të cilat janë grumbullur mbetjet e dekantimit (të identifikohet cisterna). Të përcaktohet sasia e përgjithshme.
 24. Pozicioni i anijes në momentin kur uji i ballastit suplementar futet në cisternat me ballast të pastër të specializuara .
 25. Ora dhe pozicioni i anijes në momentin e mbylljes së valvulave që ndajnë cisternat me ballast të pastër nga tubacionet e ngarkimit dhe të tharjes.
 26. Sasia e ballastit të pastër të ngarkuar në bord.
 - G) Pastrimi i cisternave me ngarkesë.
 27. Identiteti i cisternës ose i cisternave të pastruar.
 28. Porti ose pozicioni i anijes .
 29. Koha e pastrimit.
 30. Metoda e pastrimit⁴.
 31. Mbjetet e pastrimit të cisternave të transferuara
 1. Në instalacionet pritëse (të tregohet porti dhe sasia)⁵
 2. Në një ose disa cisterna dekantimi ose një a disa cisterna ngarkese të caktuara të caktuara cisterna dekantimi (të identifikohen cisternat të përcaktohet sasia e transferuar dhe sasia e përgjithshme).
 - H) Shkarkimi i ujrave të ndotura të ballastit.
 32. Identiteti i cisternës ose i cisternave
 33. Pozicioni i anijes në fillim të shkarkimit në det.
 34. Pozicioni i anijes në mbarim të shkarkimit në det.
 35. Sasia e shkarkuar në det.
 36. Shpejtësia e anijes gjatë shkarkimit
- A punonte mekanizmi i survejimit dhe kontrollit të mbetjeve, gjatë shkarkimit?

këtë rast të fundit të tregohet harku vertikal i fshirë nga aparaturat dhe sa herë ky hark është fshirë gjatë kësaj etape të përcaktuar të programit.

³ Nëse nuk pajtohet me programet e treguara në Manualin mbi pajisjen dhe shfrytëzimin, duhet të jepen saktësime në rubrikën “Vëzhgime”.

⁴ Larja me tub uji pastrimi me anë të aparaturave ose pastrim kimik. Në rastin e këtij të fundit, duhet treguar produkti kimik dhe sasia e produktit të përdorur.

⁵ Kapiteni i anijes duhet të marrë prane instalacione pritëse që përfshijnë kamionat cisternë një vërtetim ose certifikatë e cila të tregojë sasi të transferuara të ujrave të pastrimit të cisternave, të ballastit të ndotur të mbetjeve ose të përzierjeve të ujrave dhe të hidrokarbureve si dhe orën dhe datën e transferimit. Ky vërtetim ose kjo certifikatë nëse i bashkangjitet regjistrin e hidrokarbureve do të mund ta ndihmonte kapitenin e anijes që të provonte se anija e tij nuk është e implikuar në një të ashtëquajtur rast ndotjeje. Vërtetimi ose certifikata duhet të ruhet me regjistrin e hidrokarbureve.

A janë verifikuar rregullisht lëngu i rrjedhur e sipërfaqja e ujit në vendet e shkarkimit?
Sasia e ujrave të ndotura të transferuara në një a disa cisterna dekantimi (të identifikohet cisterna e dekantimit. Të përcaktohet sasia e përgjithshme).

Shkarkimi në instalacionet pritëse në tokë (të tregohet porti dhe të përcaktohet sasia e shkarkuar) 5.

I) Shkarkimi në det i ujrave të cisternave të dekantimit

Identiteti i cisternës ose cisternave të dekantimit

Koha e dekantimit që prej pranimit të fundit të mbetjeve

Koha e dekantimit që prej shkarkimit të fundit

Ora dhe pozicioni i anijes në fillim të shkarkimit

Niveli i përzierjes në fillim të shkarkimit.

Niveli i sipërfaqes ndarëse të ujit/hidrokarburëve në fillim të shkarkimit.

Shkarkimi kryesor: sasia dhe përqindja e shkarkimit

Shkarkimi përfundimtar: sasia dhe përqindja e shkarkimit

Ora dhe pozicioni i anijes në fund të shkarkimit

A punonte mekanizmi iurvejimit dhe i kontrollit të mbetjeve gjatë shkarkimit

Niveli i sipërfaqes ndarëse të ujit/hidrokarburëve në fund të shkarkimit

Shpejtësia e anijes gjatë shkarkimit

A është verifikuar rregullisht lëngu i rrjedhur dhe sipërfaqja e ujit në vendin e shkarkimit?

Të konfirmohet që të gjithë valvolat e tubacionet të anijes janë mbyllur në fund të shkarkimit të ujrave të cisternave të dekantimit.

J) Eliminimi i mbetjeve dhe i përzierjeve të hidrokarburëve që nuk janë eliminuar me mënyra të tjera.

Identiteti i cisternës ose cisternave

Sasia e eliminuar e çdo cisterne (përcaktohet sasia e ruajtur)

Metoda e eliminimit

1. Në instalacionet pritëse (të tregohet porti dhe sasia e shkarkuar)5

2. Përzierja me ngarkesën (të tregohet sasia).

3. Transferimi në një e disa cisterna; të identifikohen cisternat. Të tregohet sasia e transferuar dhe sasia e përgjithshme që kanë cisternat.

4. Metoda të tjera të tregohet sasia e eliminuar.

K) Shkarkimi i ujrave të ballastit të pastër në cisternat e ngarkesës

Pozicioni i anijes në fillim të shkarkimit të ujrave të ballastit

Identiteti i cisternave nga të cilat bëhet shkarkimi.

A ishin bosh cisternat në fund të shkarkimit?

Pozicioni i anijes në fund të shkarkimit, në qoftëse anija ndryshon nga pozicioni i treguar në pikën 58.

A është kontrolluar rregullisht lëngu i rrjedhur dhe sipërfaqja e ujit në vendet e shkarkimit?

L) Shkarkimi i ballastit të cisternave me ballast të pastër (vetëm për anijet cisternë që kanë cisterna me ballastër të pastër).

63. Identiteti i cisternës ose cisternave

64. Ora dhe pozicioni i anijes në fillim të shkarkimit në det dhe të ballastit të pastër

65. Ora dhe pozicioni i anijes në fund të anijes në det

66. Sasia e shkarkuar

⁵ Kapiteni i anijes duhet të marrë prane instalacioneve pritëse që përfshijnë naftembajteset ose kamionat cisternë, një vërtetim ose certifikatë e cila të tregojë sasi të transferuara të ujrave të pastrimit të cisternave, të ballastit të ndotur të mbetjeve ose të përzierjeve të ujrave dhe të hidrokarburëve si dhe orën dhe datën e transferimit. Ky vërtetim ose kjo certifikatë nëse i bashkangjitet regjistrin të hidrokarburëve do të mund ta ndihmonte kapitenin e anijes që të provonte se anija e tij nuk është e implikuar në një të ashtëquajtur rast ndotjeje. Vërtetimi ose certifikata duhet të ruhet me regjistrin e hidrokarburëve.

⁵ Kapiteni i anijes duhet të marrë prane instalacioneve pritëse që përfshijnë kamionat cisternë një vërtetim ose certifikatë e cila të tregojë sasi të transferuara të ujrave të pastrimit të cisternave, të ballastit të ndotur të mbetjeve ose të përzierjeve të ujrave dhe të hidrokarburëve si dhe orën dhe datën e transferimit. Ky vërtetim ose kjo certifikatë nëse i bashkangjitet regjistrin të hidrokarburëve do të mund ta ndihmonte kapitenin e anijes që të provonte se anija e tij nuk është e implikuar në një të ashtëquajtur rast ndotjeje. Vërtetimi ose certifikata duhet të ruhet me regjistrin e hidrokarburëve

det

Në një instalacion pritës (të identifikohet porti)

67. Para dhe gjatë shkarkimit a janë gjetur shenja hidrokarburësh në ujin e ballastit

68. A është survejuar përmbajtja në përqindje me anë të një detektori hidrokarburesh

69. Ora dhe pozicioni i anijes në momentin e mbylljes së valvolave që ndajnë cisternat me ballast të pastër nga tubacionet e ngarkesës dhe të tharjes.

M) Gjendja e mekanizmit të survejimit dhe të kontrollit të mbetjeve dhe të hidrokarburëve.

70. Ora e demtimit të mekanizmit

71. Ora në të cilën mekanizmi u rivu në punë.

72. Shkaqet e dëmtimit.

N) Shkarkimet aksidentale ose të jashtëzakonshme të hidrokarburëve

73. Ora e ngjarjes

74. Porti ose pozicioni i anijes në momentin e ngjarjes

75. Sasia e përafërt dhe lloji i hidrokarburëve

76. Rrethanat e shkarkimit ose të rrjedhjes, shkaqet e ngjarjes dhe vëzhgime të përgjithshme

O) Operacionet suplementare dhe vërejtje të përgjithshme

NAFTËMBAJTËSET QË BEJNË UDHËTIME TË VECANTA.

P) Ngarkimi i ujit të ballastit

77. Identiteti i cisternës ose cisternave.

78. Pozicioni i anijes në momentin e ballastimit.

79. Sasia e përgjithshme e ballastit të ngarkuar në metro kub.

80. Vëzhgime

Q) Shpërndarja e re e ujit të ballastit në bordin e anijes

81. Arsytet e kësaj shpërndarjeje të re.

R) Shkarkimi i ujit të ballastit në një instalacion pritës.

82. Portet ku uji i ballastit është shkarkuar

Emri ose emërtimi i instalacionit pritës.

Sasia e përgjithshme e ujit të ballastit të shkarkuar në metër kub.

Nënshkrimi dhe vula e funksionarit të autoriteteve të portit dhe data.

Emri i anijes.....

Numri ose gërmat dalluese.....

OPERACIONET QË KANË TË BEJNË ME NGARKESËN DHE BALLASTIN
(NAFTËMBAJTËSVE) / OPERACIONET QË KANË TË BËJNË ME ZONËN E MAKINERIVE
(TË GJITHA ANIJET)

Data	Kodi (shkronja)	Rubrika (numri)	Operacioni/nënshkrimi i oficerit përgjegjës

Nënshkrimi i kapitenit.....

Interpretime uniforme të Aneksit I të MARPOL 73/78

Shënime: Duke pasur si qëllim interpretimin uniform kemi përdorur shkurtime të mëposhtme

MARPOL 73/78 Konventa MARPOL e vitit 1973 e modifikuar nga Protokolli i vitit 1978 që lidhet me të.

Rregull : rregull e Aneksit I të MARPOL 73/78

Certifikata IOPP Certifikatë ndërkombëtare për parandalimin e ndotjes nga hidrokarbure .

SBT Cisterna me ballast të veçuar .

CBT Cisterna me ballast të pastër.

COW Larje me naftë bruto.

IGS Mekanizëm me gaz inert.

PL Përcaktimi i vendit mbrojtës të cisternave me ballast të veçuar .

H Data e hyrjes në fuqi të MARPOL 73/78 (shih 2.0.1) “H+2” do

të

thotë 2 vjet pas hyrjes në fuqi të MARPOL 73/78 .

Përkufizimet

Reg 1.1) 1 A 0 përkufizimi i termit “hidrokarbure”

1.A.0.1 (Vajrat shtazore dhe bimore i përkasin kategorisë “substancë të lengshme të dëmshme” dhe për pasojë ky interpretim është hequr (shih Aneksin II shtojca II e MARPOL 73/78).
Trajtimi i shifonëve të mbushur me hidrokarbure

1A.0.2 Shifonët e mbushur me hidrokarbure sic janë përkufizuar në direktiva për vënien në punë të aneksit V të MARPOL 7378 duhet të trajtohen konform Aneksit V dhe metodave të përmendura tek direktivat .

Reg 1.4) 1.0 Përkufizimi i termit “naftëmbajtëse”

1.0.1 Një transportues gazi siç është përkufizuar në rregullën 3.20 të kapitullit II.1 të Konventës SOLAS të vitit 1974 që transporton një ngarkesë të përbërë krejtësisht ose pjesërisht me hidrokarbure të paambalazuara duhet të trajtohet në të njëjtën mënyrë si “një naftëmbajtëse” sic përkufizohet në paragrafin 4 të rregullës 1.

Rreg .1 .6) 1.1 Përkufizimi i shprehjes “anije të reja” .

1.26) 1.1.1 Paragrafët 6) dhe 26) të rregullës 1, të cilët përkufizojnë shprehjet “anije e re” dhe “naftëmbajtëse e re” duhet të interpretohen me domethënien se një anije e cila i përket njëres prej kategorive të cituara në pikat a) b) c) ose njëres prej nënpikave i),ii) ose iii) këtyre paragrafëve duhet të konsiderohet si anije e re.

Rreg 1.6) 1.2 Vonesat e paparashikuara në dorëzimin e anijeve .

1.26) 1.2.1 Duke synuar përkufizimin “anije e re” ose “anije

13F ekzistuese” sipas paragrafëve 6) dhe 26) të rregullës 1 dhe të rregullës 24
24 një anije kontrata e ndërtimit e së cilës (ose vendosja e kallumës) dhe dorëzimi i parashikuar para datave të specifikuara në të ashtëquajturat rregulla por dorëzimi i së cilës është vonuar përtej datës së specifikuar për shkak të rrethanave të paparashikuara që nuk varen as nga ndërtuesi as nga pronari mund të pranohet nga Autoriteti si anije ekzistuese. Autoriteti duhet të vendose në çdo rast rregullat që do të zbatohen ndaj këtyre anijeve, duke pasur parasysh rrethana të veçanta .

1.2.2 Është e rëndësishme që anijet e dorëzuara pas datave të specifikuara dhe të lejuara të konsiderohen si anije ekzistuese duhet të pranohen gjithashtu si të tilla nga funksionarët shtetërorë të portit. Per kete, i rekomandohet autoriteteve të adoptojnë praktikën e mëposhtme kur ekzaminojnë një kërkesë ndaj një anijeje të tillë.

Autoriteti duhet të shqyrtojë me kujdes kërkesat në çdo rast duke mbajtur parasysh rrethana të veçanta. Kështu në rastin e një anijeje të ndërtuar në një vend të huaj, Autoriteti mund t’u kërkojë autoriteteve të vendit ku është ndërtuar anija një raport konform ligjit, i cili të tregojë se vonesa është shkaktuar nga rrethana të paparashikuara që nuk varen as nga konstruktori as nga pronari .

Kur një anije konsiderohet si një anije ekzistuese pas një kërkesë të tillë në certifikatën IOPP duhet të shënohet që kjo anije është pranuar nga autoritetet si anije ekzistuese, dhe

Autoriteti duhet t’i bëjë të bëjnë të ditur Organizatës identitetin e anijes dhe arsyet për të cilat anija është pranuar si ekzistuese.

1.2.3 Në zbatim të rregullës 13F. një anije kontrata e ndërtimit (vendosja e kallumës) dhe dorëzimi i së cilës ishin parashikuar para datave të specifikuara në paragrafin 1) të rregullës 13F që është vonuar në dorëzim, mundet në të njëjtat kushte si në ato të përshkruara në interpretimet 1.2.1 dhe 1.2.2 për “anijet ekzistuese” të pranohet nga autoritetet si një anije ndaj së cilës nuk zbatohet rregulla 13F.

Rreg. 1.8. 1.3. Transformim i rëndësishëm

1.3.1. Tonazhi i plotë që përdoret për të përcaktuar nëse dispozitat e Aneksit I zbatohen është tonazhi i plote i caktuar në një naftëmbajtëse në momentin e caktimit të franc bord (largësisë ndërmjet nivelit të ujit dhe pjesës së sipërme të kuvertës, të matur në mesin e gjatësisë së anijes). Në rastin e një caktimi të ri të destinuar për të ndryshuar tonazhin e plotë pandryshuar strukturën e anijes një ndryshim i tonazhit të plotë që vjen nga ky caktim i ri nuk duhet të interpretohet si një transformim i rëndësishëm sipas paragrafit 8) të rregullës 1.

Gjithsesi certifikata IOPP nuk duhet të tregojë vetëm një tonazh të plotë të anijes dhe duhet të rinovohet në çdo caktim të ri të franc bord (largësisë ndërmjet nivelit të ujit dhe pjesës së sipërme të kuvertës, të matur në mesin e gjatësisë së anijes).

1.3.2. Nëse një transportues naftë bruto ekzistues më një tonazh të plotë të barabartë ose më të madh se 40.000 tonë, i cili përmbush udhëzimet që kanë të bëjnë me COW, ndryshon përdorim për të transportuar produkte*, duhet të transformohet në mënyrë që të pajiset me CBT ose SBT dhe të marrë një certifikatë të re IOPP (shih paragrafi 4.5). Një transformim i tillë nuk duhet të konsiderohet si një transformim i rëndësishëm” sipas paragrafit 8 të rregullës 1.

1.3.3. Kur një naftëmbajtëse përdoret vetëm për grumbullimin e hidrokarbureve dhe vihet në punë dhe më vonë rrihet në punë për transportmin e hidrokarbureve, ky ndryshim përdorimi nuk duhet të konsiderohet si një transformim i rëndësishëm sipas paragrafit 8 të rregullës 1.

1.3.4. Kur një naftëmbajtëse ekzistuese shnderrohet në një transportues miks ose kur një anije cisternë shkurtohet duke i hequr një seksion transversal cisternës së ngarkesë, ky transformim duhet të përbëjë një transformim të rëndësishëm” sipas paragrafit 8 të rregullës 1.

1.3.5. Kur një naftëmbajtëse ekzistuese transformohet në një naftëmbajtëse me cisterna ballasti të veçuar duke i shtuar një seksion transversal të cisternave, ky transformim përbën një transformim të rëndësishëm” sipas paragrafit 8 të rregullës 1 vetëm nëse kapaciteti i ngarkimit të naftëmbajtëses është rritur.

1.3.6. Kur një naftëmbajtëse e ndërtuar si transportues miks bën vetëm transportin e

* « Produkte » do të thotë çdo hidrokarbur përveç naftës bruto siç është përkufizuar në paragrafin 28 të rregullës 1.

ngarkesave të paambalazhuara, duhet të konsiderohet si një anije dhe modeli A i skedës së ndërtimit dhe të pajisjes duhet të lëshohet. Në qoftë se bën transportin e hidrokarbureve dhe nëse materiali me të cilin është pajisur përmbush dispozitat që zbatohen tek naftëmbajtëset kjo anije duhet të marrë një çertifikatë për naftëmbajtëse (transportues miks) dhe duhet t'i lëshohet modeli B i skedës së ndërtimit dhe pajisjes. Kalimi nga transporti i hidrokarbureve/pa ambalazhim (rifuxhio) në transportin e hidrokarbureve nuk duhet interpretuar si një transformim i rëndësishëm sipas paragrafit 8 të rregullës 1.

Rreg. 1.17) 1.4 Përkufizimi i shprehjes ” ballast i veçuar”

1.4.1. Sistemi i ballastit të veçuar duhet të jetë një sistem “krejtësisht i izoluar nga qarqet e ngarkesës së hidrokarbureve dhe të lëndëve djegëse të lengshme” siç është përshkruar në paragrafin 17 të rregullës 1. Gjithsesi mund të parashikohet mundësia e shkarkimit të ballastit të veçuar me anë të një manikote të lidhur me një pompë me një flanxhë lidhjeje të zëvendësueshme. Në këtë rast bashkimet e ballastit të vecuar duhet të pajisen me valvola për të ndaluar kalimin e hidrokarburëve në cisternat me ballaste të vecuar. Flanxha e lidhjes së zëvendësueshme duhet të instalohet në një vend që të duket mirë në dhomën e pompave dhe të afishohet një shpallje në anë për përdorimin e saj.

1.4.2 Manikotat e tubave të tipit rrëshqitës nuk duhet të përdoren si elementë zgjatimi kur tubacionet e hidrokarburëve dhe të lëndëve djegëse të lengshme përshkrojnë cisternat me ballast të vecuar dhe kur tubacionet e ballastit të vecuar përshkrojnë cisternat e hidrokarburëve dhe të lëndëve djegëse të lengshme. Ky interpretim zbatohet tek anijet kalluma e të cilave është e vendosur ose tek anijet që gjenden në një stad ekuivalent ndërtimi më 1 Korrik 1992 ose pas kësaj date.

Rreg. 3 1.5 Ekuivalencat.

1.5.1. Pranimi nga Autoriteti, konform dispozitave të rregullës tre, i paisjeve, i materialeve, mekanizmave ose aparaturave, duke zëvendësuar ato që janë caktuar nga Aneksi I përfshin miratimin nga lloji i materialit për parandalimin e ndotjes ekuivalente me atë të specifikuar në rezolutën A.393(X)*. Autoriteti që autorizon këtë miratim duhet t'i komunikojë Organizatës detajet e vendosjes duke përfshirë edhe rezultatet e provave mbi të cilat është bazuar miratimi i ekuivalencës konformë dispozitave të pikës 2 të rregullës 3.

Përsa i përket shprehjes “të kryhet në rast nevole” që figuron në paragrafin 2) të rregullës 3 çdo palë e Konventës që kundërshton një ekuivalencë e miratuar nga një palë tjetër duhet t'ia komunikojë këtë kundërshtim Organizatës dhe palës tjetër që e ka autorizuar gjatë vitit pas shpërndarjes së ekuivalencës palëve nga Organizata. Pala që kundërshton ekuivalencën duhet të saktësojë nëse kundërshtimi që ajo ka formuluar zbatohet vetëm tek anijet që përplasen në bregun e saj ose tek të gjitha anijet që mbërrijnë në portet e saj .

1 A Kontrollat dhe inspektimet

Rreg. 4.1) c) 1A.1 Kontrollat vjetore dhe të ndërmjetme të anijeve që nuk mbajnë

4.3. b) Çertifikatën IOPP.

1.A.1.1. Autoriteti duhet të përcaktojë zbatimin e rregullave 4.1) c) dhe

* Për pajisjen e vecimit të ujit dhe të hidrokarburëve të destinuar të ujrave të hambarit të zonës së makinerive të anijes, sill ndërmend direktivat dhe specifikimet që kanë të bëjnë me materialin e parandalimit të ndotjes që Komiteti i Mbrojtjes së Mjedisit Detar të Organizatës ka miratuar me rezolutën MEPC.60(33) e cila që prej 6 Korrikut 1993 zëvendëson rezolutën A.393(X). Për mekanizmat e survejimit dhe të kontrollit të mbetjeve të hidrokarburëve të instaluar në bordin e naftëmbajtësve të ndërtuara para 2 Tetorit të vitit 1986 sill ndërmend direktivat dhe specifikimet për mekanizmat e survejimit dhe kontrollit të mbetjeve të hidrokarbureve në bordin e naftëmbajtësve dhe për ata të instaluar në bordin e naftëmbajtësve të ndërtuara me 2 Tetor të vitit 1986 ose pas kësaj date sill ndërmend direktivat dhe specifikimet e rishqyrtuara për mekanizmat e survejimit dhe kontrollit dhe mbetjeve të hidrokarburëve në bordin e naftëmbajtësve që Organizata ka miratuar me rezolutat A.496(XII) dhe A.586 (14), shih publikimet e OMI-t me numër shitjeje IMO / 609 F dhe IMO/647 F.

4.3).b)* tek anijet që nuk kanë një certifikatë ndërkombëtare për parandalimin e ndotjes nga hidrokarburet .

2. Certifikata

Rreg. 5 2.0 Data e hyrjes në fuqi

Duke synuar zbatimin e Protokollit të vitit 1978 që ka të bëjë me Konventën ndërkombëtare të vitit 1973 për parandalimin e ndotjes nga anijet (Protokolli i vitit 1978), shprehja “data e hyrjes në fuqi e kësaj Konvente” duhet të nënkuptojë datën e hyrjes në fuqi të Protokollit të vitit 1978, 3 shkurt të vitit 1983.

Rreg.5 2.1 Përcaktimi i tipit të naftëmbajtëses

13 2.1.1 Naftëmbajtëset duhet të përcaktohen në certifikatën IOPP

13E si qoftë “transportues nafte bruto” qoftë “transportues produktesh” a “transportues nafte bruto/produktesh”. Përveç kësaj udhëzimet e rregullave 13 deri tek 13E janë të ndryshme për “transportuesit e naftës bruto” dhe “transportuesit e produkteve të rinj ose ekzistues” dhe përshtatja me dispozita është treguar në certifikatën IOPP. Transportet e hidrokarbureve të autorizuar për lloje të ndryshme naftëmbajtësesh janë si më poshtë:

Një transportues nafte bruto produktesh është e autorizuar të transportojë qoftë naftë bruto, qoftë produkte, qoftë të dyja njëkohësisht.

Një transportues nafte bruto lejohet të transportojë naftë bruto por i ndalohet transporti i produkteve .

Një transportues produktesh lejohet të transportojë produkte por i ndalohet të transportojë naftë bruto.

Për të përcaktuar llojin e naftëmbajtëses në certifikatën IOPP në funksion të përshtatjes me dispozitat që kanë të bëjnë me SBT, PL,CBT dhe me COW duhet të zbatohen normat e mëposhtme:

Naftëmbajtëse e re* me një tonazh të plotë më të vogël se 20 000 t

Këto naftëmbajtëse mund të quhen “transportues nafte bruto/produktesh”.

Naftëmbajtëset e reja* me një tonazh të plotë të barabartë ose më të madh se 20 000 t .

Naftëmbajtëset që përmbushin dispozitat që lidhen me SBT, PL dhe me COW mund të quhen “transportues nafte bruto/produktesh”.

Naftëmbajtëset që përmbushin udhëzimet që kanë të bëjnë me SBT dhe me PL duhet të quhen “transportues produktesh”.

Naftëmbajtëset me një tonazh të plotë të barabartë ose më të madh se 20 000 t por më të vogël se 30 000 t që nuk janë të pajisura me SBT dhe PL duhet të quhen “transportues produktesh”.

Naftëmbajtëset e reja + me një tonazh të plotë të barabartë ose më të madh se 70 000 t .

Këto naftëmbajtëse nëse përmbushin udhëzimet që kanë të bëjnë me SBT

Mund të quhen “transportues nafte bruto/produktesh” .

Naftëmbajtëset ekzistuese + me një tonazh të plotë më të vogël se 40 000 t .

Këto naftëmbajtëse mund të quhen “transportues nafte bruto/produktesh”.

Naftëmbajtëset ekzistuese* me një tonazh të plotë të barabartë ose më të madh se 40000t.

Naftëmbajtëset që përmbushin udhëzimet që kanë të bëjnë me SBT duhet të quhen “transportues nafte bruto/produktesh”.

Naftëmbajtëset që nuk përmbushin udhëzimet që kanë të bëjnë me COW duhet të quhen

* Rregulla 4.1) c) është ndryshuar dhe rregulla 4.3 b) është shfuqizuar sipas amendamenteve HSSC të miratuara nga rezoluta MEPC.39 (29) të cilat kanë hyrë në fuqi më 3 tetor të vitit 2000.

* Siç është përkufizuar në paragrafin 26) të rregullës 1.

* Siç është përkufizuar në paragrafin 26) të rregullës 1.

+ Naftëmbajtëset e reja në këtë rast, naftëmbajtëset me një tonazh të plotë, të barabartë ose më të madh se 70 000 t të ndërtuara pas datës së përcaktuar në paragrafin 6) të rregullës 1 por para datave të përcaktuara në paragrafin 26) të rregullës 1 .Në këtë kontekst termi “i ndërtuar” i referohet kontratës së ndërtimit, vendosjes së kallumës ose dorëzimit siç është përkufizuar në pikat a) b) ose c) të paragrafit 6) të rregullës 1.

* Siç është përkufizuar në paragrafin 27) të rregullës 1.

“transportues nafte bruto”.

Naftëmbajtëset që përmbushin udhëzimet që kanë të bëjnë me CBT duhet të quhen “transportues nafte bruto/produktesh”. Ky përcaktim është i vlefshëm deri në datën e skadencës së certifikatës IOPP, e cila duhet të jetë H +2 (shih përkufizimet e termave) për naftëmbajtëset me një tonazh të plotë të barabartë ose më të madh se 70 000 t dhe H+4 për naftëmbajtëset me një tonazh të plotë të barabartë ose më të madh se 40 000 t, por më të vogël se 70 000 t.

2.1.7.4 Pas kësaj date të skadencës së certifikatës një naftëmbajtëse e tillë mund të quhet si më poshtë :

nëse vazhdon të punojë me CBT, kjo naftëmbajtëse duhet të quhet “transportues produktesh”.

nëse është e pajisur vetëm me një system COW, naftëmbajtësja quhet “transportues nafte bruto”.

nëse është e pajisur me SBT naftëmbajtësja quhet “transportues nafte bruto/ produktesh”.

nëse është e pajisur me CBT dhe një system COW naftëmbajtësja quhet transportues/nafte bruto produktesh (shih paragrafin 4.5 më poshtë).

Rreg 5 .1) 2.2 certifikata IOPP për naftëmbajtëset ekzistuese.

2.2.1 Sipas paragrafit 1) të rregullës 5, lëshimi i certifikatës IOPP është i detyruar vetëm 12 muaj pas hyrjes në fuqi të MARPOL 73 78. Këshillohet që naftëmbajtëset ekzistuese me një tonazh të plotë të barabartë ose më të madh se 40 000 t të pajisen që me hyrjen në fuqi të MARPOL 73 78 me një Certifikatë IOPP ose një dokument të lëshuar nga Autoriteti e cila mund ti tregohet punonjësve të kontrollit në porte ose терминаlet e huaja.

Vlefshmëria e certifikatës IOPP të lëshuar para hyrjes në fuqi të Konventës

Në qoftë se anijet i nënshtrohen një kontrolli dhe nëse certifikatat IOPP janë lëshuar para hyrjes në fuqi të Konventës, vlefshmëria e këtyre certifikatave duhet të llogaritet që nga data kur ato janë lëshuar.

2.4 Certifikata IOPP për transportuesit të naftës bruto/produkteve të pajisura me CBT dhe me një sistem me COW

2.4.1 Kur një naftëmbajtëse është e pajisur me CBT dhe një sistem COW është objekti i një kontrolli me qëllim transformimi të saj nga një transportues naftë brute që punon me një sistem me COW në transportues produktesh i pajisur me CBT ose anasjelltas (shih paragrafin 4.5.2.1), një certifikatë e re IOPP duhet të lëshohet për një periudhë që nuk e kalon periudhën e vlefshmërisë së certifikatës ekzistuese nëse kontrolli nuk është aq i plotë sa kontrolli periodik i udhëzuar në pikën (B) të paragrafit 1 të rregullës 4 (shih gjithashtu paragrafin 4.5.2.2)*

2.4.2 Vlerësimi i kontrolleve të bëra në certifikatën ekzistuese duhet të shënohet në certifikatën e re IOPP të lëshuar në kushtet e lartpërmendura.

Rreg.7 2.4.A Modeli i ri i certifikatës IOPP ose i shtojces së saj.

2.4.A.1 Kur modeli i certifikatës IOPP ose i shtojcës së saj ndryshohet, modeli ekzistues i certifikatës ose i shtojcës që është i vlefshëm deri në datën kur amendamenti hyn në fuqi qendron i vlefshëm deri në datën e skadencës të kësaj certifikate, me kusht që në kontrollin e parë pas hyrjes në fuqi të amendamentit të bëhen ndryshimet e nevojshme në certifikatën ose shtojcën ekzistuese duke bërë korigjimet e duhura, psh. duke i vënë vizën shënimit të pa vlefshëm dhe duke shkruar shënimin e ri.

Rreg 8 2.5 Rivendosja e vlefshmërisë së një certificate IOPP

2.5.1 Kur kontrolli i udhëzuar në rregullën 4 të aneksit një të MARPOL 7378 nuk është bërë brenda afateve të specifikuara nga kjo rregull certifikata IOPP nuk është më e vlefshme. Kur një kontroll që përmbush kushtet e një kontrolli të lartë përmendur është realizuar vlefshmëria e certifikatës mund të rivendoset pa ndryshuar datën e skadencës së certifikatës origjinale, bëhet një shënim në certifikatë. Hollësitë dhe saktësia e një kontrolli të tillë varen nga koha që ka kaluar dhe nga gjendja e anijes.

* Teksti i rregullës 4.1.(b) është ndryshuar sipas amendamenteve HSCC të miratuar nga rezoluta MEPC .39 (29).

3. Rregullorja e mbetjeve të hidrokarbureve

Rreg.9 1) 3.1 Mbetjet që vijnë nga hambarët e zonës së makinerive tek Naftëmbajtëset

3.1.1. Pjesa e fjalisë “për hambarët e zonës së makinerive me përjashtim të hambareve të dhomës së pompave të ngarkesës në qoftë se rrjedhjet e tyre nuk përzihen me mbetjet e ngarkesës me hidrokarbure” që figuron në pikën b) të paragrafit 9 duhet të interpretohet si më poshtë:

1. Dispozitat e pikës a) të paragrafit 1) të rregullës 9 zbatohen për mbetjet e mëposhtme:

1.1 mbetjet e hidrokarbureve dhe të përzierjeve të hidrokarbureve që vijnë nga zona e makinerive të naftëmbajtësve kur ato janë përzier me mbetjet e ngarkesës me hidrokarbure ose gjatë transferimit në cisternat e dekantimit, dhe

mbetjet që vijnë nga hambaret e dhomës së pompave të ngarkesës së naftëmbajtësve.

2. Dispozitat e pikës b) të paragrafit 1 të rregullës 9) zbatohen tek mbetjet që vijnë nga hambarët e zonës së makinerive të naftëmbajtësve përveç mbetjeve të përmendura më sipër.

3.1.2. Interpretimi i mësipërm nuk do të quhej një shkelje e rregullës që ndalon aktualisht ndërtimin e pajisjeve të tubacioneve që lidhin dhomën e makinerive me cisternat e dekantimit nga ku ngarkesa rrezikon të futet në zonën e makinerive. Çdo pajisje e parashikuar për të derdhur mbetjet që vijnë nga zona e hambarëve e zonës së makinerive në cisternat e dekantimit duhet të jenë ta pajisur me mjetet e duhura të cilat të ndalojnë çdo shtyrje drejt zonës së makinerive të një ngarkese me lëng ose gaz. Asnjë pajisje e kësaj natyre nuk përbën shkelje të udhëzimeve të rregullës 16 që kanë të bëjnë me mekanizmat e survejimit dhe të kontrollit të mbetjeve dhe të veçuesve të ujit dhe të hidrokarbureve.

3.2. Sasia e përgjithshme e shkarkuar e hidrokarbureve

3.2.1. Shprehja “sasia e përgjithshme e ngarkesë nga vijnë mbetjet” e cila figuron në pikën a) v) të paragrafit 1 të rregullës 9 cakton sasinë e përgjithshme të ngarkesës së veçantë që është transportuar gjatë udhëtimit të mëparshëm dhe jo vetëm sasinë e transportuar në cisternat e ngarkesës ku uji i ballastit është ngarkuar më vonë.

Rreg. 9. 4) 3.3 Shkarkimet e anijeve me një tonazh të plotë të barabartë ose më të madh se 400 fuçi por më të vogël se 10 000 fuçi të cilat gjenden të paktë 12 milje nga bregu më i afërt (interpretim i hequr)

Rreg.10 3) 3.4 Mekanizmi i ndalimit automatik i udhëzuar në paragrafin 3) të rregullës 10 siç është ndryshuar.

Sipas pikës b) vi) të paragrafit 3) të rregullës 10 sistemi i filtrimit duhet të pajiset me një mekanizëm i cili të sigurojë mbylljen e shpejtë të valvulave të shkarkimit në det kur përmbajtja në hidrokarbure e lëngut i tejkalon 15 ppm. Gjithsesi rregulla 16 nuk përmban udhëzime të tilla, anijet me një tonazh të plotë më të vogël se 10 000 fuçi mund të mos pajisen me një mekanizëm të tillë ndalues nëse nuk bëjnë asnjë shkarkim të ujrave të hambarit me prejardhje nga zona e makinerive në zonat e veçanta. Anasjelltas, çdo shkarkim lëngjesh në zonat e veçanta nga anijet që nuk kanë një mekanizëm ndalues automatik përbën një shkelje të Konventës edhe nëse përmbajtja në hidrokarbure e këtyre lëngjeve është më e vogël se 15 ppm.

Rreg. 12.2) 3.5. Instalacionet pritëse të pershtashme për substancat tek të cilat zbatohet

rregulla 15.7

3.5.1. Portet e shkarkimit që marrin substanca tek të cilat zbatohet rregulla 15.7. (të cilat përfshijnë hidrokarburet me dendësi të lartë)

duhet të kenë pajisje adekuate të pershtatshme me këto produkte, të cilat bëjnë të mundur operacionin e pastrimit të cisternave në port dhe pajisje pritëse adekuate për shkarkimin dhe pritjen e duhur të mbetjeve të ngarkesës dhe të solventëve të nevojshëm për operacionet e pastrimit konform dispozitave të paragrafit 6.5.2

Udhëzime relative me SBT, CBT me sistemet e COW dhe me PL

Rreg. 13. 3) b) Kapaciteti i SBT-së

E modifikuar

4.1.1. Duke synuar zbatimin e rregullës 13. 3) b.), kushtet e shfrytëzimit të naftëmbajtësve të mëposhtme futen në kategorinë e rasteve të jashtëzakonshme:

1. transportuesit miks duhet të shfrytëzohen nëpër portikët e ngarkimit ose të shkarkimit.
 2. Anijet cisternë duhet të kalojnë nën një urë pak të ngritur.
 3. Rregullorja lokale i një porti ose i një kanali kërkon thellësi uji të përcaktuar për sigurinë e lundrimit.
4. Pajisjet e ngarkimit dhe shkarkimit kërkojnë që anijet cisternë të jenë në një thellësi uji më të madhe se ajo e përfutur kur të gjitha SBT0-të janë plot.

Rreg. 13.4. 4.2. Zbatimi i dispozitave të paragrafit 4 të rregullës 13 tek naftëmbajtëset me një tonazh të plotë të barabartë ose më të madh se 70.000t.

4.2.1. Naftëmbajtëset e reja të përmendura në paragrafin 4 të rregullës 13 duhet të konsiderohen si naftëmbajtëse të ndërtuara ose të transformuara pas datave të specifikuara në paragrafin 26 të rregullës 1. Për pasojë, për transportuesit e naftës bruto me një tonazh të plotë të barabartë ose më të madh se 70.000t, të ndërtuar pas datave të specifikuara në paragrafin 6 të rregullës 1 por para datave të specifikuara në paragrafin 26 të rregullës 1 nuk është e detyrueshme të pajisen me një sistem COW dhe këto naftëmbajtëse nuk u përmbahen dispozitave të paragrafit 4 të rregullës 13.

Rreg. 13.5. 4.3. Dispozitat që kanë të bëjnë me ballastin e veçuar në bordin e naftëmbajtësve me një gjatësi më të vogël se 150m

4.3.1. Për të përcaktuar zhytjen në ujë të anijes dhe bazamentin minimal të naftëmbajtësve me një gjatësi më të vogël se 150m të cilat mund të cilësohen si naftëmbajtëse të pajisura me SBT autoritetet duhet të ndjekin direktivat e përmendura në shtojcën 1 të këtij aneksi*.

4.3.2. Formulatat e përmendura në shtojcën 1 zëvendësojnë ato që figurojnë në paragrafin 2 të rregullës 13 edhe të ashtuquajturat naftëmbajtëse duhet të jenë gjithashtu konform dispozitave të përmendura në paragrafet 3 dhe 4 të rregullës 13 për të hyrë në kategorinë e naftëmbajtësve të pajisura me SBT.

Rreg. 13.8. 4.4. Kapaciteti i CBT-së

4.4.1. Për të llogaritur kapacitetin e CBT mund të përfshihen cisternat e mëposhtme:

1. cisterna me ballast të veçuar

2. te ashtuquajturat « cofferdams » si dhe cisternat e kulmit para dhe mbrapa me kusht që të jenë përdorur vetëm për transportin e ujit të ballastit dhe që të jenë lidhur me tuba të përherëshme me pompat e ballastit.

Rreg. 13.9) 4.5. Transportuesit ekzistues të naftës bruto të pajisur me CBT dhe me
13. 10) një sistem COW.

4.5.1. Naftëmbajtëset ekzistuese të pajisura me CBT dhe me një sistem COW të caktuara si “transportues naftë bruto/produktesh” në certifikatën IOPP (shih paragrafin 2.1.7.4.4.) duhet të shfrytëzohen pas skadencës të vënë si kusht në paragrafin 9 të rregullës 13 në kushtet e mëposhtme:

1. duhet të jenë gjithmonë të pajisura me CBT kur ato transportojnë naftë bruto ose produkte ose të dyja njëkohësisht as naftë bruto as produkte nuk duhet të

* Shih shtojcën 1 të interpretimeve uniforme

transportohen në

CBT-të e specializuara.

2. Kur ato transportojnë njëkohësisht naftë bruto dhe produkte ose transportojnë vetëm naftë bruto, ato duhet të përdorin gjithashtu një sistem COW që të eliminojnë mbetjet.

4.5.2. Në qoftë se një naftëmbajtëse që punon me një sistem COW për transportin e naftës bruto duhet të punojë me CBT për Transportin e produkteve ose anasjelltas asaj do t'i duhet të zbatohet kushtet e mëposhtme:

1. Në qoftë se një naftëmbajtëse disponon pajisje të përbashkëta tubash dhe pompimi për rregullimin e ballastit dhe të ngarkesës të CBT-së kjo naftëmbajtëse duhet të kontrollohet dhe duhet t'i lëshohet një certifikatë IOPP. Kontrolli duhet të sigurohet që cisternat e ngarkesës me hidrokarbure të destinuara të përdoren si CBT janë pastruar me kujdes dhe që uji i ballastit që do të ngarkohet në CBT mund të konsiderohet si ballasti i pastër sipas paragrafit 16 të rregullës 1.

2. Në qoftë se naftëmbajtësja ka pajisje të pavarura të veçura tubash dhe pompimi për ballastimin e CBT-së, autoriteti mund t'i lëshojë dy certifikata IOPP, anija cisternë caktohet si "transportues naftë bruto" tek njëra nga certifikatat dhe si "transportues produktesh" tek tjetra. Vetëm njëra nga certifikatat që i korrespondojnë kushteve të shfrytëzimit të anijes cisternë duhet të jetë e vlefshme por në secilën certifikatë në vendin e rezervuar për vëzhgime duhen bërë shënime në lidhje me ekzistencën e certifikatës tjetër. Një anije e tillë nuk është e detyruar të kontrollohet pas çdo marrje të ngarkesës ajo duhet të autorizohet të transportojë naftë bruto në CBT kur ajo transporton vetëm naftë bruto. Kur ajo transporton vetëm produkte ose njëkohësisht produkte dhe naftë bruto, asnjë ngarkesë nuk duhet të transportohet në CBT. Manualët e miratuara për sa i përket CBT-së dhe sistemit të COW-së duhet që të përfshijnë një kapitull i cili të përshkruajë procedurat që duhen ndjekur për të kaluar nga transporti i naftës tek transporti i produkteve dhe anasjelltas.

Rreg.13.4.6. Naftëmbajtëset të përdorura për grumbullimin e hidrokarbureve

4.6.1. Kur një naftëmbajtëse përdoret si një njësi lundrimi grumbullimi (FSU) ose pajisje lundruese prodhimi, grumbullimi dhe shkarkimi (FPSO), e cila shërben vetëm për grumbullimin ose grumbullimin dhe prodhimin e hidrokarbureve, dhe kur është e lidhur në një vend fiks në kushtet e ambjentit në kushte të vështira të ambjentit ose në një situatë kritike kjo naftëmbajtëse nuk është e detyruar të përmbushë dispozitat e rregullave 13 deri 13G përveç rastit kur shteti bregdetar nuk disponon një tjetër të plotë ose të pjesshëm.

4.6.2. Kur një naftëmbajtëse përdoret si një njësi lundruese për pritjen e ballastit të ndotur që vjen nga naftëmbajtëse të tjera. Kjo naftëmbajtëse nuk është e detyruar të përmbushë dispozitat nga rregulli 13 deri në 13G

Rreg. 13A 3.4.7. vendosja e një detektori hidrokarburesh për naftëmbajtëset e pajisura me CBT

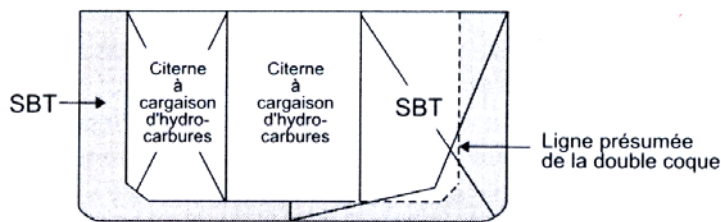
4.7.1. Pjesa e fjalisë "kontrolli i parë sipas rregullores që figuron në paragrafin 3 të rregullës 13A" duhet të interpretohet me kuptimin që detektori i hidrokarbureve duhet të instalohet jo më vonë se gjatë kontrollit të parë sipas rregullores në kantier kur cisternave të ngarkesës u është hequr gazi, sidoqoftë jo më vonë se tri vjet pas hyrjes në fuqi të MARPOL 73/78 siç e parashikon paragrafi i rregullës15.

4.7.2. Duhet shënuar se anijet e ndërtuara pas datës së caktuar në paragrafin 6 të rregullës 1 por para datave të caktuara në paragrafin 26 të rregullës 1 konsiderohen si anije të reja për sa i përket zbatimit të paragrafit 3 të rregullës 15. Për pasojë, këto anije duhet të pajisen me mekanizmin i survejimit dhe i kontrollit të mbetjeve të hidrokarbureve i përcaktuar që me hyrjen në fuqi të Konventës.

4.8. Detektori i hidrokarbureve për naftëmbajtëset e pajisura me CBT.

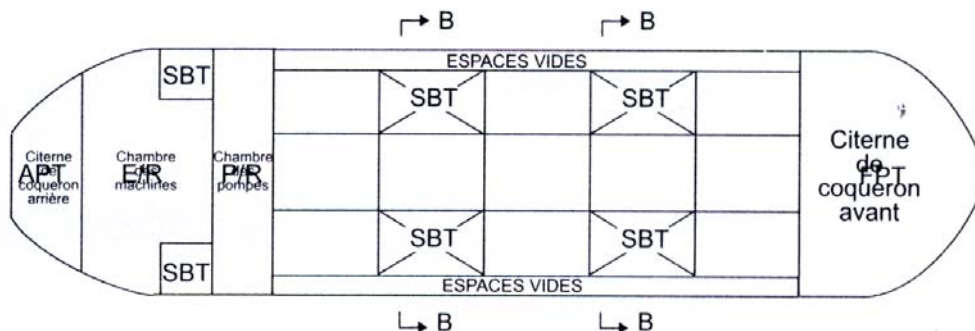
4.8.1. Shkarkimi i ballastit që vjen nga CBT-të e specializuara duhet të vëzhgohet vazhdimisht (por jo të regjistrohët) me anë të një detektori hidrokarburesh i udhëzuar në paragrafin 3 të rregullës 13A në mënyrë që të mund të vëzhgohet herë pas here përqindja në hidrokarbure e ujit të ballastit. Nuk është e nevojshme që detektori i hidrokarbureve të vihet në punë automatikisht.

Rreg. 13B4.9. Sistemi i COW-së i instaluar me dëshirë

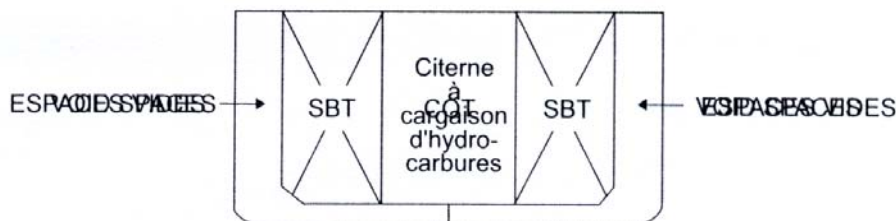


Ligne présumée de la double coque = Vija e supozuar e veshjes së dyfishtë
 Citerne à cargaison d'hydrocarbures = Cisterne për ngarkesë hidrokarburesh

3. Hapësirat bosh që shtrihen Brenda korpusit të dyfishtë përgjatë cisternave të ngarkesës duhet të përfshihen në kapacitetin e përgjithshëm të cisternave me ballast. (Shih figurën 2).



Citerne de coqueron arrière = Cisterna e kulmit të pasëm
 Chambre des machines = Dhoma e makinerive
 Chambre des pompes = Dhoma e pompave
 Citerne de coqueron avant = Cisterna e kulmit të përparme



Citerne à cargaison d'hydrocarbures = Cisterne për ngarkesë hidrokarburesh
 Rreg. 13F 5) (Shih shtojcën 1 të interpretimeve uniforme)

Rreg. 13G 4)4.13. Cisternat anësore dhe hapësirat me fund të dyfishtë të përdorura për ujë e ballastit në bordinë naftëmbajtëseve ekzistues

4.13.1. Nëse cisternat anësore dhe cisternat me fund të dyfishtë të shqyrtuara në paragrafin 4 të rregullës 13G janë përdorur për ujë e ballastit, instalimet e ballastit do të duhej të plotesonin të paktën specifikimet e rishikuara për naftëmbajtëset e pajisura me CBT të specializuara (rezoluta A.495(XII))²⁹

Rreg. 13 G 7) (shih shtojcat 8 dhe 9 të interpretimeve uniforme)

5. Lëndë djegëse të lëngshme

5.1. Sasi të mëdha të lëndës djegëse të lëngshme

5.1.1. Shprehja “sasi të mëdha lëndësh djegëse të lëngshme” e përdorur në paragrafin 2) të rregullës 14 është formuluar gjatë përpunimit të MARPOL 73/78 për të mbajtur parasysh anijet që janë të detyruara të qëndrojnë në det për një kohë të gjatë për shkak të natyrës së veçantë të shfrytëzimit të tyre dhe të shërbimit për të cilat janë caktuar. Në këto rrethana këto anije duhet të

²⁹ Shih publikimin e OMI- t me numër shitjeje IMO -619 E

mbushin me ujë ballasti cisternat me lëndë djegëse të lëngshme që janë bosh me qëllim që anijet të jetë e qëndrueshme e të lundrojnë të sigurt.

5.1.2. Në këto anije mund të përfshihen anije të mëdha peshkimi ose rimorkiues oqeanikë. Disa lloje të tjera anijesh, të cilat për arsye sigurie siç është stabiliteti, mund të jenë të detyruara transportojnë ballast në cisternat me lëndë djegëse të lëngshme, mund të përfshihen edhe ato në këtë kategori.

Rreg. 14 3) 5.2. Zbatimi i dispozitave të paragrafit 3 të rregullës 14

5.2.1 Shprehja “të gjitha anijet e tjera” në paragrafin 3) të rregullës 14 duhet të përcaktojë: të gjitha anijet e reja përveç naftëmbajtësve me një tonazh brut më të vogël se 4 000 fuçi. naftëmbajtëset e reja me një tonazh brut më të vogël se 150 fuçi. të gjitha anijet ekzistuese pavarësisht nga tonazhi i tyre.

5.2.2. Kur ndarja e cisternave me lëndë djegëse të lëngshme dhe e cisternave me ballast nuk është e mundur as e arsyeshme për anijet e përmendura në paragrafin 5.2.1 më lart uji i ballastit mund të transportohet në cisternat me lëndë djegëse të lëngshme me kusht që uji i ballastit të jetë shkarkuar konform dispozitave të pikës b) të paragrafit 1) të rregullës 9, të paragrafit 2) ose 3) të rregullës 10, ose në instalacionet pritëse konform dispozitave të paragrafit 4) të rregullës 10

6 Ruajtja e hidrokarbureve në bord

Rreg. 1 4) 6.1 Dispozitat ekuivalente të zbatueshme në transportin e hidrokarbureve në

15 2) bordin e një anijeje cisternë për produkte kimike.

15 3) b)

6.1.1 Sipas paragrafit 4) të rregullës I të Aneksit I të MARPOL 73/78, çdo anije cisternë për produkte kimike përkufizohet si një naftëmbajtëse kur transporton një ngarkesë të plotë ose të pjesshme me hidrokarbure të paambalazuara dhe duhet për pasojë të përmbushë dispozitat e Aneksit I që zbatohen tek naftëmbajtëset. Nëse një anije cisternë në praktikë nuk mund të pajiset me cisterna dekantimi konform dispozitave të paragrafit 2 dhe të rregullës 15 dhe me detektorë të sipërfaqes ndarëse të ujit hidrokarbureve konform dispozitave të pikës b) të paragrafit 3) të po kësaj rregulle, kjo anije duhet të përmbushë dispozitat ekuivalente të përmendura në shtojcën 3*

Rreg. 15 2) c) 6.2 Cisternat me parete të lëmuara

E modifikuar

6.2.1 Me shprehjen « cisternë me parete të lëmuara » nënkuptojmë cisternat kryesore të ngarkesës të naftëmbajtësve /anijeve të transportit të mineraleve të cilat janë ndërtuar me një skelet vertikal të një trashësie të vogël. Ndarjet e valëzuara konsiderohen si parete të lëmuara .

Rreg. 15 3) b) 6.3 Detektorët e sipërfaqes ndarëse të hidrokarbureve \ujit

6.3.1. Anijet cisternë duhet të pajisen me detektorë të sipërfaqes ndarëse të hidrokarbureve \ujit të parashikuara në pikën b) të paragrafit 3) të rregullës 15 që prej datës së hyrjes në fuqi të MARPOL 73/78.

Rreg. 15 5) 6.4 Kushtet që kanë të bëjnë me shkeljet

6.4.1 Çertifikata ndërkombëtare për parandalimin e ndotjes nga hidrokarburet duhet të përmbajë informacione të mjaftueshme në mënyrë që organet e portit të përcaktojnë nëse anije ka bërë shkelje të rregullores në çdo pikëpamje të shprehjes « udhëtime të kufizuara siç janë përcaktuar nga autoriteti ». Këto informacione përfshijnë një listë të porteve kohën maksimale të udhëtimit të kryer ndërmjet porteve që kanë instalacione pritëse ose kushte analoge të vendosura nga autoritet.

Rreg. 15 5) 6.4.1 A Koha e udhëtimeve të kufizura që nuk zgjasin më shumë se 72 h e parashikuar në rregullën 15 5) b) ii) 2) duhet të llogaritet si më poshtë:

a) duke llogaritur nga momenti kur anija cisternë lë zonën e veçantë, kur udhëtimi fillon brenda një zone të veçantë, ose

b) të llogaritet në momentin kur anija cisternë lë portin që është jashtë zonës së veçantë deri në momentin kur i afrohet zonës së veçantë .

6.4.2. Shprehja « të gjitha përzierjet e ujit dhe të hidrokarbureve » që figurojnë në pikën

a) dhe nën-pikat b) ii) 3) të paragrafit 5) të rregullës 15) gjithë ujin e ballastit dhe gjithë

* Shih shtojcën 3 të interpretimeve uniforme .

mbetjet e ujrave të pastrimit të cisternave me lëndë djegëse të lëngshme.

Rreg.15 7)6.5Substancat e Aneksit I cilat për shkak të veçorive të tyre fizike është e vështirë të ndahen nga uji dhe të vëzhgohen në mënyrë efikase.

6.5.1.Qeveria e palës pritëse duhet të parashikojë masat e duhura që të garantojë përmbushjen e dispozitave të paragrafit 6.5.2.

6.5.2. Një cisternë e shkarkuar sipas dispozitave të paragrafit 6.5.3, duhet të lahet dhe të gjitha ujrata e ndotura të pastrimit duhet të shkarkohen në një instalacion pritës para se anija të lërë portin e shkarkimit për të shkuar në një port tjetër .

6.5.3. Me kërkesën e kapitenit të anijes, qeveria e palës pritëse mund të përjashtojë anijen nga zbatimi i udhëzimeve të përmendura në paragrafin 6.5.2 nëse

cisterna e shkarkuar do të ringarkohet me të njëjtën substancë ose një substancë tjetër e pajtueshme me të parën dhe anija nuk do të lahet apo të ballastohet para ngarkimit .

anija e shkarkuar nuk lahet as ballastohet nëdet nëse anija do të shkojë në një port tjetër ,të paktën të ketë të konfirmuar me shkrim se ky port ka instalacione pritëse adekuate të afta të marrin mbetjet dhe tretësit e nevojshëm në operacionet e pastrimit.

6.5.4. Përjashtimi i parashikuar në paragrafin 6.5.3 duhet të jepet vetëm nga qeveria e palës pritëse një anijeje që bën udhëtime me destinacion porte ose terminale që janë nën juridiksionin e palëve të tjera të konventës. Qeveria e palës pritëse që e bën këtë përjashtim duhet të japë një vërtetim me shkrim.

6.5.5. Në rastin e anijeve që i ruajnë në bord mbetjet e tyre dhe që lundrojnë drejt Porteve ose terminaleve nën juridiksionin e palëve të tjera të Konventës, qeveria e palës pritëse duhet ti japë portit portit tjetër informacione mbi anijen me qëllim që ai të informohet dhe që të marrë masat e duhura që të zbulojë kundravajtjet dhe zbatimin e Konventës .

7 Mekanizmi i survejimit dhe i kontrollit të mbetjeve të hidrokarbureve dhe materiali i filtrimit të hidrokarbureve .

Rreg.16 1)7.1 Kontrolli i mbetjeve të ujit të ballastit që vjen nga cisternat me lëndë djegëse të lëngshme 7.1.1 Fjalja e dytë e paragrafit 1) të rregullës 16 duhet interpretuar si më poshtë:

çdo anije me një tonazh bruto të barabartë ose më të madh se 400 fuçi por më të vogël se 10 000 fuçi

që nuk transporton ballast në cisternat me lëndë djegëse të lëngshme duhet të pajiset me një material filtrues prej 15 ppm për përpunimin e mbetjeve të ujrave të hambarit të zonës së makinerive;

që transporton ballast në cisternat me lëndë djegëse të lëngshme duhet të pajiset me mekanizmat e udhëzuar në paragrafin 2 të rregullës 16 për përpunimin e ujrave të hambarit të zonës së makinerive dhe të ballastit të ndotur që vjen nga cisternat me lëndë djegëse të lëngshme. Anijet që nuk mund të pajisen si duhet me këto mekanizma duhet të ruajnë në bord ballastin e ndotur që vjen nga cisternat me lëndë djegëse të lëngshme dhe ta shkarkojë në instalacionet pritëse .

Kapaciteti i përpunimit të këtyre mekanizmave duhet të jetë i mjaftueshëm për sasi të lëngut që duhet shkarkuar.

Rreg.16 1) 7.2 Materiali i filtrimit të hidrokarbureve
16 2)

7.2.1 Materiali i filtrimit të hidrokarbureve i përcaktuar në paragrafet 1) dhe 2) të rregullës 16 mund të përfshijë çdo kombinim të një veçuesi të një filtri dhe gjithashtu të një aparati unik të krijuar për të prodhuar rrjedhje lëngu përmbajtja e së cilës në hidrokarbure nuk i kalon 15 ppm.

Rreg.16.3) a) 7.3 Shkeljet për udhëtimet e kufizuara

7.3.1 Çertifikata ndërkombëtare për parandalimin e ndotjes nga hidrokarburet duhej të përmbante informacione të mjaftueshme në mënyrë që organet e portit të përcaktonin nëse anija plotëson kushtet që kanë të bëjnë me shkeljet nga çdo pikëpamje e shprehjes udhëtime të kufizuara siç janë përkufizuar nga Autoriteti. Këto informacione përfshijnë një listë të porteve, kohën maksimale të udhëtimit të kryer midis porteve që zotërojnë instalacione pritëse ose kushte analoge të vendosura nga Autoriteti.

Rreg. 16 6) 7.4 Mekanizmi ndalës automatik për anijet ekzistuese që kanë punuar me material filtrimi hidrokarburesh15 ppm.

7.4.1. Udhëzimet e rregullës 16 2) që kërkojnë vendosjen e një mekanizmi ndalës automatik mund të mos zbatohen nga anijet ekzistuese para 6 korrikut të vitit 1998, me kusht që këto anije të jenë të pajisura me një material filtrimi të hidrokarbureve 15 ppm .

8 Cisternat me mbetje

Rreg.17 1)8.1 Kapaciteti i cisternave me mbetje hidrokarburesh

8.1.1 Për të përcaktuar kapacitetin e duhur të cisternave me mbetje, Autoritetet mund të nisen nga kriteri i mëposhtëm. Ky kriter nuk duhet të interpretohet si përcaktues i sasisë së mbetjeve të hidrokarbureve që makineritë do të prodhojnë për një periudhë të caktuar .Autoritetet mund të bazohen mbi çdo lloj tjetër hipoteze të arsyeshme për të llogaritur kapacitetin e cisternave me mbetje. Në rastin e një anijeje kalluma e së cilës është vendosur ose që gjendet në një stad ekuivalent më 31 dhjetor të vitit 1990 ose pas kësaj date duhet të përdoren kriteret e përmendura në pikat 4 dhe 5 më poshtë në vend të kriterëve që figurojnë në pikat 1 dhe 2.

1. Në rastin e anijeve që nuk transportojnë ujë ballasti në cisternat me lëndë djegëse të lëngshme, kapaciteti minimal i cisternave me mbetje (V1) duhet të llogaritet sipas formulës së mëposhtme:

$$V1=K1CD(m3)$$

Në këtë formulë:

K1= 0,01 për anijet në bordin e të cilave lënda djegëse e pa përpunuar është pastruar para se të përdoret për makineritë kryesore, ose 0,005 për anijet që përdorin vaj diesel ose lëndë djegëse të përpunuara që nuk kanë nevojë të pastrohet para përdorimit.

C = Konsumi ditor i lëndës djegëse të lëngshme (në tonmetrik)

D = Koha maksimale e udhëtimit midis porteve ku mund të shkarkohen në tokë mbetjet (në ditë). Në qoftëse nuk ka të dhena të sakta përdoret numri i 30 ditëve.

2. Kur të ashtuquajtura anije janë të pajisur me homogjenizues, me furra ose mjete të tjera të lejuara që të bëjnë të mundur përpunimin e mbetjeve në bord, kapaciteti minimal i cisternave me mbetje (V1), në vend që të llogaritet me formulën e mesipërme duhet të jetë:

V1= 1m3 për anijet me një tonazh brutë të barabartë ose më të madh se 400 fuqi, por me të vogël se 4000 fuqi, ose 2m3 për anijet me një tonazh bruto të barabartë ose më të madhë se 4000 fuqi.

3. Në rastin e anijeve që transportojnë ujë ballasti në cisternat me lëndë djegëse të lëngshme, kapaciteti minimal i cisternave me mbetje (V2) duhet të llogaritet sipas formulës së mëposhtme:

$$V2= V1 + K2B(m3)$$

Në këtë formulë :

V1 = Kapaciteti i cisternave me mbetje sic është bërë e ditur në pikat e mesipërme 1 dhe 2.

K2= 0,01 për rezervuarët me lëndë djegëse ose 0,005 për rezervuarët me vaj diesel.

B= Kapaciteti i rezervuarëve të cilët mund të shërbejnë për të transportuar lëndë djegëse të lëngshme (në tonmetrik)

4. Në rastin e anijeve që nuk transportojnë ujë ballasti në cisternat me lëndë djegëse të lëngshme, kapaciteti minimal i cisternave me mbetje (V1) duhet të llogaritet sipas formulës së mëposhtme:

$$V1= K1CD(m3)$$

Në këtë formulë:

K1=0,015 për anijet në bordin e të cilave lënda djegëse është pastruar para se të përdoret për makineritë kryesore,ose 0,005 për anijet që përdorin vaj diesel ose lëndë djegëse që nuk është e nevojshme të përdoren para përdorimit.

C = Konsumi ditor i lëndës djegëse të lëngshme(m3)

D= Koha maksimale e udhëtimit ndërmjet porteve ku janë shkarkuar mbetjet (në ditë). Në qoftë se nuk ka të dhena të sakta përdoret numri i 30 ditëve.

5. Në rastin e anijeve të pajisura me homogjenizues, furra ose mjete të tjera që bëjnë të mundur përpunimin e mbetjeve në bord, kapaciteti minimal i cisternave me mbetje duhet të jetë

5.1. 50% e vlerës së llogaritur sipas formulës në pikën 4 më sipër; ose

5.2. 1m3 për anijet me një tonazh bruto të barabartë ose më të madhë se 400 tonelata por

më të vogël se 4000 tonelata i ose 2m³ për anijet me një tonazh bruto të barabartë ose më të madhë se 4000 tonelata.

8.1.2. Administrata duhet të sigurohet që në bordin e një anije kalluma e së cilës është vendosur ose që gjendet në një stad ekuivalent më 31dhjetor të vitit 1990 ose pas kësaj date cisternat me një kapacitet të mjaftueshëm, duke përfshirë edhe cisternat e parashikuara në paragrafin 8.1.1 më sipër, janë parashikuar gjithashtu për rrjedhjet e hidrokarburëve vajrave të zbrazjes dhe vajrave të përdorur nga makineritë. Pajisjet ekzistuese duhet të jenë konform kësaj dispozite sa të jetë e mundur dhe e arsyeshme.

Rreg.17 2)8.2 Pastrimi i cisternave me mbetje dhe shkarkimi i mbetjeve

8.2.1 Për të përcaktuar llojin e konceptimit dhe të ndërtimit të cisternave me mbeturina për të lehtësuar pastrimin dhe shkarkimin e mbetjeve në instalacionet pritëse, Autoritetet mund të nisen nga kriteret e mëposhtme të cilat zbatohen tek anijet të cilave u është vendosur kalluma ose gjendet në një stad ekuivalent më 31 dhjetor të vitit 1990 ose pas kësaj date:

1. vrima të mjaftueshme duhet të parashikohen, duke pasur parasysh strukturën e brendshme të cisternave me mbetje, ku të hyhet lehtë në të gjitha pjesët e cisternave për të pastruar;

2. cisternat me mbetje të vendosura në bordin e anijeve që punojnë me lëndë djegëse të cilat duhet të jenë pastruar para përdorimit, duhet të pajisen me mjete ngrohjeje adekuate ose mekanizma të caktuar që lehtësojnë pompimin dhe shkarkimin e përmbajtjes së cisternave.

3. nuk duhet të ketë asnjë bashkim midis tubacioneve të shkarkimit të cisternave me mbetje dhe tubacioneve të tharjes të ujrave të hambarit përveçse një bashkimi lidhjesh të parashikuar në rregullën 19. Gjithsesi mund të meren masa për të zbrazur ujin e depozituar në cisternat me mbetje me anë të valvulave mbyllëse automatike që komandohet me dorë ose mekanizma ekuivalentë .

4. cisternat me mbetje duhet të pajisen me një pompë për shkarkimin e cisternës në instalacionet pritëse. Pompa duhet të jetë e një lloji dhe të ketë një kapacitet dhe një presion duke pasur parasysh karakteristikat e lëngut që do të që do të thithet nga pompa, përmasat dhe pozicioni i cisternave si dhe koha e shkarkimit të plotë.

Rreg. 17 3)8.3 Lidhja e cisternave me mbetje me detin

8.3.1 Anijet pajisjet ekzistuese të cilave kanë tubacione që derdhin cisternat me mbetje dhe që kanë një lidhje me vrimat e shkarkimit në det, përveç lidhjes së parashikuar në rregullën 19, mund të përmbushin udhëzimet e rregullës 17 3) nëse këto tubacione janë të pajisura me rubinetë.

Pompat dhe tubacionet

Rreg. 189.1 Tubacionet për shkarkimin mbi vijën e pluskimit

E modifikuar

9.1.1 Sipas paragrafit 2) të rregullës 18 tubacionet për shkarkimet në det mbi vijën e pluskimit duhet të çojnë

Ose në një vrimë shkarkimi mbi mbulesën e anijes e vendosur mbi vijën e pluskimit në kushtet e ballastimit maksimal.

Ose në një kolektor shkarkimi në mes të anijes ose, në qoftë se e ka një, në një mekanizëm ngarkim\shkarkimi prapa ose para kuvertës së sipërme.

Vrima shkarkuese në veshjen e anijes e parashikuar në pikën 9.1.1 duhet të jetë e vendosur në mënyrë të tillë që tehu isaj iposhtëm të mos zhytet në ujë kur anija transporton sasi maksimale të ballasti gjatë lundrimeve të saj duke pasur parasysh llojin e anijes dhe punën për të cilën ajo është caktuar. Kjo vrimë shkarkimi e vendosur mbi vijën e pluskimit është konform këtij udhëzimi në kushtet e mëposhtme të ballastimit:

1. për naftëmbajtëset që nuk kanë SBT as CBT, kur anija transporton njëkohësisht ballast të ndarë normal dhe ballast të paster normal.

2. për naftëmbajtëset që kanë SBT ose CBT, kur anija transporton uji ballasti në SBT ose në CBT të specializuara njëkohësisht me ballastin suplementar në cisternat e ngarkesës në hidrokarbure konform dispozitave të paragrafit (3) të rregullit 13).

Autoritetet mund të pranojnë tubacionet që të çojnë në vrimën e shkarkimit e vendosur mbi vijën e pluskimit në kushtet e ballastit të vecuar por jo mbi mbi vijën e pluskimit në kushtet e ballastimit maksimal në qoftë se vendosja e tubave është bere para 1 janarit 1981.

Megjithëse dispozitat e paragrafit (2) të rregullës 18 nuk e ndalojnë përdorimin e

mekanizmit për shkarkimit e ujit të ballastit të parashikuar në paragrafin 9.1.1.2 pranohet se përdorimi i këtij mekanizmi nuk është i rekomandueshem dhe rekomandohet më shumë që anijet të kenë qoftë vrima shkarkimi mbi mbulesë të parashikuar në paragrafin 9.1.1.1 qoftë mekanizëm derivimi të pjesshem të lëngut të rrjedhur i parashikuar në pikën e) të paragrafit 6 të rregullës 18.

Reg.18 4 b9.2. Tub me diametër të vogël.

9.2.1. Duke synuar zbatimin e pikes B të paragrafit(4) të rregullës 18, seksioni i tubit me diametër të vogël nuk duhet ti kalojë:

10% të seksionit të tubit kryesor të shkarkimit të ngarkesës për naftëmbajtëset e reja ose të naftëmbajtëset ekzistuese që nuk janë të paisura me një tub me diametër të vogël.

25% të seksionit të një tubi kryesor të shkarkimit të ngarkesës për naftëmbajtëset ekzistuese të paisura tashmë me një tub të tillë.

(shih paragrafin 4.4.5 Specifikime të rishikuara për sistemet e COW që figurojnë në rezolutën A.446 (XI))*

Reg 18 4 b)9.3 Bashkimi i tubës me diametër të vogël me valvulën e kolektorit

9.3.1. Pjesa e fjalisë “I bashkuar poshtë “që ka të bëjë me tubin me diametër të vogël për shkarkimin në tokë do të thotë bashkim lidhjesh të vendosura poshtë valvulave të kolektorit që të çojnë në kuvertën e anijes cisternë si në bordin e krahut të majtë ashtu dhe në atë të krahut të djathtë, gjatë shkarkimit të ngarkesës.

Mbetjet që vijnë nga zbrazja e e tubave ngarkues të anijes cisternë mund të hiqen me pompë në tokë, valvulat e kolektorit të anijes cisternë janë të mbyllura, dhe këto mbetje mund të kalojnë nga të njëjtat lidhje që janë përdorur për tubat kryesorë të ngarkesës(shih skicën në shtojcën 4) +

Rreg. 189.4 Specifikim i mekanizmit të devijimit të pjesshem

6) e) ii)

e modifikuar

9.4.1. Specifikimi për konceptimin, vendosjen dhe shfrytëzimin e një mekanizmi devijues të pjesshem për të vëzhguar shkarkimet në det, për të cilin bëhet fjalë në pikat e) ii)të paragrafit 6) të Rregullës 18, është bërë në shtojcën 5) + +.

10 Dispozitat që zbatohen tek platformat e shpimit dhe në platformat e tjera

Rreg. 2 1 10.1 Zbatim i MARPOL 73\78

Art. 2 10. 1.1 Shfrytëzimi në det i platformave që eksplorojnë e

3) b) ii) shfrytëzojnë në det burimet minerale bën të mundur katër kategori shkarkimesh:

shkarkimi i ujit të të drenazhimit të zonës së makinerive

shkarkimi i ujit të përpunimit në det

shkarkimi i ujit të shtresës së mineralit

shkarkimi i ujit të lëvizjes

Vetëm shkarkimet e drenazhit të zonës së makinerive duhet ti nënshtrohen dispozitave të MARPOL 73 \78 (shih skicën në Shtojcën 6) + + +

10.1.2 Kur një naftëmbajtëse është përdorur si një njësi lundruese grumbullimi ose një njësi lundruese prodhimi grumbullim dhe shkarkimi në kushtet e parashikuara në interpretimin uniform 4.6.1 ajo duhet të konsiderohet si një “platformë tjetër “në zbatim të dispozitave të rregullës 2 1 që kanë të bëjnë me shkarkimet

1 1Kufizimi i përmasave të cisternave dhe stabiliteti pas dëmtimit

Rreg. 22 1.1 Hipotezat që kanë të bëjnë me dëmtimet e fundit të anijes

1) b)

11.1.1 Kur shifrat që kanë të bëjnë me dëmtimet e fundit të anijes në pjesën e përparme të saj, siç janë treguar në pikën b)të paragrafit 1) të rregullës 22 janë përdorur për të llogaritur njëkohësisht rrjedhjet e hidrokarbureve dhe stabilitetin pas dëmtimit, duhet të siguroheni

* Shih publikimin e OMI –t me numër shitjeje IMO-657 F

+ Shih shtojcën 4 të interpretimeve uniforme

++ Shih shtojcën 5 të interpretimeve uniforme

+++ Shih shtojcën 6 të interpretimeve uniforme

që skaji i pasëm i dëmtimit gjendet në një gjatësi prej 0,3 L e matur duke u nisur nga pingulja para anijes.

Rreg.23 11.2 Rrjedhjet e mundshme të hidrokarbureve tek transportuesit miks

11.2.1 Për llogaritjen e rrjedhjeve të mundshme të hidrokarbureve nga transportuesit miks:

1. vëllimi i një cisterne ngarkese duhet të përfshijë vëllimin e baxhës së anijes cilido qoftë ndërtimi i saj me përjashtim të vëllimit të panelit të baxhës

2. për të llogaritur vëllimin e skeletit nuk duhet zbritur vëllimi i elementëve të skeletit të brendshëm .

Rreg. 23 1) b) 11.3 Llogaritja e rrjedhjeve hipotetike të hidrokarbureve

11.3.1 Kur gjerësia bi nuk është konstante në të gjithë gjatësinë e një cisterne anësore të dhënë, për të llogaritur rrjedhjet hipotetike të hidrokarbureve Oc dhe Os duhet të përdoret vlera më e vogël e bi së cisternës .

Rreg.25.1)11.4

11.4.1 Përsa i përket shprehjes “zhytja e anijes në punë në kushtet reale të ngarkimit të pjesshëm ose të plotë “infomacionet e duhura duhet të bëjnë të mundur llogaritjen e stabilitetit pas dëmtimit në kushte identike ose analoge me ato në të cilat anija duhet të punojë.

Rreg.25.2)11.5 Depozitat

11.5.1 Për të llogaritur shtrirjen edefektit të mundshëm konform dispozitave të paragrafit 2) të rregullës 25 nuk duhen marrë parasysh depozitat kur kanë një sipërfaqe jo të madhe dhe një zgavër minimale në raport me cisternën ,më të vogël se gjysma e zgavrës së cisternave me fund të dyfishtë .

Rreg.25 A 2) 11A Stabiliteti i pacënuar

11A.1 Anija duhet të ngarkohet derisa niveli i mbushjes të të gjitha cisternave të ngarkesës të korrespondojë me shumën maksimale të kombinuar të momentit vertikal të vëllimit dhe të momentit të inercisë së shkaktuar nga karnat e lëngshme në një kënd rënie prej 0o për secilën nga cisternat e marra veç e veç. Dendësia e ngarkesës duhet të korrespondojë me tonazhin e plotë të nevojshëm për zhvendosje në të cilën KM transversale arrin vlerën minimale,anija konsiderohet se ka ngarkesën e saj të plotë të nisjes me produkte të konsumueshme dhe 1% të kapacitetit të përgjithshëm të ballastimit. Duhet marrë në konsideratë se momenti i shkaktuar nga karnat e lëngshme në të gjitha cisternat e ballastit është maksimal. Për të llogaritur distancën metacentrike fillestare G_{Mo} korrigjimet për të mbajtur parasysh efektin e karnave të lëngshme duhet të përdorin momentin e duhur të inercisë të shkaktuar nga karnat kur anija është drejt. Kurba e krahut të levës së drejtimit mund të korrigjohet duke mbajtur parasysh momente e shkaktuara nga transferimi i lëngjeve.

12 Plan i luftës kundër ndotjes nga hidrokarburet në bord

Rreg.26 1) 12. 1 Përkufizimi i anijeve të reja

12.1.1 Shprehja “anije të ndërtuara” që figuron në fjalinë e fundit të rregullës 26 1) duhet të merret me kuptimin “anije të dorëzuara”

12. 2 Dispozita ekuivalente për zbatimin e urdhëresës që ka të bëjë me planet e luftës së bordit kundër ndotjes nga hidrokarburet.

12.2.1 Çdo platformë shpimi fikse ose lundruese ose çdo pajisje tjetër në det e shfrytëzuar për eksplorimin ,shfrytëzimin ose përpunimin det të burimeve minerare të fundit të detit,e cila ka një plan të luftës kundër ndotjes nga hidrokarburet i bashkërenditur me shtetin bregdetar dhe i miratuar konform procedurave të vendosura nga ky i fundit e plotëson rregullën 26.

Shtojcat e interpretimeve uniforme të Aneksit I të MARPOL 73\78

SHTOJCA 1

Udhëzime për autoritetet për sa i përket thellësisë të ujit të rekomanduara për anijet cisternë me ballast të veçuar me një gjatësi më të vogël se 150 m.

HYRJE

1. Për t'i udhëhequr autoritetet drejt normave minimale të zbatueshme përsa i përket thellësisë së ujit në anijet cisternë me ballast të veçuar janë propozuar tre formula.

2. Tre formulat e propozuara bazohen mbi kërkimet teorike dhe mbi shfrytëzimin e anijeve cisternë ato mbajnë parasysh shqetësimet e dala, në shkallë të ndryshme, nga zhytja e elikës dridhjet, goditja humbja e shpejtësisë lëkundja anësore, futja në basen dhe pyetje të tjera. Përveç kësaj ka edhe informacione mbi gjendjen e supozuar të detit.

3. Duke marrë parasysh natyrën e punëve bazë, diversitetin e ndërtimit të anijeve cisternë me përmasa të vogla, reagimi i secilës anije ndaj erës dhe gjendjes së detit, nuk qe e mundur të gjendej një bazë për të rekomanduar një formulë të vetme.

Paralajmërim

4. Duhet theksuar se informacionet e dhëna duhet të përdoren si orientim i përgjithshëm nga autoritete. Përsa i përket udhëzimeve që kanë të bëjnë me shfrytëzimin e një anije cisternë të dhënë autoritetet duhet të jenë të sigurta se sasia e ballastit është e mjaftueshme që anija të punojë e sigurtë.

5. Formula A

1. thellësia mesatare e ujit $(m) = 0,200 + 0,032 L$

2. bazamenti maksimal $= (0,024 - 6 \cdot 105L) L$

6. Këto formula janë vendosur sipas rezultateve të një studimi të bërë në 26 anije cisternë me një gjatësi që renditet midis 50 dhe 150 m. Në disa raste thellësitë e ujit janë nxjerrë nga manualët e bazamentit dhe të stabilitetit të anijeve dhe korrespondojnë me nisjen e një udhëtimi. Kushtet e ballastimit kërkojnë udhëtime në erëra me forcë më të vogël ose të barabartë se 5 në shkallën Beaufort.

7. Formula B

1 thellësia e ujit minimale përpara $(m) = 0,700 + 0,0170L$

2 thellësia e ujit minimale prapa $(m) = 2,300 + 0,030 L$

ose

3 thellësia e ujit minimale $(m) = 1,550 + 0,023 L$

4 bazamenti maksimal $= 1,600 + 0,013 L$

8. Këto formula janë vendosur pas punimeve të bazuara në kërkimin teorik si dhe në provat me model dhe me madhësi reale. Ato bazohen në lundrimin në det 6 ballësh (shkallë ndërkombëtare e gjendjes së detit).

9 Formula C

1 thellësia e ujit minimalel prapa $(m) = 2,0000 + 0,0275L$

2 thellësia e ujit minimale para $(m) = 0,5000 + 0,0225L$

10 Këto formula parashikojnë një farë ngritje të thellësisë së ujit me qëllim që të evitohet zhytja e elikës dhe goditja në bord anijeve me gjatësi të mëdha.

SHTOJCA 2

REKOMANDIM I PËRKOHSHEM PËR NJË INTERPRETIM TË UNIFIKUAR TË RREGULLËS

13 E

1. Paragrafi 4) i rregullës 13E të Aneksit I të MARPOL 73/78 që ka të bëjë me mënyrën e matjes së gjerësisë minimale të të cisternave anësore, e cila duhet të jetë e barabartë me 2 m dhe të lartësisë minimale të cisternave të fundit të dyfishtë, qe duhet të jetë e barabartë me 2 m ose me B/15, duhet të interpretohet siç është treguar më poshtë përsa i përket cisternave të vendosura në skajet e anijes ku nuk ka kapak (mbyllje) për për ta identifikuar. Cisternat e vendosura në mes të anijes ku kapapakët mund të identifikohen lehtë, nuk paraqesin asnjë vështirësi. Rregulla nuk shpjegon se si duhen bërë matjet.

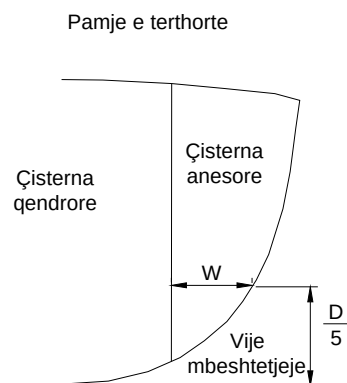
2. Gjerësia minimale e cisternave anësore duhet të matet në një lartësi D/5 mbi vijën e

referencës e cila korrespondon me një nivel të pranueshëm mbi të cilin gjerësia e udhëzuar prej 2m për të siguruar mbrojtjen e anijes në rast përplasjeje duhet të vëzhgohet, duke u nisur nga hipoteza se, në të gjitha rastet, $D/5$ shtrihet mbi kapakun e sipërm (shih figurën 1). Lartësia minimale e cisternave me fund të dyfishtë duhet të matet në një plan vertikal i shtrirë në një distancë $D/5$ nga pika e ndërprerjes së veshjes dhe vijës horizontale e shtrirë në një lartësi $D/5$ mbi vijën e referencës (shih figurën 2)

3. Vlera e PAc për një cisternë anësore gjerësia minimale e së cilës nuk është 2 m mbi të gjithë gjatësinë e saj, kjo vlerë do të jetë e barabartë me zero; nuk duhet vlerësuar fakti se një pjesë e cisternës ka një gjerësi minimale më të madhe se 2 m. Gjithashtu do të ishte mirëtë mos mbaheshin parasysh në llogaritjet e PAs, cisternat me fund të dyfishtë një pjesë e të cilave nuk i plotëson në një vend çfarëdo të gjatësisë së saj udhëzimet që kanë të bëjnë me lartësinë minimale. Gjithsesi, projektimi i fundit të cisternës së ngarkesës i shtrirë mbi fundin e dyfishtë bie brenda pjesë së cisternave ose hapësirave të fundit të dyfishtë, i cili i përgjigjet udhëzimit që ka të bëjë me lartësinë minimale, mjaft që muret ndarëse anësore që ndajnë cisternën e ngarkesës e shtrirë sipër të jenë vertikale ose të anuar por jo më shumë se 45° në raport me vertikalen, do të mund të mbajmë parasysh pjesën e cisternës me fund të dyfishtë të përkufizuar nga projektimi i fundit të cisternës së ngarkesës. Në raste analoge, kur cisternat anësore të vendosura mbi fundin e dyfishtë janë cisterna me ballast të veçuar ose hapësira bosh do të mund të mbahet parasysh fundi i dyfishtë në të njëjtat kushte. Kjo nuk pengon që të mbahet parasysh në vlerën e PAs në rastin e parë dhe vlerën e PAc në rastin e dytë fakti se përmbushen udhëzimet e paragrafit 4 të rregullës 13E që kanë të bëjnë me distancat minimale të parashikuara për mbrojtjen vertikale ose horizontale

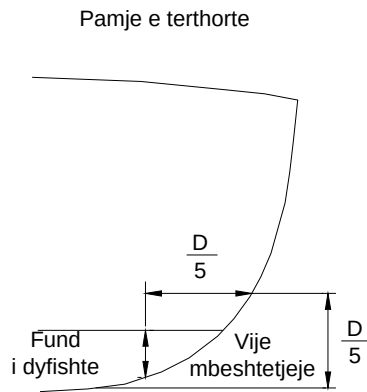
4. Duhet të përdoren përmasat e thëna siç tregohet në shembujt nga figurat 3 deri 8. Figurat 7 dhe 8 ilustrojnë mënyrën e matjes së lartësisë për llogaritjen e vlerës PAc për cisternat e fundit të dyfishtë që kanë një taban (fund) të pjerrët. Figurat 9 dhe 10 ilustrojnë rastet kur duhet marrë parasysh një pjesë ose e gjithë cisterna e fundit të dyfishtë në llogaritjet e PAs.

Figura 1- Mënyra e matjes së gjerësisë minimale të cisternave anësore me ballast të vendosura në skajet e anijes.



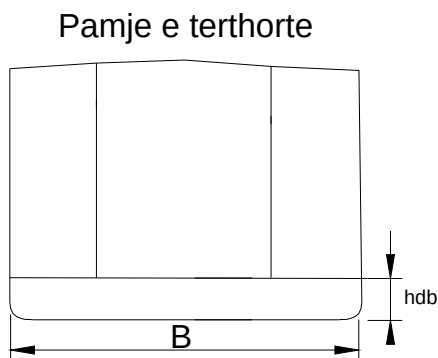
w - duhet të jetë e barabartë me 2m ose më e vogël në të gjithë gjatësinë e cisternës me qëllim që kjo e fundit të mund të përdoret në llogaritjet e PAc

Figura 2. Mënyra e matjes së lartësisë minimale të cisternave me fund të dyfishtë të vendosura në skajet e anijes.



h- duhet të jetë e barabartë me të paktën 2m ose $B/15$, ose nëse kjo vlerë e fundit është më e vogël, mbi të gjithë gjatësinë e cisternës me qëllim që kjo e fundit të mund të përdoret në llogaritjet e PAs.

Figura 3- Llogaritja e vlerave të PAc dhe PAs tek cisternat me fund të dyfishtë të vendosura në mes të anijes.



Kur hdb është e barabartë me të paktën 2m ose $B/15$ nëse kjo vlerë e fundit është e vogël, mbi të gjithë gjatësinë e cisternës:

$$PAc = hdb \times \text{gjatësinë e cisternës me fund të dyfishtë} \times 2$$

$$PAs = B \times \text{gjatësia e cisternës me fund të dyfishtë}$$

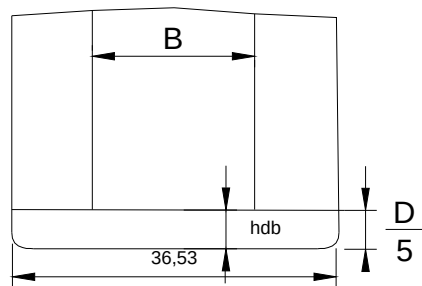
Kur hdb është më e vogël se 2 m ose $B/15$, nese vlera e fundit është më e vogël

$$PAc = hdb \times \text{gjatësia e cisternës me fund të dyfishtë} \times 2$$

$$PAs = 0$$

Figura 4 Llogaritja e vlerave de PAc dhe PAs në cisternat me fund të dyfishtë të vendosura në skajet e anijes.

Pamje e terthorte



Kur hdb është e barabartë me të paktën 2 m ose $B/15$ nëse kjo vlerë e fundit është më e vogël, mbi të gjithë gjatësinë e çisternës.

$$P_{Ac} = h \times \text{gjatësinë e çisternës me fund të dyfishtë} \times 2$$

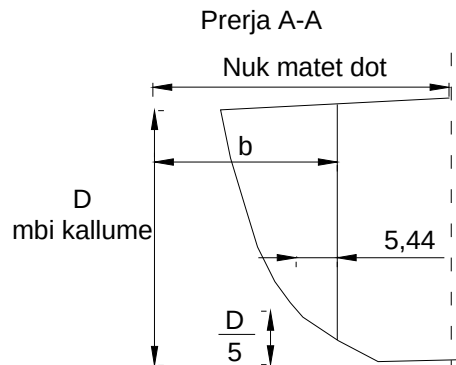
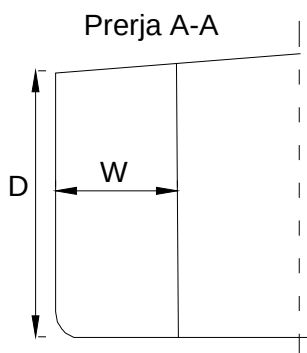
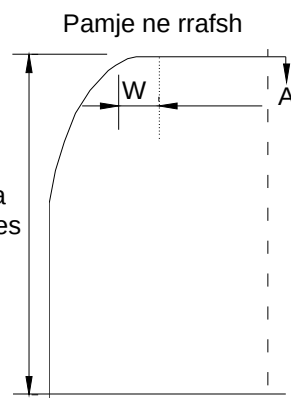
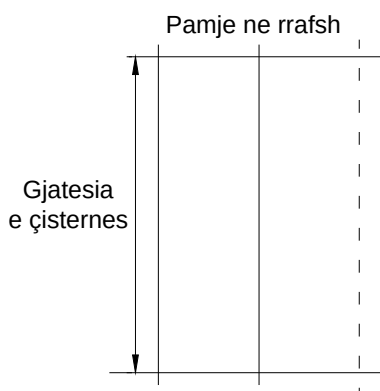
$$P_{As} = B \times \text{gjatësia e çisternës me fund të dyfishtë}$$

Kur hdb është më e vogël se 2 m ose $B/15$, nëse kjo vlerë e fundit është më e vogël.

$$P_{Ac} = h \times \text{gjatësinë e çisternës me fund të dyfishtë} \times 2$$

$$P_{As} = 0$$

Figura 5 - Llogaritja e vlerave Figura 6 - Llogaritja e vlerave
të P_{Ac} dhe P_{As} të cisternave anësore të P_{Ac} dhe P_{As} tek cisternat anësore
të vendosura në mes të anijes në skajet e anijes.



Kur W është e barabartë ose më e madhe se 2m:Kur W është e barabartë ose më e madhe se

2m:

$$P_{Ac} = D \times \text{gjatësinë e çisternës} \times 2 \times P_{Ac} = D \times \text{gjatësinë e çisternës} \times 2^*$$

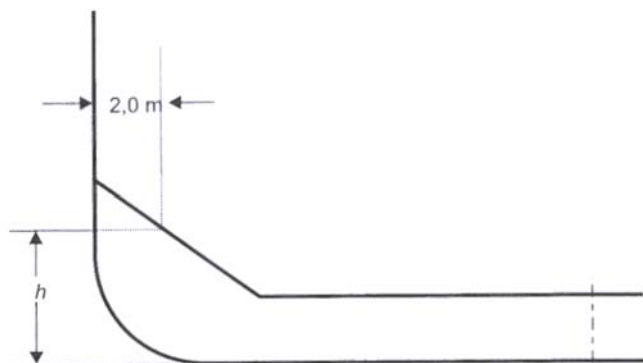
$$P_{As} = W \times \text{gjatësinë e çisternës} \times 2 \times P_{As} = b \times \text{gjatësinë e çisternës} \times 2^*$$

Kur W është më e vogël se 2 m::Kur W është më e vogël se 2 m:

$$P_{Ac} = 0 \quad P_{Ac} = 0$$

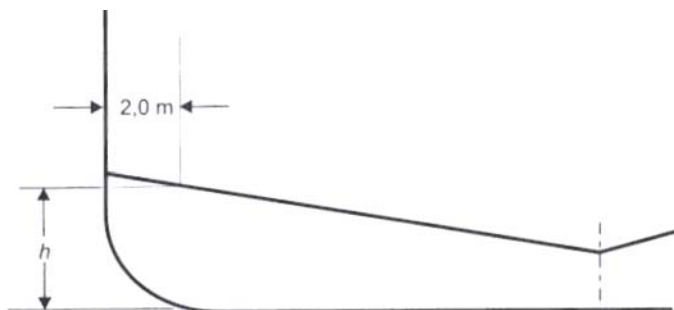
$$P_{As} = W \times \text{gjatësinë e çisternës} \times 2 \times P_{As} = b \times \text{gjatësinë e çisternës} \times 2^*$$

Figura 7 - Matja e lartësisë h për të llogaritur vlerën P_{Ac} të cisternave me fund të dyfishtë që kanë një fund të pjerret. (1)



$$P_{Ac} = h \times \text{gjatësinë e cisternës me fund të dyfishtë} \times 2^*$$

Figura 8 - Matja e lartësisë h për të llogaritur vlerën P_{Ac} të cisternave me fund të dyfishtë që kanë një fund të pjerret. (2)

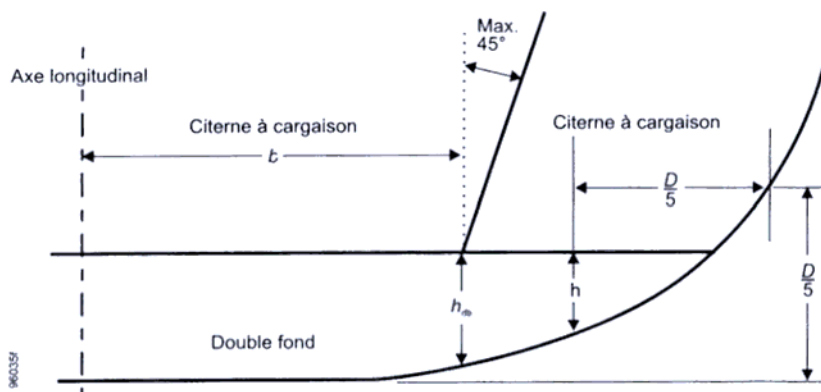


$$P_{Ac} = h \times \text{gjatësinë e cisternës me fund të dyfishtë} \times 2^*$$

Figura 9

Llogaritja e vlerës P_{As} të cisternave me fund të dyfishtë ku harku i kapakut (mbylljes) nuk mund të identifikohet lehtësisht - kur cisterna anesore është një cisternë me ngarkesë.

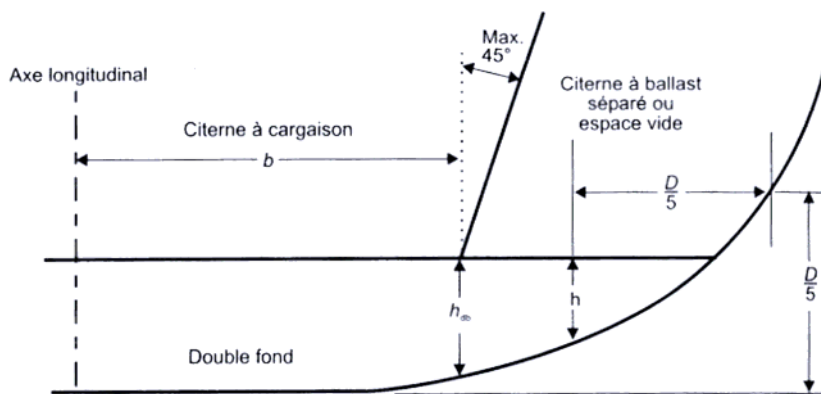
* për të patur parasysh cisternat e bordit të majtë dhe të djathtë të anijes
 * për të patur parasysh cisternat e bordit të majtë dhe të djathtë të anijes
 * për të patur parasysh cisternat e bordit të majtë dhe të djathtë të anijes



Ku h është me e vogël se 2m ose $B/15$, nese kjo e fundit është me e vogël, ne te gjithë gjatësinë e cisternës , por qe hdb është e barabarte me te pakten 2m ose $B/15$, nese kjo e fundit është me e vogël, ne te gjithë gjatësinë e cisternës me një gjeresi $2b$:

$PAS = 2b \times$ gjatësinë e cisternës me fund te dyfishte.

Figure 10 – Llogaritja e vlerës se PAS të cisternave me fund te dyfishte ku harku i kapakut nuk identifikohet lehtësisht – kur cisterna anesore është një cisterne me ballast te veçuar ose një hapësirë boshe.



Ku h është me e vogël se 2m ose $B/15$, nese kjo e fundit është me e vogël, ne te gjithë gjatësinë e cisternës, por qe hdb është e barabarte me te pakten 2m ose $B/15$, nese kjo e fundit është me e vogël, ne te gjithë gjatësinë e cisternës me një gjeresi $2b$:

$PAS = B \times$ gjatësinë e cisternës me fund te dyfishte.

Shtojca 3

Dispozitat ekuivalente për transportimin e hidrokarbureve në bordin e anijeve cisternë për produkte kimike³⁰

1 Nga dispozitat e paragrafit 4) të rregullës 1 të Aneksit I të MARPOL 73/78 rrjedh që kur një ngarkesë që i nënshtrohet udhëzimeve të Aneksit I të MARPOL 73/78 transportohet në një

³⁰ Amendamentet 1992 të rregullit 16 që Komiteti i mbrojtjes së ambientit detar i miratuar nepermjet rezolutes MEPC.51(32) kanë pasur si efekt të bëjnë të sigurta dispozitat e paragrafeve 3) dhe 4) të anuluar të kësaj shtojce. Në përputhje me rregullin 16.6, një sistem prej 100 ppm ishte autorizuar vetëm deri më 6 korrik 1998. Teksti i kësaj shtese mund të jetë, pra, objekt amendamentesh të tjera të hartuara nga MEPC.

hapësirë ngarkese në bordin e një anije cisternë për produkte kimike, zbatohen udhëzimet e përhershme të Aneksit I të MARPOL 73/78. Duke synuar zbatimin e këtyre udhëzimeve, një anije cisternë për produkte kimike që transporton hidrokarbure në qoftë se nuk mundet në praktikë të plotësojë udhëzimet e paragrafëve 2) dhe 3) të rregullës 15, duhet të përmbushë dispozitat ekuivalente të mëposhtme konform rregullës 3 të Aneksit I.

2 Çdo anije cisternë për produkte kimike duhet të ketë një çetifikatë aftësimi e lëshuar sipas dispozitave të Permbledhjes së rregullave që kanë të bëjnë me ndërtimin dhe pajisjen e anijeve që transportojnë produkte kimike të rrezikshme të paambalazuara

3. Çdo anije cisternë për produkte kimike duhet të jetë e pajisur me mekanizmat e mëposhtëm në zonën e cisternave të ngarkesës :

1. një veçues uji dhe hidrokarburesh i aftë që prodhojë një rrjedhje me përmbajtje më pak se 100 ppm hidrokarbure, i cili të jetë konform udhëzimeve të paragrafit 6) të rregullës 16 duhet vërtetuar nëse ky mekanizëm mund të përdoret për të gjitha substancat e Aneksit I dhe duhet të ketë një kapacitet minimal që t' u përgjigjet kushteve të mëposhtme :

Tonazhi i plotëKapaciteti i veçuesit

(m³/h)

Më i vogël se 20005

I barabartë ose më imadh se 2000

por më i vogël se 50007,5

I barabartë ose më i madh se 5000

por më i vogël se 10 00010

I barabartë ose më i madh se 10 000tonazh i plotë /1 000

2. një pompë transferimi e vendosur gjithmone, që bën të mundur që lëngu i rrjedhur të shkarkohet në det pasi të ketë kaluar nga veçuesi i ujit dhe hidrokarbureve dhe kapaciteti i së cilës nuk e kalon kapacitetin e veçuesit

3. një cisternë grumbullimi e mjftueshme për të marrë hidrokarburet e veçuara dhe e ndërtuar në mënyrë që të shkarkojë këto hidrokarbure në instalacionet pritëse. Kapaciteti i cisternë duhet të jetë të paktën i barabartë me sasinë e përgjithshme të mbetjeve që gjenden në cisternat e ngarkesës pas shkarkimit dhe të përcaktohet me anë të metodave të udhëzuara në shtojcën A të normave që kanë të bëjnë me metodat dhe mekanizmat e shkarkimit të substancave të lëngshme të dëmshme; dhe

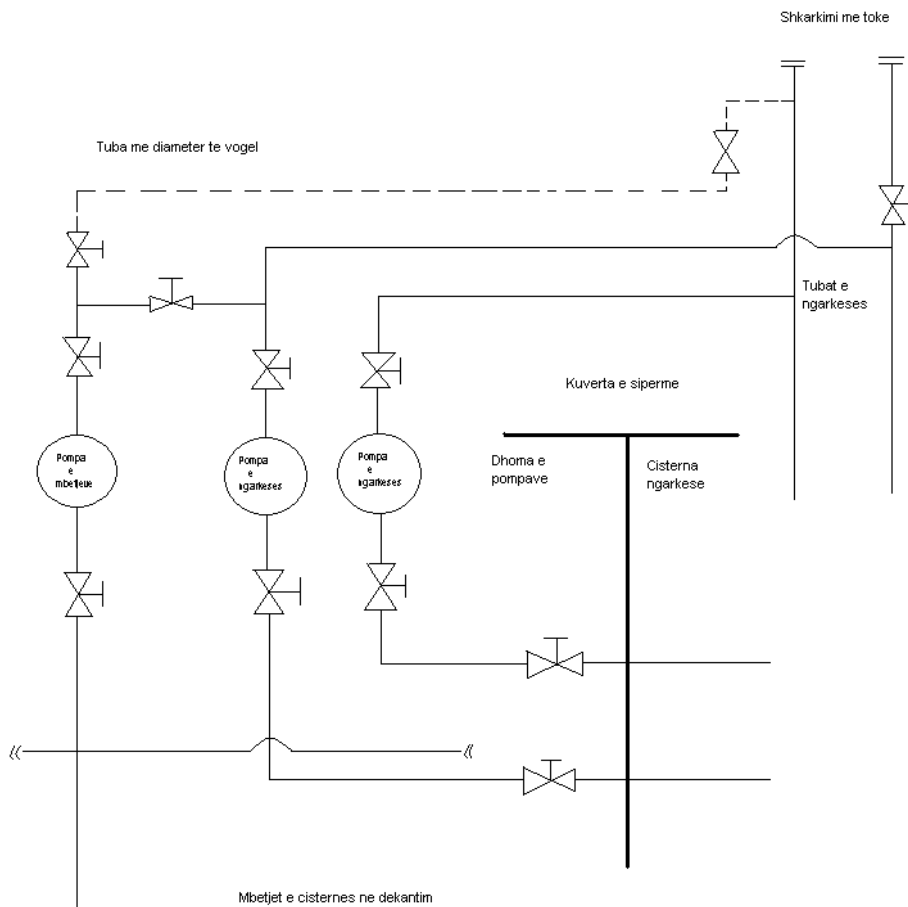
4. një cisternë dekantimi mund të marrë ujrat e pastrimit të cisternave. Njëra çfarëdo nga cisternat e ngarkesës mund të caktohet si cisternë dekantimi .

4. Mekanizmi i përmendur në paragrafin 3.1 më lart duhet të jetë i miratuar sipas afateve të rezolutës A.393.(X)

5. Vrima e shkarkimit në det të lëngut që vjen nga veçuesi i ujit dhe i hidrokarbureve duhet të vendoset sipër vijës së pluskimit në kushtet e një ngarkese maksimale .

SHTOJCA 4

LIDHJA E TUBIT ME DIAMETER TE VOGEL ME VALVULEN E KOLEKTORIT.



SHTOJCA 5

SPECIFIKIME PËR KONCEPTIMIN, VENDOSJEN DHE SHFRYTËZIMIN E NJË MEKANIZMI QË DEVIJON NJË PJESË TË LËNGUT TË RRJEDHUR PËR TË VËZHGUAR SHKARKIMET NË DET.

Qëllimi

Këto specifikime synojnë të vendosin kriteret specifike të konceptimit ashtu si dhe udhëzimet e vendosjes dhe shfrytëzimit të mekanizmave të devijimit të një pjese të lëngut të parashikuara në pikën e) të paragrafit 6) të rregullës 18 të Aneksit I të Konventës ndërkombëtare të vitit 1973 për parandalimin e ndotjes nga anijet, siç është ndryshuar nga Protokolli i vitit 1978 që lidhet me të (MARPOL 73/78).

Zbatimi

Sipas pikës e) të paragrafit 6) të rregullës 18 të Aneksit I të MARPOL 73/78, naftëmbajtëset ekzistuese mund të shkarkojnë poshtë vijës së pluskimit ujrave e ndotura të ballastit ose ujrave me përmbajtje hidrokarburesh që vijnë nga zona e cisternave të ngarkesës, me kusht që një pjesë e lëngut të përfundojë në një tubacion të përhershëm, në një pozicion ku hyhet lehtë i vendosur në kuvertën e sipërme ose sipër, ku lëngu mund të vëzhgohet me sy gjatë operacionit të shkarkimit dhe me kusht që mekanizmi i instaluar të jetë konform udhëzimeve të vendosura nga Autoriteti i cili duhet të rishikojë të gjitha dispozitat e këtyre specifikimeve.

Nocioni i devijimit të një pjese të lëngut bazohet në principin sipas të cilit një pjesë e mirë e lëngut të shkarkuar në det është barazvlefshme me të gjithë lëngun e rrjedhur. Këto specifikime

japin detaje mbi konceptimin, instalimin dhe shfrytëzimin e një mekanizmi që degëzon një pjesë të lëngut të rrjedhur.

Dispozitat e përgjithshme

Mekanizmi i devijimit të një pjesë të lëngut duhet të ndërtohet në mënyrë që të japë një kampion të lëngut të shkarkuar në det me qëllim vëzhgimin me sy në kushtet normale të shfrytëzimit.

Mekanizmi i devijimit të një pjesë të lëngut është nga shumë pikëpamje i ngjashëm me aparatën e zgjedhjes së kampionit të një aparati survejimidhe kontrolli të përqindjes në hidrokarbure. Gjithsesi ai duhet të ketë pompa dhe tubacione të dallueshme nga ato të këtij aparati ose instalime të kombinuara ekuivalente që gjykojnë të pranueshme nga autoritetet.

Pika e vrojtimit duhet të jetë në një vend të mbrojtur dhe ku futesh lehtë në kuvertën e sipërme ose sipër një vend i miratuar nga autoritetet (për shembull hyrja e dhomës së pompave). Duhet të ketë një sistem efikas komunikimi midis pikës së vrojtimit dhe vendit të komandës së shkarkimit.

Në seksionet e duhura të tubës së shkarkimit në det duhet të merren kampione dhe këto kampione të përfundojnë drejt pikës së vrojtimit nëpërmjet një tubi të përhershëm.

Mekanizmi i devijimit të një pjesë të lëngut përfshin elementët e mëposhtëm :

1. sonda për marrjen e kampionëve
2. një sistem tubash për kampionët e ujit
3. një ose disa pompa për marrjen e kampionëve
4. një mekanizëm për shikimin
5. një mekanizëm i shkarkimit të kampionëve dhe, sipas diametrit të tubacioneve të marrjes së kampioneve,
- 6 një mekanizëm shpëlarjeje

Mekanizmi i devijimit të pjesshëm duhet të përmbushë normat e zbatueshme të sigurisë.

Konceptimi i mekanizmit

Pikat e marrjes së kampioneve

Vendosja e pikave të marrjes së kampioneve

1. Pikat e marrjes së kampionëve duhet të vendosen në mënyrë që të merren kampione nga lëngu i shkarkuar nëpërmjet vrimave të vendosura në vijën e pluskimit dhe të përdorura për shkarkimet

2. Pikat e marrjes së kampioneve ,sa të jetë e mundur duhet të gjenden në pjesët e tubacioneve ku rrjedhja e lëngut është i turbullt.

3. Pikat e marrjes së kampioneve, sa të jetë e mundur, duhet të gjenden në pozicione të arritshme të seksioneve vertikale të tubave të shkarkimit.

Sondat për marrjen e kampionëve

1. Sondat e marrjes së kampioneve duhet të ndërtohen në mënyrë që të futen brenda tubit në një distancë të barabartë me çerekun e diametrit të këtij të fundit .

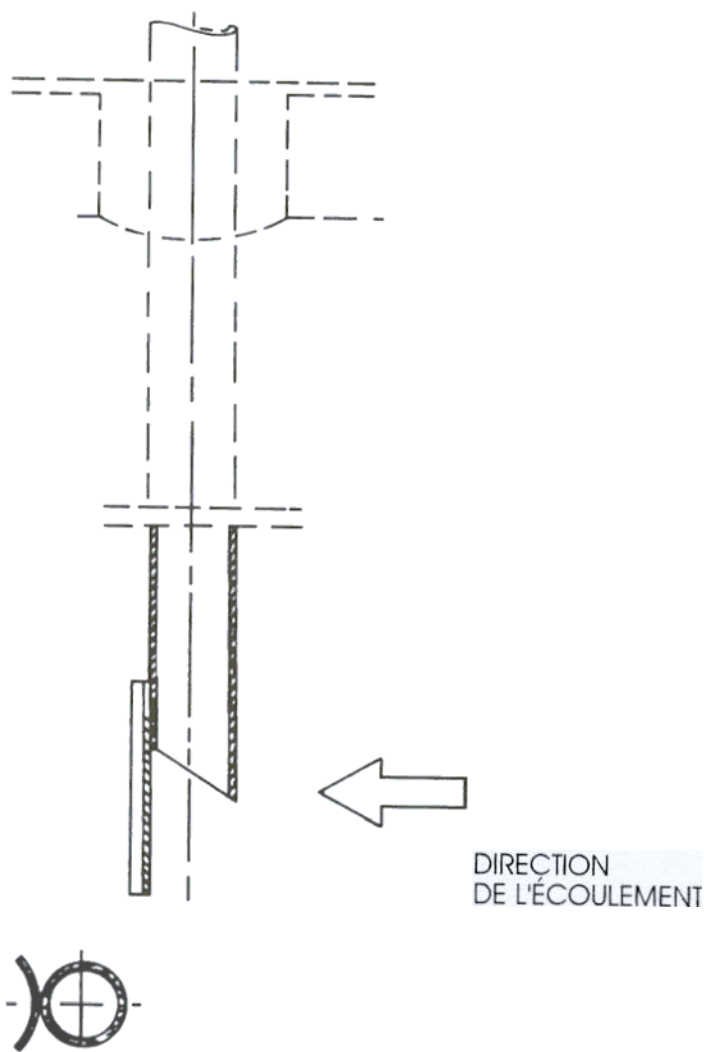
2. Sondat e marrjes së kampioneve duhet të jenë ndërtohet në mënyrë që të mund të tërhiqen kollaj për tu pastruar

3. Duhet parashikuar një valvul bllokimi në anë të çdo sonde, gjithsesi kur një sondë montohet në një tubë ngarkimi duhet parashikuar dy valvula të montuara njëra pas tjetrës në tubin e marrjes së kampionëve

4. Sondat e marrjes së kampioneve duhet të jenë prej materiali që i reziston gërryerjes dhe hidrokarbureve, ato duhet të jenë të forta të montuara si duhet dhe të qëndrueshme.

5. Sondat e marrjes së kampionëve duhet të jenë në një formë të tillë që të mos zihen shpejt nga grimcat ndotëse as të mposhten nga presionet e larta hidrodinamike. Në figurën 1 gjendet një shembull te pershtatshëm për një pompe të marrjes së kampioneve.

6. Sondat e marrjes së kampioneve duhet të kenë të njëjtin kalibër nominal me tubat e marrjes së kampioneve .



Direction de l'écoulement = Drejtimi i rrjedhjes

4.2 Tubat e marrjes së kampioneve.

1. Tubat e marrjes së kampioneve duhet të jenë sa më shumë të jetë e mundur në vijë të drejtë midis pikave të marrjes së kampioneve dhe aparatit .Do të ishte mirë të evitoheshin bërrylat dhe xhepat ku do të mund të grumbulloheshin hidrokarburet ose sedimentet

2 Tubat e marrjes së kampioneve duhet të jenë vendosur në mënyrë të tillë që kampioni i ujit të kalojë nga vendi i në më pak se 20 sekonda .Shpejtësia e rrjedhjes nëpër tuba nuk duhet të jetë më pak se 2\ s.

3. Diametri i tubit nuk duhet të jetë më i vogël se 40 mm kur nuk ka pajisje fikse të shpëlarjes dhe nuk duhet të jetë më i vogël se 25mm kur pajisja e shpëlarjes është e tipit të ujit me pression, siç është përshkruar në paragrafin 4.4

Tubat e marrjes së kampioneve duhet të jenë prej materiali rezistues ndaj gërryerjes dhe hidrokarbureve .të jenë të forta të montuara si duhet dhe të qëndrueshme.

Nëse parashikohen shumë pika të marrjes së kampioneve tubat duhet të jenë të lidhura me një kuti shpërndarëse vendosur në tubin e thithjes së pompës së marrjes së kampioneve .

Pompa e marrjes së kampioneve

1. Prurja e pompës së marrjes së kampioneve duhet të jetë e mjaftueshme që shpejtësia e rrjedhjes së kampionit të ujit të jetë konform dispozitës së paragrafit 4.2.2

Aparati i shpëlarjes

1. Nëse diametri i tubit të marrjes së kampioneve është më pak se 40 mm, duhet të parashikohet një mekanizëm fiks i lidhur me një seri tubash me ujë deti ose me ujë të ëmbël që të mund të shpëlahen tubat e marrjes së kampioneve .

Pajisja e vrojtimit

1. Pajisja e vrojtimit duhet të përmbajë një dhomë vrojtimi të pajisur me një dritare xhami. Dhoma duhet të ketë përmasa të tilla që rrjedhja e ujit në gjendje të lirë të shikohet qartë nga të paktën 200 mm. Autoriteti mund të pranojë një ndërtim ekuivalent.

2. Pajisja e vrojtimit duhet të përmbajë valvula dhe tuba me qëllim që të mund të devijojë një pjesë nga rrjedhja e ujit të marrë për kampion para dhomës së vrojtimit për të pasur një rrjedhje laminare të dukshme në dhomë.

3. Pajisja e vrojtimit duhet të jetë e ndërtuar në mënyrë të tillë që të mund të hapet e të pastrohet lehtë.

4. Pjesa e brendshme e dhomës së vrojtimit duhet të jetë e bardhë me përjashtim të paretit të sfondit ngjyra e të cilit duhet të zgjidhet në mënyrë të tillë që të lehtësojë vëzhgimin e çdo ndryshimi të cilësisë së kampionit të ujit.

5. Pjesa e poshtme e dhomës së vrojtimit duhet të ketë formën e një hinke në mënyrë që të merren kampione uji.

6. Duhet të parashikohet një rubinet kontrolli i cili mundëson marrjen e një kampioni rastësisht me qëllim që një kampion uji të mund të analizohet pavarësisht nga ai që vëzhgohet në dhomën e vrojtimit .

7. Pajisja e vrojtimit duhet të jetë e ndriçuar për të thjeshtuar kështu vrojtimin e kampionit të ujit.

Pajisja e shkarkimit të kampioneve

1. Me të dalë nga dhoma e vrojtimit, kampioni duhet të dërgohet drejt detit ose drejt një cisterne dekantimi (derdhjeje) nga një tub fiks me një diametër të mjaftueshëm .

5. Shfrytëzimi

Kur shkarkimi i ujrave të ndotura të ballastit ose i ujrave me mbetje hidrokarburesh që vijnë e cisternës së ngarkesë bëhet nga një vrimë e vendosur poshtë vijes të pluskimit mekanizmi i devijimit të një pjese të lëngut duhet të furnizojë në çdo moment kampione uji të marra nga vrima ku bëhet shkarkimi.

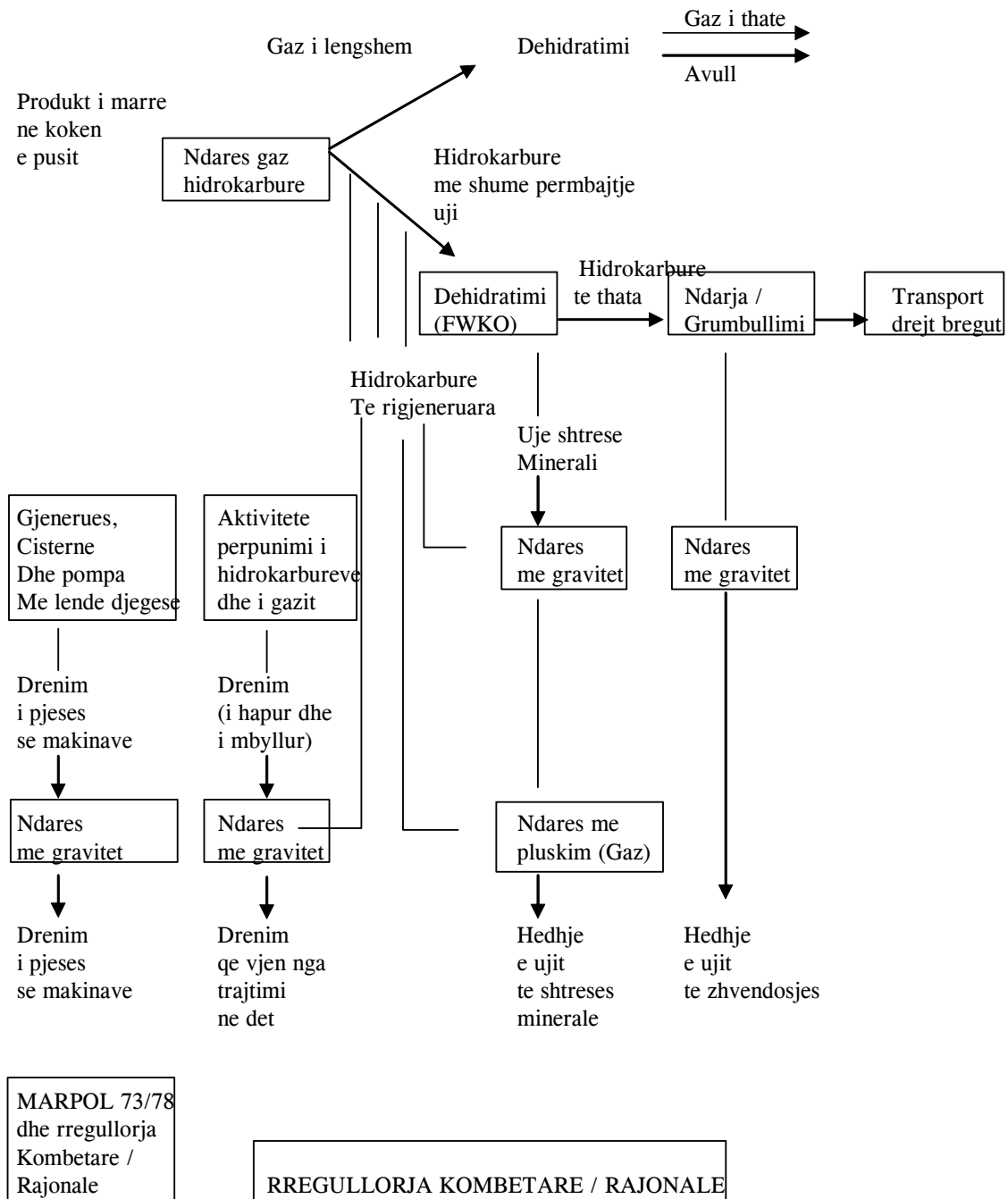
Kampioni i ujit duhet të vëzhgohet sidomos gjatë fazave të operacionit të shkarkimit gjatë të cilave rreziqet e ndotjes nga hidrokarburet janë më të mëdha.

Shkarkimi duhet të ndërpritet sa herë duken gjurmë hidrokarburesh në kampion dhe kur përmbajtja në hidrokarbure të treguar nga detektori i hidrokarbureve i kalon kufijtë e pranueshëm.

Kur aparati ka një pajisje shpëlarjeje, tubat e marrjes së kampioneve duhet të shpëlahen sa herë që konstatohet ndotja rekomandohet të shpëlahen tubat e marrjes së kampioneve pas çdo përdorimi.

Manualet e transportimit të ngarkesës dhe të ujrave të ballastit të anijes dhe manualët e kerkuara për sistemet e larjes me naftë bruto ose për shfrytëzimin e cisternave të specializuara me ballast të pastër duhet të shpjegojnë qartë se si përdoret mekanizmi i devijimit së bashku me metodat e shkarkimit të ballastit dhe të dekantimit në cisterna të parashikuara për këtë punë .

SHTOJCA 6 HEDHJA E PLATFORMAVE NE DET



SHTOJCA 7

Direktiva te perkoheshme per miratimin e metodave te tjera te konceptimit dhe te ndertimit te naftembajteseve mbi bazen e rregullit 13F 5) te Aneksit I te MARPOL 73/78.

HYRJE

Keto direktiva te perkoheshme, ketu me poshte te emertuara « Direktivat », kane per objekt te japin nje norme nderkombetare per vleresimin dhe miratimin e metodave te tjera te konceptimit dhe te ndertimit te naftembajteseve qe jane bere mbi bazen e rregulles 13F 5) te Aneksit I te MARPOL 73/78.

Direktivat mbeshteten ne krahasimin ndermjet aftesise per te parandaluar derdhjet e hidrokarbureve, ne rast perplasjeje ose ngecjeje te anijes ne cektine, te nje konceptimi te nje anije-cisterne te propozuar si variant dhe aftesise korresponduese te konceptimeve me veshje te dyfishte qe do te plotesojne rregullin 13F 3), mbi bazen e nje treguesi te llogaritur parandalimi te ndotjes.

Anijet-cisterne me veshje te dyfishte qe plotesojne rregulin 13F 3) nuk kane te njejten aftesi per te parandaluar derdhjet e hidrokarbureve. Ndarja gjatesore me kompartimente e cisternave me ngarkese ka nje ndikim thelbesor ne derdhjet e hidrokarbureve ne rast çarjeje ne veshjen e brendshme. Konceptimet me veshje te dyfishte qe jane zgjedhur sigurojne nje mbrojtje te kenaqshme kunder derdhjeve te hidrokarbureve.

Llogaritja e derdhjeve te hidrokarbureve bazohet ne metoden e probabilitetit dhe ne statistikat me te besuedhme qe disponojme ne fushen e avarive aksidentale te anijeve-cisterne. Do te duhet ndoshta te rishikohen Direktivat kur do te kemi infomacione suplementare per avarite aksidentale te anijeve-cisterne dhe kur nje fare eksperience do te jete fituar ne perdorimin e ketyre Direktivave.

Batice-zbaticat i keqesojne derdhjet e hidrokarbureve nga anijet-cisterne te bllokuara dhe Direktivat e mbajne parasysh kete element. Vlerat e levizjeve te batice-zbaticave te specifikuara ne seksionin 5 jane vlera mesatare realiste qe jane zgjedhur per te percaktuar ndikimin e levizjeve te batice-zbaticave ne derdhjet e hidrokarbureve ne rast bllokimi te anijes.

1Te pergjithshme

1.1 Rregulli 13F i Aneksit I te MARPOL 73/78 tregon normat e ndertimit te zbatueshme per anijet-cisterne te reja me nje ngarkese te rende te barabarte ose me te madhe se 600t kontrata e ndertimit te te cilave eshte nenshkruar me 6 korrik 1993 ose pas kesaj date. Paragrafi 3) i ketij rregulli kerkon qe anijet-cisterne me nje tonazh te plote te barabarte ose me te madhe se 5000t te jene te pajisura me veshje te dyfishte. Ky rregull permban pershkrime te ndryshme te detajuara si dhe perjashtimet e pranuara.

Paragrafi 5) i ketij rregulli parashtrohet se konceptime te tjera mund te pranohen si variante te veshjes se dyfishte, me kusht qe ato te japin te pakten te njejten shkalle mbrojtjeje kunder ndotjes nga hidrokarburet ne rast perplasjeje ose ngecjeje te anijes ne cektine dhe qe ato te jene miratuar ne parim nga Komiteti i mbrojtjes se mjedisit detar (MEPC = KMMD) duke patur parasysh Direktivat e perpunuara nga Organizata.

1.2 Do te duhej te zbatoheshin keto Direktiva per te percaktuar nese konceptime te tjera naftembajtese me nje ngarkese te barabarte ose me te madhe se 5000t jane te pranueshme nga pikepamja e aftesise se tyre per te parandaluar derdhjet e hidrokarbureve ne rast perplasjeje ose ngecjeje te anijes ne cektine, siç e prashikon paragrafi 5) i rregullit 13F te Aneksit I te MARPOL 73/78.

1.3 Per çdo konceptim naftembajteseje te propozuar si variant, qe nuk ploteson dispozitat e paragrafit 3) ose te paragrafit 4) te rregullit 13F, do te duhet te behet nje analize e aftesise per te

parandaluar derdhjet e hidrokarbureve te ngarkesave ne menyren e specifikuar ne seksionet nga 4 ne 6 te ketyre Direktivave.

1.4 Kjo analize do te duhet te merret me te gjithë gamen e permasave te parashikuara te anijeve, dhe te pakten per kater permasa te ndryshme anijesh, perveç se nese miratimi kerkohet vetem per nje game te kufizuar permasash. Te dhena ne lidhje me kater konceptime per veshjet e dyfishta jane dhene ne seksionin 7.

1.5 Do te duhet te vleresohet efikasiteti me te cilen konceptimi i propozuar si variant mund te parandaloje derdhjet e hidrokarbureve te ngarkesave duke llogaritur treguesin e parandalimit te ndotjes E siç eshte treguar ne seksionin 4 te ketyre Direktivave.

1.6 Metoda e probabilitetit qe eshte perdorur ne keto Direktiva per te llogaritur derdhjet e hidrokarbureve bazohet ne statistikat e aksidenteve te disponueshem. Kur te dhena te reja statistike do te jene grumbulluar, funksionet e shperndarjes se densitetit te avarive, qe jane specifikuar ne paragrafin 5.2, do te perditosen.

1.7 Ne parim, dhe ne te gjitha rastet e pershtatshme, pershkrimet e paragrafeve 3) d) deri f), 6) dhe 8) te rregullit 13F zbatohen gjithashtu ne konceptimet e propozuara si variante. Pershkrimet e paragrafit 9) te rregullit 13F zbatohen gjithashtu per konceptimet e propozuara si variante. Perveç kesaj, do te duhej te tregohej, nepermjet nje analize te rrezikut, se konceptimi i ri i parashikuar jep nje shkall sigurie te kenaqshme. Kjo analize do te duhej te kerkonte te gjitha rreziqet e specifikuara qe mund te kete konceptimi i propozuar dhe nese jo hesh drite mbi rreziqe te tilla, do te duhej te tregohej se ka zgjidhje te sigurta qe mundesojne te eliminohen keto rreziqe.

2Zbatimi

2.1 Keto Direktiva zbatohen per te vleresuar konceptime te tjera naftembajtesesh qe duhet te ndertohen me çelik ose me nje material tjetër te ngjashem, siç eshte percaktuar ne rregullin 42 te kapitullit II-2 te Konventes SOLAS te 1974, ashtu siç eshte modifikuar. Konceptimet e anijeve-cisterne qe eshte parashikuar te ndertohen me materiale te tjera ose qe permbajne karakteristika te reja (si, per shembull, materiale te tjera nga metalet) ose, konceptimet qe permbajne mekanizma qe amortizojne goditjet duhet te jene objekt i nje ekzaminimi special.

2.2 Proçedura e miratimit te pershkruar ne keto Direktiva zbatohet per naftembajteset me nje ngarkese me peshe 350 000t e shumta. Ne rastin e naftembajteseve me permasa me te medha proçedura e miratimit do te duhej te ishte objekt i nje ekzaminimi special.

3Proçedura e miratimit te konceptimeve te tjera te anijeve-cisterne te propozuara si variante.

3.1 Kur Autoriteti i nje Pale te MARPOL 73/78 merr nje kerkese miratimi ne lidhje me nje konceptim tjetër anijeve-cisterne per te zbatuar rregullin 13F, ajo do te duhej se pari te studionte konceptimin e propozuar dhe te sigurohet se ajo i ploteson keto Direktiva dhe rregullat e tjera te zbatueshme te Aneksit I te MARPOL 73/78. Me pas, ky Autoritet do te duhej t'i paraqiste Organizates kete propozim dhe dokumentat shpjeguese, si dhe raportin e tij te vleresimit, me qellim qe MEPC te mundte te vleresonte dhe te miratonte tipin e konceptimit si variant te udhezimeve te rregullit 13F). Vetem tipet e udhezimeve qe jane miratuar ne parim nga MEPC mund te mbahen per ndertimin e anijeve-cisterne per te cilat zbatohet rregulli 13F 5).

3.2 Dosja qe duhet t'u paraqitet Autoritetit dhe Organizates duhet te kete te pakten sa me poshte:

- specifikimet e detajuara te tipit te konceptimit te propozuar si variant;

- plane qe japin nje skeme te vendosjes se cisternave dhe, ne qofte se eshte e nevojshme, te gjithë anijes;

- studimin e aftesise per te parandaluar derdhjet e hidrokarbureve te trajtuar nga paragrafet 1.3 deri 1.5;

- analizen e rrezikut te permendur ne paragrafin 1.7;

- detajet e metodës se llogaritjes ose te programit informatik te perdorur per analizen probabiliste te derdhjeve te hidrokarbureve me qellim qe Autoriteti te mund te verifikojë qe metoda

e llogaritjes se perdorur jep rezultate te kenaqshme. Per sa i perket verifikimit te programit informatik, shikoni paragrafin 6.2.

Informacione suplementare mund te kerkohen, nese jane gjykuar te domosdoshme.

3.3 Pervec procedures ne lidhje me miratimin e tipit te konceptimit qe eshte pershkruar ne paragrafet 3.1 dhe 3.2 ketu me siper, Autoriteti i Shtetit te flamurit do te duhej te miratonte projektin e pergatitur nga kantieri detar i cili i pergjigjet ketyre Direktivave dhe te gjitha rregullave te tjera te zbatueshme te Aneksit I te MARPOL 73/78. Do te duhej gjithashtu, per qellimet e ketij miratimi, te ekzaminohej kapaciteti siç eshte treguar ne paragrafin 5.1.5.10.

3.4 Nje konceptim i miratuar do te duhej te ekzaminohej perseri nese jane bere ndryshime te ketyre Direktivave.

4 Analiza e derdhjeve te hidrokarbureve

4.1 Te pergjithshme

4.1.1 Aftesia e nje konceptimi te anijes-cisterne per te parandaluar ndotjen nga hidrokarburet shprehet nga nje tregues adimensional te parandalimit te ndotjes se hidrokarbureve E, i cili eshte funksion i tre parametrave te derdhjes se hidrokarbureve: “probabilitet i derdhjes zero”, “derdhje mesatare” dhe “derdhje ekstreme”. Keta parametra te derdhjes se hidrokarbureve do te duhej te llogariteshin per te gjitha rastet e mundshme te avarive ne te gjithë gamen e kushteve te avarive te pershkruar ne seksionin 5.

4.1.2 Keto tre parametra te derdhjes se hidrokarbureve jane percaktuar si me poshte:

Parametri qe korrespondon me probabilitetin e derdhjes zero te hidrokarbureve. Ky parameter perfaqeson probabilitetin sipas te cilit asnje hidrokarbur ngarkese nuk derdhet nga anija-cisterne ne rast perplasjeje ose ngecjeje te anijes ne cektine. Ne qoste se, per shembull, ky parameter eshte i barabarte me 0.6, ne parim asnje derdhje hidrokarburesh nuk duhej te ndodhte ne 60% te te gjitha rasteve te perplasjes ose ngecjes se anijes ne cektine.

Parametri qe korrespondon me probabilitetin e derdhjes mesatare te hidrokarbureve. Derdhja mesatare e hidrokarbureve eshte shuma e te gjitha volumeve te derdhjeve te shumezuara me probabilitetin e tyre perkates. Probabiliteti i derdhjes mesatare te hidrokarbureve shprehet ne formen e nje fraksioni te te gjithë kapacitetit te ngarkeses per nje perqindje mbushjeje te cisternave 98%.

Parametri qe korrespondon me probabilitetin e derdhjes ekstreme te hidrokarbureve. Derdhja ekstreme e hidrokarbureve llogaritet – pas klasifikimit te volumeve te te gjitha rasteve te derdhjeve ne rend rrites – si te ishte shuma e te gjitha volumeve te derdhjeve probabiliteti mbledhes i te cilave perfshihet ndermjet 0.9 dhe 1.0 te shumezuar me probabilitetet e tyre perkatese. Vlera e marre ne kete menyre shumezohet me 10. Parametri i derdhjes ekstreme te hidrokarbureve shprehet ne formen e nje fraksioni te te gjithë kapacitetit te ngarkeses per nje perqindje mbushjeje te cisternave 98%.

4.1.3 Ne pergjithesi, nuk do te jete e nevojshme te ekzaminohet kapaciteti i mbijetes se anijes para miratimit ne parim te nje konceptimi tjetër te propozuar si variant. Megjithate, kjo do te jete ndoshta e nevojshme ne disa raste te vecanta, duke mbajtur parasysh karakteristikat speciale te konceptimit.

4.2 Treguesi i parandalimit te ndotjes

Shkalla e mbrojtjes kunder ndotjes nga hidrokarburet, ne rast perplasjeje ose ngecjeje te anijes ne cektine, ne raport me ate te konceptimeve me veshje te dyfishte, do te duhej te percaktohej nga treguesi i parandalimit te ndotjes E, i llogaritur si me poshte:

$$E = k_1 \frac{P_0}{P_{OR}} + k_2 \frac{0.01 + O_{MR}}{0.01 + O_M} + k_3 \frac{0.025 + O_{ER}}{0.025 + O_E} \geq 1.0$$

k1, k2 dhe k3 jane koeficientet e ponderimit qe kane vlerat e meposhtme:

k1 = 0.5

k2 = 0.4

$$k_3 = 0.1$$

Ne kete formule:

PO = parametri qe korrespondon me probabilitetin e derdhjes zero te hidrokarbureve per konceptimin e propozuar si variant.

OM = Parametri qe korrespondon me probabilitetin e derdhjes mesatare te hidrokarbureve e propozuar si variant.

OE = Parametri qe korrespondon me probabilitetin e derdhjes ekstreme te hidrokarbureve e propozuar si variant.

POR, OMR dhe OER jane parametrat korrepondues per konceptimin me veshje te dyfishte qe ka te njejtin kapacitet ngarkimi, siç jane specifikuar ne seksionin 7.

4.3 Llogaritja e parametrave te derdhjes se hidrokarbureve

Parametrat e derdhjes se hidrokarbureve PO, OM dhe OE do te duhej te llogariteshin me ndihmen e formulave te meposhtme:

Parametri qe korrespondon me probabilitetin e derdhjes zero PO:

$$P_O = \sum_{i=1}^n P_i \cdot K_i$$

Ne kete formule:

P_i perfaqeson çdo ndarje ose grup ndarjesh te konsideruara qe shkojne nga $i=1$ deri $i=n$.

K_i perfaqeson probabilitetin sipas te cilit vetem ndarja ose grupi i ndarjeve te konsideruara do te demtohet.

K_i eshte e barabarte me 0 nese ka derdhje hidrokarburesh nga nje prej ndarjeve çfaredo te ngarkeses se demtuar te perfshire ne i . Ne qofte se nuk ka derdhje, K eshte e barabarte me 1.

Parametri qe korrespondon me derdhjen zero OM:

$$O_M = \sum_{i=1}^n \frac{P_i \cdot C_i}{C}$$

Ne kete formule:

O_i = derdhje hidrokarburesh e kombinuar (m^3) e te gjitha hapesirave te ngarkuara te demtuara te perfshira ne i .

C = kapaciteti total i ngarkeses per nje perqindje mbushjeje te cisternave prej 98% (m^3).

Parametri qe korrespondon me derdhjen ekstreme OE:

$$O_E = 10 \left(\sum \frac{P_{ie} \cdot O_{ie}}{C} \right)$$

Ne kete formule, treguesi “ie” perfqeson rastet e derdhjes ekstreme qe jane rastet e avarive probabiliteti permblledhes i te cilave perfshihet ndermjet 0.9 dhe 1.0 pasi eshte klasifikuar siç eshte percaktuar ne paragrafin 6.1.

5 Hipotezat e mbajtura per llogaritjen e parametrave te derdhjeve te hidrokarbureve

5.1 Te pergjithshme

5.1.1 Per te llogaritur parametrat e derdhjeve te hidrokarbureve, do te duhet te mbeshtetemi ne hipotezat e permendura ne kete seksion.

5.1.2 Parametrat e derdhjeve do te duhet te llogariten, nga nje ane, per perplasjet dhe, nga

ana tjetër, për ngecjet e anijes në cektinë, pastaj të kombinohen si më poshtë:

0,4 here vlerën e llogaritur për perplasjet, plus

0,6 here vlerën e llogaritur për ngecjet e anijes në cektinë.

5.1.3 Për ngecjet e anijes në cektinë, duhet të behen llogaritje të veçanta për zbaticat që sjellin diferenca nivelesh nga 0m, 2m dhe 6m. Nuk është nevoja për të marrë në konsideratë përmbysjet e batice-zbaticave me të mëdha se 50% e sasise maksimale të ujit që zhvendos anija. Parametrat e derdhjeve që korrespondojnë me rastet e ngecjes së anijes në cektinë duhet të jenë një mesatare e ponderuar e llogaritur si më poshtë:

0,4 për 0m batice-zbatice

0,5 për 2m batice-zbatice

0,1 për 6m batice-zbatice

5.1.4 Rastet e avarive dhe probabiliteti që korrespondon me P_i , do të duhet të përcaktohet për çdo rast duke u nisur nga funksionet e shpërndarjes së densitetit të avarive që janë specifikuar në paragrafin 5.2.

5.1.5 Hipotezat e përgjithshme të përdorura për të llogaritur parametrat e derdhjes janë të mëposhtmet:

anija e ngarkuar deri në vijën e kufirit maksimal të lejuar e ngarkimit, ekuilibri i saj dhe animi i saj janë zero dhe ngarkesa e saj ka një densitet të tillë që të gjitha cisternat e ngarkuara mund të mbushen deri në 98% të kapacitetit të tyre;

në të gjitha rastet e avarive për shkak të perplasjes, e gjithë përmbajtja e të gjitha cisternave të ngarkuara të demtuara derdhen në det, përveç proves së kundërt;

në të gjitha rastet e ngecjes së anijes në cektinë, anija e bllokuar mbështet në një sipërfaqe të sheshtë. Sasite hipotetike maksimale të ujit që zhvendos anija e bllokuar para ndryshimit të batice-zbaticës duhet të ishin të barabarta me sasine maksimale të ujit që zhvendos anija në fillim në gjendje të pandryshuar. Në qoftë se derdhja e hidrokarbureve ka për pasoje të vendoset anijen në ekuilibër ose të fuset atë perseri në det, do të duhet të mbahej parasysh në llogaritjet lidhur me projektin e përgatitur nga kantieri detar.

në përgjithësi, presioni i tepër i gazit inert konsiderohet si i barabartë me 0.05 bar;

në llogaritjen e derdhjes së hidrokarbureve në rast bllokimi të anijes, përdorim parimet e ekuilibrit hidrostatik dhe në llogaritjet e ekuilibrit të presionit hidrostatik dhe të llogaritjeve të derdhjeve të hidrokarbureve të ngjashme, konsiderojmë se pozicioni i avarisë është pika më e ulët e cisternes së ngarkuar;

për cisternat më ngarkese të kufizuar nga rrethi i bazamentit, konsiderojmë se, përveç një prove të kundërt, derdhja e hidrokarbureve është e barabartë me 1% të volumit të cisternes së demtuar në mënyrë që të mbahet parasysh humbja nga ndryshimi fillestar dhe efektet dinamike të shkaktuara nga rrymat dhe nga dallga;

për hapësirat e demtuara të tjera nga hapësirat e ngarkuara që janë të vendosura plotësisht ose pjesërisht në cisternat e ngarkuara të demtuara, vëllimi i zënë në këto hapësira në gjendje ekuilibri konsiderohet se përmban 50% hidrokarbure dhe 50% ujë deti të volumit, përveç një prove të kundërt;

në rast nevojë, prova me model mund të kerkohet për të përcaktuar ndikimin e efekteve të batice-zbaticës, të rrymave dhe të dallgës mbi aftësinë për të parandaluar derdhjet e hidrokarbureve;

për konceptimin e anijeve që mbajnë mekanizma të transferimit të ngarkesës së destinuar për të pakesuar derdhjet e hidrokarbureve, do të duhet të jepeshin llogaritjet që ilustrojnë efikasitetin e këtyre mekanizmave. Për këto llogaritje, do të duhet të përdoret shtrirjet e avarive të pajtueshme me funksionet e shpërndarjes së densitetit të avarive të përcaktuara në paragrafin 5.2;

kur kerkohet llogaritje të stabilitetit pas avarisë për projektin e përgatitur nga kantieri detar, për të cilin behet fjalë në paragrafin 3.3 dhe në rastet e speciale të marra në konsideratë nga paragrafi 4.1.3, procedura që duhet ndjekur është si më poshtë:

Stabiliteti pas avarisë duhet të llogaritet për çdo rast avarie. Stabiliteti në fazën përfundimtare të mbushjes duhet të konsiderohet si i mjaftueshëm në qoftë se ai përmbush udhëzimet e rregullit 25 3) të Aneksit I të MARPOL 73/78.

Ne qofte se anija nuk u pergjigjet kriterëve të mbijetesës të percaktuara në rregullin 25 3, duhet menduar se, për këto rast avarie, derdhjet e hidrokarbureve nga të gjitha cisternat e ngarkuara janë të barabarta me 100%.

5.2 Hipoteza në lidhje me avaritë

5.2.1 Të përgjithshme dhe përkufizime

Avaritë hipotetike të mbajtura për analizën probabiliste të derdhjeve të hidrokarbureve janë shprehur në formën e funksioneve të shpërndarjes së densitetit të avarive, siç janë specifikuar në paragrafet 5.2.2 dhe 5.2.3. Këto funksione janë llogaritur në mënyrë që probabiliteti i përgjithshëm që korrespondon me çdo parametër avarie të jetë i barabartë me 100%, domethënë që sipërfaqja e çdo kurbe të jetë e barabartë me 1.0.

Më posicion të avarisë kuptojmë gjithmone qendrën e çarjes. Pozicioni dhe shtrirja e një avarie në tavanin e fundit të dyfishtë horizontal ose në një ndarje vertikale duhet të konsiderohet si identike me ato të avarisë së veshjes së jashtme të percaktuar mbi bazën e statistikave.

Pozicioni dhe shtrirja e avarisë në kufijtë e një ndarjeje duhet të konsiderohen si të ishin forma katërkëndëshe sipas sipërfaqes së veshjes dhe që ka përmasa të percaktuara nga paragrafet 5.2.2 dhe 5.2.3.

Përkufizimet e mëposhtme janë të zbatueshme për qellimet e paragrafeve 5.2.2 dhe 5.2.3:

x = distanca adimensionale duke filluar nga pingulja e pasme, në raport me gjatësinë e anijes ndërmjet pinguleve

y = shtrirja gjatësore adimensionale e avarisë në raport me gjatësinë e anijes ndërmjet pinguleve

z_t = depertimi transversal adimesional në raport me gjatësinë e anijes

z_v = depertimi vertikal adimesional në raport me gjatësinë e anijes

z_l = distanca vertikale adimensionale ndërmjet vijës zero të pluskimit dhe mesit të shtrirjes vertikale z_v në raport me distancën ndërmjet vijës zero të pluskimit dhe nivelit të kuvertës (normalisht lartësia e bordit të anijes).

b = shtrirja transversale adimesionale e avarisë së pjesës fundore në raport me gjatësinë e anijes.

b_l = pozicioni transversal adimesional i avarisë së pjesës fundore në raport me gjatësinë e anijes.

5.2.2 Avaria e veshjes për shkak të ngecjes së anijes në cektime

Funksion lidhur me pozicionin gjatësor:

$$f_{s1} = 1.0 \text{ për } 0 \leq x \leq 1.0$$

Funksion lidhur me shtrirjen gjatësore:

$$f_{s2} = 11.95 - 84.5y \text{ për } y \leq 0.1$$

$$f_{s2} = 6.65 - 31.5y \text{ për } 0.1 < y \leq 0.2$$

$$f_{s2} = 0.35 \text{ për } 0.2 < y \leq 0.3$$

Funksion lidhur me depertimin transversal:

$$f_{s3} = 24.96 - 399.2 z_t \text{ për } z_t \leq 0.05$$

$$f_{s3} = 9.44 - 88.8 z_t \text{ për } 0.05 < z_t \leq 0.1$$

$$f_{s3} = 0.56 \text{ për } 0.1 < z_t \leq 0.3$$

Funksion lidhur me shtrirjen vertikale:

$$f_{s4} = 3.83 - 11.1 z_v \text{ për } z_v \leq 0.3$$

$$f_{s4} = 0.5 \text{ për } z_v > 0.3$$

Funksion lidhur me pozicionin vertikal:

$$f_{s5} = z_l \text{ për } z_l \leq 0.25$$

$$f_{s5} = 5z_l - 1.0 \text{ për } 0.25 < z_l \leq 0.50$$

$$f_{s5} = 1.50 \text{ për } 0.50 < z_l \leq 1.00$$

Kurbat e funksioneve fs1, fs2, fs3, fs4 dhe fs5 janë perfaqesuar në figurat 1 dhe 2.

5.2.3 Avaria e pjesës fundore për shkak të bllokimit të anijes

Funksion lidhur me pozicionin gjatësor:

$$fb1 = 0.2 + 0.8x \text{ për } x \leq 0.5$$

$$fb1 = 4x - 1.4 \text{ për } 0.5 < x \leq 1.0$$

Funksion lidhur me shtrirjen gjatësore:

$$fb2 = 4.5 - 13.33y \text{ për } y \leq 0.3$$

$$fb2 = 0.5 \text{ për } 0.3 < y \leq 0.8$$

Funksion lidhur me depertimin vertikal:

$$fb3 = 14.5 - 134z_v \text{ për } z_v \leq 0.1$$

$$fb3 = 1.1 \text{ për } 0.1 < z_v \leq 0.3$$

Funksion lidhur me shtrirjen transversale:

$$fb4 = 4.0 - 12b \text{ për } b \leq 0.3$$

$$fb4 = 0.4 \text{ për } 0.3 < b \leq 0.9$$

$$fb4 = 12b - 10.4 \text{ për } b > 0.9$$

Funksion lidhur me pozicionin transversal:

$$fb5 = 1.0 \text{ për } 0 \leq b_1 \leq 1.0$$

Kurbat e funksioneve fb1, fb2, fb3, fb4 dhe fb5 janë perfaqesuar në figurat 3 dhe 4.

6 Metoda probabiliste e llogaritjes së derdhjeve të hidrokarbureve

6.1 Rast avarie

6.1.1 Do të duhet të vlerësoheshin të gjitha rastet e avarive në të trajtuara në paragrafin 4.3 me ndihmën e funksioneve të shpërndarjes stokastike të avarisë së specifikuar në paragrafin 5.2 dhe të klasifikoheshin në rend rrites të derdhjeve të hidrokarbureve. Do të duhet të llogaritej probabiliteti grumbullues i të gjitha rasteve të avarive, domethënë shuma e të gjitha probabiliteteve, që nga rasti i avarisë që sjell derdhjen me të vogël deri në rastet e avarive që sjellin derdhjen me të rëndësishme. Probabiliteti grumbullues i të gjitha rasteve të avarive duhet të ishte i barabartë me 1.0.

6.1.2 Për çdo rast avarie, do të duhet të vlerësoheshin pasojat e avarisë, domethënë depertimi i (të çarat) i kufijve të cisternave të ngarkuara dhe të llogariteshin derdhjet korresponduese të hidrokarbureve. Një cisterne e ngarkuara duhet të konsiderohej si e demtuar, në rastin e avarisë së konsideruar, nëse avaria e zbatuar prek një pjesë çfaredo të kufijve të cisternes së ngarkuara.

6.1.3 Gjate vlerësimit të rasteve të avarisë, do të duhet të konsiderohej, për qëllimet e llogaritjeve, që pozicioni, shtrirja dhe depertimi i avarisë janë të pavarura nga njëra tjetra.

6.2 Llogaritjet e derdhjeve të hidrokarbureve

6.2.1 Llogaritjet probabiliste të derdhjeve të hidrokarbureve mund të behen si në « shembullin e zbatimit të Direktivave të perkohshme » që figuron në shtojcën e ketyre Direktivave. Metoda të tjera llogaritjeje mund të perdoren me kusht që ato të japin një saktësi të pranueshme.

6.2.2 Programi informatik i përdorur për analizën e derdhjeve të hidrokarbureve duhet të verifikohet nëpërmjet të dhënave lidhur me parametrat e derdhjeve të hidrokarbureve për konceptimet e veshjeve të dyfishta që figurojnë në seksionin 7.

6.2.3 Pasi është përcaktuar pluskimi i perfundimtar, do të duhet të llogariteshin derdhjet e hidrokarbureve që vijnë nga çdo cisterne e ngarkuara e demtuar për çdo rast avarie, duke përdorur hipotezat e specifikuara në paragrafin 5.1.5.

7 Konceptimet me veshje të dyfishta për reference

Të dhënat lidhur me katër konceptimet me veshje të dyfishta të një tonazhi të plote 5000, 60000, 150000 dhe 283000t janë paraqitur në tabelat 7.1 dhe 7.2 dhe janë ilustruar në figurat 5 deri

8.

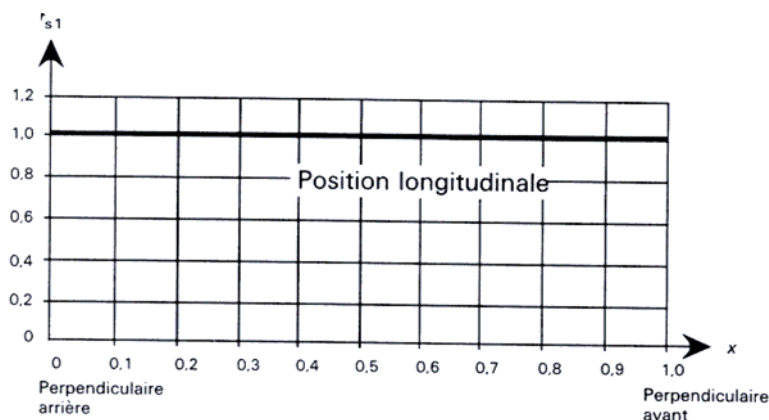
Tabela 7.1 permban te dhena lidhur me parametrat e derdhjeve te hidrokarbureve POR, OMR dhe OER per t'u perdorur per miratimin e tipit te konceptimit (duke lene menjane kapacitetin e mbijeteses se anijes). Tabela 7.2 permban te dhenat korresponduese per t'u perdorur per qellimet e miratimit te projektit te pergatitur nga kantieri detar (duke mbajtur parsysh kapacitetin e mbijetese se anijes).

Tabela 7.1 - Parametrat e derdhjeve te hidrokarbureve
(duke lene menjane kapacitetin e mbijeteses se anijes)

Nr. i konceptimit te references	Tonazh i plote (t)	Parametrat e derdhjeve te hidrokarbureve (duke lene menjane kapacitetin e mbijeteses se anijes)		
		POR	OMR	OER
1	5000	0.81	0.017	0.127
2	60000	0.81	0.014	0.104
3	150000	0.79	0.016	0.113
4	283000	0.77	0.013	0.085

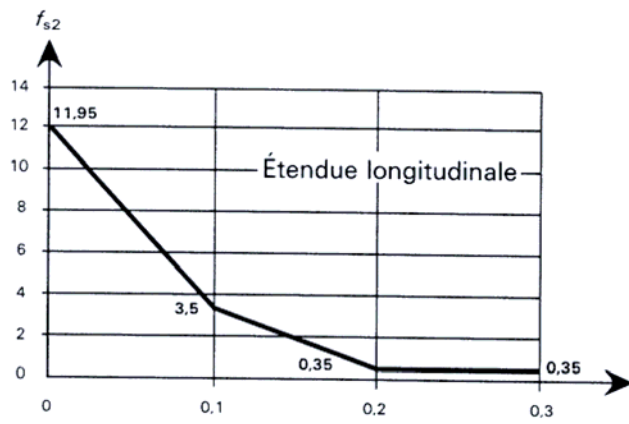
Tabela 7.2 - Parametrat e derdhjeve te hidrokarbureve
(duke mbajtur parsysh kapacitetin e mbijeteses se anijes)

Nr. i konceptimit te references	Tonazh i plote (t)	Parametrat e derdhjeve te hidrokarbureve (duke lene menjane kapacitetin e mbijeteses se anijes)		
		POR	OMR	OER
1	5000	0.72	0.113	0.469
2	60000	0.81	0.021	0.173
3	150000	0.79	0.017	0.124
4	283000	0.77	0.015	0.098

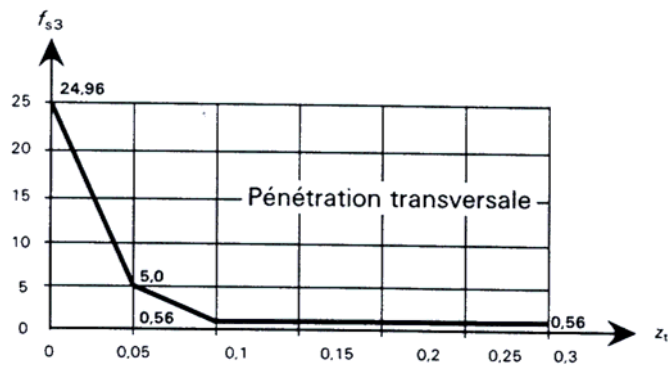


Position longitudinale = Pozicioni gjatesor

Perpendiculaire arrière = Pingule paraPerpendiculaire avant = Pingule prapa

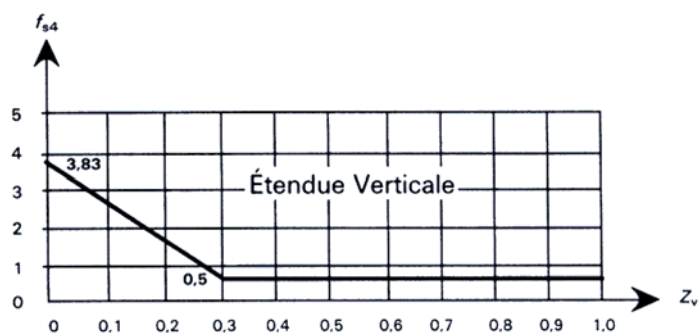


Étendue longitudinale = Shtrirje gjatesore

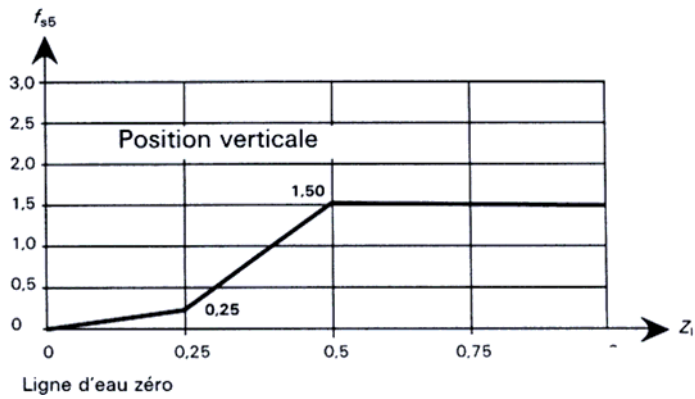


Pénétration transversale = Depertim transversal

Figura 1 – Avari e veshjes per shkak te nje perplasjeje:
Funksionet e shperndarjes se densitetit f_{s1} , f_{s2} dhe f_{s3}

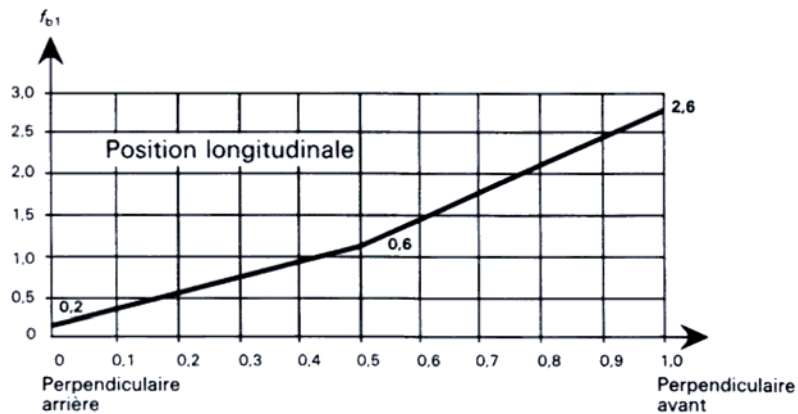


Etendue verticale = Shtrirje vertikale

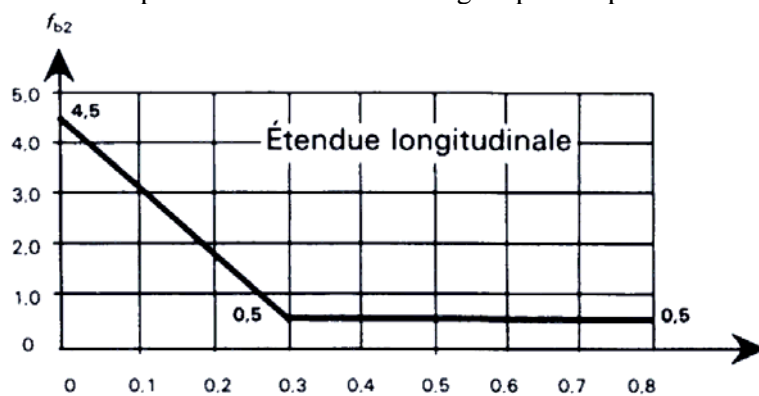


Position verticale = Pozicioni vertikal
 Ligne d'eau zéro = Vija e pluskimit zero

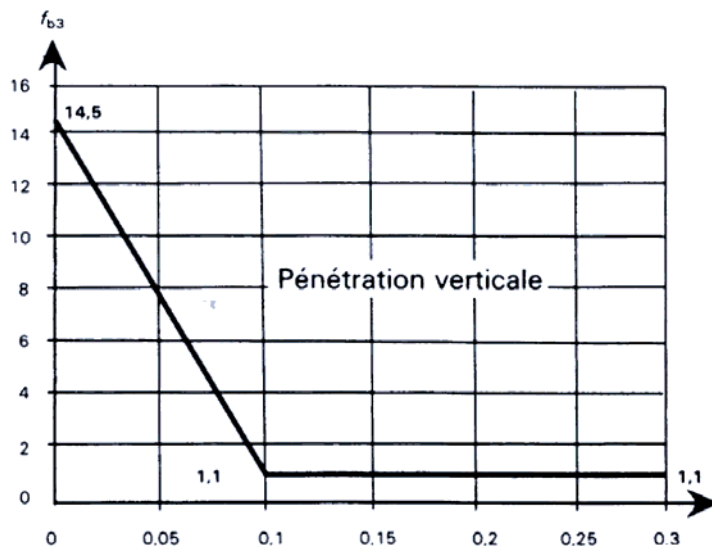
Figura 2 = Avaria e veshjes per shkak te nje perplasjeje:
 funksionet e shperndarjes se densitetit f_{s4} dhe f_{s5}



Position longitudinale = Pozicion gjatesor
 Perpendiculaire arriere = Pingule para
 Perpendiculaire avant = Pingule prapa

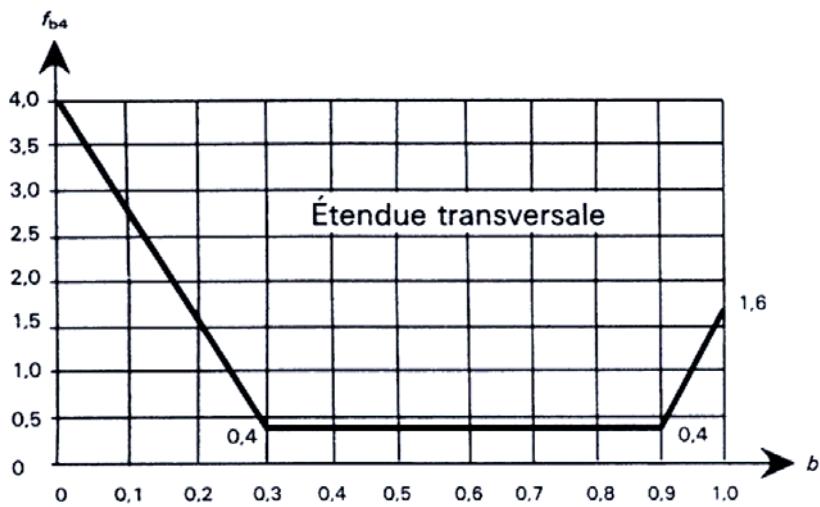


Etendue longitudinale = Shtrirje gjatesore

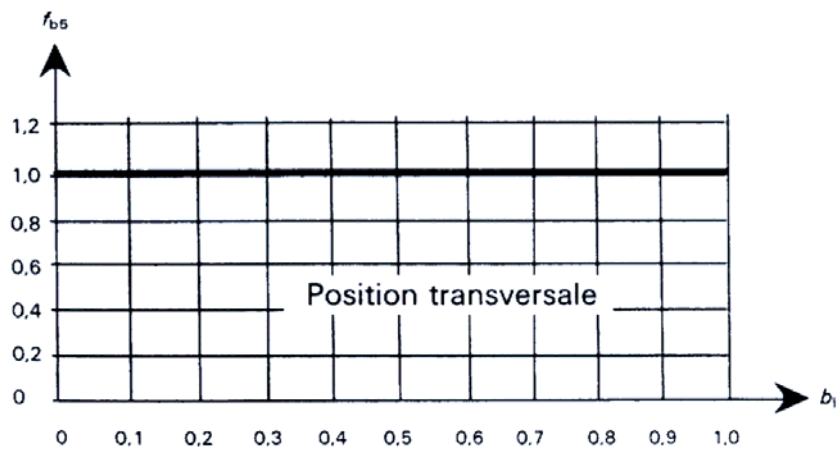


Pénétration verticale = Depertim vertikal

Figura 3 = Avaria e veshjes per shkak te ngecjes se anijes ne cektine:
funksionet e shperndarjes se densitetit f_{b1} , f_{b2} dhe f_{b3}



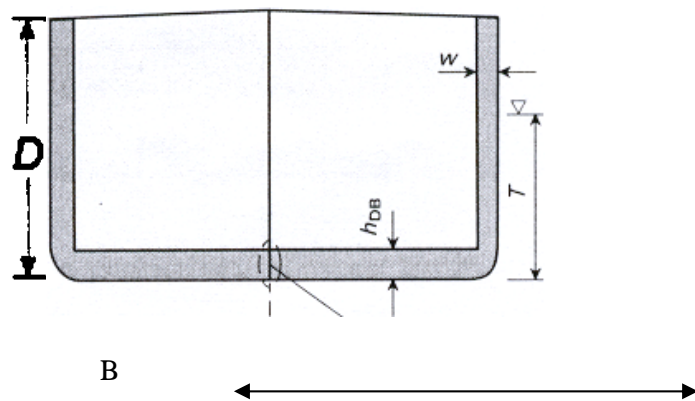
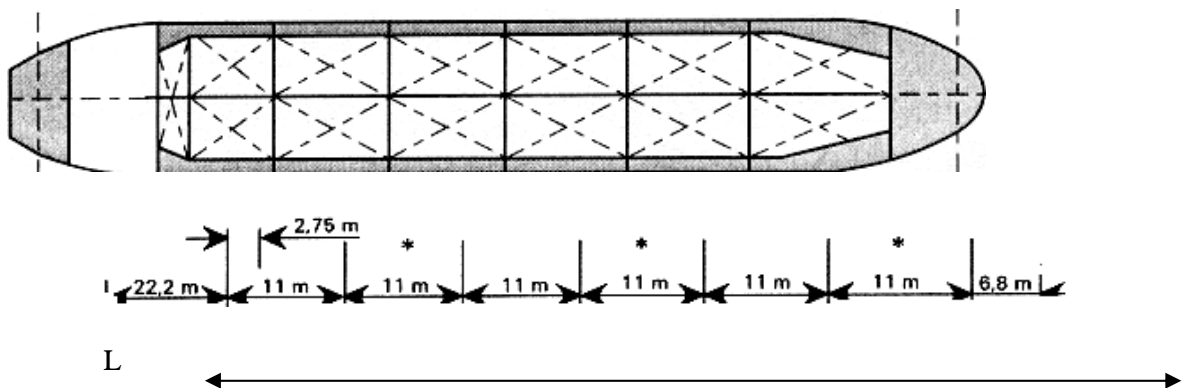
Etendue transversale = Shtrirje transversale



Position transversale = Pozicion transversal

Figura 4 – Avari e pjeses fundore per shkak te ngecjes se anijes ne cektine: funksionet e shperndarjes se densitetit f_{b4} dhe f_{b5}

Perpendiculaire arrière Perpendiculaire avant
= Pingule prapa = Pingule para



Vetem ne cisternat e shenuara me shenjen (*)



BallastNgarkese

$$L = 95.00 \text{ m}$$

$$B = 16.50 \text{ m}$$

$$D = 8.30 \text{ m}$$

$$T = 6.20 \text{ m}$$

$$h_{DB} = 1.0 \text{ m}$$

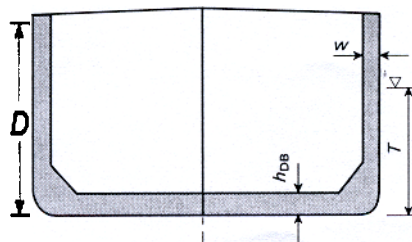
$$w = 1.00 \text{ m}$$

Kapaciteti i ngarkeses per nje perqindje
mbushjeje te cisternave prej 98%:6.061 m³

Densiteti i ngarkeses:0.825 t / m³

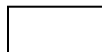
Figura 5 – Konceptimi me veshje te dyfishte i references Nr 1
Tonazhi i plote : 5000 t

Perpendiculaire arrierePerpendiculaire avant
= Pingule prapa = Pingule para



B

Ngarkese



$$L = 203.50 \text{ m}$$

$$B = 36.00 \text{ m}$$

$$D = 18.00 \text{ m}$$

$$T = 13.50 \text{ m}$$

$h_{DB} = 2.00 \text{ m}$

$w = 2.00 \text{ m}$

Kapaciteti i ngarkeses per nje perqindje
mbushjeje te cisternave prej 98%:70175 m³

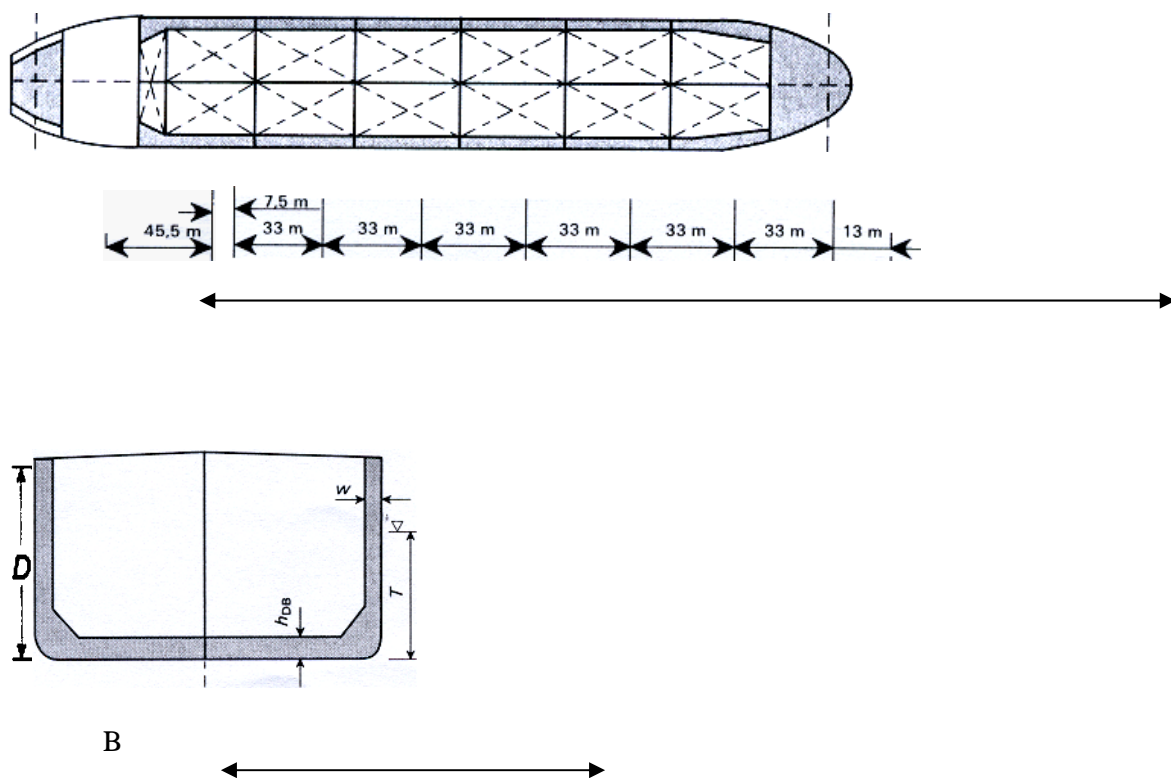
Densiteti i ngarkeses:0.855 t / m³

Figura 6 – Konceptimi me veshje te dyfishte i references Nr 2

Tonazhi i plote : 60000 t

Perpendiculaire arri rePerpendiculaire avant

= Pingule prapa = Pingule para



Ngarkese

$L = 264.00 \text{ m}$

$B = 48.00 \text{ m}$

$D = 24.00 \text{ m}$

$T = 16.80 \text{ m}$

$h_{DB} = 2.32 \text{ m}$

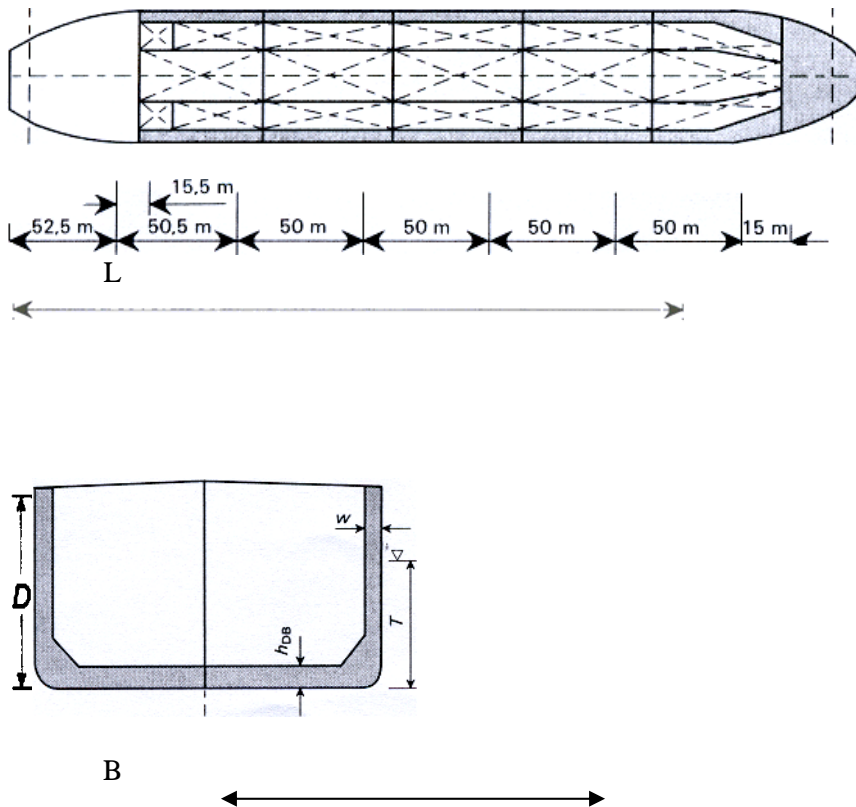
$w = 2.00 \text{ m}$

Kapaciteti i ngarkeses per nje perqindje

mbushjeje te cisternave prej 98%:175.439 m³
 Densiteti i ngarkeses:0.855 t / m³

Figura 7 – Konceptimi me veshje te dyfishte i references Nr 3
 Tonazhi i plote : 150000 t

Perpendiculaire arrièrePerpendiculaire avant
 = Pingule prapa = Pingule para



L = 318.00 m
 B = 57.00 m
 D = 31.00 m
 T = 22.00 m
 h_{DB} = 2.00 m
 w = 4.00 m
 b = 18.00 m

Kapaciteti i ngarkeses per nje perqindje
 mbushjeje te cisternave prej 98%:330994 m³
 Densiteti i ngarkeses:0.855 t / m³

Figura 8 – Konceptimi me veshje te dyfishte i references Nr 4
Tonazhi i plote : 283000 t

Shtojce

Shembull ilustrues per menyren e zbatimit te “Direktivave te perkohshme”

1Te pergjithshme

Menyra e zbatimit te “Direktivave te perkohshme”, ketu e me poshte te emertuara « Direktivat », shpjegohet nepermjet shembullit praktik te pershkruar me poshte qe ilustron metoden e logaritjes se parametrave te derdhjes se hidrokarbureve per nje cisterne te madhe. Per qellimet e paraqitjes, kemi perdorur nje lloj veshjeje anijeje dhe nje njesi ndarjeje ne kompartimente te thjeshtezuar. Proçedurat e pershkruara ne kete shtojce mund te perdoren shume thjesht ne nje program kompjuteri, e cila do te jete e detyrueshme nese do te behet fjale per te vleresuar konceptime dhe bderitime me te komplikuara. Shembulli i dhene ketu eshte vleresuar mbi bazen e kushteve te kerkuara per “miratimin e tipit te konceptimit”. Kushtet suplementare te kerkuaraper miratimin e projektit te realizuar nga kantieri detar tregohen kur duhet.

Proçedura tip qe duhet ndjekur per te zbatuar Direktivat permбан shtate etapat themelore qe vijojne:

Konceptimi i anijes : Ne perputhje me paragrafin 3.1 te Direktivave, anija konceptohet ne menyre qe te plotesoje te gjitha rregullat e zbatueshme te Aneksit 1, te MARPOL 73/78.

Percaktimi i gjendjes se ngarkeses se plote: Ne perputhje me paragrafin 5.1.5 te Direktivave, percaktohet nje gjendje ngarkese te plote.

Grupimi i rasteve te avarise: Duke zbatuar funksionet e shperndarjes se densitetit te avarive qe jane ne Direktivat, percaktojme çdo grup unik te kompartimenteve te demtuara dhe probabilitetin korrespondues te kesaj gjendjeje avarie. Kjo lejon te merren kombinimet e rasteve te avarive te pavarura per avarite e veshjes dhe avarite e pjeses fundore.

Llogaritja e kushtit te ekuilibrit per çdo rast avarie: Llogaritet gjendja e ekuilibrit perfundimtar per te gjitha rastet e avarive te veshjes dhe avarive te pjeses fundore. Kjo llogaritje kerkohet vetem per projektin perfundimtar te pergatitur nga kantieri detar siç eshte treguar ne paragrafin 5.1.5.10 te Direktivave.

Llogaritja e rrjedhjeve te hidrokarbureve per çdo rast avarie: Llogariten rrjedhjet e hidrokarbureve per çdo rast avarie. Kryhen llogaritje te veçanta nga njera ane per avarite e veshjes dhe nga ana tjeter per avarite e pjeses fundore me diferenca niveli te batices dhe te zbatices nga 0.0m, 2.0m dhe 6.0m. Ne rastin e avarive te veshjes konsiderojme qe teresia e hidrokarbureve derdhet nga cisternat e demtuara. Ne rastin e avarive te pjeses fundore, zbatojme parimin e ekuilibrit hidrostatik. Per projektin perfundimtar te pergatitur nga kantieri detar, kapaciteti i mbijeteses vleresohet ne perputhje me udhezimet e rregullit 25 3) te Aneksit 1 te MARPOL 73/78.

Llogaritja e parametrave te derdhjeve te hidrokarbureve: Percaktohet probabiliteti permbledhes i çdo niveli te derdhjeve te hidrokarbureve. Llogaritet ky propabilitet per avarite e veshjes dhe ne rastin e avarive te pjeses fundore, per secilen nga diferencat e nivelit te batices dhe zbatices. Atehere llogariten parametrat e derdhjeve te hidrokarbureve korresponduese. Parametrat e derdhjeve qe korrespondojne me avarite e pjeses fundore per çdo nivel te batice / zbatices, kombinohen ne perputhje me paragrafin 5.1.3 dhe parametrat e derdhjeve qe korrespondojne me avarite e veshjes dhe avarite e pjeses fundore kombinohen me pas ne perputhje me paragrafin 5.1.2 te Direktivave.

Llogaritja e treguesit te parandalimit te ndotjes E: Konceptimi i parashikuar ka karakteristika te kenaqshme nese E, siç eshte parashikuar ne paragrafin 4.2 te Direktivave eshte i barabarte ose me i madh se 1.0.

2Proçedura e analizës.

Etapat themelore Nr. 1 deri 6 jane pershkruar ne kete seksion.

2.1 Etapa 1: Konceptimi i anijes

Naftembajtesja e marre si shembull ka strukturen dhe permasat e treguara ne figuren A1

(Struktura e naftembajtëses). Për më shumë qartësi, kemi zgjedhur një strukturë që është e thjeshtë, por që nuk i plotëson të gjitha udhëzimet e MARPOL 73/78. Megjithatë, në praktike, konceptimet që do të paraqiten për t'u miratuar si variante të konceptimit të veshjeve të dyfishta do të duhet të plotësojnë të gjitha rregullat e zbatueshme të Aneksit I të MARPOL 73/78.

2.2 Etapa 2: Përcaktimi i gjendjes së ngarkesës së plote

Duhet përcaktuar kushti i ngarkesës në gjendje të paprekur, kur anija është ngarkuar deri në vijën e ngarkesës së rregullt maksimale, pozicioni dhe animi i saj janë zero. Për sasitë e elementeve të qëndrueshëm dhe të konsumueshëm në nisje (lende djegëse e lengshme, vaj diesel, ujë i embel, vaj lubrifikant, etj.), do të duhet të mbahen vlera hipotetike. Kapacitetet e cisternave me ngarkesë hidrokarburesh do të duhet të përcaktohen mbi bazën e papershkueshmerisë efektive të zbatueshme në keto kompartimente. Të gjitha cisternat me ngarkesë hidrokarburesh duhet të konsiderohen sikur të ishin të mbushura me 98% të kapacitetit të tyre. Të gjitha hidrokarburet e ngarkesës duhet të konsiderohen sikur të kishin një densitet homogjen.

Në këtë shembull, pershkueshmeria e cisternave me ngarkesë hidrokarburesh merret respektivisht nga 0.99 dhe 0.95 për hapësirat anësore dhe me ballast me fund të dyfishtë. Pra, kapaciteti i mbushjes 100% për cisternat me ngarkesë hidrokarburesh CO1 dhe CO2 është:

CO1:9623m³

CO2:28868m³

Kapaciteti total: 338491m³

Pra, kapaciteti total i cisternave të ngarkuara të mbushura 98% të kapacitetit të tyre është:

$$C = 0.98 \times 338491 = 332121\text{m}^3$$

Në shembullin e naftembajtëses të marrë këtu, për të thjeshtuar llogaritjet, kemi quajtur se pesha e elementeve të qëndrueshëm dhe të konsumueshëm është zero. Në linjën e ngarkesës së rregullt prej 9.0m marrim vlerat e mëposhtme për masën e hidrokarbureve të ngarkesës W dhe të densitetit ρ_c :

$$W = \text{zhvendosje} - \text{pesha e naftembajtjes në gjendje të zbrazur} = 333949\text{tone.}$$

$$\rho_c = 33949 \text{ t/C} = 0.90 \text{ t/m}^3$$

2.3 Etapa 3: Grupimi i rasteve të avarive.

Këtu është fjala për të përcaktuar rastet e avarive. Për këtë qëllim zbatohen funksionet e shpërndarjes rastesore të densitetit të caktuar për një avari të veshjes (figurat 1 dhe 2) dhe funksionet e shpërndarjes rastesore të densitetit të caktuar për një avari të pjesës fundore (figurat 3 dhe 4). Përcaktojmë çdo grup të vetëm kompartmentesh të demtuara dhe llogarisim probabilitetin korrespondues. Shuma e probabiliteteve duhet të jetë e barabartë me 1.0 si për rastet e avarive të veshjes, ashtu edhe për avaritë e pjesës fundore.

Ekzistojnë metoda të ndryshme që mundësojnë përcaktimin e grupeve të kompartmenteve dhe probabiliteteve korresponduese, por ato duhet të arrijnë të gjitha në të njëjtat rezultate.

Në këtë shembull, për të caktuar grupet e kompartmenteve dhe për të zbatuar funksionet e shpërndarjes rastesore të densitetit, është përdorur metoda e vlerësimit "me rritje". Kjo metode konsiston në progresin hap pas hapi të çdo pozicioni dhe shtrirjeje të avarisë me një rritje mjaft të vogël. Për shembull, nisemi nga parimi (për avaritë e veshjes) që kjo metode i rrit funksionet si më poshtë:

Pozicioni gjatësor = 100 hapa, shtrirja vertikale = 10 hapa dhe pozicioni vertikal = 100hapa. Përcaktojmë kështu 109 raste avarie. Probabiliteti i çdo hapi është i barabartë me zonën e mbuluar nga kurba e shpërndarjes rastesore të densitetit të ndodhur mbi këtë rritje. Probabiliteti i çdo rasti avarie është produkt i probabiliteteve të të pesë funksioneve. Ka shumë raste avarie të ngjashme që prekin kompartimente identike. Kombinojmë keto raste duke nxjerrë shumën e probabilitetit të tyre. Për një anije cisterne me veshje të dyfishtë tipike, 109 e rasteve të avarive, pasi janë kombinuar, japim ndërmjet 100 dhe 400 grupe unike kompartmentesh:

2.3.1 Vlerësimi i avarive të veshjes.

Funksionet e shperndarjes se densitetit te avarise japin statistika te pavarura per pozicionin, gjatesine dhe depertimin. Per avarite e veshjes, probabiliteti i pozicionit gjatesor, i shtrirjes gjatesore, i depertimit transversal, i pozicionit vertikal dhe i shtrirjes vertikale te nje avarie te dhene eshte produkt i probabiliteteve te ketyre pese permasave te avarise.

Me qellim qe ky shembull te jete i perdorshem, kemi marre rritje shume te medha:

Pozicioni gjatesor per 10 hapa = $L / 10 = 0.10L$ per hap

Shtrirja gjatesore per 3 hapa = $0.3L / 3 = 0.10L$ per hap

Depertimi transversal per 6 hapa = $0.3B / 6 = 0.05B$ per hap

Per te thjeshtesuar akoma me shume vleresimin, konsiderojme qe cdo avari shtrihet vertikalisht pa kufi drejt lartesis. Per pasoje, probabiliteti i pozicionit vertikal dhe probabiliteti i shtrirjes vertikale jane marre si te barabarta me 1.0 per cdo rast avarie. Cdo hipoteze eshte e arsyeshme meqenese lartesia e veshjes se dyfishte perfaqeson vetem 10% te lartesis se bordit. Duke marre zonen e mbuluar nga kurba e funksionit te shperndarjes se densitetit per pozicionin vertikal deri ne 0.1D (shiko figuren 2, funksioni fs5) marrim nje vlere prej 0.005. Kjo do te thote qe, ne menyre qe qendra e pozicionit te avarise te perfshihet ne kufijte e zones se veshjes se dyfishte, probabiliteti eshte 1/200.

Figura A2 (percaktimi i avarise se veshjes) tregon hapat per pozicionin gjatesor, shtrirjen gjatesore dhe depertimin transversal ne lidhje me naftembajtesen. Tabela A1 (rritjet e perdorura per vleresimin me rritje te avarive te veshjes) jep kufijte ekstreme te rritjes per cdo hap, piken e mesit, ose vleren mesatare ne raport me hapin dhe probabilitetin e ketij hapi te vecante. Per shembull, Z1 perfaqeson gamen e depertimeve transversale qe fillojne ne veshjen e murit dhe shtrihet drejt brendesis deri ne 5% te gjeresis. Depertimi mesatar eshte i barabarte me 0.0025B ose 2.5% te gjeresis. Probabiliteti i ketij hapi eshte probabiliteti qe depertimi do te perfshihet ndermjet 0% dhe 5% te gjeresis. Ky probabilitet eshte i barabarte me 0.749, qe eshte zona e mbuluar nga kurba e funksionit te shperndarjes se densitetit te depertimit transversal (figura 1, funksioni fs3) ndermjet 0.0B dhe 0.05B. Per cdo funksion te shperndarjes rastesore te densitetit, zona e mbuluar eshte 1.0 dhe, per pasoje, shuma e probabiliteteve, per te gjitha rritjet e zbatuarane cdo funksion eshte e barabarte me 1.0.

Do te vleresojme, ne total, dhjete pozicione gjatesore, tre shtrirje gjatesore dhe gjashte depertime tranversale. Do te duhet te konsiderohen te gjitha kombinimet e avairve per nje total prej $(10) \times (3) \times (6) = 180$ raste te vecanta. Percaktohen kompartmentete demtuaraduke mbivendosur cdo kombinim te pozicion / shtrirje / depertimi te avarise mbi planin e naftembajteses. Keta kufij te avarise percaktojne nje paralelpiped. Cdo kompartment qe del mbi kete volum avarie eshte konsideruar si i demtuar. Ne secilin prej 180 rasteve te avarise, nje ose disa kompartmente jane te demtuara. Rastet ku kompartmentet e demtuara jane identike permblidhen vetem ne nje rast avarie probabiliteti i se ciles eshte shuma e probabiliteteve te secilit prej rasteve te avarise.

Shqyrtojme tani naftembajtesen duke filluar nga ekstremiteti i pasem dhe duke avancuar drejt drejt atij te perparem. Qendra e pozicionit te pare te avarise X1 ndodhet 0.05L perpara kubese (=arcasse). Shtrirja e pare e avarise Y1 ka nje gjatesi mesatare prej 0.05L. Vlera mesatare eshte 0.025 B per depertimin e pare transversal Z1. Paralelpipedi i avarise se marre perfshihet plotesisht ne kufijte e kompartmentit WB1 dhe avaria prek, pra, vetem kete kompartment. Probabiliteti i kesaj avarie eshte:

$$P111 (X1 Y1 Z1) = (0.1000) \times (0.7725) \times (0.7490) = 0.05786$$

Duke avancuar depertimet transversale nga Z2 deri ne Z6, konstatojme se vetem kompartmenti WB1 eshte demtuar ne secilin prej ketyre rasteve. Probabilitetet korresponduese jane perkatesisht 0.01074, 0.00216, 0.00216, 0.00216 dhe 0.00216. Probabiliteti i kombinuar i gjashte rasteve ne pozicionin gjatesor X1 eshte:

$$P111-6 (X1 Y1 Z1 - 6) = 0.05786 + 0.01074 + 0.00216 + 0.00216 + 0.00216 + 0.00216 = 0.07725$$

Pastaj kalojme ne shtrirjen gjatesore Y2. Paralelpipedi i avarise X1 Y2 Z1 pershihet edhe aty ne kufijte e kompartmentit WB1. Po ashtu, depertimet transversale Z2 deri ne Z6 perfshihen ne kete kompartment. Llogaritet probabiliteti i ketyre rasteve dhe merret $P121-6 (X1 Y2 Z1-6) = 0.01925$.

Ne te njejten menyre, paralelpipedet e avarive te percaktuara nga X1 Y3 Z1-6 perfshihen ne kufijte e kompartmentit WB1 dhe kane nje probabilitet te kombinuar $P131-6 (X1 Y3 Z1-6) = 0.00350$.

Tani kalojme ne pozicionin gjatesor qe vijon X2. Me shtrirjen gjatesore Y1, avaria mbetet e perfshire ne kufijte e kompartmentit WB1. Probabiliteti i kombinuar eshte $P211-6 (X2 Y1 Z1-6) = 0.07725$.

Kufiri i perparme i paralelpipedit te avarise X2 Y2 Z1 shtrihet para ndareses transversale te ndodhur 20.0m larg kubese (=arcasse), dhe kjo avarie prek, pra, kompartmentet e ndodhura njekohesisht para dhe pas kesaj ndarjeje. Depertimi transversal Z1 shtrihet deri ne piken e ndodhur pergjate ndarjes gjatesore. Per pasoje, me kete kombinim avarie, demtohen njekohesisht kompartmenti WB1 dhe kompartmenti WB2S. Probabiliteti eshte $P221 (X2 Y2 Z1) = 0.01442$.

Konstatojme se paralelpipedi i avarise X2 Y2 Z2 shtrihet pertej ndareses gjatesore drejt brendesise dhe kjo avari, pra, prek kompartmentet WB1, WB2S dhe CO1. Nje cisterne me ngarkese hidrokarburesh eshte demtuar dhe ndodh nje derdhje hidrokarburesh. Ne te njejten menyre, depertimet transversale Z3 deri Z6 i shpojne keto tre kompartmente. Per keto pese raste, probabiliteti i kombinuar eshte:

$$P222-6 (X2 Y2 Z2 - 6) = 0.00268 + 0.00054 + 0.00054 + 0.00054 + 0.00054 = 0.00483.$$

Duke analizuar keshtu te gjitha naftembajtesen per te gjitha 180 rastet dhe duke kombinuar grupet e vetme te kompartmenteve te demtuara, marrim grupet e kompartmenteve dhe probabilitetet e treguara ne tabelen A2 (probabilitetet per avarite e veshjes). Çdo grup kompartmenteshperfaqeson nje kombinim te vetem te kompartmenteve. Probabiliteti korrespondues eshte probabiliteti qe çdo grup i veçante kompartmentesh do te demtohet ne rast perplasjeje duke provokuar nje çarje ne kic. Per shembull, probabiliteti per te demtuar kompartmentin WB1 eshte 0.17725. Kjo do te thote se ka rreth 17.7% shance qe vetem ky kompartment te demtohet. Ne te njejten menyre, probabiliteti per te demtuar njekohesisht kompartmentin WB1 dhe kompartmentin WB2S eshte 0.03408, ose rreth 3.4%. Veme re se probabiliteti permbledhes per te gjitha grupet eshte i barabarte me 1.0%.

2.3.2 Vleresimi i avarive te pjeses fundore.

Per avarite e pjeses fundore, probabiliteti i pozicionit gjatesor, te shtrirjes gjatesore, te depertimit vertikal, te pozicionit transversal dhe te shtrirjes transversale te nje avarie te caktuar eshte, si ne rastin e vleresimit te avarive te veshjes, produkt i probabiliteteve te ketyre pese permasave te avarive.

Per vleresimin e avarive te pjeses fundore, rritjet hipotetike te mbajtura jane si me poshte:

Pozicioni gjatesor me 10 hapa $= L/10 = 0.10L$ per hap

Shtrirja gjatesore me 8 hapa $= 0.8L/8 = 0.10L$ per hap

Depertimi vertikal me 6 hapa $= 0.3B/6 = 0.05D$ per hap

Per te thjeshtesuar akoma me shume vleresimin, konsiderojme qe te gjitha avarite shtrihen ne drejtimin transversal pa kufi drejt pjeses se brendshme. Probabiliteti i shtrirjes transversale dhe probabiliteti i pozicionit transversal jane konsideruar sikur te ishin te barabarta me 1.0 per çdo rast avarie.

Percaktojme grupet e kompartmenteve duke proceduar ne te njejten menyre si me pare per avarite e veshjes.

Ne menyre te ngjashme, duhen vleresuar ne total dhjete pozicionet gjatesore, tete shtrirjet gjatesore dhe gjashte depertimet vertikale. Rastet e avarive per t'u marre ne konsiderate per ngecjet e

anijes ne cektine perfaqesojne nje total prej $(10) \times (8) \times (6) = 480$ raste te veçanta.

Figura A3 (Perkufizimi i avarise se pjeses fundore) tregon hapat per pozicionin gjatesor, shtrirjen gjatesore dhe depertimit vertikal ne raport me naftembajtesen. Tabela A3 (rritjet e perdorura per perkufizimin e rritjeve te avarive te pjeses fundore) japin kufijte ekstreme te rritjes per çdo hap, piken e mesit ose vleren mesatare ne raport me hapin dhe probabilitetin e ketij hapi te veçante.

Edhe ketu, per te vleresuar neprmjet rritjeve te gjitha kombinimet e avarive te kompartmentit e ekstremitetit te pasme WB1, duhen llogaritur probabilitetet e meposhtme:

$$P111-6 = (X1 Y1 Z1-6) = (0.0240) \times (0.38333) \times (1.0) = 0.00920$$

$$P121-6 = (X1 Y2 Z1-6) = (0.0240) \times (0.2500) \times (1.0) = 0.00600$$

$$P131-6 = (X1 Y3 Z1-6) = (0.0240) \times (0.11677) \times (1.0) = 0.00280$$

$$P211-6 = (X2 Y1 Z1-6) = (0.0320) \times (0.38333) \times (1.0) = 0.01227$$

Per pasoje, probabiliteti per te demtuar kompartmentin WB1 shprehet si me poshte:

$$PWB1 = P11 + P12 + P13 + P21 = 0.03027$$

Duke znatuar secilin prej 480 rasteve te avarive ne kompartmentin e duhur (ose ne grupet e kompartmenteve te duhura), marrim probabilitetet qe ky ose keto kompartmente do te demtohen pas nje ngecjeje ne cektine te anijes. Keto probabilitete jane treguar ne tabelen A4 (Probabilitete per avarite e pjeses fundore).

2.4 Etapa 4: Llogaritja e kushtit te ekuilibrit per çdo rast avarie

Ne kete shembull, eshte fjala vetem per te anlizuar tipin e konceptimit. Per sa i perket analizave te stabilitetit pas avarise te destinuar per te percaktuar kushtete e ekuilibrit, ato kerkohen vetem per modelin perfundimtar te pergatitur nga kantieri detar, siç thuhet ne paragrafin 5.1.5.10 te Direktivave.

2.5 Etapa 5: Llogaritja e derdhjeve te hidrokarbureve per çdo rast avarie

Ketu eshte fjala per te llogaritur derdhejet e hidrokarbureve te çdo grupi kompartimenetsh ne rast avarie te veshjes dhe avarie e pjeses fundore, siç tregohet me poshte.

2.5.1 Vleresimi i avarive te veshjes

Per avarite e veshjes, konsiderojme qe 100% e hidrokarbureve qe ndodhen ne cisternat me ngarkese hidrokarburesh te demtuara derdhen ne det. Ne qofte se marrim ne shqyrtim te njembdhjete grupet e kompartmenteve qe mund te preken nga nje avari veshjeje, konstatojme se ka tre kombinime avarish te mundshme qe prekin cisternat e hidrokarbureve: vetem CO1, vetem CO2 ose avari e njekoheshme e CO1 dhe CO2. Derdhjet e hidrokarbureve qe vijne nga keto cisterna jane keto qe vijojne:

$$CO1 \text{ (98\% e volumit total)} = 9.430 \text{ m}^3$$

$$CO2 \text{ (98\% e volumit total)} = 28291 \text{ m}^3$$

$$CO1 + CO2 \text{ (98\% e volumit total)} = 37721 \text{ m}^3$$

2.5.2 Vleresimi i avarive te pjeses fundore

Per avarite e pjeses fundore, duhet llogaritur ekuilibri i presionit hidrostatik. Konsiderojme se anija ka ngecur ne cektine mbi nje siperfaqe te shehste duke ruajtur gjendje te paprekur sasine e ujit qe zhvendos. Per qellimet e analizese se tipit te konceptimit, konsiderojme qe anija ka nje ekuilibër zero dhe nje anim zero. Mbipresioni i gazit inert konsiderohet si i barabarte me 0.05 bar, ne perputhje me paragrafin 5.1.5.4 te Direktivave. Hapesirat me fund te dyfishte qe ndodhen mbi cisternat me ngarkese hidrokarburesh “burgosin” nje pjese te derdhjeve te hidrokarbureve. Ne perputhje me paragrafin 5.1.5.7 te Direktivave, volumi i zene i ketyre hapesirave do te duhet te konsiderohet sikur mban 50% hidrokarbure dhe 50% uje deti te volumit, ne gjendje ekuilibri. Ne llogaritjen e volumit te hidrokarbureve te futura ne keto hapesira, leme menjane menyren se si hidrokarburet dhe uji i detit jane shperndare ne keto hapesira.

Ne pergjithesi, llogaritjet behen per tre nivele te ndryshme batice-zbatice: nje batice-zbatice

prej 0.0m, nje difference niveli batice-zbatice prej 2.0m dhe nje difference batice-zbatice prej 6.0m. Ne perputhje me paragrafin 5.1.3 te Direktivave, nuk eshte vendi te konsiderohen diferencat e nivelit te batice-zbaticave me te medha se 50% e sasise maksimale te ujit qe zhvendos anija. Ne kete shembull, diferenacat e nivelit te batice-zbaticave qe duhen marre ne konsiderate jane, pra, 0.0m, 2.0m dhe 4.5m.

Per secilen nga keto tre diferenca te nivelit te batice-zbaticave, llogaritet volumi efektiv i hidrokarbureve qe derdhen nga nje cisterne me ngarkese, duke supozuar se ka ekuilibër hidrostatik, duke u nisur nga ekuacioni i meposhtem:

$$Z_c - \rho_c \cdot g + 100\Delta p = Z_s \cdot \rho \cdot g$$

Ne te cilin:

Z_c = lartesia e hidrokarbureve qe mbeten ne cisternen e demtuar (m)

ρ_c = densiteti i hidrokarbureve te ngarkeses (0.9 t/m³)

g = shpejtimi i rendeses (9.81 m/s²)

Δp = presioni i kalibrimit te valvulave me presion / depresion te cisternave me ngarkese (0.005 bar g)

Z_s = lartesia e ujit te detit jashte mbi fundin e dyfishte (m)

$$Z_s = T - 2 = 7.00\text{m}$$

ρ = densiteti i ujit te detit (1.025 t/m³)

Shikoni gjithashtu figuren A4.

Duke filluar nga ekuacioni i meposhtem, perftojme lartesine e hidrokarbureve qe mbeten Z_c per nivelin zero te batice-zbatices:

$$Z_c = 7.40\text{m}$$

Per pasoje, lartesia e hidrokarbureve te derdhura $h_1 = 0.98h_c - Z_c$ eshte:

$$h_1 = 17.64 - 7.40 = 10.24\text{m}$$

Volumi i hidrokarbureve te derdhura V_1 qe vjen nga cisterna me ngarkese CO1 eshte:

$$V_1 = 10.24 \times 36 \times 15 \times 0.99 = 5474\text{m}^3$$

Ne kete rast, volumi total V_{wo} i hidrokarbureve dhe ujit ne cisternat e ballastit te ujit eshte:

$$V_{wo} = 2 \times [20 \times 2 + z_{wo} \times 2] \times 60 \times 0.95 = 6202\text{m}^3$$

Ne kete shprehje:

$$z_{wo} = 0.5 (z_c + z_s) = 7.20\text{m}$$

Ne qofte se pranojme se volumi i hidrokarbureve “te burgosura” perfaqeson 50% te volumit V_{wo} , volumi total i hidrokarbureve te derdhura $V_{derdhje}$ qe vijne nga cisterna me ngarkese CO1 eshte:

$$V_{derdhje} = V_1 - 0.5V_{wo} = 2373 \text{ m}^3$$

Volumi i dedhjeve te hidrokarbureve qe vijne nga cisterna me ngarkese CO2 eshte:

$$V_{derdhje} = 10.24 \times 36 \times 45 \times 0.99 - 0.5 \times 6202 = 13322 \text{ m}^3$$

dhe volumi total i derdhjeve te hidrokarbureve qe vijne nga cisternat me ngarkese CO1 dhe CO2 eshte:

$$V_{derdhje} = 10.24 \times 36 \times 60 \times 0.99 - 0.5 \times 6202 = 18796 \text{ m}^3$$

Zbatimi i njepasnjeshem i permasave te avarive dhe rritjeve hipotetike çon ne vendosjen e katermbedhjeve grupeve te kompartmenteve per avarite e pjeses fundore. Kombinimet e mundshme te avarive qe prekin cisternat e hidrokarbureve dhe hapesirat me fund te dyfishte jane tre. Derdhjet e hidrokarbureve qe vijne nga keto cisternat me diferenca niveli te batice-zbaticave prej 0.0m, 2.0m dhe 4.5m jane permbledhur ne tabelen e meposhtme:

Kombinimi i cisternave	Derdhjet e hidrokarbureve (m ³) me nje difference batice-zbatice prej		
	0.0m	2.0m	4.5m
WB2S + WB2P + CO1	2373	3832	5658
WB2S + WB2P + CO2	13322	17210	22081
WB2S + WB2P + CO1 + CO2	18796	23898	30292

2.6 Etapa 6: Llogaritja e parametrave te derdhjeve te hidrokarbureve

Eshte fjale per te llogaritur parametrat e derdhjeve te hidrokarbureve ne perputhje me

paragrafin 4.3 te Direktivave. Per te lehtesuar llogaritjen e parametrave, hartojme nje table te grupeve te avarive, te vendosur ne rendin rrites ne funksion te derdhjeve te hidrokarbureve. Llogarisim shumen e probabiliteteve duke filluar nga rasti i avarise qe jep derdhjen minimale dhe duke vazhduar deri ne rastin e avarise qe jep derdhjen maksimale. Tabelat A5 dhe A6 (probabilitetet permbledhese dhe derdhjet e hidrokarbureve) tregojne volumet e derdhjeve te hidrokarbureve ne rast avarie te veshjes dhe ne rast avarie te pjeses fundore per te tre diferencat e nivelit te batice-zbatice.

Probabiliteti zero i derdhjes se hidrokarbureve Po: Ky parameter eshte probabiliteti permbledhese i te gjitha rasteve te avarive ne te cilat nuk ka asnje derdhje hidrokarburesh. Tabela A5 tregon se probabiliteti permbledhese zero i derdhjes se hidrokarbureve per rastet e avarive te veshjes eshte i barabarte me 0.83798 dhe se probabiliteti zero i derdhjes se hidrokarbureve ne rast avarie te pjeses fundore (0.0m difference batice-zbatice) eshte e barabarte me 0.84313.

Parametri qe korrespondon me derdhjen mesatare te hidrokarbureve OM: Ky parameter eshte mesatarja e ponderuar e te gjitha rasteve dhe eshte e barabarte me shumen e produkteve te cdo probabiliteti te rastit te avarise dhe te derdhjes se hidrokarbureve te permbledhura per cdo rast avarie.

Parametri qe korrespondon me derdhjen ekstreme te hidrokarbureve OE: Ky parameter perfqeson mesataren e ponderuar te te gjitha rasteve te avarive probabiliteti permbledhese i te cilave perfshihet ndermjet 0.9 dhe 1.0. Ai eshte i barabarrrte me shumen e produkteve te cdo probabiliteti te rastit te avarise probabiliteti permbledhese i te cilit perfshihet ndermjet ndermjet 0.90 dhe 1.0 dhe te derdhjes se saj te hidrokarbureve korrsponduese, kur rezultati shumezohet me 10.

Ne kete shembull, vlerat e marra per derdhjet e hidrokarbureve te logaritura tregohen ne tabelat A5 dhe A6. Ne perputhje me paragrafin 5.1.3 te Direktivave, parametrat e derdhjeve ne rast avarie te pjeses fundore per diferenca niveli te batice-zbaticave prej 0.0, 2.0 dhe 4.5m jane kombinuar respektivisht ne nje raport prej 0.4, 0.5 dhe 0.1. Ne perputhje me paragrafin 5.1.2 te Direktivave, parametrat e derdhjeve ne rast perplasjeje (avari veshjeje) dhe ngecje te anijes ne cektine (avari e pjeses fundore) jane kombinuar me pas respektivisht ne nje raport prej 0.4 dhe 0.6. Tabela A7 (Permbledhje e parametrave te derdhjeve te hidrokarbureve) jep listen e parametrave te derdhjeve te hidrokarbureve Po, OM dhe OE per naftembajtesen e marre si shembull.

Tabela A1 – Rritjet e perdorura per vleresimin “me hapa” te avarive te veshjes.

Pozicioni gjatesor (hapi = 0.1L)

	Kufijte ekstreme te rritjeve			Probabiliteti
	Minimale	Maksimale	Pika e mesme	
X1	0.0L	0.1L	0.05L	0.1000
X2	0.1L	0.2L	0.15L	0.1000
X3	0.2L	0.3L	0.25L	0.1000
X4	0.3L	0.4L	0.35L	0.1000
X5	0.4L	0.5L	0.45L	0.1000
X6	0.5L	0.6L	0.55L	0.1000
X7	0.6L	0.7L	0.65L	0.1000
X8	0.7L	0.8L	0.75L	0.1000
X9	0.8L	0.9L	0.85L	0.1000
X10	0.9L	1.0L	0.95L	0.1000

1.0000

Shtrirje gjatesore (hapi = 0.1L)

	Gama e shtrirjeve			Probabiliteti
	Minimale	Maksimale	Mesatare	
Y1	0.0L	0.1L	0.05L	0.7725
Y2	0.1L	0.2L	0.15L	0.1925
Y3	0.2L	0.3L	0.25L	0.0350

				1.0000
Depertimi transversal (hapi = 0.05B)				
	Gama e depertimeve			
	Minimale	Maksimale	Mesatare	Probabiliteti
Z1	0.0B	0.1L	0.025B	0.7490
Z2	0.05B	0.2L	0.075B	0.1390
Z3	0.10B	0.3L	0.125B	0.0280
Z4	0.15B		0.175B	0.0280
Z5	0.20B		0.225B	0.0280
Z6	0.25B		0.275B	0.0280
				1.0000

Tabela A2 – Probabilitetet per avarite e veshjes

	Grupet unike te kompartimenteve	Permasat e avarise dhe probabilitetet							Probabiliteti per grupin
1	WB1	X1Y1Z1-6 0.07725	X1Y2Z1-6 0.01925	X1Y3Z1-6 0.00350	X2Y1Z1-6 0.07725				0.17725
2	WB1 + WB2S	X2Y2Z1 0.01442	X2Y3Z1 0.00262	X3Y3Z1 0.00262	X2Y1Z1-6 0.07725				0.03408
3	WB1 + WB2S + CO1	X2Y2Z2-6 0.00483	X2Y3Z2-6 0.00088	X3Y2Z2-6 0.00483					0.01054
4	WB2S	X3Y1Z1 0.05786	X4Y1Z1 0.05786	X4Y2Z1 0.01442	X4Y3Z1 0.00262	X5Y1Z1 0.05786	X5Y2Z1 0.01442	X5Y3Z1 0.00262	0.41532
		X6Y1Z1 0.05786	X6Y2Z1 0.01442	X6Y3Z1 0.00262	X7Y1Z1 0.05786	X7Y2Z1 0.01442	X7Y3Z1 0.00262	X8Y1Z1 0.05786	
5	WB2S + CO1	X3Y1Z2-6 0.01939							0.01939
6	WB2S + CO1 + CO2	X4Y1Z2-6 0.01939	X4Y2Z2-6 0.00483	X4Y3Z2-6 0.00088	X5Y3Z2-6 0.00088				0.02598
7	WB1 + WB2S + CO1 + CO2	X3Y3Z2-6 0.00088							0.00088
8	WB2S + CO2	X5Y1Z2-6 0.01939	X5Y2Z2-6 0.00483	X6Y1Z2-6 0.01939	X6Y2Z2-6 0.00483	X6Y3Z2-6 0.00088	X7Y1Z2-6 0.01939	X7Y2Z2-6 0.00483	0.09381
		X7Y3Z2-6 0.00088	X8Y1Z2-6 0.01939						
9	WB2S + WB3	X8Y2Z1 0.01442	X8Y3Z1 0.00262	X9Y2Z1 0.01442	X9Y3Z1 0.00262				0.03408
10	WB2S + CO2 + WB3	X8Y2Z2-6 0.00483	X8Y3Z2-6 0.00088	X9Y2Z2-6 0.00483	X9Y3Z2-6 0.00088				0.01142
11	WB3	X9Y1Z1-6 0.07725	X10Y1Z1-6 0.07725	X10Y2Z1-6 0.01925	X10Y3Z1-6 0.00350				0.17725

1.00000

Tabela A3 – Rritjet e perdorura per vleresimin “me hapa” te avarive te pjeses fundore

Pozicioni gjatesor (hapi = 0.1L)

	Kufijte ekstreme te rritjeve			Probabiliteti
	Minimale	Maksimale	Pika e mesme	
X1	0.0L	0.1L	0.05L	0.0240
X2	0.1L	0.2L	0.15L	0.0320
X3	0.2L	0.3L	0.25L	0.0400
X4	0.3L	0.4L	0.35L	0.0480
X5	0.4L	0.5L	0.45L	0.0560
X6	0.5L	0.6L	0.55L	0.0800
X7	0.6L	0.7L	0.65L	0.1200
X8	0.7L	0.8L	0.75L	0.1600
X9	0.8L	0.9L	0.85L	0.2000
X10	0.9L	1.0L	0.95L	0.2400
				1.0000

Shtritja gjatesore (hapi = 0.1L)

	Gamat e shtrirjeve			Probabiliteti
	Minimale	Maksimale	Mesatare	
Y1	0.0L	0.1L	0.05L	0.3833
Y2	0.1L	0.2L	0.15L	0.2500
Y3	0.2L	0.3L	0.25L	0.1167
Y4	0.3L	0.4L	0.35L	0.0500
Y5	0.4L	0.5L	0.45L	0.0500
Y6	0.5L	0.6L	0.55L	0.0500
Y7	0.6L	0.7L	0.65L	0.0500
Y8	0.7L	0.8L	0.75L	0.0500
				1.0000

Depertimi vertikal (hapi = 0.05D)

	Gama e depertimeve			Probabiliteti
	Minimale	Maksimale	Mesatare	
Z1	0.0D	0.05D	0.025D	0.5575
Z2	0.05D	0.10D	0.075D	0.2225
Z3	0.10D	0.15D	0.125D	0.0550
Z4	0.15D	0.20D	0.175D	0.0550
Z5	0.20D	0.25D	0.225D	0.0550
Z6	0.25D	0.30D	0.275D	0.0550
				1.0000

Tabela A4 – Probabilitetet per avarite e pjeses fundore

	Grupet unike te kompartmenteve	Permasat e avarise dhe probabilitetet								Probabiliteti per grupin
1	WB1	X1- 2Y1Z1-6 0.02147	X1Y2Z1-6 0.006	X1Y3Z1-6 0.0028						0.03027
2	WB1 + WB2S + WB2P		X2- 3Y2Z1-2 0.01404	X2- 3Y3Z1-2 0.00655	X1- 4Y4Z1-2 0.00562	X1- 4Y5Z1-2 0.00562	X1- 5Y6Z1-2 0.0078	X1- 5Y7Z1-2 0.0078	X1- 4Y8Z1-2 0.00562	0.05305
3	WB2S + WB2P + WB3		X8- 9Y2Z1-2 0.0702	X8- 9Y3Z1-2 0.03276	X7- 10Y4Z1-2 0.02808	X7- 10Y5Z1-2 0.02808	X6- 10Y6Z1-2 0.0312	X6- 10Y7Z1-2 0.0312	X7- 10Y8Z1-2 0.02808	0.24960
4	WB1 + WB2S + WB2P + WB3								X5- 6Y8Z1-2 0.00530	0.00530
5	WB2S + CO1	X3- 8Y1Z1-2 0.1507	X4- 7Y2Z1-2 0.05928	X4- 7Y3Z1-2 0.02766	X5- 6Y4Z1-2 0.0053	X5- 6Y5Z1-2 0.0053				0.24824
6	WB2S + CO1 + CO2	X9- 10Y1Z1-6 0.16867	X10Y2Z1-6 0.06	X10Y3Z1-6 0.028						0.25667
7	WB1 + WB2S + CO1 + CO2		X2- 3Y2Z3-6 0.00396	X2Y3Z3-6 0.00082	X1Y4Z3-6 0.00062	X1Y5Z3-6 0.00026				0.00592
8	WB2S + CO2	X3Y1Z3-6 0.00337								0.00337
9	WB2S + WB3	X5- 8Y1Z3-6 0.03508	X5- 7Y2Z3-6 0.01408	X6- 7Y3Z3-6 0.00513	X6Y4Z3-6 0.00088					0.05517
10	WB2S + CO2 + WB3		X8- 9Y2Z3-6 0.0198	X8- 9Y3Z3-6 0.00924	X7- 10Y4Z3-6 0.00792	X7- 10Y5Z3-6 0.00792				0.06600
11	WB3			X3Y3Z3-6	X3-	X2-			X8-	0.00903

				0.00098	4Y4Z3-6 0.00098	4Y5Z3-6 0.00132			10Y8Z3-6 0.0066	
12									X1- 4Y8Z3-6 0.00158	0.00440
13									X7Y8Z3-6 0.00132	0.00150
14		X4Y1Z3-6 0.00405	X4Y2Z3-6 0.00264	X4- 5Y3Z3-6 0.00267	X5Y3Z3-6 0.00062	X5- 6Y5Z3-6 0.0015			X5- 6Y8Z3-6 0.0015	0.01148

1.00000

Tabela A5 – Probabilitetet permblidhese dhe derdhjet e hidrokarbureve
Avari veshjeje

Grupet e kompartimenteve	Derdhja e hidrokarbureve Oi (m3)	Probabiliteti Pi	Probabiliteti permblidhes [shuma e Pi]	Derdhja mesatare Pi x Oi (m3)	Probabiliteti Pie	Derdhje ekstreme Oie x Pie x 10 (m3)
WB1	0.00	0.17725	0.17725	0.00		
WB1 + WB2S	0.00	0.03408	0.21133	0.00		
WB2S	0.00	0.41532	0.62665	0.00		
WB2S + WB3	0.00	0.03408	0.66073	0.00		
WB3	0.00	0.17725	0.83798	0.00		
WB1 + WB2S + CO1	9430,00	0.01054	0.84852	99.39		
WB2S + CO1	9430,00	0.01939	0.86791	182.85		
WB2S + CO2	28291,00	0.09381	0.96172	2653.98	0.06172	17461.2052
WB2S + CO2 + WB3	28291,00	0.01142	0.97314	323.08	0.01142	3230.8322
WB1 + WB2S + CO1 + CO2	37721,00	0.00088	0.97402	33.19	0.00088	331.9448
WB2S + CO1 + CO2	37721,00	0.02598	1.00000	979.99	0.02598	9799.9158
				4272.48	0.10000	30823,898

Tabela A5 – Probabilitetet permblledhese dhe derdhjet e hidrokarbureve (vazhdimi)

Avaria e pjeses fundore (diferenca e nivelit te batice-zbatice 0.0 m)

Grupet e kompartimenteve	Derdhja e hidrokarbureve Oi (m3)	Probabiliteti Pi	Probabiliteti permblledhes [shuma e Pi]	Derdhja mesatare Pi x Oi (m3)	Probabiliteti Pie	Derdhje ekstreme Oie x Pie x 10 (m3)
WB1	0.00	0.03027	0.03027	0.00		
WB1 + WB2S + WB2P	0.00	0.05304	0.08331	0.00		
WB1 + WB2S + WB2P + WB3	0.00	0.00530	0.08861	0.00		
WB2S + WB2P	0.00	0.24825	0.33686	0.00		
WB2S + WB2P + WB3	0.00	0.24960	0.58646	0.00		
WB3	0.00	0.25667	0.84313	0.00		
WB1 + WB2S + WB2P + CO1	2373.00	0.00592	0.84905	14.05		
WB2S + WB2P + CO1	2373.00	0.00337	0.85242	8.00		
WB2S + WB2P + CO2	13322.00	0.05518	0.90760	735.11	0.00760	1012.4720
WB2S + WB2P + WB3 + CO2	13322.00	0.06600	0.97360	879.25	0.06600	8792.5200
WB1 + WB2S + WB2P + CO1 + CO2	18796.00	0.00903	0.98263	169.73	0.00903	1697.2788
WB3 + WB2S + WB2P + CO1 + CO2	18796.00	0.00150	0.98413	28.19	0.00150	281.9400
WB1 + WB2S + WB2P + WB3 + CO1 + CO2	18796.00	0.00440	0.98853	82.0	0.00440	827.0240
WB2S + WB2P + CO1 + CO2	18796.00	0.01147	1.00000	215.59	0.01147	2155.9012
				2132.62	0.10000	14767.1360

Tabela A6– Probabilitetet permblledhese dhe derdhjet e hidrokarbureve (vazhdimi)

Avaria e pjeses fundore (diferenca e nivelit te batice-zbatice 2.0 m)

Grupet e kompartimenteve	Derdhja e hidrokarbureve Oi (m3)	Probabiliteti Pi	Probabiliteti permblledhes [shuma e Pi]	Derdhja mesatare Pi x Oi (m3)	Probabiliteti Pie	Derdhje ekstreme Oie x Pie x 10 (m3)
WB1	0.00	0.03027	0.03027	0.00		
WB1 + WB2S + WB2P	0.00	0.05304	0.08331	0.00		
WB1 + WB2S + WB2P + WB3	0.00	0.00530	0.08861	0.00		
WB2S + WB2P	0.00	0.24825	0.33686	0.00		
WB2S + WB2P + WB3	0.00	0.24960	0.58646	0.00		

WB3	0.00	0.25667	0.84313	0.00		
WB1 + WB2S + WB2P + CO1	3832.00	0.00592	0.84905	22.69		
WB2S + WB2P + CO1	3832.00	0.00337	0.85242	12.91		
WB2S + WB2P + CO2	17210.00	0.05518	0.90760	949.65	0.00760	1307.9600
WB2S + WB2P + WB3 + CO2	17210.00	0.06600	0.97360	1135.86	0.06600	11358.6000
WB1 + WB2S + WB2P + CO1 + CO2	23898.00	0.00903	0.98263	215.80	0.00903	2157.9894
WB3 + WB2S + WB2P + CO1 + CO2	23898.00	0.00150	0.98413	35.85	0.00150	358.4700
WB1 + WB2S + WB2P + WB3 + CO1 + CO2	23898.00	0.00440	0.98853	105.15	0.00440	1051.5120
WB2S + WB2P + CO1 + CO2	23898.00	0.01147	1.00000	274.11	0.01147	2741.1006
				2752.02	0.10000	18975.6320

Tabela A6– Probabilitetet permblledhese dhe derdhjet e hidrokarbureve (vazhdimi)

Avaria e pjeses fundore (diferenca e nivelit te batice-zbatice 4.5 m)

Grupet e kompartimenteve	Derdhja e hidrokarbureve Oi (m3)	Probabiliteti Pi	Probabiliteti permblledhes [shuma e Pi]	Derdhja mesatare Pi x Oi (m3)	Probabiliteti Pie	Derdhje ekstreme Oie x Pie x 10 (m3)
WB1	0.00	0.03027	0.03027	0.00		
WB1 + WB2S + WB2P	0.00	0.05304	0.08331	0.00		
WB1 + WB2S + WB2P + WB3	0.00	0.00530	0.08861	0.00		
WB2S + WB2P	0.00	0.24825	0.33686	0.00		
WB2S + WB2P + WB3	0.00	0.24960	0.58646	0.00		
WB3	0.00	0.25667	0.84313	0.00		
WB1 + WB2S + WB2P + CO1	5658.00	0.00592	0.84905	33.50		
WB2S + WB2P + CO1	5658.00	0.00337	0.85242	19.07		
WB2S + WB2P + CO2	22081.00	0.05518	0.90760	1218.43	0.00760	1678.1560
WB2S + WB2P + WB3 + CO2	22081.00	0.06600	0.97360	1457.35	0.06600	14573.4600
WB1 + WB2S + WB2P + CO1 + CO2	30292.00	0.00903	0.98263	273.54	0.00903	2735.3676
WB3 + WB2S + WB2P + CO1 + CO2	30292.00	0.00150	0.98413	45.44	0.00150	454.3800
WB1 + WB2S + WB2P + WB3 + CO1 + CO2	30292.00	0.00440	0.98853	133.28	0.00440	1332.8480
WB2S + WB2P + CO1 + CO2	30292.00	0.01147	1.00000	347.45	0.01147	3474.4924

3528.05	0.10000	24248.7040
---------	---------	------------

Tabela A7 – Permbledhje e parametrave të derdhjeve të hidrokarbureve

Avari e pjesës fundore	(40%) per 0.0 m batice- zbatice	(50%) per 2.0 m batice- zbatice	(10%) per 4.5 m batice- zbatice	Parametra të kombinuar
Probabiliteti i derdhjes zero Po	0.8431	0.8431	0.8431	0.8431
Derdhje mesatare (m3)	2133	2752	3528	2582
Derdhje ekstreme (m3)	14767	18976	24249	17820

Avarite e veshjes dhe të pjesës fundore të kombinuara	(40%) Avari veshje	(60%) Avari e pjesës fundore	Parametra të kombinuar
Probabiliteti i derdhjes zero Po	0.8380	0.8431	0.8411
Derdhje mesatare (m3)	4272	2582	3258
Derdhje ekstreme (m3)	30824	17820	23021
Parametri i derdhjes mesatare OM			0.0864
Parametri i derdhjes ekstreme OE			0.6103

SHTOJCA 8

Direktiva për miratimin e dispozitave të tjera në fushën e strukturës apo shfrytëzimit siç janë parashikuar në rregullat 13G 7) të Aneksit I të MARPOL 73/7831

Të përgjithshme

Rregulli 13G 4) i Aneksit I të MARPOL 73/78 përmend parashikimet e zbatueshme nga transportuesit e produkteve të papërpunuara ekzistuese nga një port me peshë të barabartë

apo më të madhe se 20000 ton dhe për transportuesit e produkteve ekzistuese nga një port

me peshë mbi 30 000 ton, të cilat synojnë uljen e derdhjeve aksidentale të hidrokarbureve

në rast afrimi të anijes në breg apo ngecjes të anijes. Sipas rregullit 13G 7), të tjera dispozita në fushën e strukturës apo të shfrytëzimit mund të pranohen si variante me kusht

që këto variante të ofrojnë të paktën të njëjtën shkallë mbrojtjeje ndaj ndotjes nga hidrokarburet, kur anija afrohet apo ngec në breg dhe se ato duhen miratuar nga Autoriteti në bazë të direktivave të hartuara nga Organizata.

Këto direktiva identifikojnë kriteret mbi të cilat duhet të bazohesh për të përcaktuar nëse të tjera dispozita janë të pranueshme. Metodën e miratuar nga MEPC në çastin e hartimit të direktivave përshkruhen në mënyrë të hollësishme në shtojcën bashkëlidhur.

MEPC mund të miratojë të tjera dispozita si variante, pas shqyrtimit të karakteristikave të tyre në planin e parandalimit të ndotjes dhe sigurisë. Një propozim lidhur me miratimin e një dispozite të re apo të modifikuar duhet t'i nënshtrohet Autoritetit dhe të përmbajë specifikime teknike dhe operacionale, si dhe një vlerësim të aspekteve lidhur me sigurinë.

Zbatimi

Këto direktiva zbatohen nga transportuesit e produkteve të papërpunuara nga një port me peshë të barabartë apo mbi 20 000 ton dhe për transportuesit e produkteve ekzistuese nga një port me peshë mbi 30 000 ton, që nuk janë të detyruar të jenë në përputhje me rregullin 13F dhe që nuk përmbushin parashikimet e rregullit 13G 1) c).

Parashikime në fushën e mbrojtjes

³¹ Interpretim i seksioneve të këtyre Direktivave (Interpretimi i njëjtë MPC 7 i IACS është shpërndarë në notën MEPC/Qark. 365). Ai figuron në shtojcën 9 të këtyre interpretimeve

Mbrojtja minimale kundër derdhjeve aksidentale të hidrokarbureve është parashikuar nga rregulli 13G 4), sipas të cilit anijet e naftës, ndaj të cilave zbatohet rregulli 13G duhet të jenë të pajisura, në të paktën 30% të gjatësisë Lt dhe mbi gjithë zgavrën e anijes së çdo bordi, ose në të paktën 30% të sipërfaqes së mbështjellëses fundore të përfshirë në gjatësinë Lt, Lt siç është e përcaktuar në rregullin 13E 2), me çisterna anësore apo hapësira me fund të dyfishtë që nuk janë përdorur për transportin e hidrokarbureve dhe që përmbushin dispozitat e rregullit 13E 4), lidhur me lartësinë dhe gjerësinë. Dispozitat ekuivalente në fushën e strukturës ose shfrytëzimit, siç autorizon rregulli 13G 7), duhet të ofrojnë të paktën të njëjtën shkallë mbrojtjeje nga derdhjet e hidrokarbureve, kur anija ngec apo afrohet në breg. Karakteri ekuivalent i këtyre dispozitave duhet të jetë i përcaktuar me anë të llogaritjeve të bëra në përputhje me paragrafet 4) dhe 5) të poshtëshënuar.

Kritere lidhur me avaritë dhe derdhjet

Për raste avarish, të përcaktuara në rreshtin 5.1 të këtyre direktivave duhet të llogariten edhe derdhjet e hidrokarbureve. Ikjet hipotetike duhen llogaritur për kushtet e specifikuar në rreshtat 4.1, 4.2 dhe 4.3 këtu më poshtë dhe në përputhje me metodat e përcaktuara në paragrafet 5.2, 5.3 dhe 5.4. Ikjet hipotetike të llogaritura në këtë mënyrë, pjestuar me vëllimin e ngarkesës së transportuar nga anija, sipas konfigurimit të saj fillestar dhe të shprehura në përqindje, përbëjnë treguesin ekuivalent të derdhjes së hidrokarbureve (treguesi EOS) për anijen në secilin prej kushteve të specifikuar në paragrafet 4.1, 4.2 dhe 4.3.

Në rastin e një anijeje ekzistuese, treguesi EOS duhet llogaritur për ngarkimin që përkon me kufirin maksimal rregullator të ngarkesës, anija është pa diferencë dhe dëndësia e ngarkesës e njëjlojtë, në mënyrë që të gjitha çisternat për ngarkesë të mund të mbushen në 98%. Këto llogaritje mundësojnë arritjen e treguesit EOS bazë dhe dëndësinë nominale të hidrokarbureve të ngarkesës, që duhen përdorur në llogaritjet e përshkruara në paragrafet 4.2 dhe 4.3.

Një tregues i dytë EOS duhet llogaritur për anijet e pajisura me çisterna gjatësore jo të përdorura për transport hidrokarburesh siç janë përmendur në rregullin 13G 4).

Një tregues i tretë EOS duhet llogaritur për metodën e mbajtur si variant; ky tregues nuk duhet të jetë më i lartë se treguesi EOS i llogaritur sipas paragrafit 4.2 dhe nuk duhet të kalojë 85% të treguesit EOS të llogaritur sipas paragrafit 4.1.

Çisternat me lëndë të djegshme të lëngshme të përfshira në gjatësinë e tranche të çisternave për ngarkesë duhen konsideruar si çisterna me ngarkesë hidrokarbure sipas llogaritjeve të treguesve EOS.

Metoda e llogaritjes së ikjeve hipotetike të hidrokarbureve

Duhet zbatuar metoda e përshkruar në këtë paragraf për të llogaritur treguesin ekuivalent të derdhjes së hidrokarbureve (treguesi EOS) të përshkruar në paragrafin 4.

Hipoteza lidhur me avaritë.

Në të gjitha çisternat me hidrokarbure, gjatë llogaritjeve të kryera për të përcaktuar treguesin ekuivalent të derdhjes së hidrokarbureve, duhen zbatuar hipotezat lidhur me avaritë e identifikuar këtu më poshtë:

Avari de borde së anijes

Gjatësia $lc = 1/3L^{2/3}$ ose 14.5m nëse ky dimension është më i ulët

Thellësia $tc = B/5$ ose 11.5m nëse ky dimension është më i ulët

Lartësia $vc =$ duke filluar nga vija e kallumës jashtë gjymtyreve pa kufizim për lart

5.1.2 Avari e pjesës fundore

Gjatësia $l_s = 0.2L$

Thellësia $b_s = B/6$ ose 10m, duke zgjedhur dimensionin më të ulët por kjo nuk duhet të jetë më e ulët se 5 m

Lartësia duke filluar nga vija e kallumës jashtë gjymtyreve $v_s = B/15$

5.2 Llogaritja e ikjeve si pasojë e një avarie të veshjes.

Ikjet si pasojë e një avarie të veshjes duhen llogaritur kështu:

Gjatësia e ekstremitetit para ekstremitetit të pasëm

të zonës së çisternave për ngarkesë $= L_t \text{ (m)}$

Gjatësia e çisternës l_i

$= l_i \text{ (m)}$

Distanca midis veshjes së anijes dhe pjesës

rrethuese të çisternës $= s_i \text{ (m)}$

Vëllimi i ngarkesës në çisternë

$= V_i \text{ (m}^3\text{)}$

Gjatësia e avarisë së veshjes

siç është specifikuar në paragrafin 5.5.1

$= l_c \text{ (m)}$

Thellësia e avarisë siç është specifikuar në

paragrafin 5.1.1

Supozohet një ndarje gjatësore uniforme e vendit që zënë avaritë.

Faktori i probabilitetit të hapjes së një të çare në çisternë si pasojë e një avarie në veshje

$$q_{ci} = \frac{(1-s_i/t_c)(l_i+l_c)}{(L_t+l_c)}$$

$(1-s_i/t_c)$ duhet të jetë $\geq$ se 0

Ikje hipotetike totale që vjen si pasojë e një avarie në veshje.

$$O_c = \sum q_{ci} \cdot V_i$$

Kjo metodë përlllogaritjeje mundëson marrjen parasysh të çisternave anësore për balast, cilido qoftë numri apo dimesionet e tyre. Ajo merr parasysh gjithashtu efektin e dimensioneve të çisternave për ngarkesë. Së fundi ajo mban parasysh rrezikun e hapjes së një zgavre në një çatma gjatësore dhe derdhjet që vijnë nga çisternat qëndrore.

5.3 Llogaritja e derdhjeve si pasojë e një avarie e pjesës fundore

Ikjet si pasojë e një avarie të pjesës fundore të anijes duhen llogaritur në këtë mënyrë:

Gjatësia e ekstremitetit para ekstremitetit

të pasëm të zonës së çisternave për ngarkesë

$= L_t \text{ (m)}$

Gjerësia e zonës së çisternave për ngarkesë

$= B_t \text{ (m)}$

Gjatësia e çisternës l_i

$= l_i \text{ (m)}$

Gjerësia e çisternës = bi (m)

Lartësia e fundit të dyfishtë = hi (m)

Vëllimi i ngarkesës në çisternë = Vi (m³)

Gjatësia e avarisë së pjesës fundore
në përputhje me paragrafin 5.1.2 = ls (m)

Thellësia e avarisë së pjesës fundore
në përputhje me paragrafin 5.1.2 = bs (m)

Lartësia e avarisë së pjesës fundore
në përputhje me paragrafin 5.1.2 = vs (m)

Faktor probabiliteti i hapjes së ndonjë zgavre
në çisternën i si pasojë e një avarie së pjesës fundore

$$q_{si} = \frac{(1 - h_i/V_s) (l_i + l_s) (b_i + b_s)}{(l_t + l_s) (b_t + b_s)}$$

$(1 - h_i/V_s)$ duhet të jetë ≥ 0

Dendësia nominale e ngarkesës në
përputhje me paragrafin 4 = pc (t/m³)

Dendësia e ujit të detit (normalisht 1.025) = ps (t/m³)

Distanca vertikale midis vijës së pluskimit
dhe pikës më të ulët të kallumës = d (m)

Lartësia e kolonës së ngarkesës mbi
fundin e çisternës me ngarkesë = hc (m)
Shtypja normale maksimale në mekanizmin
me gaz inert (normalisht 0.05bar) = Δ (bars)

Marzhi për t'u marrë parasysh nga humbja
tranzitore mesatare, efektet e dallgës së detit dhe baticës = 1,1

Shpejtësia normale si pasojë e rëndesës g = 9.81 m/s²

Faktori i derdhjes si pasojë e një shtypjeje
hidrostatike në çisternën i

$$q_{hi} = 1 - \frac{(p_s (d - h_i) g - 100 \Delta p)}{1.1 p_c \cdot h_c \cdot g}$$

qhi duhet të jetë ≥ 0

Ikjet nga çisterna i:

$$O_{si} = q_{si} \cdot q_{hi} \cdot V_i$$

Ikje hipotetike totale si pasojë e një avarie të pjesës fundore :

$$O_s = \sum q_{si} \cdot q_{hi} \cdot V_i$$

Nëse anija është e pajisur me një fund të dyfishtë, mund të supozohet se ikja e hidrokarbureve e llogaritur në këtë mënyrë pakësohet, në rastin e çisternave të vendosura mbi këtë fund të dyfishtë, me 50% të kapacitetit total të çisternave me fund të dyfishtë të përdorura, por ky reduktim nuk është në asnjë rast mbi 50% të humbjes së përlogaritur për çdo çisternë.

5.4 Llogaritja e derdhjes totale si pasojë e një avarie në veshje dhe në pjesën fundore.

Duhet mbledhur humbjet e përlogaritura në përputhje me paragrafët 5.2 dhe 5.3 më sipër për të nxjerrë humbjen hipotetike totale si më poshtë:

$$O_{tot} = 0,4O_c + 0,6O_s$$

Metoda që mundëson pakësimin humbjeve

6. Metodatat që mundësojnë pakësimin e humbjeve të lejuara si variante në bazë të rregullit 13G 7) mund të konsistojnë në një metodë të vetme ose në një kombinim metodash mbrojtjeje në rast afrimi në breg apo ngecjes, ose të dyja. Metodatat që ka miratuar MEPC janë përshkruar në shtojcën më pas.

Metoda të tjera mund të miratohen nga Organizata. Ato duhet jo vetëm t'u përgjigjen kritereve të humbjes, të përcaktuara në paragrafet 4) dhe 5), por gjithashtu duhen gjykuar të pranueshme në çdo rast të veçantë, nga pikëpamja e shfrytëzimit dhe sigurisë. Vecanërisht nuk duhet që:

anija-çisternë të ekspozohet ndaj pengesave të papranueshme në gjendjen e paprekur dhe se avaritë e pësuar nga trupi i anijes në rast aksidenti, të jenë të rënda; te krijohet rrezik zjarri apo shpërthimi shtesë i paparanueshëm.

Manuali i shfrytëzimit

7. Kapitëni duhet të ketë udhëzime në fushën e shfrytëzimit, të miratuara nga Autoriteti dhe që tregojnë qartë kushtet e shfrytëzimit të kërkuara më qëllim zbatimin e këtyre direktivave. Këto udhëzime mund të figurojnë në një manual të veçantë ose të përfshihen në manualët eksistues të bordit. Ato duhet të saktësojnë kushtet e miratuara për ngarkim, përfshi edhe ngarkimet e pjesshme dhe balastin që duhet përdorur për të realizuar këto kushte. Duhet dhënë gjithashtu udhëzime mbi përdorimin e dispozitivit me gaz inert si dhe të gjitha të dhënat e nevojshme mbi mbështetjen, pengesat dhe qëndrueshmërinë.

Vlefshmëria e çertifikatës IOPP/ suplement i çertifikatës IOPP

8. I duhet vënë një vulë çertifikatës IOPP/shtojcë e çertifikatës IOPP, me qëllim identifikimin e dispozitave në fushën e strukturës apo shfrytëzimit, të miratuara në përputhje me rregullin 13G 7), si dhe udhëzimet e miratuara në fushën e shfrytëzimit.

Shtojcë

Dispozita të pranueshme si variante sipas rregullit 13G 7) të Aneksit I të MARPOL 73/78

Në këtë shtojcë paraqiten dispozitat e pranuar nga MEPC si variante, sipas rregullit 13G 7) të Aneksit I të MARPOL 73/78. Një metodë e vetme e pranuar si variant është paraqitur në shtojcë.

Parashikime lidhur me zbatimin e ngarkimit në ekuilibër hidrostatik të çisternave me ngarkesë

Ngarkimi në ekuilibër hidrostatik mbështetet në parimin sipas të cilit presioni hidrostatik i ushtruar në fundin e çisternës nga kolona e hidrokarbureve, si dhe shtypja e gazit inert në hapësirën e zbrazët, mbetet i barabartë ose është më e ulët se presioni hidrostatik i jashtëm i kolonës së ujit; nga kjo rrjedh një pakësim i humbjeve të hidrokarbureve në rast avarie të pjesës fundore.

Lartësia maksimale e ngarkesës brenda çdo çisterne duhet të përmbushë ekuacionin e mëposhtëm:

$$h_c \cdot \rho_c \cdot g + 100 \Delta p \leq (d - h_i) \cdot \rho_s \cdot g$$

në të cilin

h_c	është lartësia maksimale e pranueshme e ngarkesës brenda secilës çisternë, e matur nga fundi i çisternës	(m)
ρ_c	është dendësia e ngarkesës së transportuar	(t/m ³)
d	distanca maksimale midis vijës së pluskimit dhe pikës më të ulët të kallumës	(m)
h_i	është lartësia e fundit të çisternës mbi kallumin	(m)
Δp	është shtypja nomrale maksimale e qarkut të gazit inert, e shprehur në bar (normalisht 0.05 bar)	(bar)
ρ_s	është dendësia e ujit të detit	(t/m ³)
g	është shpejtësia normale e rëndesës	(g = 9.81 m/s ²)

Mund të rritet distanca d duke shtuar balast në çisternat për balast, çka mundëson mbushjen më shumë të çisternave për ngarkesë, duke ruajtur ekuilibrin hidrostatik dhe respektuar vijën kufizuese rregullatore të anijes.

Metodat dhe mekanizmat e shfrytëzimit sipas metodës së ekuilibrit hidrostatik duhen miratuar nga Autoriteti. Miratimi duhet bërë mbi bazë të specifikimeve të sistemit dhe dokumenteve përshi:

përlllogaritjet e bëra për të përcaktuar nëse mund të krijohet, në kushtet e ngarkimit të miratuar dhe në një çisternë për ngarkesë të çfarëdoshme, një rezonancë midis periudhës natyrale të lëvizjes gjatësore të substancës së lëngshme të transportuar dhe periudhës natyrale të lëkundjes së anijes, dhe midis periudhës së natyrshme të lëvizjes transversale të substancës së lëngshme të transportuar dhe periudhës së natyrshme të tresos së anijes. Në këtë kontekst shprehja “mund të krijohet një rezonancë” tregon se periudha e natyrshme e lëvizjes në drejtim të gjatësisë të hidrokarbureve përfshihet midis 60% dhe 130% të periudhës së natyrshme të lëkundjes së anijes dhe/ose që periudha e natyrshme e lëvizjes transversale të ngarkesës përfshihet midis 80% dhe 120% të periudhës së natyrshme të tresos së anijes. Kur një rezonancë mund të krijohet midis lëvizjes së anijes dhe lëvizjes së substancës së lëngshme të transportuar, duhet vlerësuar presioni i ushtruar nga lëkundja e shkaktuar nga kjo rezonancë dhe të verifikohet që struktura ekzistuese është mjaftueshëm rezistente për të përballuar presionin e ushtruar nga lëkundja që ka qënë vlerësuar; dhe

përlllogaritjet e qëndrueshmërisë në gjendjen e paprekur dhe pas avarisë, kryesisht efektet e karnave të lëngshme. Këto përlllogaritje qëndrueshmërie pas avarisë kërkohen gjithësesi vetëm për anijet e përkufizuara në rregullin 1.6)

Kur përmbushen parashikimet që synojnë pakësimin e humbjeve aksidentale, duke zbatuar metodën e ngarkimit në ekuilibrin hidrostatik vetëm për një numër të kufizuar çisternash, kjo metodë duhet zbatuar me përparësi në çisternat anësore dhe kjo mundëson pakësimin e humbjeve si pasojë e një avarie në veshje dhe kufizon në maksimum lëkundjen në çisternat qendrore pjesërisht të mbushura.

Kur anija shfrytëzohet me mënyrën e ngarkimit dhe shkarkimit të kryer në shumë porte sipas metodës së ngarkimit në ekuilibër hidrostatik, çisternat që zënë në borde më shumë se 30% të gjatësisë së zonën të çisternave për ngarkesë duhet të mbeten bosh deri në vendin e fundit të

ngarkimit ose të shkarkohen në vendin e parë të shkarkimit.

Duhet ruajtur në bord për të paktën 3 vjet shembuj të raporteve të certifikuara mbi masat e marra për hapësira bosh.

SHTOJCA 9

Interpretimi i parashikimeve lidhur me zbatimin e ngarkimit në ekuilibër hidrostatik të çisternave për ngarkesë (rezoluta MEC.64 (36))

Në sesionin e tij të 41 (30 mars- 3 prill 1988), Komiteti i mbrojtjes së mjedisit detar theksoi se mundet që një numër i madh anijesh çisternë me vjetërsi 25 vjet apo më shumë të përdorin si metodë shfrytëzimi ngarkimin në ekuilibër hidrostatik, që është lejuar si variant nga rregulli I/13G 7) i MARPOL, me qëllim që të vazhdojnë të shfrytëzohen për pesë vjet a më shumë, dhe pranoi se ishte e nevojshme hartimi i një interpretimi të njëjlojtë për të mënjeluar problemet që rrezikojnë të dalin nëse përdoret ngarkimi në ekuilibër hidrostatik.

Më pas, në sesionin e 42 (2-6 nëntor 1998), pas shqyrtimit të rekomandimit të bërë nga Nën-Komiteti për produktet e lëngëta dhe gazit të paambalazhuar në sesionin e tretë mbi interpretimin e njëjlojtë MC 7 të IACS “Ngarkimi në ekuilibër hidrostatik”, Komiteti vendosi t’ua komunikojë këtë interpretim të njëjlojtë Qeverive Anëtare siç figuron në aneks, me qartësimet e mëposhtme

duhet pranuar se të gjitha çisternat për balast janë bosh gjatë përlllogaritjes së treguesve EOSI dhe EOS2, ndërsa mund të mendohet të shtohet ujë balasti për të llogaritur treguesin EOS3 dhe

pranohet që mund të marrim ujë balasti në bord gjatë udhëtimit me qëllim ruajtjen e distancës së domosdoshme të zhytjes së anijes, për të respektuar rregullat dhe përmbushur pashikimet lidhur me qëndrueshmërinë, rezistencën etj.

Në sesionin e 43 (28 qershor-2 korrik 1999), Komiteti miratoi një propozim të IACS që synon disa modifikime të vogla në interpretimet origjinale.

Këto modifikime figurojnë në këtë qarkore e cila anulon dhe zëvendëson qarkoren MEPC/Qark. 347.

Qeveritë Anëtare janë të ftuara të përdorin interpretimin e njëjlojtë, këtu bashkëngjitur, si dhe qartësimet më sipër kur ato do të zbatojnë dispozitat e Direktivave për miratimin e dispozitave të tjera në fushën e strukturës apo shfrytëzimit, siç janë parashikuar nga rregulli 13G 7) i Aneksit i të MARPOL 73/78 (rezoluta MEPC 64(36)) për anijet çisternë me moshë 25 vjet e lart që përmenden në rregullin 13G 4) të Aneksit I të MARPOL 73/78.

ANEKS

INTERPRETIMI I NJËLLOJTË MPC 7 I IACS – NGARKIMI NË EKUILIBËR HIDROSTATIK (MAJ 1998)

(Aneksi I, rregulli 13G 7) – Direktiva për miratimin e dispozitave të tjera në fushën e strukturës apo shfrytëzimit, rezoluta MEPC 64 (36) i OMI)

Kritere lidhur me avaritë dhe derdhjet (seksioni 4 i Direktivave të OMI)

Konfigurimi fillestar është konfigurimi i anijes siç është përmendur nga çertifikata IOPP dhe plani i dispozitave të përgjithshme ekzistuese, para zbatimit të rregullit 13G 7) të MARPOL. Në rastin e një transportuesi produktesh apo produktesh bruto të shfrytëzuara qoftë me çisterna me balast të pastër kur transporton produkte, qoftë me larjen me naftë bruto kur ai transporton bruto, vlerësimi duhet bërë veçmas për çdo mënyrë shfrytëzimi, në përputhje me dispozitat e rezolutës MEPC 64 (36).

Përlllogaritja e treguesit EOS bazë (EOS1) sipas paragrafit 4.1 të Direktivave OMI

Gjatë llogaritjes së treguesit të parë EOS (EOS1) siç është përcaktuar në paragrafin 4.1 të Direktivave, pranohet që anija është e ngarkuar deri në kufirin e ngarkimit në stinën e verës, nuk ka diferencë midis thellësisë së pjesës së parme të anijes me atë të pasme (assiette nulle) dhe që nuk transporton as produkte të konsumueshme as balast.

Në llogaritjen e treguesit EOS1 volumi i ngarkesës që transporton anija zë 98 % të vëllimit të çisternës me ngarkesë dhe lëndë djegëse të lëngshme në gjatësinë L_t sipas konfigurimit fillestar të anijes. Shih aneksin.

Le të jetë p_c dendësia nominale e ngarkesës. Dendësia nominale e ngarkesës për ta përdorur në llogaritjen e treguesve EOS1, EOS2 dhe EOS3 jepet me anë të formulës së mëposhtme

$$p_c = \frac{\Delta(\text{në verë}) - L_{S\bar{E}}}{V_{98\%}}$$

(konfigurimi fillestar i çisternave me ngarkesë dhe substance të lëngshme në L_t)

në të cilën

Δ (në verë) = zhvendosja e anijes që përkon me vijën kufizuese rregullatore maksimale të ngarkesës në verë, kur anija s'ka pozicion të favorshëm lundrimi.

L_{SW} : pesha në gjendjen bosh

$V_{98\%}$ (konfigurimi fillestar i çisternave me ngarkesë dhe substance të lëngshme në L_t)

Shënim: Kërkesat me shkrim për vlerësimin e dispozitave lidhur me anijet-çisternë sipas rezolutës MEPC.64(36) të 8 Majit 1988 apo pas kësaj date do të shqyrtohen në përputhje me këtë interpretim të njëjtë përveç vendimit të kundërt të Adminsitratës Shtetërore flamurin e të cilit ajo mban.

Përllogaritja e treguesit të dytë EOS (EOS2) për anijet e pajisura me çisterna anësore, jo të përdorura për transport hidrokarburesh siç përmenden në rregullin 13G 4) sipas paragrafit 4.2 të Direktivave të OMI

Sipas llogarisë së treguesit të dytë EOS2 pranohet që anija të jetë e pajisur me një mbrojtje vetëm gjatësore, siç përmendet në paragrafin 4.2 të rezolutës MEPC 64 (36).

Sipas llogaritjes EOS2 një mbrojtje gjatësore hipotetike mund të parashikohet me kusht që pozicionet e pranuar për ndërmjetës gjatësorë dhe transversale të ofrojnë të paktën mbrojtjen anësore minimale të kërkuar nga rregulli 13G 4) dhe se vendosja e ndërmjetësve të sigurojë treguesin më të ulët EOS 2 të mundur.

Për vëllimet dhe masën e parametrave shih figurën 1 këtu më poshtë:

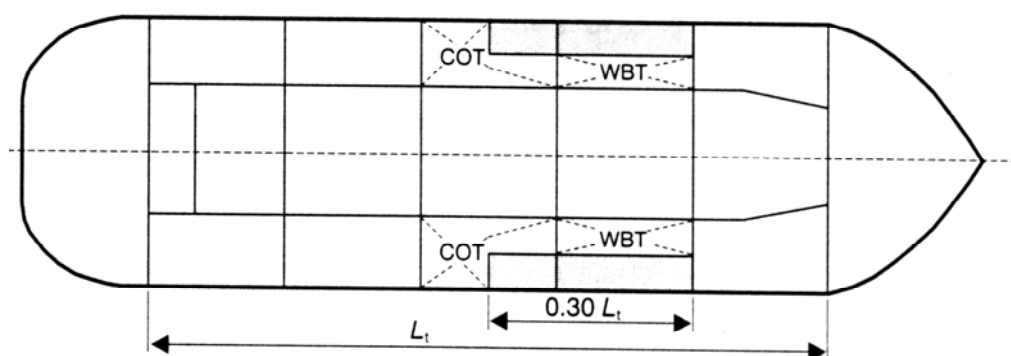


Figura 1

Pranohet që vëllimet mbetëse të çisternave të përmendura për mbrojtje anësore hipotetike transportojnë të njëjtin tip përmbajtjeje si më parë (domethënë çisternat me ujë-balast mbeten çisterna për ujë-balast dhe çisternat për hidrokarbure mbeten të tilla për pjesën mbetëse).

Dimensionet e pjesës mbetëse të çisternave me ngarkesë hidrokarbure dhe /ose lëndë djegëse të lëngshme janë si më poshtë:

li : e pamodifikuar

bi : e pakësuar nëse mbrojtja gjatësore hipotetike sigurohet mbi gjithë gjatësinë li. E modifikuar nëse mbrojtja gjatësore hipotetike sigurohet mbi një pjesë të gjatësisë li.

Vi : vëllimi i ngarkesës në çisternat për ngarkesë hidrokarbure dhe /ose lëndë djegëse të lëngshme.

Nuk është e nevojshme të merren parasysh parashikimet e Aneksit I të MARPOL lidhur me distancën vertikale të zhytjes së anijes dhe pozicionin e lundrimit në llogaritjet e EOS2. Shih aneksin.

Gjatë llogaritjes së EOS 2 pranohet që anija ka nuk ka pozicion të favorshmëm për zhvendosjen e sasisë së ujit që përkon me një konfigurim të anijes në përputhje me dispozitat e rregullit 13G 4), pa të konsumueshme dhe pa balast. Shih paragrafin 6 dhe aneksin.

Përlllogaritja e treguesit të tretë EOS3 për metodën e ekuilibrit hidrostatik sipas paragrafit 4.3 të Direktivave OMI

Në llogaritjet e EOS3, sasia e ujit që zhvendos anija është ajo që përkon me ngarkimin në ekuilibër hidrostatik (HBL). Mund të përdoret balast për të rritur distancën midis vijës së pluskimit dhe pikës më të ulët të kallumës vetëm me qëllim përcaktimin e EOS3.

Niveli i mbushjes së çisternave të synuara nga HBL duhet të jetë i barabartë me nivelin maksimal të përcaktuar nga formula e dhënë në shtojcën e Direktivave duke marrë një dëndësi nominale hidrokarburesh dhe një sasi uji të njëjtë të zhvendosur.

Përlllogaritja e derdhjeve si pasojë e një avarie në veshje sipas paragrafit 5.2 të Direktivave të OMI

Le të jetë si distanca midis veshjes së anijes dhe pjesës rrethuese të çisternës:

si është distanca minimale midis veshjes së anijes dhe pjesës rrethuese të çisternës e matur pingul me planin boshtor në nivelin që përkon me vijën maksimale rregullatore të ngarkimit në verë.

Le të jetë Vi vëllimi i çisternës i

Vëllimi maksimal i Vi zë 98% të vëllimit të çisternës.

Përlllogaritja e derdhjeve në rast avarie të pjesës fundore sipas paragrafit 5.3 të Direktivave të OMI

E zëmë bi gjerësinë e çisternës i:

- për çisternat ngjitur me murin rrethues të anijes bi është gjerësia e çisternës e matur në hyrje në li/2 pingul me planin boshtor, në nivelin që përkon me vijën maksimale rregullatore të ngarkimit në verë.

Për çisternën qendrore bi është gjerësia e fundit të çisternës e matur me li/2.

Le të jetë Bt gjerësia e vijës së çisternës për ngarkesë:

Bt është gjerësia maksimale siç është përcaktuar në rregullin 1 2 1) të Aneksit i, e matur në gjatësinë Lt.

Le të jetë hi lartësia e fundit të dyfishtë:

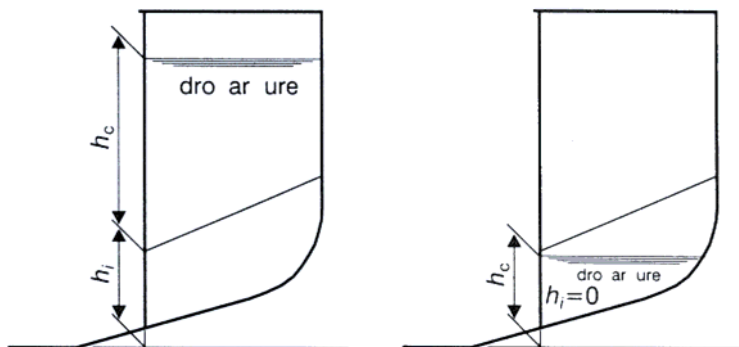
Hi është lartësia minimale e fundit të dyfishtë e matur nga vija e kallumit jashtë gjymtyrëve.

Shih figurat 2 dhe 3.

Le të jetë h_c kolona e ngarkesës mbi fundin e çisternës

H_c është kolona e ngarkesës e matur nga fundi i çisternës në pikën ku është matur h_i . Shih figurën 2.

Kur nuk ka fund të dyfishtë duhet marrë vlera maksimale e h_c duke mbajtur parasysh çdo ngritje të varangës të anijes. Shih figurën 3.



Përlllogaritja e derdhjeve hipotetike totale sipas paragrafit 5 të Direktivave të OMI.

Kur studiohet derdhja si pasoje e një avarie në veshje duhet përdorur vetëm veshje që ofron treguesi më i keq EOS.

Parashikime lidhur me zbatimin e ngarkimit në ekuilibër hidrostatik të çisternave për ngarkesë, sipas shtojcës së Direktivave të OMI.

Numri i çisternave ndaj të cilave duhet zbatuar HBL përcaktohet nga kushtet e mëposhtme: treguesi EOS3 nuk duhet të jetë më i lartë se treguesi EOS2, kur anija është e pajisur me çisterna anësore jo të përdorura për transport hidrokarburesh dhe përveç kësaj nuk duhet të kalojë 85% të treguesit EOS1. Me t'u verifikuar që këto kushte janë plotësuar, anija me pozicion lundrimi pa vlerë, V_i e axhustuar, dendësia nominale dhe lartësia maksimale e ngarkesës nxjerrë sipas formulës së shtojcës, konfigurimi konsiderohet i konfirmuar dhe nuk është e domosdoshme të rillogaritet treguesi EOS3 për kushtet reale të ngarkimit në këtë konfigurim.

Lartësitë e mbushjes së çisternave ndaj të cilave zbatohet HBL, për kushtet reale të ngarkimit përcaktohen nga formula e dhënë në shtojcën e Direktivave duke përdorur dendësinë dhe distancën vertikale të zhytjes së anijes në çdo vend që zë çisterna, e cila i nënështrohet HBL.

Mund të parashikohet gjithashtu një mbushje e pjeshshme në një lartësi më të ulët se ajo e HBL. Në këtë rast lartësia e ngarkesës në çisternat e përzgjedhura duhet të përcaktohet, duke u mbështetur në përputhjen e treguesit EOS3 me kriteret, pozicioni për lundrim i anijes pa vlerë, dendësia minimale dhe distanca vertikale e anijës në ujë korrespondon me V_i të axhustuar.

Kur për të llogaritur treguesin EOS3, përdoren lartësitë e ngarkesës nën lartësinë maksimale të llogaritur me anë të formulës së dhënë në shtojcën e Direktivave, lartësitë reale të mbushjes llogariten si më poshtë:

$$(h_c \times K) \times p_c \times g + 100\Delta p \leq (d - h_i) \times p_s \times g$$

Në këtë formulë K është faktor korrigjimi $h(HBL)/h(PF)$, ku :

$h(PF)$: lartësia maksimale e ngarkesës në kushte mbushjeje të pjeshme që jep një tregues EOS3 të kënaqshëm, për konfigurimin e zgjedhur (me densitet nominal, me pozicion lundrimi pa vlerë dhe distanca vertikale e zhytjes së anijes përkon me $d(PF)$, V_i axhustuar.

$h(HBL)$: lartësia maksimale e ngarkesës në HBL për konfigurimin e zgjedhur me distancë vertikale midis vijës së pluskimit të anijes dhe pikës më të ulët të kallumës $d(PF)$.

Pra:

$$K = ((d(PF) - h_i) \times p_s \times g - 100\Delta p) / (n \times g \times h(PF))$$

A n e k s

Matrica e parametrave

EOS (shih shënimin 1)	Pocicioni i lundrimit hipotetik	Distanca vertikale e zhytjes	Dëndësia	Vëllimi i hidrokarbur eve të ngarkuara	Të konsumuesh me dhe balast
EOS1	Pa vlerë	Vija maksimale rregullatore e ngarkesës në stinën e verës	Nominale	V1	S'ka
EOS2	Pa vlerë	Distanca përkatëse e zhytjes	Nominale	V2	S'ka
EOS3	Pa vlerë	Distanca përkatëse e zhytjes	Nominale	V3	Shih shënimin 2

Në të cilën:

V1 = 98% të vëllimit të çisternave me ngarkesë dhe lëng djegës në gjatësinë Lt të konfigurimit fillestar.

V2 = V1 më pak se 98% të vëllimit të çisternave anësore për mbrojtje që përkon me rregullin 13G 4) për çisternat me ngarkesë.

V3= vëllimi i hidrokarbureve të çisternave për ngarkesë dhe lëndë djegëse të lëngshme plot (98%) në gjatësinë Lt, dhe çisternat e ngarkuara me HBL dhe/ose çisternat pjesërisht të ngarkuara.

Shënim 1: $EOS = \frac{O_{tot}}{V_1}$

Shënim 2: Mund të përdoret balast për të rritur distancën vertikale midis vijës së pluskimit të anijes dhe pikës më të ulët të kallumës, vetëm për të përcaktuar EOS3.

ANEKSI II I MARPOL 73/78
(PËRFSHI DHE AMENDAMENTET)

RREGULLA LIDHUR ME PARANDALIMIN E NDOTJES NGA SUBSTANCAT E LËNGSHME
TË DËMSHME TË TRANSPORTUARA PA AMBALZH

ANEKSI II I MARPOL 73/78 (PËRFSHI DHE AMENDAMENTET)

RREGULLA LIDHUR ME PARANDALIMIN E NDOTJES NGA SUBSTANCAT E LËNGSHME
TË DËMSHME TË TRANSPORTUARA PA AMBALZH

Rregull 1
Përkufizime

Sipas këtij Aneksi:

Anije- çisternë për produkte kimike do të thotë një anije e ndërtuar apo përshtatur kryesisht për transport pa ambalazh të ngarkesave me substanca të lëngshme të dëmshme dhe përfshin anijet e naftës të përkufizuara në Aneksin I të kësaj Marrëveshje, kur ato transportojnë ngarkesë të plotë apo të pjesshme të substancave të lëngshme të dëmshme pa ambalazh.

Balast i pastër do të thotë balasti në çisternë e cila, që prej herës së fundit që anija ka transportuar një ngarkesë me substanca të kategorisë A,B,C apo D, është pastruar me kujdes dhe mbetjet janë hedhur, çisterna vetë është boshatisur në përputhje me dispozitat përkatëse të këtij Aneksi.

Balast i ndarë tregon ujin e balastit të futur në një çisternë të rezervuar vazhdimisht për transportin e balastit apo për transportin e ngarkesave, ndryshe nga hidrokarburet apo substancat e lëngshme të dëmshme, sipas përkufizimeve të dhëna në Aneksin e kësaj Marrëveshjeje dhe tërësisht e izoluar nga ngarkesa dhe lënda djegëse e lëngshme.

Toka më e afërt shtrihet sipas rregullit 1, paragrafi 9) i Aneksit I të kësaj Marrëveshjeje.

Substancë e lëngshme quhet çdo substancë tensioni avullues i të cilës nuk i kalon 2.8 kPa/cm² në një temperaturë prej 37,8°C.

Substancë e lëngshme e dëmshme quhet çdo substancë e përmendur në shtojcën II të këtij Aneksi apo e klasifikuar në mënyrë të përkohshme në zbatim të dispozitave të rregullit 3, paragrafi 4), si substancë e kategorive A, B, C apo D.

Zonë e veçantë apo speciale do të thotë një zonë detare e cila, për arsye teknike të njohura lidhur me situatën oqeanografike dhe ekologjike, si dhe me karakterin e veçantë të trafikut të saj, kërkon zbatimin e metodave të detyrueshme të veçanta për parandalimin e ndotjes së deteve nga substancat e lëngshme të dëmshme.

Zonat speciale janë:

zona e detit Balltik

zona e detit të Zi

zona e Antarktikut

Me zonë të detit Balltik kuptojmë zonën e përcaktuar në rregullin 10, paragrafi 1) rreshti b) i Aneksit I të kësaj Marrëveshjeje.

Me zonë të detit të Zi kuptojmë zonën e përcaktuar në rregullin 10, paragrafi 1) rreshti c) i Aneksit I të kësaj Marrëveshjeje.

9A) Me zonë të Antarktikut kuptojmë zonën detare të vendosur në jug të paralelit 60oS.

10) Përmbledhje ndërkombëtare e rregullave mbi transportuesit e produkteve kimike do të thotë Përmbledhja ndërkombëtare e rregullave lidhur me ndërtimin dhe pajimin e anijeve që transportojnë produkte kimike të rrezikshme pa ambalazh, që Komiteti i mbrojtjes së mjedisit detar të Organizatës ka adoptuar nëpërmjet rezolutës MEPC 19 (22), përfshi këtu edhe amendamentet që

mund t'i jenë bërë nga Organizata, me kusht që këto amendamente të jenë miratuar dhe të kenë hyrë në fuqi në përputhje me dispozitat e nenit 16 të kësaj Marrëveshje lidhur me procedurat e amendimit të zbatueshme në shtojcat e Anekseve.

11) Përmbledhje e rregullave mbi transportuesit e produkteve kimike do të thotë Përmbledhje e rregullave lidhur me ndërtimin dhe pajimin e anijeve që transportojnë produkte kimike të rrezikshme pa ambalazh, që Komiteti i mbrojtjes së mjedisit detar të Organizatës ka adoptuar nëpërmjet rezolutës MEPC 20 (22), përfshi këtu edhe amendamentet që mund t'i jenë bërë nga Organizata, me kusht që këto amendamente të jenë miratuar dhe të kenë hyrë në fuqi në përputhje me dispozitat e nenit 16 të kësaj Marrëveshje, lidhur me procedurat e amendimit të zbatueshme në shtojcat e Anekseve.

12) Anije e ndërtuar do të thotë një anije kallumi i së cilës është i vendosur ose ndërtimi i së cilës gjendet në një stad ekuivalent. Një anije cilado qoftë data e ndërtimit të saj, që është transformuar në një anije-çisternë për produkte kimike duhet konsideruar si anije çisternë për produkte kimike e ndërtuar në datën kur është bërë ky transformim. Kjo dispozitë lidhur me transformimin nuk zbatohet në modifikimin e një anijeje e cila përmbush kushtet si më poshtë:

anija është ndërtuar para 1 korrikut 1986 dhe

anijes i është lëshuar një certifikatë e parashikuar në Përmbledhjen e rregullave mbi transportuesit e produkteve kimike, e cila tregon se anija mund të transportojë vetëm produkte të përcaktuara në Përmbledhje siç janë substancat që paraqesin vetëm rrezik ndotjeje.

SHIH INTERPRETIMIN 1.1

13) Shprehja ndërtimi i së cilës gjendet në një stad ekuivalent do të thotë stadin në të cilin: fillon një ndërtim i identifikueshëm me një anije të veçantë dhe montimi i anijes së konsideruar ka filluar duke përdorur të paktën 50t ose 1% të masës së llogaritur të të gjitha materialeve të strukturës, nëse kjo vlerë e fundit është më e vogël.

14) Përvjetor do të thotë dita dhe muaji i çdo viti që përkon me datën e lëshimit të Çertifikatës ndërkombëtare të parandalimit të ndotjes lidhur me transportin e substancave të lëngshme të dëmshme pa ambalazh.

Rregull 2 Fusha e zbatimit

Përveç dispozitës së kundërt, dispozitat e këtij aneksi zbatohen për të gjitha anijet që transportojnë substanca të lëngshme të dëmshme pa ambalazh.

Kur një ngarkesë e nënështuar dispozitave të Aneksit I të kësaj Marrëveshje transportohet në një çisternë, në një anije-çisternë për produkte kimike, zbatohen edhe dispozitat përkatëse të Aneksit I të kësaj Marrëveshje.

Dispozitat e rregullit 13 të këtij Aneksi zbatohen vetëm për anijet që transportojnë substanca që, për nevoja të kontrollit të hedhjes së tyre u përkasin kategorive A, B dhe C.

Dispozitat e rregullit 5 të këtij Aneksi zbatohen duke filluar nga 1 janari 1988 për anijet e ndërtuara para 1 korrikut 1986 lidhur me derdhjen nën pluskim dhe përqëndrimin maksimal në rrymën pas anijes.

Autoriteti mund të autorizojë vendosjen në një anije të instalimeve, materialeve, mekanizmeve apo apraturave duke zëvendësuar ata të përshkruara në këtë Aneks, me kusht që këto instalime, materiale, mekanizma apo aparatura të jenë të paktën po aq efikase sa ato të përshkruara në këtë Aneks. Kjo kompetencë e Autoritetit nuk shkon deri në lejimin e zëvendësimit, si ekuivalencë, të parashikimeve të rregullave të këtij Aneksi në fushën e konceptimit dhe ndërtimit, me metodat e shfrytëzimit që synojnë kontrollin hedhjeve të substancave të lëngshme të dëmshme.

SHIH INTERPRETIMIN 2.1

Autoriteti që autorizon, në zbatim të dispozitave të paragrafit 5) të këtij rregulli, vendosjen e instalimeve, mekanizmave dhe aparaturave, duke i zëvendësuar ato të përshkruara në këtë Aneks, ia komunikon udhëzimet Organizatës, e cila ua shpërndan Palëve në Marrëveshje për informacion dhe për t'i ndjekur, në rast nevojë.

SHIH INTERPRETIMIN 2.1

a) Kur një amendament në këtë Aneks, në Përmbledhjen ndërkombëtare të rregullave mbi transportuesit e produkteve kimike dhe në Përmbledhjen e rregullave mbi transportuesit e produkteve kimike kërkon që t'i bëhen modifikime strukturës apo paisjeve dhe instalimeve si pasojë e miratimit të parashikimeve më të rrepta për transportin e disa substancave, Autoriteti mund të modifikojë apo të shtyjë për një periudhë të caktuar datën e hyrjes së tij në fuqi, nëse zbatimi i tij i menjëhershëm gjykohet si i paarsyeshëm apo i parealizueshëm. Një shkelje e tillë duhet përcaktuar në funksion të çdo substance, duke mbajtur parasysh direktivat e hartuara nga Organizata.

b) Autoriteti që miraton një shkelje të zbatimit të një amendamenti sipas këtij paragrafi duhet t'i komunikojë Organizatës një raport ku të jepen hollësi mbi anijen ao anijet në fjalë, ngarkesat e transportuara, shërbimin për të cilin përdoret anija dhe motivet e shkeljes dhe për ta ndjekur atë në rast nevojë.

Rregull 3

Klasifikimi në kategori dhe lista e substancave të lëngshme të dëmshme.

Sipas rregullave të këtij Aneksi substancat e lëngshme të dëmshme ndahen në katër kategori si më poshtë:

Kategoria A – Substanca të lëngshme të dëmshme që, nëse hidhen në det gjatë veprimeve të pastrimit të çisternave apo heqjes së balastit, përbëjnë rrezik të rëndë për burimet detare ose për shëndetin e njeriut apo dëmtojnë seriozisht qendrat turistike apo përdorimet e tjera legjitime të detit dhe justifikojnë, për pasojë, vënien në jetë të masave rigorozë të luftës kundër ndotjes.

Kategoria B- Substanca të lëngshme të dëmshme të cilat nëse hidhen në det gjatë veprimeve të pastrimit të çisternave apo heqjes së balastit, përbëjnë rrezik të rëndë për burimet detare ose për shëndetin e njeriut apo apo dëmtojnë seriozisht qendrat turistike apo përdorimet e tjera legjitime të detit dhe justifikojnë, për pasojë vënien në jetë të masave të veçanta të luftës kundër ndotjes.

Kategoria C- Substanca të lëngshme të dëmshme të cilat nëse hidhen në det gjatë verimeve të pastrimit të çisternave apo heqjes së balastit, përbëjnë rrezik të rëndë për burimet detare ose për shëndetin e njeriut apo apo dëmtojnë seriozisht qendrat turistike apo përdorimet e tjera legjitime të detit dhe kërkojnë, për pasojë, kushte shfrytëzimi të vëcanta.

Kategoria D- Substanca të lëngshme të dëmshme të cilat nëse hidhen në det gjatë veprimeve të pastrimit të çisternave apo heqjes së balastit, përbëjnë rrezik të rëndë për burimet detare ose për shëndetin e njeriut apo apo dëmtojnë seriozisht qendrat turistike apo përdorimet e tjera legjitime të detit dhe kërkojnë, për pasojë, marrjen e një sërë masash lidhur me kushtet e shfrytëzimit.

Direktivat për t'u ndjekur për klasifikimin e substancave të lëngshme të dëmshme në kategori paraqiten në shtojcën I të këtij Aneksi.

Substancat e lëngshme të dëmshme të transportuara pa ambalazh, që aktualisht klasifikohen në kategoritë A, B, C apo D dhe që u nënshtrohen dispozitave të këtij Aneksi paraqiten në shtojcën II të këtij Aneksi.

Kur parashikohet transportimi pa ambalazh i një substance të lëngshme, e cila nuk është klasifikuar në një kategori të caktuar në paragrafin 1) të këtij rregulli apo që nuk është vlerësuar sipas rrregullit 4, paragrafi 1) i këtij Aneksi, Palët në Marrëveshje të interesuara për transportin e synuar këshillohen për të klasifikuar substancën përkohësisht sipas këtij transporti, duke u bazuar në direktivat e përmendura në paragrafin 2) të këtij rregulli . Duke pritur që qeveritë e interesuara të bien dakort mbi këtë çështje transporti kryhet në kushtet më rigorozë të propozuara. Autoriteti i interesuar lajmëron Organizatën sa më shpejt të jetë e mundur dhe në çdo rast deri në 90 ditë pas

datës kur substanca është transportuar për herë të parë, duke i komunikuar të dhënat e substancës dhe vlerësimin provizor të bërë për shpërndarje të menjëhershme të gjitha Palëve për informacion dhe shqyrtim. Qeveritë e palëve kanë një peiudhë 90 ditore për t'i komunikuar vërejtjet e tyre Organizatës, me qëllim klasifikimin e substancës.

SHIH INTERPRETIMET 2A1-2A4

Rregull 4

Substanca të tjera të lëngshme

Substancat e përmendura në shtojcën III të këtij Aneksi janë objekt i një vlerësimi që ka mundësuar konkluzionin se ato nuk hyjnë në kategoritë A, B C dhe D të përcaktuara në rregullin 3, paragrafi 1), i këtij Aneksi, sepse vlerësohet aktualisht se, nëse hidhen në ujë gjatë veprimeve të pastrimit të çisternave apo heqjes së balastit, ato nuk përbëjnë rrezik për shëndetin e njeriut, burimet detare, qendrat apo përdorimet legjitime të detit.

Derdhja e ujit nga hambarët apo balastit të pastër apo të veçuar nuk i nënështrohet asnjërës prej dispozitave të këtij Aneksi.

Rregull 5

Hedhja e substancave të lëngshme të dëmshme.

Hedhja e substancave të kategorive A, B, C jashtë zonave të veçanta dhe hedhja e substancave të kategorisë D në të gjitha zonat.

Sipas dispozitave të paragrafit 14) të këtij rregulli dhe të rregullit 6 të këtij Aneksi:

ndalohet hedhja në det e substancave të kategorisë A të përcaktuara në rregullin 3, paragrafi 1), rreshti a) i këtij Aneksi, i substancave të klasifikuara përkohësisht në këtë kategori si dhe uji i balastit, ujërat e pastrimit të çisternave apo mbetjet të tjera dhe përzierje që përmbajnë substanca të tilla. Kur çisternat që përmbajnë këto substanca apo përzierje janë pastruar, mbetjet e pastrimit hidhen në një instalim pritës derisa përqëndrimi i substancës në këto mbetje të jetë i barabartë apo më i vogël se 0,1 % në peshë dhe derisa ciserna të mbetet bosh, përveçse për fosforin, të verdhë apo të bardhë, për të cilin përqëndrimi mbetës duhet të jetë 0,01 % në peshë. Çdo ujë i shtuar më pas në çisternë mund të derdhet në det, kur janë të gjitha kushtet e mëposhtme:

anija ecën më shpejtësi të paktën 7 milje për anijet me shtysë autonome dhe të paktën 4 milje për anijet e tjera;

SHIH INTERPRETIMIN 3.1

derdhja kryhet nën pluskim, duke mbajtur parasysh pozicionin e marrjes së ujit të daetit; dhe derdhja kryhet në një distancë të paktën 12 milje detare nga toka më e afërt dhe në ujërat me thellësi të paktën 25m.

Ndalohet derdhja në det e substancave të kategorisë B të përcaktuara në rregullin 3, paragrafi 1) rreshti b) të këtij Aneksi, i substancave të klasifikuara përkohësisht në këtë kategori, si dhe ujërat e balastit, ujërat e pastrimit të çisternave apo mbetjeve të tjera apo përzierjeve që përmbajnë substanca të tilla përveç se kur plotësohen të gjitha kushtet si më poshtë:

anija ecën më shpejtësi të paktën 7 milje për anijet me shtysë autonome dhe të paktën 4 milje për anijet e tjera;

SHIH INTERPRETIMIN 3.1

b) metodat dhe mekanizmat e përdorur për kryerjen e derdhjes miratohen nga Autoritetit. Ato bazohen në normat e hartuara nga Organizata dhe garantojnë se përqëndrimi dhe përqindja e derdhjes se mbeturinave janë të tilla që përqëndrimi i substancës nuk mund të kalojë një të miliontën

pjesë në rrymën nga pas anijes;

sasia maksimale e ngarkesës se hedhur nga çdo çisternë dhe nga sistemi i saj i tubacionit nuk e kalon sasinë maksimale, që përkon me metodën e miratuar, të përmendur në rreshtin b) të këtij paragrafi, kjo sasi në asnjë rast nuk duhet të kalojë sasinë më të madhe të dy sasive të mëposhtme: 1m³ ose 1/3 000 të kapacitetit në metër kub të çisternës;

d) derdhja kryhet nën pluskim, duke mbajtur parasysh vendosjen e marrësve të ujit të detit; dhe

e) derdhja kryhet në një distancë të paktën 12 milje detare nga toka më e afërt dhe në ujërat me një thellësi të paktën 25m.

3) ndalohet hedhja në det e substancave të kategorisë C, të përcaktuara në rregullin 3, paragrafi 1), rreshti c) i këtij Aneksi, i substancave të klasifikuara përkohësisht në këtë kategori, si dhe ujëra te balastit, ujërat e pastrimit të çisternave apo mbetjeve të tjera apo përzjerjeve që përmbajnë substanca të tilla, përveç rastit kur plotësohen këto kushte:

anija udhëton me një shpejtësi të paktën 7 milje për anijet me shtytësa autonomë dhe të paktën 4 milje për anijet e tjera;

metoda dhe mekanizmat e përdorura për kryerjen e kësaj derdhjeje miratohen nga Autoriteti. Ato bazohen në normat e hartuara nga Organizata dhe garantojnë se përqëndrimi dhe përqindja e derdhjes së mbeturinave janë të tilla që përqëndrimi i substancës të mos kalojë 10 të milionat pjesë në rrymën mbresa anijes;

sasia maksimale e ngarkesës së derdhur nga çdo çisternë dhe sistemi i saj i tubacionit nuk duhet të kalojë sasinë maksimale, që përkon me metodën e miratuar përshkruar në rreshtin b) të këtij paragrafi, kjo sasi nuk duhet në asnjë rast të kalojë sasinë më të madhe të dy sasive të mëposhtme: 3m³ ose 1/1 000 të kapacitetit në metër kub të çisternës;

derdhja kryhet nën pluskim, duke mbajtur parasysh pozicionin e marrjes së ujit të detit ; dhe

e) derdhja kryhet në një distancë të paktën 12 milje detare nga toka më e afërt dhe në ujërat me një thellësi të paktën 25m.

4) ndalohet hedhja në det e substancave të kategorisë D të përcaktuara në rregullin 3, paragrafi 1), rreshti d) i këtij Aneksi, i substancave të klasifikuara përkohësisht në këtë kategori, si dhe ujëra te balastit, ujërat e pastrimit të çisternave apo mbetjeve të tjera apo përzjerjeve që përmbajnë substanca të tilla, përveç rastit kur plotësohen këto kushte:

anija udhëton me një shpejtësi të paktën 7milje për anijet me shtytësa autonomë dhe të paktën 4 milje për anijet e tjera;

përqëndrimi i përzjerjes të mos kalojë një pjesë të substancës për 10 pjesë ujë; dhe

derdhja kryhet në një distancë të paktën 12 milje detare nga toka më e afërt.

për të liruar një çisternë nga mbetjet e ngarkesës mund të përdoret një metodë ventilimi të miratuar nga Autoriteti. Kjo metodë duhet bazuar në normat e hartuara nga Organizata. Çdo ujë i hedhur më pas në çisternë konsiderohet si i pastër dhe nuk u nënshtrohet dispozitave të paragrafëve 1),2),3) ose 4) të këtij rregulli.

6) Ndalohet hedhja në det e substancave që nuk i përkasin ndonjë kategorie ose që nuk

janë vlerësuar përkohësisht në përputhje me rregullin 4, paragrafi 1) i këtij Aneksi, si dhe ujët e balastit, ujërat e pastrimit të çisternave apo mbetjeve të tjera apo përzjerjeve që përmbajnë substanca të tilla.

Substancat e kategorive A, B dhe C brenda zonave të veçanta

Sipas dispozitave të paragrafit 14) të këtij rregulli dhe të rregullit 6 të këtij Aneksi:

7) ndalohet hedhja në det e substancave të kategorisë A të përcaktuara në rregullin 3, paragrafi 1), rreshti a) i këtij Aneksi, i substancave të klasifikuara përkohësisht në këtë kategori, si dhe ujëra te balastit, ujërat e pastrimit të çisternave apo mbetjeve të tjera apo përzjerjeve që përmbajnë substanca të tilla. Kur çisternat që përmbajnë këto substanca apo përzjerje pastrohen, ujërat e pastrimit hidhen në një instalim pritës i instaluar nga Shtetet bregdetare të zonës së veçantë në përputhje me dispozitat e rregullit 7 të këtij Aneksi, derisa përqëndrimi i substancës në këto ujëra

të jëtë e barabartë ose më e vogël se 0,05% në peshë dhe derisa çisterna të boshatiset, përveçse për fosforin ,të verdhë apo të bardhë, për të cilin përqëndrimi mbetës duhet të jetë 0,005% në peshë. Çdo ujë i shtuar më pas në çisternë mund të derdhet në det kur plotësohen këto kushte:

anija udhëton me një shpejtësi të paktën 7 milje për anijet me shtytësa autonomë dhe të paktën 4 milje për anijet e tjera;

SHIH INTERPRETIMIN 3.1

derdhja kryhet nën pluskim, duke mbajtur parasysh pozicionin e marrjes së ujit të detit; dhe derdhja kryhet në një distancë të paktën 12 milje detare nga toka më e afërt dhe në ujërat me një thellësi të paktën 25m.

ndalohet hedhja në det e substancave të kategorisë B të përcaktuara në rregullin 3,

paragrafi 1), rreshti b) i këtij Aneksi, i substancave të klasifikuara përkohësisht në këtë kategori, si dhe ujëra të balastit, ujërat e pastrimit të çisternave apo mbetjeve të tjera apo përzjerjeve që përmbajnë substanca të tilla, përveç rastit kur plotësohen këto kushte:

çisternës është bërë një paralarje në përputhje me procedurën e miratuar nga Autoriteti dhe bazuar në normat e hartuara nga Organizata dhe mbetjet e larjes së çisternës janë hedhur në një instalim pritës;

anija udhëton me një shpejtësi të paktën 7 milje për anijet me shtytësa autonomë dhe të paktën 4 milje për anijet e tjera;

metoda dhe mekanizmat e përdorura për kryerjen e kësaj derdhjeje miratohen nga Autoriteti. Ato bazohen në normat e hartuara nga Organizata dhe garantojnë se përqëndrimi dhe përqindja e derdhjes së ujerave të mbeturinave janë të tilla që përqëndrimii substancës të mos kalojë 1 të miliontën pjesë në rrymën mbrapa anijes;

derdhja kryhet nën pluskim, duke mbajtur parasysh pozicionin e marrjes së ujit të detit; dhe

d) derdhja kryhet në një distancë të paktën 12 milje detare nga toka më e afërt dhe në ujërat me një thellësi të paktën 25m.

9) ndalohet hedhja në det e substancave të kategorisë C të përcaktuara në rregullin 3, paragrafi 1), rreshti c) i këtij Aneksi, i substancave të klasifikuara përkohësisht në këtë kategori, si dhe uji i balastit, ujërat e pastrimit të çisternave apo mbetjeve të tjera apo përzjerjeve që përmbajnë substanca të tilla, përveç rastit kur plotësohen këto kushte:

e) anija udhëton me një shpejtësi të paktën 7 milje për anijet me shtytësa autonomë dhe të paktën 4 milje për anijet e tjera;

SHIH INTERPRETIMIN 3.1

b) metodat dhe mekanizmat e përdorura për kryerjen e kësaj derdhjeje miratohen nga Autoriteti. Ato bazohen në normat e hartuara nga Organizata dhe garantojnë se përqëndrimi dhe përqindja e derdhjes së ujerave të mbeturinave janë të tilla që përqëndrimi i substancës të mos kalojë 1 të miliontën pjesë në rrymën mbrapa anijes;

c) sasia maksimale e ngarkesës së derdhur nga çdo çisternë dhe sistemi i saj i tubacionit nuk duhet të kalojë sasinë maksimale që përkon me metodën e miratuar, përshkruar në rreshtin b) të këtij paragrafi, kjo sasi nuk duhet në asnjë rast të kalojë sasinë më të madhe të dy sasive të mëposhtme: 3m³ ose 1/3 000 të kapacitetit në metër kub të çisternës;

d) derdhja kryhet nën pluskim, duke mbajtur parasysh pozisionin e marrjes së ujit të detit; dhe

e) derdhja kryhet në një distancë të paktën 12 milje detare nga toka më e afërt dhe në ujërat me një thellësi të paktën 25m.

10) për të liruuar një çisternë nga mbetjet e ngarkesës mund të përdoret një metodë ventilimi e miratuar nga Autoriteti. Kjo metodë duhet bazuar në normat e hartuara nga Organizata. Çdo ujë i hedhur më pas në çisternë konsiderohet si i pastër dhe nuk u nënshtrohet dispozitave të paragrafëve 7),8),3) ose 9) të këtij rregulli.

11) Ndalohet hedhja në det e substancave që nuk përkasin ndonjë kategori ose që nuk janë vlerësuar përkohësisht në përputhje me rregullin 4, paragrafi 1) i këtij Aneksi, si dhe ujët e balastit, ujërat e pastrimit të çisternave apo mbetjeve të tjera apo përzierjeve që përmbajnë substanca të tilla.

12) Dispozitat e këtij rregulli nuk i pengojnë anijet të ruajnë në bord mbetje të ndonjë ngarkese të kategorive B ose C dhe t'i derdhin, jashtë ndonjë zone të veçantë, në përputhje me dispozitat e paragrafëve 2) dhe 3) të këtij rregulli.

13) a) Qeveritë Palë në Marrëveshje në bregun e çdo zone të veçantë cakojnë, në marrëveshje të përbashkët, datën në të cilën përbushen dispozitat e rregullit 7, paragrafi 1) i këtij Aneksi, kjo datë përbën datën e hyrjes në fuqi të dispozitave të paragrafëve 7), 8), 9) dhe 10) të këtij rregulli. Ato i komunikohen Organizatës të paktën 6 muaj përpara. Organizata u njofton datën e caktuar të gjitha Palëve.

b) nëse data e hyrjes në fuqi e kësaj Marrëveshje është me parë se data e caktuar në zbatim të rreshtit a) të këtij paragrafi, dispozitat e paragrafëve 1), 2) dhe 3) të këtij rregulli zbatohen gjatë një periudhe të përkohshme.

14) Lidhur me zonën e Antarktikut, çdo hedhje në det e substancave të lëngshme të dëmshme apo përzierjesh që përmbajnë substanca të tilla është e ndaluar.

Rregull 5A

Instalimi i pompave, tubacioneve dhe shkarkimit³²

Çdo anije e ndërtuar me 1 korrik 1986, ose pas kësaj date është e pajisur me instalime pompash dhe tubacionesh që vërtetojnë, nëpërmjet provash të kryera në kushte të favorshme pompimi, se secila prej çisternave të caktuara për transportin e një substance të kategorisë B ruan, në tubacionet e saj të bashkëlidhura dhe ngjitur me pikën e saj të ajrimit, një sasi mbetjesh që nuk kalon 0,1 m³.

a) Sipas dispozitave të rreshtit b) të këtij paragrafi, çdo anije e ndërtuar para 1 korrikut 1986 është e pajisur me instalime pompash dhe tubacionesh që vërtetojnë, nëpërmjet provash të kryera në kushte të favorshme pompimi, se secila prej çisternave të caktuara për transportin e një substance të kategorisë B ruan, në tubacionet e saj të lidhura dhe ngjitur me pikën e saj të ajrimit, një sasi mbetjesh që nuk kalon 0,3 m³.

b) Deri më 2 tetor 1994, anijet e përshkruara në rreshtin a) të këtij paragrafi, nëse nuk plotësojnë parashikimet e këtij rreshti, janë të paktën të pajisura me instalime pompimi dhe tubacionesh që vërtetojnë, nëpërmjet provash të kryera në kushte të favorshme pompimi dhe nga llogaritja e mbetjeve në sipërfaqe, që secila prej çisternave të caktuara për transportin e ndonjë substance të kategorisë B ruan brenda saj dhe në tubacionet e lidhura me të një sasi mbetjesh që nuk i kalon 1m³ ose 1/3 000 të kapacitetit të saj në m³ nëse kjo sasi është më e lartë.

Çdo anije e ndërtuar me 1 korrik 1986 ose pas kësaj date është e pajisur me instalime pompimi dhe tubacionesh që vërtetojnë, nëpërmjet provash të kryera në kushte të favorshme pompimi, se secila prej çisternave të caktuara për transportin e një substance të kategorisë C ruan, në tubacionet e saj të lidhur dhe ngjitur me pikën e saj të ajrimit, një sasi mbetjesh që nuk kalon 0,3 m³.

a) Sipas dispozitave të rreshtit b) të këtij paragrafi, çdo anije e ndërtuar para 1 korrikut 1986 është e pajisur me instalime pompimi dhe tubacionesh për të cilat është vërtetuar, nëpërmjet provash të kryera në kushte të favorshme pompimi, se secila prej çisternave të caktuara për transportin një substancë të kategorisë C ruan në tubacionet e lidhura me të dhe ngjitur me pikën e saj të ajrimit, një sasi mbetjesh që nuk kalon 0,9 m³.

b) Deri më 2 tetor 1994, anijet e përshkruara në rreshtin a) të këtij paragrafi, nëse nuk plotësojnë parashikimet e këtij rreshti, janë të paktën të pajisura me instalime pompimi dhe tubacionesh për të cilat është vërtetuar, nëpërmjet provash të kryera në kushte të favorshme

³² Për saktësi lidhur me "normat e hartuara nga Organizata" për të cilat bëhet fjalë në këtë rregull, shih Normat lidhur me metodat dhe dispozitat e derdhjes së substancave të lëngshme të dëmshme, të miratuara me rezolutën MEPC 18(22), të modifikuar me rezolutën MEPS 62(35)

pompimi dhe nga llogaritja e mbetjeve në sipërfaqe se secila prej çisternave të caktuara për transportin e ndonjë substance të kategorisë C ruan brenda saj dhe në tubacionet e lidhura me të një sasi mbetjesh që nuk i kalon 1m^3 ose $1/1\,000$ të kapacitetit të saj në m^3 nëse kjo sasi është më e lartë.

5) Kushtet e pompimit të përmendura në paragrafin 1), 2), 3) dhe 4) të këtij rregulli duhen miratuar nga Autoriteti dhe të bazohen në norma të hartuara nga Organizata. Provat mbi efikasitetin e sistemit të pompimit, përmendur në këta paragrafë, kryhen me ujë si agjent prove dhe duhen miratuar nga Autoriteti dhe bazuar në normat e hartuara nga Organizata. Mbetjet në sipërfaqet e çisternave të përmendura në rreshtin b) të paragrafëve 2) dhe 4) të këtij rregulli llogariten në përputhje me normat e hartuara nga Organizata.

6) a) Sipas dispozitave të rreshtit b) të këtij paragrafi, dispozitat e paragrafëve 2) dhe 4) të këtij rregulli mund të mos zbatohen për anijet e ndërtuara para 1 korrikut 1986 të cilat kryejnë udhëtime të kufizuara të përcaktuara nga Autoriteti, midis:

porteve dhe terminaleve të ndodhura në një Shtet Palë në këtë Marrëveshje; ose

portet apo терминалет e Shteteve Palë në këtë marrëveshje;

b) dispozitat e rreshtit a) të këtij paragrafi zbatohen vetëm për anijet e ndërtuara para 1 korrikut 1968 nëse:

i) sa herë që një çisternë që përmban substanca apo përzjerje të kategorisë B ose C duhet të lahet apo balastohet, çisterna lahet në përputhje me një metodë paralarjeje të miratuar nga Autoriteti dhe të bazuar në normat e hartuara nga Organizata dhe ujërat e larges së çisternës hidhen në një instalim pritës;

ujërat e larjeve të mëvonshme apo ujërat e balastit hidhen në një instalim pritës ose në det, në përputhje me dispozitat e tjera të këtij Aneksi;

sipas këtij paragrafi, instalimet pritëse, në porte apo терминалет e përmendura më sipër, miratohen si të përshtatshme nga Qeveritë dhe Shtetet Palë në Marrëveshje në të cilën ndodhen këto porte apo terminale;

nëse anija kryen udhëtime me destinacion portet apo терминалет që janë në juridiksionin e Shteteve Palë në këtë Marrëveshje, Autoriteti i komunikon Organizatës udhëzimet mbi përjashtimin e cila ua shpërndan Palëve në Marrëveshje për informacion dhe për t'i ndjekur në rast nevojë; dhe

SHIH INTERPRETIMIN 4.1

çertifikata e parashikuar në titullin e këtij Aneksi mban një vulë që vërteton se anija kryen vetëm udhëtime të tilla të kufizuara.

Autoriteti mund të përjashtojë nga zbatimi i dispozitave të paragrafëve 1), 2), 3) dhe 4) të këtij rregulli ndonjë anije, karakteristikat e ndërtimit dhe shfrytëzimit të saj janë të tilla që është e nevojshme të bëhet balastimi i çisternave për ngarkesë vetëm me qëllim riparimesh apo tharje e hambarit të anijes sipas plotësimit të kushteve të mëposhtme:

konceptimi, ndërtimi dhe pajisjet e një anijeje miratohen nga Autoriteti, kundrejt shërbimit për të cilin është destinuar anija;

çdo rrjedhje mbeturinash që vjen nga ndonjë larje e çisternës e kryer para ndonjë riparimi apo tharje në hambarin e anijes, hidhet në një instalim pritës të gjykuar i kënaqshëm nga Autoriteti;

çertifikata e përshkruar në titullin e këtij Aneksi përmban:

një shënim sipas të cilit çertifikata është e vlefshme vetëm për transportin, në çdo çisternë, e substancës për këtë çisternë; dhe

udhëzime mbi rastet përjashtuese;

anija është e pajisur me një manual shfrytëzimi përkatës të miratuar nga Autoriteti; dhe

nëse anija kryen udhëtime me destinacion portet apo терминалет që janë në juridiksionin e Shteteve Palë në këtë Marrëveshje, Autoriteti i komunikon Organizatës udhëzimet mbi rastet përjashtuese, e cila ua shpërndan Palëve në Marrëveshje për informacion dhe për t'i ndjekur në rast nevojë.

SHIH INTERPRETIMIN 4.1

Rregull 6 Përjashtime

Rregulli 5 i këtij Aneksi nuk zbatohet:
për derdhjen në det të substancave të lëngshme të dëmshme apo përzjerjeve që përmbajnë këto substanca për sigurinë e anijes apo për të shpëtuar jetë njerëzish në det;
për derdhjen në det të substancave të lëngshme të dëmshme apo përzjerjeve që përmbajnë substanca të tilla si pasojë e ndonjë avarie që i ndodh anijes apo pajisjeve të saj;
me kusht që pas avarisë apo zbulimit të derdhjes të jenë marrë të gjitha masat e arsyeshme për të penguar apo pakësuar këtë derdhje; dhe
me përjashtim kur pronari apo kapiteni ka vepruar qoftë me qëllim për të provokuar një dëm, qoftë përkohësisht dhe me bindjen se një dëm do të pasonte patjetër; ose
për derdhjen në det të substancave të lëngshme të dëmshme të miratuara nga Autoriteti, ose përzjerjeve që përmbajnë substanca të tilla kur përdoren për të luftuar kundër ndonjë rasti të veçantë ndotjeje me qëllim pakësimin e dëmeve nga kjo ndotje. Çdo derdhje e kësaj natyre i nënështrohet për miratim qeverisë, cilado qoftë, brenda kufijve të juridiksionit të se cilës duhej kryer derdhja, sipas çdo parashikimi.

Rregull 7 Instalimet pritëse dhe dispozitat e parashikuara në терминаlet e shkarkimit të ngarkesave

Qeveritë Palë në Marrëveshje marrin përsipër të sigurojnë vendosjen e instalimeve pritëse, si më poshtë, të destinuara për t'iu përgjigjur nevojave të anijeve për të përdorur portet, терминаlet apo portet e tyre të riparimit:
portet dhe терминаlet e ngarkimit dhe shkarkimit duhet të jenë të pajisur me instalime për të mbajtur, pa u imponuar anijeve vonesa anormale, mbetjet dhe përzjerjet me substanca të lëngshme të dëmshme që anijet kanë akoma për të eliminuar në zbatim të dispozitave të këtij Aneksi; dhe
portet e riparimit të anijeve, që kryejnë riparimin e anijeve-çisternë për produkte kimike duhet të kenë instalime për të mbajtur mbetjet dhe përzjerjet me substanca të lëngshme të dëmshme.

SHIH INTERPRETIMIN 5.1

Qeveritë e Palëve përcaktojnë natyrën e instalimeve të parashikuara në zbatim të paragrafit 1) të këtij rregulli në çdo port ngarkimi dhe shkarkimi, në çdo terminal dhe në çdo port riparimi të ndodhur në territoret e tyre dhe informojnë për këtë Organizatën.

Qeveritë Palë në Marrëveshje marrin përsipër që терминаlet e ngarkimit dhe shkarkimit të ngarkesave të parashikojnë dispozita për të lehtësuar tharjen e çisternave të anijeve që shkarkojnë substanca të lëngshme të dëmshme në këta терминаle. Zbrazja e vegieve të ngarkimit dhe kalimi në terminal i tubacioneve me substanca të lëngshme të dëmshme, nga anijet që kanë shkarkuar këto substanca në терминаle nuk duhet të bëhet në drejtimtë anijes.

Palet i njoftojnë Organizatës, për transmetim Palëve të interesuara, çdo rast kur ato gjykojnë si të papërshtatshme instalimet e parashikuara në paragrafin 1) ose dispozitat e përkrahura sipas paragrafit 3) të këtij rregulli.

Rregull 8

Masat e kontrollit*

1) a) Qeveritë e Palëve në Marrëveshje caktojnë apo miratojnë inspektorë për të siguruar vënien në jetë të këtij rregulli. Këta inspektorë kryejnë kontrollin duke zbatuar metodat e hartuara nga organizata*

b) Kapiteni i anijes, që transporton substanca të lëngshme të dëmshme pa ambalazh, duhet të verifikojë respektimin e rregullit 5 dhe të këtij rregulli dhe plotësimin e regjistrit të ngarkesës në përputhje me rregullin 9 të këtij Aneksi, sa herë që kryhen operacionet e përshkruara në këtë rregull.

Qeveria e Palës pritëse mund t'i lejojë përjashtimet e përshkruara në rreshtin b) paragrafi 2) apo paragrafi 5), ose rreshti c) i paragrafit 6) apo i paragrafit 7) të këtij rregulli, një anijeje që kryen udhëtime me destinacion portet apo терминаlet në juridiksionin e shteteve të tjera Palë të kësaj Marrëveshje. Kur jepet një përjashtim i tillë, bëhet shënimi i duhur në regjistrin e ngarkesës dhe shënohet edhe nga inspektori i përmendur në rreshtin a) të këtij paragrafi.

Substancat e kategorisë A në të gjitha zonat

2) Lidhur me substancat e kategorisë A, në të gjitha zonat zbatohen dispozitat e mëposhtme: Sipas dispozitave të rreshtit b) të këtij paragrafi, një çisternë e shkarkuar dhe larë në përputhje me parashikimet e paragrafit 3) apo paragrafit 4) të këtij rregulli nuk largohet nga porti i shkarkimit.

Me kërkesë të kapitenit të anijes, Qeveria e Palës pritëse mund të përjashtojë anijen nga parashikimet e rreshtit a) të këtij paragrafi nëse sigurohet se:

çisterna e shkarkuar është e destinuar të mbajë një ngarkesë të njëjtë apo një substancë tjetër të pajtueshme me të parën dhe se çisterna as nuk do të lahet, as të balastohet para ngarkimit të saj: ose që

çisterna e shkarkuar as nuk do të lahet, as nuk do të balastohet në det dhe se dispozitat e paragrafeve 3) ose 4) të këtij rregulli do të zbatohen në një port tjetër në baze të konfirmimit me shkrim që në atë port ka një instalim pritës të disponueshëm dhe të përshtatshëm për këtë qëllim; ose që

mbetjet e ngarkesës do të eliminohen me anë të një metode ventilimi të miratuar nga Autoriteti dhe bazuar në normat e hartuara nga Organizata.

3) Nëse çisterna duhet larë në përputhje me dispozitat e rreshtit a) paragrafi 2) të këtij rregulli, mbeturinat e veprimit të larjes hidhen në një instalim pritës, të paktën derisa përqëndrimi i substancës në këto mbeturina, siç tregon analiza e kampioneve të mbeturianve të marrë prej inspektorit, të bjerë në nivelin e përqëndrimit të përshkruar në paragrafin 1) ose 7), sipas rastit, të rregullit 5 të këtij Aneksi. Kur përqëndrimi i kërkuar është arritur, produktet që mbeten nga larja e çisternës vazhdojnë të hidhen në instalimin pritës derisa çisterna të jetë bosh. Shënimet e duhura të këtyre veprimeve hidhen në regjistrin e ngarkesës dhe kontrollohen edhe nga inspektori sipas rreshtit a) të paragrafit 1) të këtij rregulli.

4) Kur Qeveria e Palës pritëse verifikon se është e pamundur të bëhet matja e përqëndrimit të substancës në ujën mbetës, pa shkaktuar ndonjë vonesë anormale të anijes, kjo Palë mund të pranojë një procedurë tjetër ekuivalente me procedurën e paragrafit 3) të këtij rregulli me kusht që:

çisterna të lahet paraprakisht në përputhje me metodën e miratuar nga Autoriteti dhe bazuar në normat e hartuara nga Organizata; dhe

* Për saktësi lidhur me "normat e hartuara nga Organizata" për të cilat bën fjalë ky rregull, shih Normat lidhur me metodat dhe dispozitat e hedhjes së substancave të lëngshme të dëmshme miratuar nga rezoluta MEPC 18(22) dhe modifikuar me rezolutën MEPC. 62(35).

*Shih procedurat e kontrollit të anijeve nga Shteti i portit që Organizata ka miratuar me rezolutën A787(19) dhe të modifikuara me rezolutën A882(21); shih botimin e OMI me numër IMO-651F.

inspektori siaps rreshtit a) të paragrafit 1) më sipër vërteton në regjistrin e ngarkesës se: çisterna dhe mekanizmat e pompave dhe tubacioneve janë boshatisur; veprime të paralarjes janë kryer në përputhje me metodën e paralarjes miratuar nga Autoriteti për çisternën dhe substancën përkatëse; dhe uji i paralarjes së çisternës është derdhur në një instalim pritës dhe se çisterna është bosh.

Substanca të kategorive B dhe C jashtë zonave të veçanta

5) Lidhur me substancat e kategorive B dhe C, jashtë zonave të veçanta zbatohen dispozitat e mëposhtme:

Sipas dispozitave të rreshtit b) të këtij paragrafi, një çisternë e shkarkuar lahet paraprakisht para se anija të lerë portin e shkarkimit, kur:

substanca e shkarkuar identifikohet me normat e hartuara nga Organizata si substancë që jep një sasi mbetjesh që nuk kalon sasinë maksimale që mund të derdhet në det sipas paragrafeve 2) ose 3) të rregullit 5) të këtij Aneksi në rastin e substancave të kategorive B ose C; ose

SHIH INTERPRETIMIN 5A.1

shkarkimi nuk është kryer në përputhje me kushtet e pompave të çisternës të miratuara nga Autoriteti dhe bazuar në normat e hartuara nga Organizata, që përmenden në paragrafin 5) të rregullit 5A të këtij Aneksi, në mos janë marrë masa të tjera të gjykuara të kënaqshme nga inspektori i përmendur në rreshtin a) të paragrafit 1) të këtij rregulli, për eliminimin e mbetjeve të ngarkesës së anijes në mënyrë që të arrihen sasitë e zbatueshme të specifikuara në rregullin 5A të këtij Aneksi.

Metoda e e zbatuar e paralarjes miratohet nga Autoriteti dhe bazohet në normat e hartuara nga Organizata dhe uji i paralarjes së çisternës hidhet në një instalim pritës në portin e shkarkimit.

Me kërkesë të kapitenit të anijes, Qeveria e Palës pritëse mund ta përjashtojë anijen nga parashikimet e rreshtit a) të këtij paragrafi nëse sigurohet se:

çisterna e shkarkuar është e destinuar të mbajë një ngarkesë të njëjtë ose një substancë që shkon me të parën dhe se çisterna as do të lahet, as do të balastohet para se të ngarkohet; ose

çisterna e shkarkuar as do të lahet, as balastohet në det, por do të lahet paraprakisht sipas një metode të miratuar nga Autoriteti dhe bazuar në normat e hartuara nga Organizata dhe se uji i paralarjes do të hidhet në një instalim pritës në një port tjetër me një konfirmim me shkrim që në atë port, një instalim pritës është i disponueshëm dhe i përshtatshëm për këtë qëllim; ose

mbetjet e ngarkesës do të eliminohen me anë të një metode ventilimi të miratuar nga Autoriteti dhe bazuar në normat e hartuara nga Organizata.

Substanca të kategorisë B në zonat e veçanta

6) Lidhur me substancat e kategorisë B, në zonat e veçanta zbatohen dispozitat e mëposhtme:

Sipas dispozitave të rreshtit b) dhe c), një çisternë e shkarkuar është larë paraprakisht, para se anija të lerë portin e shkarkimit. Metoda e paralarjes e zbatuar miratohet nga Autoriteti dhe bazohet në normat e hartuara nga Organizata dhe uji i paralarjes së çisternës hidhet në një instalim pritës në portin e shkarkimit.

Parashikimet e rreshtit a) të këtij paragrafi nuk zbatohen në rastin kur ekzistojnë kushtet si më poshtë:

substanca e shkarkuar e kategorisë B identifikohet nga normat e hartuara nga Organizata si substancë që jep një sasi mbetjesh e cila nuk kalon sasinë maksimale që mund të derdhet në det jashtë zonave të veçanta sipas paragrafit 2) të rregullit 5) të këtij Aneksi; dhe

shkarkimi është kryer në përputhje me kushtet e pompave të çisternës të miratuara nga Autoriteti dhe bazuar në normat e hartuara nga Organizata, që përmenden në paragrafin 5) të rregullit 5A të këtij Aneksi, ose nëse shkarkimi nuk është në përputhje me kushtet e pompave të

miratuara, janë marrë masa të tjera të gjykuara të kënaqshme nga inspektori sipas rreshtit a) paragrafi 1) të këtij rregulli, për të eliminuar mbetjet e ngarkesës së anijes në mënyrë që të arrihen sasitë e mjaftueshme të specifikuara në rregullin 5A të këtij Aneksi.

Me kërkesë të kapitenit të anijes, Qeveria e Palës pritëse mund ta përjashtojë anijen nga parashikimet e rreshtit a) të këtij paragrafi nëse sigurohet që:

çisterna e shkarkuar është e destinuar të mbajë një ngarkesë të njëjtë ose një substancë që shkon me të parën dhe se çisterna as do të lahet, as do të balastohet para se të ngarkohet; ose

ii) çisterna e shkarkuar as do të lahet, as balastohet në det, por do të lahet paraprakisht sipas një metode të miratuar nga Autoriteti dhe bazuar në normat e hartuara nga Organizata dhe se uji i paralarjes do të hidhet në një instalim pritës në një port tjetër me një konfirmim me shkrim që në atë port një instalim pritës është i disponueshëm dhe i përshtatshëm për këtë qëllim; ose

mbetjet e ngarkesës do të eliminohen me anë të një metode ventilimi të miratuar nga Autoriteti dhe bazuar në normat e hartuara nga Organizata.

Substancat e kategorisë C në zonat e veçanta

7) Lidhur me substancat e kategorisë C, në zonat e veçanta zbatohen dispozitat e mëposhtme:

a) Sipas dispozitave të rreshtit b) dhe c) të këtij paragrafi, një çisternë e shkarkuar është larë paraprakisht, para se anija të lerë portin e shkarkimit, kur:

substancia e kategorisë C e shkarkuar identifikohet me normat e hartuara nga Organizata si substancë që jep një sasi mbetjesh që nuk kalon sasinë maksimale që mund të derdhet në det sipas paragrafeve 9) të rregullit 5) të këtij Aneksi në rastin e substancave të kategorive B ose C; ose

SHIH INTERPRETIMIN 5A.1

ii) shkarkimi nuk është kryer në përputhje me kushtet e sistemit të pompave të çisternës të miratuara nga Autoriteti dhe bazuar në normat e hartuara nga Organizata, që përmenden në paragrafin 5) të rregullit 5A të këtij Aneksi, në mos janë marrë masa të tjera të gjykuara të kënaqshme nga inspektori i përmendur në rreshtin a) të paragrafit 1) të këtij rregulli, për eliminimin e mbetjeve të ngarkesës së anijes në mënyrë që të arrihen sasitë e zbatueshme të specifikuara në rregullin 5A të këtij Aneksi.

Metoda e e zbatuar e paralarjes miratohet nga Autoriteti dhe bazohet në normat e hartuara nga Organizata dhe uji paralarjes së çisternës hidhet në një instalim pritës në portin e shkarkimit.

b) Parashikimet e rreshtit a) të këtij paragrafi nuk zbatohen në rastin kur ekzistojnë kushtet si më poshtë:

substancia e shkarkuar e kategorisë C identifikohet me normat e hartuara nga Organizata si substancë që jep një sasi mbetjesh e cila nuk kalon sasinë maksimale që mund të derdhet në det jashtë zonave të veçanta sipas paragrafit 3) të rregullit 5) të këtij Aneksi dhe mbetjet janë ruajtur në bordin e anijes për t'u hedhur më pas në det jashtë zonës së veçantë në përputhje me paragrafin 3) të rregullit 5 të këtij Aneksi; dhe

shkarkimi është kryer në përputhje me kushtet e pompimit të çisternës miratuar nga Autoriteti dhe bazuar në normat e hartuara nga Organizata, që përmenden në paragrafin 5) të rregullit 5A të këtij Aneksi ose nëse shkarkimi nuk është në përputhje me kushtet e pompimit të miratuara, janë marrë masa të tjera të gjykuara të kënaqshme nga inspektori sipas rreshtit a) paragrafi 1) i këtij rregulli, për eliminimin e mbetjeve të ngarkesës së anijes në mënyrë që të arrihen sasitë e mjaftueshme të specifikuara në rregullin 5A të këtij Aneksi.

c) Me kërkesë të kapitenit të anijes, Qeveria e Palës pritëse mund ta përjashtojë anijen nga parashikimet e rreshtit a) të këtij paragrafi nëse sigurohet që:

çisterna e shkarkuar është e destinuar të mbajë një ngarkesë të njëjtë ose një substancë që shkon me të parën dhe se çisterna nuk do të lahet, as do të balastohet para se të ngarkohet; ose

çisterna e shkarkuar nuk do të lahet, as balastohet në det, por do të lahet paraprakisht sipas një metode të miratuar nga Autoriteti dhe të bazuar në normat e hartuara nga Organizata dhe se uji i paralarjes do të hidhet në një instalim pritës në një port tjetër me një konfirmim me shkrim që në atë port një instalim pritës është i disponueshëm dhe i përshtatshëm për këtë qëllim; ose

mbetjet e ngarkesës do të eliminohen me anë të një metode ventilimi të miratuar nga Autoriteti dhe bazuar në normat e hartuara nga Organizata.

Substancat e kategorisë D në të gjitha zonat

8) Lidhur me substancat e kategorisë D, kur një çisternë shkarkohet, kryhet qoftë larja e çisternës dhe derdhja e ujit të larjes në një instalim pritës, qoftë tretja e mbetjeve në çisternë dhe hedhja e tyre në det në përputhje me dispozitat e paragrafit 4) të rregullit 5 të këtij Aneksi.

Derdhjet nga një çisternë për mbetje

9) Të gjitha mbetjet e ruajtura në një çisternë mbetjesh, përfshi edhe ujërat e hambarit që vijnë nga nga dhoma e pompave të ngarkesës, që përmbajnë një substancë të kategorisë A ose, në një zonë të veçantë, ndonjë substancë e kategorive A ose B, hidhen në një instalim pritës në përputhje me dispozitat e paragrafeve 1), 7) apo 8) të rregullit 5 të këtij Aneksi sipas rastit.

Rregull 9 **Regjistri i ngarkesës**

Për të gjitha anijet ndaj të cilave zbatohet ky Aneksi, në formën e përcaktuar në shtojcën IV të këtij Aneksi, mbahet një regjistër ngarkese, i cili mundet ose jo të përfshihet në librin e rregullores së bordit.

Në regjistrin e ngarkesës hidhen shënimet për secilën nga çisternat e anijes, sa herë që në bord kryhet një nga veprimet e mëposhtme, lidhur me substancat e lëngshme të dëmshme:

ngarkim;

transferim i brendshëm i ngarkesës;

shkarkim;

pastrim i çisternave për ngarkesë;

balastim i çisternave;

çbalastim i çisternave për ngarkesë ;

çuarja e mbetjeve në instalimet pritëse;

derdhje në det apo eliminim i mbetjeve me anë të ventilimit në përputhje me dispozitat e rregullit 5 të këtij Aneksi.

Në rast derdhje aksidentale të çdo substance të dëmshme apo çdo përzierjeje që përmban ndonjë të tillë substancë, sipas nenit 8 të kësaj Marrëveshje dhe rregullit 6 të këtij Aneksi, rrethanat dhe arsyet e derdhjes shënohen në regjistrin e ngarkesës.

Kur një inspektor, i caktuar apo miratuar nga Qeveria e Palës në Marrëveshje për të mbikqyrur veprimet e kryera sipas këtij Aneksi, ka kryer inspektimin e anijes, ai bën shënimin përkatës në regjistrin e ngarkesës.

Secili nga veprimet e përshkruara në paragrafin 2) dhe 3) të këtij rregulli duhet të shënohet sapo të jetë e mundur në regjistrin e ngarkesës, në mënyrë që të hidhen të gjitha shënimet lidhur me veprimin. Çdo shënim firmoset nga oficeri apo oficerët përgjegjës për veprimet në fjalë dhe çdo faqe firmoset nga kapiteni. Shënimet shkruhen në një gjuhë zyrtare të Shtetit, flamurin e së cilës mban anija, ndërsa për anijet që kanë Çertifikatë ndërkombëtare të parandalimit të ndotjes lidhur me transportin e substancave të lëngshme të dëmshme pa ambalazh apo njërën prej Çertifikatave të përmendura në rregullin 12A të këtij Aneksi, në anglisht ose frëngjisht. Në rast mosmarrëveshjes apo divergjencash, shërbejnë si dëshmi shënimet në gjuhën zyrtare të Shtetit, flamurin e të cilit mban anija.

Regjistri i ngarkesës ruhet në një vend të përshtatshëm, ku të ketë mundësi për shqyrtim dhe, përveç se për anijet e rimorkuara pa ekuipazh, duhet të jetë në bordin e anijes. Regjistri mbetet i disponueshëm gjatë një periudhë 3-vjecare nga regjistrimi i fundit.

Autoriteti kompetent i Qevrerisë së një Pale mund të shqyrtojë regjistrin e ngarkesës në bordin e çdo anijeje ndaj së cilës zbatohet ky Aneksi, gjatë kohës kur kjo anije ndodhet në njërin prej porteve të saj. Ajo mund të bëjë kopje dhe të kërkojë vërtetim prej kapitenit të anijes. Çdo kopje e vërtetuar nga kapiteni i anijes është, në rast ndjekjeje, e pranueshme para drejtësisë si provë e fakteve të përmendura në regjistrin e ngarkesës. Inspektimi i regjistrit të ngarkesës dhe hartimi i kopjeve të vërtetuara nga autoritetet kompetente sipas dispozitave të këtij paragrafi kryhen në mënyrën më të shpejtë të mundur pa e vonuar anijen.

Rregull 10

Kontrollet

Anijet që transportojnë substanca të lëngshme të dëmshme pa ambalazh duhet t'u nënështrohen kontrolleve të mëposhtme:

para vënies në shërbim të anijes apo para se t'i jepet asaj për herë të parë çertifikata e përshkruar në rregullin 11 të këtij Aneksi, duhet t'i bëhet një kontroll fillestar i cili duhet të përfshijë një kontroll të plotë të strukturës, materialit të armaturës, sistemeve të instalimit, mirëmbajtjet dhe materialet, lidhur me gjithçka që përmban ky Aneksi. Ky kontroll duhet të mundësojë verifikimin se struktura, materiali i armaturës, sistemet, instalimet, mirëmbajtja dhe materialet përmbushin parashikimet e zbatueshme të këtij Aneksi;

një kontroll të përsëritur, i kryer në intervale kohore të specifikuara nga Autoriteti, por që nuk kalojnë 5 vitet, përveç kur zbatohen rregullat 12 2), 12 5), 12 6) apo 12 7) të këtij Aneksi; Kontrolli i përsëritur verifikon se struktura, materiali i armaturës, sistemet, instalimet, mirëmbajtja dhe materialet përmbushin parashikimet e zbatueshme të këtij Aneksi;

një kontroll të ndërmjetëm, të kryer në një afat prej 3 muaj para apo pas datës së dytë të përvjetorit apo brenda një afati afat prej tre mujor, para apo pas datës së tretë të përvjetorit të çertifikatës, e cila duhet të zëvendësojë njërin prej kontrolleve vjetore të specifikuara në paragrafin 1) d) të këtij rregulli. Kontrolli i ndërmjetëm duhet të verifikojë se materiali dhe sistemet e pompimit apo tubacioneve të lidhura plotësojnë tërësisht parashikimet e zbatueshme të këtij Aneksi dhe janë në gjendje të mirë funksionimi. Kontrollet e ndërmjetme duhen shënuar në çertifikatën e lëshuar sipas rregullit 11 të këtij Aneksi;

një kontroll vjetor, i kryer brenda 3 muajve, para apo pas çdo përvjetori të çertifikatës, i cili përfshin një inspektim të përgjithshëm të strukturës, materialit të armaturës, sistemeve, instalimeve, mirëmbajtjeve dhe materialeve të përshkruara në paragrafin 1) a) të këtij rregulli dhe verifikon se ato janë ruajtur në kushtet e parashikuara në paragrafin 3) të këtij rregulli dhe se mbeten të kënaqshme për shërbimin për të cilin është e destinuar anija. Këto kontrolle duhen shënuar në çertifikatën e lëshuar sipas rregullit 11 të këtij Aneksi;

SHIH INTERPRETIMIN 6.1

një kontroll shtesë, të përgjithshëm apo të pjesshëm sipas rastit, i cili duhet kryer pas ndonjë riparimi që rezulton nga hetimi i përshkruar në paragrafin 3) të këtij rregulli ose sa herë që anija bën riparime apo rinovime të mëdha. Ky kontroll duhet të verifikojë se riparimet apo rinovimet janë kryer realisht, se materialet e përdorura për këto rinovime apo riparime dhe punimet e bëra janë në të gjitha pikëpamjet të kënaqshme dhe se anija plotëson të gjitha parashikimet e këtij Aneksi.

a) Kontrollet e anijeve lidhur me zbatimin e dispozitave të këtij Aneksi, duhen kryer nga funksionarë të Autoritetit. Gjithësesi Autoriteti mund t'ua besojë këto kontrolle qoftë inspektorëve të caktuar për këtë qëllim, qoftë organizmave të njohur prej tij.

Secili Autoritet që cakton inspektorë apo organizma të njohur për kryerjen e kontrolleve, siç parashikon rreshti a) i këtij paragrafi duhet të paktën t'i japë të drejtën ligjore çdo inspektori të

caktuar apo organizmi të njohur për :

të kërkuar që anija të bëjë riparime, dhe

të kryejë kontrolle nëse ia kërkojnë autoritetet kompetente Shtetërore të portit.

Autoriteti duhet t'i njoftojë Organizatës përgjegjësitë specifike besuar inspektorëve të caktuar apo organizmave dhe kushtet e autoritetit që atyre u është deleguar, me qëllim që Organizata t'ua shpërndajë Palëve në këtë Protokoll për të informuar funksionarët e tyre.

Kur një inspektor i caktuar apo një organizëm i njohur përcakton se gjendja e anijes apo armatura e saj nuk përkon në thelb me përcaktimet në çertifikatë apo gjendja është e tillë sa anija, po doli në det, shkakton rreziqe të rënda për mjedisin detar, inspektori i organizmit duhet menjëherë të verifikojë marrjen e masave korrigjuese dhe të informojë Autoritetin në çastin e duhur. Nëse nuk merren këto masa korrigjuese, duhet hequr çertifikata dhe duhet informuar menjëherë Autoriteti; nëse anija ndodhet në një port të një pale tjetër, autoritetet kompetente Shtetërore të portit duhen njoftuar menjëherë. Kur ndonjë funksionar i Autoritetit, ndonjë inspektor i caktuar apo organizëm i njohur ka informuar autoritetet kompetente shtetërore të portit, Qeveria e shtetit të portit të interesuar duhet t'i japë funksionarit, inspektorit apo organizmit gjithë asistencën e nevojshme për t'u mundësuar kryerjen e detyrimeve të tyre sipas këtij rregulli. Në rast nevojë, qeveria e Shtetit të portit të interesuar duhet të marrë masat e duhura për ta penguar anijen të niset, derisa ajo të lërë portin për t'u kthyer në kantierin më të afërt të riparimit të disponueshëm, pa rrezikuar rëndë mjedisin detar.

Në të gjitha rastet Autoriteti i interesuar duhet të dalë plotësisht garant për kryerjen e plotë dhe efikasitetin e kontrollit dhe të marrë përsipër marrjen e masave të nevojshme për përmbushjen e këtij detyrimi.

a) Gjendja e anijes duhet mbajtur në përputhje me dispozitat e kësaj marrëveshjeje në mënyrë që anija të jetë e aftë për t'u nisur pa rrezikuar mjedisin detar.

Pas cilitdo kontroll të parashikuar në paragrafin 1) të këtij rregulli, asnjë ndryshim, nuk i duhet bërë strukturës, apo materialit të pajisjeve, sistemeve, instalimeve, apo materialeve që përbëjnë objektin e kontrollit, pa autorizimin e Autoritetit, përveç ndonjë zëvendësimi të thjeshtë material dhe instalimesh.

Kur një aksident i ndodhur në anije apo një defekt i konstatuar në bord kompromenton krejtësisht integritetin e anijes apo efikasitetin dhe gjithë pajisjet e saj të përmendura në këtë Aneks, kapiteni apo pronari i anijes duhet t'i raportojnë sa më shpejt të jetë e mundur Autoritetit, organizmit të njohur apo inspektorit të caktuar, i ngarkuar me lëshimin e çertifikatës përkatëse, i cili duhet të ndërmarrë ndonjë hetim për të përcaktuar nëse është e nevojshme kryerja e ndonjë kontrolli në përputhje me parashikimet e paragrafit 1) të këtij rregulli. Nëse anija ndodhet në portin e ndonjë Pale tjetër, kapiteni apo pronari duhet t'u raportojnë menjëherë autoriteteve kompetente shtetërore të portit dhe inspektori i caktuar apo organizmi duhet të verifikojnë se kryerjen e një raorti të tillë.

Rregull 11

Lëshimi i çertifikatës apo vënja e vulës.

Çdo anijeje që transporton substanca të lëngshme të dëmshme pa ambalazh dhe që kryen udhëtime me destinacion portet apo терминалет që ndodhen brenda kufijve të Palëve të tjera në Marrëveshje duhet t'i lëshohet, pas kontrollit fillestar apo kontrollit të përsëritur të kryera në përputhje me dispozitat e rregullit 10 të këtij Aneksi, një çertifikatë ndërkombëtare për parandalimin e ndotjes nga transporti i substancave të lëngshme të dëmshme pa ambalazh .

Kjo çertifikatë lëshohet, apo vulolet, qoftë nga Autoriteti, qoftë nga ndonjë person apo organizëm i autorizuar nga ai. Në të gjitha rastet, Autoriteti mban përgjegjësinë e plotë të çertifikatës.

a) Qeveria e një Pale në Marrëveshje mundet, me kërkesë të Autoritetit, t'i bëjë një kontroll anijes. Nëse vlerësohet se dispozitat e këtij Aneksi janë ndjekur, ajo i lëshon anijes një Çertifikatë ndërkombëtare për parandalimin e ndotjes nga transporti i substancave të lëngshme të

dëmshme pa ambalazh ose autorizon lëshimin e saj dhe, në rast nevojë, vulos apo autorizon vënien e saj në certifikatën që mban anija, në përputhje me këtë Aneks.

B) Një kopje e certifikatës dhe një kopje e raportit të kontrollit duhet t'i dërgohen sa më parë të jetë e mundur Autoritetit, i cili ka bërë kërkesën.

Certifikata e lëshuar duhet të përmbajë një deklaratë sipas të cilës ajo është lëshuar me kërkesë të autoritetit; ajo ka të njëjtën vlerë dhe pranohet në të njëjtat kushte me ato të certifikatës së lëshuar në përputhje me paragrafin 1) të këtij rregulli.

Nuk i duhet lëshuar Certifikatë ndërkombëtare për parandalimin e ndotjes nga transporti i substancave të lëngshme të dëmshme pa ambalazh, asnjë anijeje e cila është e autorizuar të mbajë flamurin e një Shteti që nuk është Palë në Marrëveshje.

Certifikata ndërkombëtare e parandalimit të ndotjes nga transporti i substancave të lëngshme të dëmshme pa ambalazh duhet të hartohet sipas modelit që figuron në shtojcën V të këtij Aneksi. Nëse gjuha e përdorur nuk është as anglisht, as frëngjisht, teksti duhet të përmbajë një përkthim në njërën prej këtyre gjuhëve.

Megjithë çdo dispozite tjetër e amendamenteve në këtë Aneks, të miratuara nga Komiteti i mbrojtjes së mjedisit detar (MEPC) me anë të rezolutës MEPC.39(29), çdo Certifikatë ndërkombëtare për parandalimin e ndotjes nga transporti i substancave të lëngshme të dëmshme pa ambalazh, që është e vlefshme gjatë hyrjes në fuqi të këtyre amendamenteve, mbetet e vlefshme deri në datën e skadimit të saj, në zbatim të dispozitave të këtij Aneksi siç janë përmendur para hyrjes në fuqi të amendamenteve.

Rregull 12

Kohezgjatja dhe vlefshmëria e certifikatës

Certifikata ndërkombëtare për parandalimin e ndotjes nga transporti i substancave të lëngshme të dëmshme pa ambalazh duhet lëshuar për një periudhë, afati i së cilës caktohet nga Autoriteti, me kusht që ky afat të mos kalojë 5 vjet.

a) Megjithë parashikimet e paragrafit 1) të këtij rregulli, kur ka përfunduar kontrolli i përsëritur brenda 3 muajve, para datës së skadimit të certifikatës ekzistuese, certifikata e re është e vlefshme duke filluar nga data e mbarimit të kontrollit të përsëritur deri në një datë jo më vonë se 5 vjet nga data e skadimit të certifikatës ekzistuese.

b) Kur kontrolli i përsëritur ka mbaruar pas datës së skadimit të certifikatës ekzistuese, certifikata e re është e vlefshme duke filluar nga data e përfundimit të kontrollit të përsëritur deri në një datë jo më vonë se 5 vjet nga data e skadimit të certifikatës ekzistuese.

Kur kontrolli i përsëritur është kryer më vonë se 3 muaj para datës së skadimit të certifikatës ekzistuese, certifikata e re është e vlefshme duke filluar nga data e përfundimit të kontrollit të përsëritur deri në një datë jo më vonë se 5 vjet nga data e mbarimit të kontrollit të përsëritur.

Kur certifikata lëshohet për një kohëzgjatje më pak se 5 vjet, Autoriteti mund të zgjatë vlefshmërinë e kësaj certifikate përtej datës së mbarimit deri në afatin maksimal, të parashikuar në paragrafin 1) të këtij rregulli, me kusht që kontrollet e specifikuara në rregullat 10 1) dhe 10 1) d) të këtij Aneksi, të cilat duhet të kryhen kur certifikata lëshohet për 5 vjet, të jenë kryer vetëm sipas nevojës.

Nëse, pas një kontrolli të përsëritur, anijes nuk mund t'i jepet një certifikatë e re para datës së skadimit të certifikatës ekzistuese, personi apo organizmi i autorizuar mund t'i verë një vulë certifikatës ekzistuese dhe kjo certifikatë duhet të pranohet si e vlefshme për një periudhë të re, e cila nuk duhet të kalojë 5 muaj duke filluar nga data e skadimit.

Nëse në datën kur skadon certifikata anija nuk ndodhet në një port në të cilin asaj duhet t'i bëhet ndonjë kontroll, Autoriteti mund të shtyjë vlefshmërinë e kësaj certifikate. Gjithësesi, një shtyrje e tillë bëhet vetëm për t'i mundësuar anijes përfundimin e udhëtimit të saj drejt portit ku do t'i bëhet një kontroll dhe kjo gjë, vetëm në rastin kur kjo masë gjykohet si e mundshme dhe e arsyeshme. Asnjë certifikatë nuk duhet të shtyhet për një periudhë më shumë se 3 muaj dhe anija së cilës i është bërë kjo shtyrje nuk ka të drejtë, sipas kësaj shtyrjeje, pas mbërritjes në portin ku do t'i

bëhet kontroll, të riniset pa marrë certifikatë të re. Kur ka përfunduar kontrolli i përsëritjes, certifikata e re është e vlefshme për një periudhë e cila nuk kalon 5 vjet nga data e skadimit të certifikatës ekzistuese, para shtyrjes së saj.

Certifikata e lëshuar një anijeje, e cila kryen udhëtime të shkurtra, e cila nuk është shtyrë në përputhje me dispozitat si më para këtij rregulli, mund të shtyhet nga Autoriteti për një afat jo më shumë se një muaj nga data e skadimit të certifikatës. Kur ka përfunduar kontrolli i përsëritur, certifikata e re është e vlefshme për një periudhë që nuk i kalon 5 vitet nga data e skadimit të certifikatës ekzistuese, para shtyrjes.

Në disa raste të veçanta të përcaktuara nga Autoriteti, nuk është e nevojshme që vlefshmëria e certifikatës së re të fillojë në datën e skadimit të certifikatës ekzistuese sipas parashikimeve të paragrafëve 2) b), 5) apo 6) të këtij rregulli. Në këto raste të veçanta, certifikata e re është e vlefshme për afat jo më vonë se 5 vjet nga data e përfundimit të kontrollit të përsëritur.

Kur një kontroll vjetor apo i ndërmjetme është bërë në një afat më të shkurtër se ai i specifikuar në rregullin 10 të këtij Aneksi:

Data e përvjetorit që figuron në certifikatë zëvendësohet me anë të një vule me një datë, e cila nuk duhet të jetë më e vonshme se 3 muaj nga data kur ka përfunduar kontrolli;

Kontrolli vjetor apo kontrolli i ndërmjetëm i mëpasëm i përshkruar në rregullin 10 të këtij Aneksi duhet të përfundojë në intervalet e përmendura nga ky rregull, të llogaritura duke filluar nga data e re e përvjetorit;

Data e skadimit mund të mbetet e pandryshuar me kusht që të jenë kryer një apo disa kontrolle vjetore apo të ndërmjetme, sipas rastit, në mënyrë që intervalet maksimale ndërmjet kontrolleve të përshkruara në rregullin 10 të këtij Aneksi të mos tejkalohen.

Certifikata e lëshuar sipas rregullit 11 të këtij Aneksi pushon së qeni e vlefshme në njërin prej rasteve të mëposhtme:

nëse kontrollet e domosdoshme nuk kanë përfunduar brenda afateve të specifikuara në rregullin 10) 1) të këtij Aneksi;

nëse vulat e parashikuara në rregullat 10 1) c) apo 10 1) d) të këtij Aneksi nuk janë vënë në certifikatë;

nëse një anije udhëton me flamurin e një Shteti tjetër, certifikata e re duhet lëshuar vetëm nëse qeveria që e lëshon këtë certifikatë është e sigurt që anija pëmbush parashikimet e rregullave 10 4) a) dhe 10 4) b) të këtij Aneksi. Në rast të ndonjë transferimi të flamurit mes Palëve, nëse kërkesa i është bërë brenda një afati prej 3 muajsh nga transferimi, qeveria e Palës, flamurin e së cilës anija ishte e autorizuar të mbante më parë, i dërgon sa më parë Autoritetit kopjet e certifikatës që kishte anija para transferimit, si dhe kopjet e raporteve të kontrolleve, në rast se ka.

Rregull 12 A

Kontrollet në anijet-çisternë për produkte kimike dhe lëshimi i certifikatave

Megjithë dispozitat e rregullave 10, 11, dhe 12 të këtij Aneksi, anijet-çisternë për produkte kimike që janë bërë objekt kontrollesh dhe të cilave u është dhënë certifikata nga Shtetet Palë në këtë Marrëveshje, në përputhje me Përmbledhjen ndërkombëtare të rregullave mbi transportuesit e produkteve kimike apo Përmbledhjen e rregullave mbi transportuesit e produkteve kimike, sipas rastit, konsiderohen që plotësojnë dispozitat e këtyre rregullave dhe certifikata që u është lëshuar atyre në zbatim të përmbledhjes së rregullave në fjalë ka të njëjtën vlerë dhe pranohet me të njëjtat kushte, si certifikata e lëshuar në zbatim të rregullit 11 të këtij Aneksi.

Rregull 13

Dispozitat që synojnë uljen e ndotjes aksidentale

Konceptimi, ndërtimi, pajisjet dhe shfrytëzimi i anijeve që transportojnë pa ambalazh substanca të lëngshme të dëmshme të kategorive A, B dhe C duhet të jenë të një natyre të tillë që të ulin derdhjet e pavullnetshme në det të këtyre substancave

Anijet çisternë për produkte kimike të ndërtuara me 1 korrik 1986, apo pas kësaj date, duhet të plotësojnë parashikimet e Përmbledhjes ndërkombëtare të rregullave mbi transportuesit e përbërësve kimikë.

Anijet çisternë për produkte kimike të ndërtuara para 1 korrikut 1986 duhet të plotësojnë parashikimet si më poshtë:

Anijet çisternë për produkte kimike, të përmendura më pas, duhet të plotësojnë parashikimet e Përmbledhjes së rregullave mbi transportuesit e produkteve kimike të zbatueshme për anijet e përshkruara në paragrafin 1.7.2 të kësaj përmbledhjeje:

Anijet, kontrata e ndërtimit të të cilave është bërë më 2 nëntor 1972 apo pas kësaj date dhe që bëjnë udhëtime me destinacion portet apo терминалет që janë në juridiksionin e Shteteve të tjera Palë në Marrëveshje; dhe

anijet e ndërtuara më 1 korrik 1963, apo pas kësaj date, që kryejnë vetëm udhëtime midis porteve apo terminaleve të Shtetit, flamurin e të cilit ato mbajnë.

Anijet çisternë për produkte kimike poshtëshënuar duhet të plotësojnë parashikimet e Përmbledhjes ndërkombëtare të rregullave mbi transportuesit e përbërësve kimikë, që janë të zbatueshme për anijet e parashikuara në paragrafin 1.7.3 të kësaj përmbledhjeje:

anijet kontrata e ndërtimit të të cilave është bërë para datës 2 nëntor 1972 apo pas kësaj date dhe që bëjnë udhëtime me destinacion portet apo терминалет që janë në juridiksionin e Shteteve të tjera Palë në Marrëveshje; dhe

anijet e ndërtuara para datës 1 korrik 1963, apo pas kësaj date që kryejnë vetëm udhëtime midis porteve apo terminaleve të Shtetit, flamurin e të cilit ato mbajnë; gjithësesi, në rastin e anijeve me masë të brendshme bruto 1 600 tonelatash, data e zbatimit të dispozitave të Përmbledhjes së rregullave mbi me ndërtimin dhe pajisjet është jo me vonë se 1 korriku 1994.

në rastin e anijeve ndryshe nga anijet çisternë për produkte kimike që transportojnë pa ambalazh substanca të lëngshme të dëmshme të kategorive A, B, apo C, Autoriteti merr masat e nevojshme të bazuara në direktiva të hartuara nga Organizata për të siguruar zbatimin e dispozitave të paragrafit 1) të këtij rregulli.

SHIH INTERPRETIMIN 6A. 1.1

Rregull 14

Transporti dhe hedhja e substancave analoge me hidrokarburet

Megjithë dispozitat e rregullave të tjera të këtij Aneksi, substancat e lëngshme të dëmshme të përshkruara në shtojcën II të këtij Aneksi, si përbërëse të kategorive C apo D dhe të përmendura nga Organizata³³ si substanca analoge me hidrokarburet, sipas kritereve të përcaktuara nga Organizata mund të transportohen në bordin e anijeve të naftës, siç janë përcaktuar në Aneksin I të Marrëveshjes, dhe të derdhen në përputhje me Aneksin I, me kusht plotësimin e kushteve të mëposhtme:

anija plotëson dispozitat e Aneksit I të kësaj Marrëveshjeje siç zbatohen për transportuesit e produkteve të përcaktuara në këtë Aneks;

anija është e pajisur me Çertifikatë ndërkombëtare për parandalimin e ndotjes nga hidrokarburet dhe me shtesën e saj B; në çertifikatë vihet një vulë që tregon se anija autorizohet të transportojë substanca analoge me hidrokarburet, në përputhje me këtë rregull, dhe kjo vulë përmban një listë të substancave analoge me hidrokarburet për transportin e të cilave është autorizuar anija.

lidhur me substancat e kategorisë C, anija plotëson kriteret e qëndrueshmërisë pas avarisë të përshkruar për anijet e tipit 3 me:

Përmbledhjen ndërkombëtare të rregullave mbi transportuesit e produkteve kimike, në rastin kur anija është ndërtuar më 1 korrik 1986 apo pas kësaj date; ose

³³ shih interpretimin 7.2.1 të interpretimeve të njëjlojta të Aneksit II

Përmbledhjen e rregullave mbi transportuesit e përbërësve kimike siç zbatohen sipas rregullit 13 të këtij Aneksi, kur anija është ndërtuar para 1 korrikut 1986; dhe

SHIH INTERPRETIMIN 7.3

zbulori i hidrokarbureve të mekanizmit të mbikqyrjes së vazhdueshme dhe të kontrollit të hedhjes së hidrokarbureve të anijes miratohet nga Autoriteti për mbikqyrjen e substancave analoge me hidrokarburet që transporton anija.

SHIH INTERPRETIMIN 7.4

Rregull 15

Kontrolli i normave të shfrytëzimit nga Shteti i portit³⁴

Një anije e cila ndodhet në portin e një Pale tjetër i nënështrohet inspektimit të kryer nga funksionarët e autorizuar nga kjo Palë, me qëllim verifikimin e zbatimit të normave të shfrytëzimit të parashikuara nga ky Aneks, kur ka arsye të sakta të mendosh se kapiteni apo anëtarët e ekuipazhit nuk janë në dijeni të metodave kryesore për t'u zbatuar në bord për parandalimin e substancave të lëngshme të dëmshme.

Në rrethanat e parashikuara në paragrafin 1) të këtij rregulli, Pala merr masat e duhura për t'i penguar anijet të nisen, derisa të jetë përmirësuar situata në përputhje me dispozitat e këtij Aneksi.

Procedurat lidhur me kontrollin nga Shteti i portit, të parashikuara nga rregulli 5 i kësaj Marrëveshje zbatohen në rastin e këtij rregulli.

Asnjë dispozitë e këtij rregulli nuk duhet interpretuar si kufizuese e të drejtave dhe detyrimeve të një Pale që kryen kontrollin e normave të shfrytëzimit të shprehura enkas në këtë Marrëveshje.

Rregull 16

Plan urgjence në bord kundër ndotjes së detit nga substanca të lëngshme të dëmshme

Çdo anije me masë bruto të barabartë apo mbi 150 tonelata, e autorizuar të transportojë substanca të lëngshme të dëmshme pa ambalazh, në përputhje me çertifikatën e saj duhet të ketë në bord një plan urgjence kundër ndotjes së detit nga substancat e lëngshme të dëmshme të miratuara nga Autoriteti. Ky parashikim zbatohet përr të gjitha anijet e këtij tipi, jo më vonë se 1 janari 2003.

Një plan i tillë duhet të paraqitet në përputhje me Direktivat³⁵ e hartuara nga Organizata dhe duhet të hartohet në një gjuhë pune apo në gjuhët që kuptohen nga kapiteni dhe oficerët. Plani duhet të përmbajë të paktën:

procedurën për t'u ndjekur nga kapiteni apo persona të tjerë përgjegjës për të njoftuar një ngjarje ndotjeje nga substancat e lëngshme të dëmshme, në përputhje me dispozitat e nenit 8 dhe të Protokollit I të kësaj Marrëveshje, duke u mbështetur në Direktivat e hartuara nga Organizata³⁶;

listën e autoriteteve apo personave të kontaktit në rast ngjarjeje të ndotjes nga ndonjë substancë e lëngshme, e dëmshme;

një ekspozitë të hollësishme të masave të mënjëhershme që duhen marrë nga personat në bord për të pakësuar apo zotëruar derdhejen e substancave të lëngshme të dëmshme si pasojë e një ngjarjeje; dhe

procedurat dhe pikën e kontaktit në bordin e anijes për koordinimin e masave në bord me autoritetet kombëtare dhe lokale më qëllim luftën kundër ndotjes.

³⁴ Shih Procedurat e kontrollit të anijeve nga Shteti i portit që Organizata ka miratuar me rezolutën A. 787(19) dhe modifikaur me rezolutën A.882(21); shih botimin e OMI me numer IMO-651F.

³⁵ Shih Direktivat për hartimin e planeve të urgjencës në bord kundër ndotjes së detit nga hidrokarburet dhe/ose substancat e lëngshme të dëmshme; që organizata ka miratuar me rezolutën MEPC.85(44); shih botimin e OMI me numer IMO-587F.

³⁶ Shih parimet e përgjithshme të zbatueshme në sistemet e përmbytjeve të anijeve dhe në parashikimet në fushën e njoftimit, përfshi edhe direktivat lidhur me njoftimin e ngjarjeve që vënë në diskutim mallra të rrezikshme, substanca të dëmshme dhe/ose ndotje detare që Organizata ka miratuar me rezolutën a.851(20).

3) Në rastin e anijeve, ndaj të cilave zbatohet edhe rregulli 26 i Aneksit I të Marrëveshjes, një plan i tillë mund të kombinohet me planin e urgjencës në bord kundër ndotjes nga hidrokarburet të përshkruar nga ky rregull. Në këtë rast, plani duhet titulluar “ Plan urgjence në bord kundër ndotjes së deteve”.

Shtojca të Aneksit II të MARPOL 73/78

SHTOJCA I DIREKTIVA PËR KLASIFIKIMIN NË KATEGORI TË SUBSTANCAVE TË LËNGSHME TË DËMSHME

Kategoria A. Substanca të biogrubulluara dhe që mund të përbëjnë rrezik për jetën ujore dhe për shëndetin e njeriut, ose që janë tejet toksike për jetën ujore (shkalla e rrezikut të tyre është 4, domethënë TLM më pak se 1ppm); në këtë kategori bëjnë pjesë gjithashtu disa substanca të lehta toksike për jetën ujore (shkalla e rrezikut të tyre është 3, domethënë TLM e barabartë ose mbi 1ppm dhe më pak se 10 ppm), kur u jepet një rëndësi e veçantë aspekteve të tjera të rrezikut që ato shfaqin ose karakteristikave të veçanta të këtyre substancave.

Kategoria B. Substancat e biogrubulluara prej një jave ose më pak se një javë; ose që mund të prishin ushqimet me zanafillë detare; ose që janë lehtësisht toksike për jetën ujore (shkalla e rrezikut të tyre është 3, domethënë TLM e barabartë ose mbi 1ppm dhe më pak se 10 ppm); në këtë kategori bëjnë pjesë gjithashtu disa substanca lehtësisht toksike për jetën ujore (shkalla e rrezikut të tyre është 2, domethënë TLM e tyre është e barabartë ose më e lartë se 10ppm dhe më e ulët se 100ppm), kur u jepet rëndësi e veçantë aspekteve të tjera të rrezikut që ato parasesin ose karakteristikave të veçanta të këtyre substancave.

Kategoria C. Substancat lehtësisht toksike për jetën ujore (shkalla e rrezikut të tyre është 2, domethënë TLM është e barabartë ose mbi 10ppm dhe më e ulët se 100ppm); në këtë kategori bëjnë pjesë gjithashtu një sërë subsatancash praktikisht jo toksike për jetën ujore (shkalla e rrezikut të tyre është 1, domethënë TLM e tyre është e barabartë ose mbi 100ppm dhe më e ulët se 1000ppm), kur u jepet rëndësi e veçantë aspekteve të tjera të rrezikut që ato shfaqin ose karakteristikave të veçanta të këtyre substancave.

Kategoria D. Substancat praktikisht jo toksike për jetën ujore (shkalla e tyre e rrezikut është 1, domethënë TLM e tyre është e barabartë ose më e lartë se 100ppm dhe më e ulët se 1000ppm); ose që formojnë depozita në fund të detit me një kërkesë biokimike për oksigjen (DBO) të lartë; ose që janë tejet të rrezikshme për shëndetin e njeriut, LD50 e tyre është më e ulët se 5mg/kg; ose që shkaktojnë një pakësim me masë të cilësisë së qendrave për shkak të karakterit të tyre të vazhdueshëm, aromës dhe karakteristikave toksike ose acaruese, të cilat mund të bezdisin përdorimin e plazheve; ose që janë në masë të rrezikshme për shëndetin e njeriut, LD50 e tyre është e barabartë ose mbi 5 mg/kg dhe më e ulët se 50mg/kg, dhe që shkaktojnë një ulje të lehtë të cilësisë së qendrave turistike.

Substanca të tjera të lëngshme (në fund të rregullit 4 të këtij Aneksi). Substanca të tjera vec atyre të klasifikuara në kategoritë A,B,C dhe D këtu më sipër.

SHTOJCA II. LISTA E SUBSTANCAVE TË LËNGSHME TË DËMSHME TË TRANSPORTUARA PA AMBALAZH

Lista e substancave të lëngshme të dëmshme të transportuara pa ambalazh, të cilat klasifikohen aktualisht në kategoritë A,B,C ose D dhe që u nënështrohen dispozitave të këtij Aneksi përmenden si të tilla në kollonën “ kategoria e ndotjes” në kapitullin 17 ose 18 të Përmbledhjes së rregullave ndërkombëtare për transportin e produkteve kimike.

SHTOJCË III
LISTA E SUBSTANCAVE TË TJERA TË LËNGSHME

Substancat e lëngshme të transportuara pa ambalazh që nuk hyjnë në kategoritë A,B,C dhe D dhe që nuk u nënështrohen dispozitave të këtij Aneksi, të caktuara me simbolin “III” në kollonën “kategoria e ndotjes” të kapitullit 18 ose 18 të Përmbledhjes së rregullave ndërkombëtare mbi transportin e produkteve kimike.

SHTOJCË IV
REGJISTRI I NGARKESËS PËR ANIJET QË TRANSPORTOJNË PA AMBALAZH
SUBSTANCA TË LËNGSHME TË DËMSHME.

MODELI I REGJISTRIT TË NGARKESËS

RËGJISTRIT I NGARKESËS PËR ANIJET TË CILAT TRANSPORTOJNË SUBSTANCA TË
LËNGSHME TË DËMSHME PA AMBALAZH

Emri i anijes.....
Numri ose shkronjat dalluese.....
Masa e brendshme kubike bruto

Periodha nga Ne (data)

Shënim: Çdo anije që transporton substanca të lëngshme të dëmshme pa ambalazh duhet të ketë një regjistër ngarkese, ku shënohen veprimet ërkatëse lidhur me ngarkesën dhe balastin

Emri i anijes

Numri ose shkronjat dalluese.....

PAMJE E PRERË E ÇISTERNAVE ME NGARKESË DHE ÇISTERNAVE ME MBETJE

(për ta plotësuar në bord)

Identifikimi i çisternave	Kapaciteti

Dhoma e nomnave

(të shënohet kapaciteti i çdo çisterne në metra kub)

Hyrje

Këtu më poshtë jepet lista e plotë e udhëzimeve mbi veprimet lidhur me ngarkesën dhe balastin të cilat duhen, në rast nevojë, shënuar në regjistrin e ngarkesës, për secilën nga çisternat në përputhje me dispozitat e paragrafit 2 të rregullit 9, Aneksi II të Marrëveshjes ndërkombëtare të vitit 1973 për parandalimin e ndotjes nga anijet, siç është modifikuar nga protokollin e vitit 1978 që ka të bëjë me përmirësimin e saj. Udhëzimet janë grupuar sipas veprimeve, çdo veprim shënohet me një shkronjë.

Për të shënuar një veprim në regjistrin e ngarkesës, duhet shënuar në kollonat përkatëse data, kodi (shkronja) i veprimit dhe numri i rubrikës dhe të shkruhen në pjesën e bardhë bosh të dhënat e kërkuara duke ndjekur radhën kronologjike.

Udhëzimet për çdo veprim, pasi këto janë përfunduar, firmosen dhe shënohet data nga oficerët përgjegjës dhe në rast nevojë, nga inspektori i miratuar nga autoriteti kompetent Shtetëror, ku është shkarkuar anija. Çdo faqe, pasi plotësohet, nënshkruhet edhe nga kapiteni i anijes.

Veprimet lidhur me substancat e kategorive A,B,C dhe D shënohen më vete në regjistrin e ngarkesës.

Për kategorinë e një substance, shih tabelën 1 të Manualit mbi metodat dhe dispozitat e derdhjeve.

Lista e informacioneve për t'u shënuar

Veprimet lidhur me substancat e kategorive A,B,C dhe D shënohen më vete në regjistrin e ngarkesës.

- A). Ngarkimi i ngarkesës
 1. Vendi i ngarkimit
 2. Të shënohet çisterna(çisternat), substanca(t) dhe kategoria(të)
- B). Transferimi i brendshëm i ngarkesës
 3. Emri dhe kategoria e ngarkesës(ve) së transferuar (a).
 4. Të shënohen çisternat:
 1. nga:
 2. në:
 5. A është (janë) boshatisur çisterna(t) e përmendur(a) në pikën 4.1?

6. Nëse përgjigja është negative, sasia që mbetet në çisternë(at).
- C). Shkarkimi i ngarkesës
 7. Vendi i shkarkimit
 8. Çisterna(t) e shkarkuar(a)
 9. A janë boshatisur çisternat?
1. Nëse po, duhet vërtetuar që veprimet e zbarazjes dhe tharjes janë kryer në përputhje me Manualin mbi metodat dhe dispozitat e derdhjeve nga anija (animi, qëndrueshmëria, tharja dhe temperatura)
 2. nëse jo, sasia që mbetet në çisternë(a).
10. Manuali mbi metodat dhe dispozitat e derdhjeve nga anija, a specifikon paralarjen dhe hedhjet në instalimet pritëse?
11. Dobësia e sistemit të pompimit dhe/ose të tharjes:
 1. Ora dhe natyra e dobësisë.
 2. Shkaqet e dobësisë
 3. ora në të cilën sistemi është vënë në punë.
- Paralarja e detyruar në përputhje me Manualin mbi metodat dhe dispozitat e derdhjeve nga anija.
12. Të shënohet çisterna(t), substanca(t), dhe kategoria(të).
13. Metoda e larjes:
 1. Numri i aparatëve larës për çisternë.
 2. Kohëzgjatja e larjes/cikleve të larjes.
 3. Larja me të ftohtë/ngrohtë.
- 14 . Ujërat e paralarjes hidhen në:
 1. një instalim pritës në portin e shkarkimit (të shënohet porti)
 2. në një instalim tjetër pritës (të shënohet porti).
- E). Pastrimi i çisternave me ngarkesë ndryshe nga paralarja e detyrueshme (veprime të tjera të paralarjes, larja përfundimtare, ajrosja etj.)
15. Të shënohet ora, çisterna(t), substanca(t), dhe kategoria(të) dhe të saktësohet:
 1. Metoda e përdorur për larje.
 2. Detergjentët e larjes (të shënohen detergjentët dhe sasia).
 3. Shkrirja e mbetjeve të ngarkesës në ujë: të shënohet sasia e ujit të përdorur (vetëm për substancat e kategorisë D).
 4. metoda e përdorur për ajrim (të saktësohet numri i ventilatorve të përdorur dhe kohezgjatja e ajrimit).
16. Ujërat pas larjes hidhen në:
 1. det
 2. në një instalim pritës (të shënohet porti)
 3. në një çisternë me mbeturina (të shënohet çisterna).
- F). Hedhja në det e ujërave të larjes së çisternave
 17. Të përcaktohen çisternat:

A janë derdhur ujërat për larjen e çisternave gjatë larjes së çisternave? nëse po, të saktësohet përqindja e hedhjes.

Ujërat për larjen e çisternave janë derdhur nga çisterna e mbeturinave? Nëse po, saktësoni sasinë dhe përqindjen e derdhjes.
 18. Ora në fillim dhe në fund të pompimit.
 19. Shpejtësia e anijes gjatë derdhjes
- G). Balasti i çisternave të ngarkuara
 20. Caktoni çisternat e balastit
 21. Orën e fillimit të balastit.

H). Derdhja e balastit nga çisternat me ngarkese

22. Percaktimi i çisternave

23. Derdhja e balastit:

1. në det

2. në një instalim pritës (të shënohet porti)

24. ora në fillim dhe në fund të derdhjes së balastit.

25. shpejtësia e anijes gjatë heqjes së balastit.

I). Derdhjet aksidentale ose te jashtëzakonshme

26. Ora

27. Sasia e përafërt, substanca(t) dhe kategoria(te)

28. Rrethanat e derdhjes apo rrjedhjeve dhe vërejtje të përgjithshme.

J). Kontrolli nga inspektorët e miratuar.

29. Emri i portit.

30. Çisternat, substanca(t), kategoria(te) e derdhjeve në tokë.

31. A janë boshatisur çisternat, pompat dhe tubat?

32. A është bërë një paralarje në përputhje me Manualin mbi metodat dhe dispozitat e derdhjeve?

33. A janë hedhur ujërat e paralarjes së çisternave në tokë dhe a është bosh çisterna?

34. Anija është e përjashtuar nga paralarja e detyrueshme.

35. Arsyeja e përjashtimit.

36. Emri dhe nënëshkrimi i inspektorit të miratuar.

37. Organizata, shoqëria, organizmi public që ka punësuar inspektorin.

K). Metoda të tjera të zbatuara dhe vërejtje.

Emri i anijes.....

Numri ose shkronjat dalluese

VEPRIME LIDHUR ME NGARKESËN DHE BALASTIN

Data	Kodi (shkronja)	Rubrika (Numri)	Veprimi/ Nënëshkrimi i oficerit përgjegjës/ Emri dhe firma e inspektorëve të miratuar.

Nënshkrimi i kapitenit

SHTOJCA V

MODEL ÇERTIFIKATE NLS

ÇERTIFIKATË NDËRKOMBËTARE PËR PARANDALIMIN Ë NDOTJES SI PASOJË E TRANSPORTIT PA AMBALAZH TË SUBSTANCAVE TË LËNGSHME TË DËMSHME.

lëshuar sipas dispozitave të Marrëveshjes ndërkombëtare të vitit 1973, për parandalimin e ndotjes nga anijet, siç është modifikuar nga protokollin e vitit 1978 në lidhje me të, dhe me rezolutën MEPC 39(29) (emërtuar këtu më poshtë “Marrëveshje”) me miratim të Qeverisë:

.....
(Emri i plotë zyrtar i vendit)

nga
(titulli i plotë zyrtar i personit kompetent apo i organizmit të autorizuar sipas dispozitave të Marrëveshjes)

Karakteristikat e anijes³⁷

Emri i anijes.....

Numri ose shkronjat dalluese.....

Porti i regjistrimit.....

Masa kubike e brendshme bruto.....

Numri OMI³⁸

VËRTETOHET SE:

anija është parë në përputhje me rregullin 10 të Aneksit II të Marrëveshjes.
në vijim të këtij kontrolli, u konstatua se struktura, materiali i armaturës, sistemet, instalimet, mirëmbajtja dhe materialet e anijes si dhe gjendja e tyre qenë të kënaqshme në të gjitha drejtimet dhe se anija ishte në përputhje me parashikimet e zbatuara të Aneksit II të Marrëveshjes.

anija është e pajisur me manualin e parashikuar në Normat lidhur me metodat dhe dispozitat e derdhjeve të substancave, të cilat janë parashikuar nga rregullat 5.5A dhe 8 të Aneksit II të Marrëveshjes, dhe se rregullimet dhe pajisjet e anijes të cilat janë parashikuar në këtë manual janë në të gjitha pikat të kënaqshme dhe në përputhje me parashkrimet e zbatuara të këtyre normave.

anija është e aftë të transportojë pa ambalazh substancat e lëngshme të dëmshme, të poshtëshënuara nëse respekton të gjitha rregullat përkatëse të shfrytëzimit të Aneksit II të

³⁷ karakteristikat e anijes mund të paraqiten edhe horizontalisht me ndarje.

³⁸ Në përputhje me rezolutën A.600(15), me titull “Sistemi i numrit OMI të identifikimit të anijeve”, shënimi i këtij informacioni mund jetë fakultativ.

marrëveshjes.

Substanca të lëngshme të dëmshme	Kushtet e transportit (numri i çisternave etj.)
Vazhdon në faqet shtesë me firmë dhe me datë ³⁹	

Kjo certifikatë është e vlefshme deri më⁴⁰
me rezervë nga kontrollet e parashikuara në rregullin 10 të Aneksit II të Marrëveshjes

Lëshuar në
(Vendi i lëshimit të certifikatës)

Më.....
(Data e lëshimit) (Firma e personit të autorizuar që lëshon certifikatën)

(Vula, sipas rastit, e autoritetit përkatës)

VËRTETIM I KONTROLLEVE VJETORE DHE TË NDËRMJETME

VERTETOHET se, gjatë një kontrolli të caktuar, sipas rregullit 10 të Aneksit II të Marrëveshjes, është konstatuar se anija përmbush dispozitat përkatëse të Marrëveshjes.

Kontroll vjetor: Nënshkruar
(Firma e personit të autorizuar)

Vendi:.....

Data:.....

(Vula, sipas rastit, e autoritetit përkatës)

Kontroll vjetor/i ndërmjetëm: Nënshkruar
(Firma e personit të autorizuar)

Vendi:.....

³⁹ Fshi shënimin e panevojshëm

⁴⁰ Të shënohet data e skadimit të afatit të caktuar nga Autoriteti përkatës në përputhje me rregullin 12 1) të Aneksit II të Marrëveshjes. Dita dhe muaji përkojnë me datën përvjetorit siç është parashikuar në rregullin 1 14) të Aneksit II të Marrëveshjes, përveç nëse kjo datë e fundit është ndryshuar në zbatim të rregullit 12 8) të Aneksit II të Marrëveshjes.

Data.....

(Vula, sipas rastit, e autoritetit përkatës)

Kontroll vjetor/i ndërmjetëm:

Nënshkruar

(Firma e personit të autorizuar)

Vendi:.....

Data.....

(Vula, sipas rastit, e autoritetit përkatës)

Kontroll vjetor:

Nënshkruar

(Firma e personit të autorizuar)

Vendi:.....

Data.....

(Vula, sipas rastit, e autoritetit përkatës)

KONTROLL VJETOR / I NDËRMJETËM
KRYER NE PËRPUTHJE ME RREGULLIN 12 8) c)

VËRTETOHET se gjatë një kontrolli vjetor/ të ndërmjetëm⁴¹ të kryer në përputhje me rregullin 12 8) c) të Aneksit II të Marrëveshjes, u konstatua se anija përmbush dispozitat e parashikuara në Marrëveshje:

Nënshkruar

(Firma e personit të autorizuar)

Vendi:.....

Data.....

⁴¹ fshi shënimin e panevojshëm

(Vula, sipas rastit, e autoritetit përkatës)

VIZË PËR SHTYRJEN E ÇERTIFIKATËS, NËSE AJO ËSHTË E VLEFSHME PËR NJË AFAT MË PAK SE 5 VJET, SI ZBATIM I RREGULLIT 12 3)

Anija përmbush dispozitat e parashikuara në Marrëveshje dhe kjo çertifikatë, në përputhje me rregullin 12 3) të Aneksit II të Marrëveshjes, pranohet si e vlefshme deri më :.....

Nënshkruar
(Firma e personit të autorizuar)

Vendi:.....

Data.....

(Vula, sipas rastit, e autoritetit përkatës)

VIZE PËR SHTYRJEN E ÇERTIFIKATËS PAS PËPRFUNDIMIT TË KONTROLL PËR RINOVIM DHE SI ZBATIM I RREGULLIT 12 4)

Anija përmbush dispozitat e parashikuara në Marrëveshje dhe kjo çertifikatë, në përputhje me rregullin 12 4) të Aneksit II të Marrëveshjes, pranohet si e vlefshme deri më :.....

Nënshkruar
(Firma e personit të autorizuar)

Vendi:.....

Data.....

(Vula, sipas rastit, e autoritetit përkatës)

VIZË PËR SHTYRJEN E VLEFSHMËRISË SË ÇERTIFIKATËS DERI SA ANIJA TË MBËRRIJË NË PORTIN E KONTROLLIT OSE PËR PËR NJË AFAT MË TË GJATË SI ZBATIM I RREGULLIT 12 5) OSE I RREGULLIT 12 6)

Kjo çertifikatë, në përputhje me rregullin 12 5) ose rregullin 12 6)⁴² të Aneksit II të Marrëveshjes pranohet si e vlefshme deri me :.....

Nënshkruar
(Firma e personit të autorizuar)

Vendi:.....

Data.....

(Vula, sipas rastit, e autoritetit përkatës)

⁴² fshi shënimin e panevojshëm

8) VIZË PËR AVANCIMIN E DATËS SË PËRVJETORIT SI ZBATIM I RREGULLIT 12

Në përputhje me rregullin 12 8) të Aneksit II të Marrëveshjes, data e re e përvjetorit caktohet më

Nënshkruar
(Firma e personit të autorizuar)

Vendi:.....

Data.....

(Vula, sipas rastit, e autoritetit përkatës)

Në përputhje me rregullin 12 8) të Aneksit II të Marrëveshjes, data e re e përvjetorit caktohet më

Nënshkruar
(Firma e personit të autorizuar)

Vendi:.....

Data.....

(Vula, sipas rastit, e autoritetit përkatës)

Dokument i interpretiemve të njëjlojta të Aneksit II të MARPOL 73/78

(Me përjashtim të udhëzimeve të kundërta, rregullat të cilave u referohemi janë ato të Aneksit II)

Përkufizime

Rreg.1 12) 1.1 Transformimi dhe modifikimi i anijeve të ndërtuara para datës 1 korrik 1986

Një anije nafte apo anije –çisternë për produkte kimike, së cilës nuk i është lëshuar më parë certifikatë ku shënohet se mund të transportojë produkte kimike të rrezikshme për sigurinë, por që këtej e tutje është caktuar për transportin e këtyre ngarkesave, duhet konsideruar sikur ka pësuar një transformim. Produktet që paraqesin rrezikshmëri për sigurinë janë përmendur në kapitullin VI të Përmbledhjes së Rregullave mbi transportuesit e produkteve kimike (Përmbledhja BCH) dhe në kapitullin 17 të Përmbledhjes së rregullave ndërkombëtare mbi transportuesit e produkteve kimike

(Përmbledhja IBCH).

Fjalja e fundit e paragrafit 12) të rregullit 1 duhet të zbatohet vetëm për modifikimet që u janë bërë anijeve të naftës dhe anijeve- çisternë për produktet kimike dhe me termin modifikime duhet të kuptojmë transformimet e nevojshme për përmbushjen e dispozitave të Aneksit II dhe përfshin instalimin e sistemeve të tharjes të përmirësuara dhe dispozitat e derdhjeve në ujë, në përjashtimin e modifikimeve të rëndësishme që i janë bërë strukturës, që janë të nevojshme për përmbushjen e parashikimeve mbi llojin e anijes.

2. Fusha e zbatimit

Rreg. 2 5)

2.1 Barasvlera lidhur me transportuesit e gazit.

dhe 2 6)

2.1.1 Përsa i përket transportuesve ujorë të gazit të cilët transportojnë substancat e Aneksit II, të përmendura në Përmbledhjen e rregullave mbi transportuesit e gazit, dispozitat e barasvlershme mund të pranohen sipas paragrafit 5) të rregullit 2 përsa i përket parashikimeve mbi ndertimin dhe pajisjet, të përfshira në rregullat 5, 5A dhe 13 kur transportuesi i gazit plotëson kushtet e mëposhtme:

është i pajisur me Çertifikatën për transportin ujor të gazit të paambalazhuar në përputhje me dispozitat e Përmbledhjes përkatëse të rregullave mbi transportuesit e gazit;

zotëron një Çertifikatë ndërkombëtare për parandalimin e ndotjes nga transportimi i substancave të lëngshme të dëmshme pa ambalazh (Çertifikata NLS);

është i pajisur me instalime për balast më vete

është i pajisur me pompa me bosht të gjatë dhe mjete të cilat ulin në minimum sasinë e mbetjeve të ngarkesave pas shkarkimit. Autoriteti ka verifikuar, në bazë të karakteristikave të konceptimit se transportuesi plotëson parashkrimet lidhur me tharjen në paragrafin 4) të rregullit 5A, pavarësisht nga kufijtë kohorë dhe se mbetjet e ngarkesave mund të dalin jashtë sipas dispozitave të miratuara për këtë veprim;

është i pajisur me manualin mbi metodat dhe mekanizmat e derdhjes miratuar nga Autoriteti. Ky manual duhet të mundësojë kontrollin që të mos krijohet asnjë përzjerje e mbetjeve të ngarkesës dhe ujit në shfrytëzim dhe se pas ajrimit të mos mbetet asnjë mbetje e ngarkesës dhe

është i vërtetuar i aftë, me anë të një certificate NLS që transporton vetëm substanca të lëngshme të dëmshme të Aneksit II, të përmendura në Përmbledhjen përkatëse të rregullave mbi transportin e gazit.

Kur miratohet një barasvlerë e tillë, shënimi i parashkruar në paragrafin 6) të rregullit 2 nuk është i nevojshëm.

2A Klasifikimi i substancave

Rreg 3 4) 2A1 Kur një substancë, e cila nuk figuron as në shtojcën II, as në shtojcën

III të MARPOL 73/78, duhet të transportohet pa u ambalazhuar, duhet përcaktuar kategoria e përkohshme në përputhje me metodën e mëposhtme⁴³:

Qeveria e Shtetit Palë në MARPOL 73/78, e cila dërgon apo prodhon substancën duhet të konsultojë qarkoret MEPC me qëllim verifikimin nëse substanca është klasifikuar nga Organizata apo nëse është bërë një vlerësim i përkohshëm nga një Shtet tjetër Palë në MARPOL 73/78;

nëse nuk gjen udhëzime nëpër qarkoret, Qeveria Palë duhet të kontaktojë Organizatën⁴⁴ me

⁴³ Për vlerësimin e substancave duhen zbatuar parashikimet minimale të zbatueshme për transportin e tyre jo vetëm sipas qëllimeve të Aneksit II por edhe për arsye sigurie. Duhet pra t'u jepet rëndësia e duhur "Kritereve të përdorura për vlerësimin e risqeve që paraqesin produktet kimike të paambalazuara" të miratuara nga MSC në sesionin e 42 të saj (këto kritere ndodhen në aneksin 3 të botimit të vitit 1985 të Përmbledhjes BCH si dhe në botimin e vitit 1993 të Përmbledhjes BCH dhe botimet e viteve 1994 dhe 1998 të Përmbledhjes IBC).

⁴⁴ Kërkesa duhet dërguar në adresën e mëposhtme: Zotit Drejtor i Divizionit detar, Organizata detare ndërkombëtare, 4 Albert Embankment, Londër SE1 7SR, Mbretëria e Bashkuar; tel:44 020 7735 7611; fax:44 020 7587 3210, si dhe adresa dhe numri i tel. dhe fax. të kërkuarit. Dhënia e këtyre numrave, nëse janë të disponueshëm mundëson marrjen e një përgjigjeje të shpejtë.

qëllim të mësojë nëse ekziston tashmë një vlerësim i përkohshëm i kësaj substance nga Organizata ose ndonjë Palë tjetër në MARPOL 73/78. Nëse po, duhen marrë udhëzimet përkatëse dhe nëse Qeveria i gjykon të kënaqshme mund të pranojë vlerësimin e përkohshëm;

në mungesë të vlerësimit të mëparshëm provizor ose nëse ajo që i është komunikuar asaj nuk i duket e kënaqshme Qeveria e Palës dërguese apo prodhuese e substancës duhet të kryejë një vlerësim të përkohshëm, në përputhje me direktivat bashkëngjitur⁴⁵

Qeveria Palë duhet t'i njoftojë Qeverisë në portin e së cilës do të pritët ngarkesa, si dhe Qeverisë së shtetit, flamurin e të cilit mban anija, vlerësimin e tij si dhe udhëzimet të cilat i kanë mundësuar vlerësimin e risqeve nga pikëpamja e sigurisë dhe ndotjes ose vlerësimin e përkohshëm të regjistruar nga Organizata, nëpërmjet rrugës më të shpejtë të mundur;

në rast mosmarrëveshjeje, duhen zbatuar kushtet nga më të përpiktat;

në mungesë të një përgjigje të përkohshme ose përfundimtare në njoftimin e njëres palë apo tjetres, Palët e interesuara brenda një afati prej 14 ditësh nga data e dërgimit, konsiderohet si i pranuar vlerësimi i përkohshëm i kryer prej Qeverisë së Palës dërguese apo prodhuese të substancës;

Organizata duhet të informohet dhe të dhënat lidhur me vlerësimin e përkohshëm duhet t'i komunikohen në përputhje me dispozitat e paragrafit 4) të rregullit 3 (domethënë brenda një afati prej 90 ditësh, por preferohet sa më parë të jetë e mundur);

Organizata duhet t'i shpërndajë informacionet, porsa ato të jenë marrë, nëpërmjet një qarkore MEPC dhe të komunikojë vlerësimet e përkohshme, për shqyrtim, pranë Nën-komitetit të produkteve kimike të paambalazuara(BCH). Organizata duhet gjithashtu të mbajë një regjistër të të gjitha substancave të shënuara dhe vlerësimet e tyre të përkohshme, duke pritur futjen e tyre siç e cakton ligji, në listat e Aneksit II dhe në Përmbledhjet e rregullave IBC dhe BCH;

Organizata duhet t'i komunikojë GESAMP-it të gjitha të dhënat e marra me qëllim vlerësimin zyrtar të rreziqeve, pastaj klasifikimin e tyre në kategori dhe zbatimin e parashikimeve minimale të zbatueshme në transport nga Nën-komiteti BCH, me qëllim që ,në bazë të ligjit, t'u bëhen amendamente Aneksit II të MARPOL 73/78 dhe Përmbledhjeve të rregullave IBC dhe BCH.

2A2. Nëse substancat e vlerësuara në mënyrë të përkohshme janë klasifikuar në kategoritë A, B, C ose D, para se të niset anija, Autoriteti duhet t'i lëshojë fletë amendamentesh të Certifikatës së anijes, ose të Certifikatës ndërkombëtare për parandalimin e ndotjes nga transporti i substancave të lëngshme të dëmshme (Certifikata NLS), vetëm në rastin e substancave të kategorisë D, dhe në Manualin e anijes mbi metodat dhe mekanizmat e hedhjes së substancave, me objekt autorizimin e transportit të këtyre substancave. Ky autorizim mund të komunikohet me faks ose me mënyrë tjetër të ngjashme dhe duhet të ruhet bashkë me Certifikatën e anijes dhe Manualin e anijes mbi metodat dhe mekanizmat e hedhjes deri sa substanca të pranohet si amendament në Përmbledhjet IBC/BCH. Amendamenti përkatës i duhet bërë edhe certifikatës dhe Manualit.

2A3. Kur është e nevojshme të vlerësohen përkohësisht vetëm përzjerjet ndotëse, që kanë të bëjnë me substancat të cilat Organizata i ka përkufizuar në një kategori ndotjeje dhe caktuar në një tip anijeje, në mënyrë përfundimtare apo të përkohshme, procedura e mëposhtme mund të zbatohet në vend të metodës së parashikuar në paragrafët 4.5 dhe 6 të paragrafit 2A1.:

përzjerjet duhen klasifikuar në kategori vetëm nga Qeveria e Palës dërguese ose prodhuese, me anën e procedurës së përshkruar në seksionin 5 të Direktivave ëpr vlerësimin e përkohshëm të substancave të lëngshme të transportuara pa ambalazh.

përzjerjet mund të përmbajnë derio 3% të përbërësve të pa vlerësuar, të cilët duhen vlerësuar nga Qeveria e Palës prodhuese apo dërguese. Kur nuk është e mundur vlerësimi i një përbërësi me anë të profileve të rreziqeve të GESAMP, të njoftimeve të disponueshme ose duke e asimiluar atë në substance analoge, përbërësi futet në kategorinë e ndotjes A dhe llojin e anijes 2.

përzjerjet mund të përmbajnë përbërës të identifikuar si bartës rreziqesh për sigurinë (të caktuar me shkronjën "S" në kolonën d të kapitullit 17 të Përmbledhjes IBC) ose që duhet të

⁴⁵ Direktivat për vlerësimin e përkohshëm të substancave të lëngshme të paraqitura me qëllim transportimi të paambalazuara janë zëvendësuar nga Direktivat për vlerësimin e përkohshëm të substancave të lëngshme të transportuara pa ambalazh; shih botimin e OMI me numër IMO-654F.

figuronin në Përmbledhje, në masën kur vlerësohet se tretja e këtyre përbërësve mundëson krijimin e një përzierjeje pa asnjë rrezik në planin e sigurisë. Në fund të këtij paragrafi, përzierjet që i përgjigjen këtij kriteri konsiderohen si përzierje vetëm ndotëse.

Qeveria e Palës duhet t'i njoftojë vlerësimin e saj Qeverisë së Shtetit në portin e të cilit do të pritët ngarkesa si dhe Qeverisë së Shtetit flamurin e të cilit mban anija; dhe

Qeveria Palë mund të autorizojë fabrikantin të veprojë në emër të saj për caktimin e (numrit n.s.a, të transportit përkatës, veshtullimit dhe pikës së shkrirjes). Në këtë rast, detyrimi për të informuar Shtetin mbajtës të flamurit dhe vendet pritëse i takon fabrikantit të autorizuar. Fabrikuesi duhet gjithashtu të informojë qeverinë që i ka dhënë atij autorizimin e përdorimit dhe t'i japë hollësi në këtë drjetim. Ai duhet të informojë OMI nëse qeveria e vendit dërgues apo prodhues ia kërkon. Me kërkesë, fabrikuesi duhet t'u japë Qeverisë së Shtetit, flamurin e të cilit mban anija, ose shtetit pritës të dhëna të hollësishme mbi përzierjen. Njoftimi, për caktimin e fabrikuesit duhet shoqëruar me autorizimin ku shënohet së ky i fundit vepron në baze të udhëzimeve dhe në emër të qeverisë Palë.

2.A.4. Megjithë dispozitat e paragrafit 2A.2, nëse një anije është vërtetuar e aftë për transportin e substancave n.s.a (jo të specifikuar), kategoria e të cilave apo lloji i anijes janë caktuar përkohësisht, nuk duhen bërë amendime në Çertifikatën e anijes apo në Manualin mbi metodat dhe mekanizmat e hedhjeve të substancave.

Hedhja e mbetjeve.

Rreg. 5 3.1 Bën udhë.

3.1.1 Shprehja “bën udhë” tregon se anija zhvendoset në det duke ndjekur një a më shumë kepe në mnënyrë që, brenda kufijve të caktuar në praktikë nga domosdoshmëritë e lundrimit, çdo hedhje duhet bërë në një zonë detare sa më të shtirë të mundur.

4. Instalimet e pompimit, tubacioneve dhe shkarkimit.

Rreg.5A 4.1 Njoftime në raste përjashtimesh.

6)b)iv)
dhe 7)e)

Persa u përket fjalëve për t'u kryer në rast nevojë, çdo Palë ne Marrëveshje që ka ndonjë objeksion ndaj njoftimeve mbi përjashtimet e paraqitura nga një Palë tjetër duhet t'ia paraqesë këtë kundërshtim Organizatës dhe Palës që ka miratuar përjashtimin brenda një viti nga data kur Organizata u ka shpërndarë Palëve njoftimet mbi përjashtimin.

Instalimet pritëse.

Rreg 7 1)b) 5.1 Instalimet pritëse në portet e riparimit

Ky rregull tregon se portet e riparimit të anijeve, ku kryhet riparimi i anijeve-çisternë për produkte kimike, duhet të kenë instalime për të mbajtur mbetje dhe përzierje me substanca të lëngshme të dëmshme, që anijet kanë ende për t'i eliminuar në zbatim të dispozitave të këtij Aneksi.

5A Masat e kontrollit

Rreg. 8 5A1. Emërtimi” substancë e shkarkuar identifikohet nga normat e
5)a)i hartuara nga Organizata si substancë që jep një sasi mbetjesh
7)a)i mbi sasinë maksimale që mund të hidhet në det...” në

paragrafët 5)a) i) dhe 7) a) i) të rregullit 8, ka të bëjë me substancat që ngurtësohen ose me viskozitet të lartë, siç janë përcaktuar në paragrafet 1.3.7 dhe 1.3.9 të Normave lidhur me metodat dhe dispozitat e hedhjeve.

Kontrolli dhe lëshimi i certifikatave.

Rreg. 10 6.1 Kontroll të ndërmjetme dhe vjetore në anijet, të cilat nuk janë të
1)c) detyruara të kenë certifikatë.
dhe d)

Autoriteti duhet të vendosë nëse duhen zbatuar dispozitat e rreshtave c) dhe d) të paragrafit 1) të rregullit 10 dhe/ose dispozitat përkatëse të Përmbledhjeve IBC dhe BCH, sipas rregullit 12A, për anijet që nuk janë të detyruara të kenë certifikatë ndërkombëtare për parandalimin e ndotjes nga transporti i substancave të lëngshme të dëmshme pa ambalazh, sipas rregullit 11.

6A1 Dispozitat që synojnë uljen e ndotjes aksidentale.

Rreg. 13 4) 6A.1.1 Anije ndryshe nga anijet çisternë për produkte kimike.

Në fund të paragrafit 4) të rregullit 13 të Aneksit II të MARPOL 73/78, Organizata ka hartuar direktiva lidhur me anijet e shërbimit në det të hapur dhe anijet që kryejnë veprime zhytjeje në det.

Në fund të këtij rregulli, për anijet vec atyre çisternë për produkte kimike që nuk përmenden në paragrafin 1) të sipërpërmendur, duhen respektuar të gjitha parashikimet e zbatueshme të Përmbledhjeve IBC ose BCH, kur këto anije transportojnë pa ambalazh substanca të lëngshme të dëmshme të kategorive A, B, ose C.

Substancat analoge me hidrokarburet.

Rreg. 14 7.1 Lista e substancave analoge me hidrokarburet

Substancat e kategorise C	Substancat e kategorise D
Cikoheptan	Alkylbenzene
Cikloheksan	Diisopropylnaphtalene
Ciklopentan	Dodecane (te gjithë izomere)
p-Simen	
Dietilbenzen	
Dipenten	
Benzinë avioni	
që rrjedh nga një alkolim	
Etilbenzen	
Ethylcyclohexane	
Hepten (të gjithë izomere)	
Hekzan (të gjithë izomere)	
Hekzen (të gjithë izomere)	
Isopropilsikloheksa	
Përzjerje olefine (C5-C7)	
Methylcyclohexane	
Methyl -2 pentene-1	
Nonane (te gjithë izomere)	
Octanë (të gjithë izomere)	
Pentanë (të gjithë izomere)	
pentenë (të gjithë izomere)	
Phenyl-1xyly-1 etan	

Propylene dimere
Tetrahidronaftalen
Tolyen
Xylenes

Për secilën prej substancave të sipërshënuara, duhet provuar që zbulori i instaluar i hidrokarbureve plotëson kriterin e përmendur në rreshtin 7.2.1.4, këtu më poshtë, për identifikimin e substancave analoge me hidrokarburet.

7.2 Kriteret e përzgjedhjes

7.2.1 Një substancë e lëngshme e dëmshme e kategorisë C ose D konsiderohet si analoge me hidrokarburet, kur plotëson kriteret si më poshtë:

dëndësia e substancës është më e vogël se 1.0 deri në 20° C;

tretshmëria e substancës në ujin e detit në 20° C është më pak se 01 %;

substancia bën pjesë në familjen e hidrokarbureve

substancia mund të zbulohet me anë të zbulorit të hidrokarbureve të tipit siç e kërkon rregulli 15 i Aneksit I të MARPOL 73/7846;

në rastin e një substance të kategorisë C, lloji i anijes në bordin e së cilës duhet transportuar substancia në përputhje me dispozitat e Përmbledhjes së rregullave mbi transportuesit e produkteve kimike apo të Përmbledhjes së rregullave ndërkombëtare mbi transportuesit e produkteve kimike, duhet të jetë 3 .

Rreg. 14 c) 7.3 Llogaritja e qëndrueshmërisë pas avarisë

Një anije e re me gjatësi të barabartë ose mbi 150m, e cila u nënështrohet dispozitave të Aneksit I duhet të konsiderohet që i plotëson parashikimet e rreshtit c) të rregullit 14 vërtetohet se plotëson parashikimet e rregullit 25 të Aneksit I.

Rreg. 14 d) 7.4 Dhënia e lejës, sipas paragrafit 5) të rregullit 15 të Aneksit I të MARPOL 73/78 anijeve të naftës që transportojnë substancia të Aneksit II analoge me hidrokarburet.

7.4.1. Rregulli 14 i Aneksit II që zbatohet për anijet me naftë të përcaktuara në Aneksin I, të autorizuar për transportin e substancave analoge me hidrokarburet dhe për t'i shkarkuar ato duke zbatuar dispozitat e Aneksit I, çdo përjashtim i miratuar për këto anije sipas dispozitës që parashkron instalimin e një mekanizmi për mbikqyrjen e vazhdueshme dhe kontrollin e hedhjeve të

⁴⁶ Kur miraton një mekanizëm mbikqyrjeje të vazhdueshme dhe kontrolli të hedhjeve të hidrokarbureve sipas rregullit 14, Autoriteti duhet të sigurohet, me anë provash, se mekanizmi mundëson matjen e koncentrateve të secilës prej substancave analoge me hidrokarburet në përputhje me rekomandimin mbi vecoritë ndërkombëtare lidhur me funksionimin dhe provat e ndarësve të ujit të hidrokarbureve dhe zbulorëve të hidrokarbureve, që Organizata ka miratuar me anë të rezolutës A.393 (X) ose Direktivat dhe specifikat e rishikuara për mekanizmat e mbikqyrjes së vazhdueshme dhe të kontrollit të hedhjeve të hidrokarbureve në bordin e anijeve të naftës (rezoluta A.586 (14)). Nëse është e nevojshme të rregullohet përsëri aparati i mbikqyrjes së vazhdueshme kur kalohet nga produktet e naftës në substancat e dëmshme analoge me hidrokarburet, duhen dhënë udhëzime mbi këtë rregullim dhe të miratohen nga Autoriteti metodat e shfrytëzimit të vecantë që vërtetojnë se hedhjet e substancave të dëmshme analoge me hidrokarburet janë matur me saktësi. Rregullimi i ri i zbulorit të hidrokarbureve duhet shënuar në regjistrin e hidrokarbureve.

hidrokarbureve, shtrihet edhe në paragrafin d) të rregullit të 14 të Aneksit II. Megjithatë duhet shënuar se Autoriteti duhet të përcaktojë, para se të autorizojë një përjashtim, sipas dispozitave të Aneksit i, nëse ekzistojnë instalime pritëse të mjaftueshme për pritjen e mbejtjeve dhe përzierjeve në portet ose terminalët e ngarkimit ku ndalon anija e naftës dhe nëse këto instalime u përshtaten trajtimit dhe eliminimit përfundimtar të substancave analoge me hidrokarburet që ato mbajnë.

Shtojcë e interpretimeve të njëjta të Aneksit II të MARPOL 73/78

Direktiva për zbatimin e amendamenteve në listat e substancave të Aneksit II të MARPOL 73/78 dhe Përmbledhjeve IBC dhe BCH për marrjen parasysh të rreziqeve të ndotjes.

Të përgjithshme

Këto direktiva kanë të bëjnë me amendamentet e kryera në listat e substancave që figurojnë në shtojcat II dhe III të Aneksit II të MARPOL 73/78, në kapitullin 17 dhe 18 të Përmbledhjes IBC dhe në kapitullin VI dhe VII të Përmbledhjes BCH, domethënë në shtimin apo heqjen e substancave dhe modifikimet e bëra në kategorinë e ndotjes nga të cilat varen substancat ekzistuese ose në parashkrimet në fushën e llojeve të anijeve në të cilat ato zbatohen.

Rregulli 2 7) a) i Aneksit II të MARPOL 73/78 vendos se kur një amandament në këtë Aneks, në Përmbledhjen e rregullave ndërkombëtare mbi transportuesit e produkteve kimike dhe në Përmbledhjen e rregullave mbi transportuesit e produkteve kimike kërkon që të bëhen ndryshime në strukturë ose në pajisje dhe instalime, pas miratimeve të parashikimeve më të rrepta për transportin e disa substancave Autoriteti mund të modifikojë apo vonojë për një periudhë të dhënë zbatimin e amendamentit për anijet e ndërtuara para datës së hyrjes së tij në fuqi, nëse zabtimi i tij i menjëhershëm gjykohet si paarsyeshëm apo i parealizueshëm. Një shkelje e tillë duhet të përcaktohet në fuksion të çdo substance, duke marrë parasysh direktivat e hartuara nga Organizata. Këto direktiva kanë për qëllim të garantojnë zbatimin e njëlllojtë të këtij rregulli.

Lidhur me hartimin dhe shperndarjen e propozimeve për amendamente në listat e substancave, duhen zbatuar paragrafet 1-4 të direktivave për amendamentet e ardhshme në Përmbledhjet IBC dhe BCH (MEPS 25/20 aneksi 7).

Përkufizime

Sipas këtyre direktivave, zbatohen përkufizimet si më poshtë:

Anije e re tregon është ajo anije, kalluma e të cilës ndodhet në një stad kur:

fillon një ndërtim i identifikueshëm me anijet dhe

montimi ka filluar, duke përdorur të paktën 50 ton ose 1% të masës së llogaritur të të gjithë materialeve të strukturës, nëse kjo vlerë e fundit është më e vogël

në datën e hyrjes në fuqi të amendamentit përkatës ose pas kësaj date.

Një anije, cilado qoftë data e ndërtimit të saj, e cila është transformuar në anije-çisternë për produkte kimike në datën e hyrjes në fuqi të amendamentit përkatës ose pas kësaj date, duhet konsideruar si një anije-çisternë për produkte kimike e ndërtuar në kohën kur ka filluar ky transformim. Kjo dispozitë nuk zbatohet në modifikimin e një anijeje të përshkruar në rregullin 1, paragrafi 12), Aneksit II të MARPOL 73/78.

Anije ekzistuese është ajo anije e cila nuk është e re, si anija e përshkruar në paragrafin 2.1.

Anije e specializuar është ajo anije e cila është ndërtuar apo transformuar, e pajisur dhe që ka çertifikatë për transportin e :

një produkti të caktuar ose

një numri të kufizuar produktesh, me një produkt për çisternë ose grup çisternash, çdo çisternë apo grup çisternash shërbejnë, sipas çertifikatës, vetëm për transportin e një produkti të caktuar ose të produkteve të pajtueshme që nuk kërkojnë larje çisternash në rast ndryshimi të ngarkesës.

2.5 Transport kombëtar është transporti i kryer vetëm midis porteve ose terminaleve brenda

shtetit, flamurin e të cilit mban anija, pa hyrë në ujrat territoriale të Shteteve të tjera.

2.6 Transport ndërkombëtar është transporti i cili nuk është kombëtar, i përcaktuar në paragrafin 2.5

Struktura e anijes tregon vetëm elementët kryesorë të strukturës, si fundi i dyfishtë dhe catmatë gjatësore dhe transversale, që janë thelbësore për tërësinë e trupit të anijes dhe të nevojshme në mënyrë që anija të plotësojë parashkrimet lidhur me tipet e anijeve. Sistemet e tubacioneve, instalimet dhe pajisjet, si grykat e tubacioneve për nxjerrje në det, sistemet e tharjes, alarmit të nivelit të lartë, mekanizmat e matjes së kapacitetit të anijes etj. nuk konsiderohen si pjesë e strukturës së anijeve.

2.8 Substancë e re është substanca, e cila nuk është transportuar më parë pa ambalazh. Një substancë e cila nuk është përfshirë në Aneksin II të MARPOL 73/78 apo në Përmbledhjet IBC ose BCH, por që është transportuar pa ambalazh mund të konsiderohet si substancë ekzistuese me kusht që të jetë vlerësuar përkohësisht, sipas dispozitave të rregullit 3 4), të Aneksit II të MARPOL 73/78 ose të jetë transportuar duke zbatuar dispozitat e Aneksit I të MARPOL 73/78.

2.9 Substancë ekzistuese është substanca, e cila nuk është e re.

Zbatimi i amendamenteve në anijet e reja dhe anijet ekzistuese.

3.1. Të gjitha amendamentet që synojnë futjen e substancave të reja dhe miratime rregullash më të rrepta për substancat ekzistuese, duhen zbatuar për anijet e reja dhe anijet ekzistuese duke filluar nga data e hyrjes së tyre në fuqi.

3.2 Amendamentet që cojnë në miratime parashkrimesh më të rrepta për substancat ekzistuese :

Anije të reja

3.2.1 Anijet e reja duhet të zbatojnë të gjitha amendamentet, nga data e hyrjes së tyre në fuqi.

Anijet ekzistuese

3.2.2 Anijet ekzistuese zbatojnë të gjitha amendamentet lidhur me parashikimet në fushën e shfrytëzimit, duke filluar nga data e hyrjes së tyre në fuqi.

Autoriteti mund të modifikojë ose shtyjë për një periudhë të caktuar zbatimin të anijet ekzistuese të amendamenteve që synojnë modifikimin e strukturës apo pajisjeve dhe instalimeve, nëse zbatimi i menjëhershëm i këtyre amendamenteve gjykohet si i paarsyeshëm ose i parrealizueshëm. Një shkelje e tillë duhet përcaktuar për çdo substancë, duke marrë parasysh faktorë të tillë si volumi i ngarkesës së dërguar, karakteri i specializuar ose jo i anijes, lloji dhe jetëgjatësia e anijes, lloji i transportit (për shembull transport kombëtar apo ndërkombëtar) etj.

Kur miratohet kjo shkelje zbatohen direktivat si më poshtë:

Në rast amendamentesh lidhur me strukturën e anijes :

anijet ekzistuese, të cilat kryejnë transporte kombëtare duhet të plotësojnë parashkrimet e modifikuara lidhur me llojet e anijeve jo më vonë se fundi i periudhës së specifikuar, e cila nuk duhet të kalojë 10 vjet pas datës së hyrjes në fuqi të amendamenteve.

anijet ekzistuese të cilat bëjnë udhëtime ndërkombëtare të kufizuara, të përcaktuara nga Autoriteti, duhet të pëmbushin parashkrimet e modifikuara lidhur me llojin e anijes jo më vonë se fundi i periudhës së specifikuar, e cila nuk duhet të kalojë 10 vjet pas datës së hyrjes në fuqi të amendamenteve, me kusht që:

qeveritë e Palëve të interesuara ta miratojnë këtë shkelje; dhe

Çertifikata të përmbjë një shënim, sipas të cilit anija kryen vetëm udhëtimet e kufizuara në fjalë;

anijet ekzistuese që kryejnë transporte ndërkombëtare, përveç atyre të përmendura më sipër, duhet të plotësojnë parashkrimet e modifikuara lidhur me llojet e anijeve duke filluar nga data e hyrjes në fuqi të amendamenteve.

Në rast amendamentesh lidhur me pajisjet dhe instalimet:
 nëse amendamentet kërkojnë instalimin e ndonjë gryke tubi për hedhjen në det, ky mjet duhet vënë në zbatim jo më vonë se 2 vjet pas hyrjes në fuqi të amendamenteve.
 nëse amendamentet kërkojnë një sistem tharjeje të efektshëm:
 deri në fund të periudhës dy vjecare, pas hyrjes në fuqi të amendamenteve ose deri më 2 tetor 1994, nëse kjo datë është e mëvonshme, anija duhet të përmbushë parashkrimet e rregullit 5A 2)b) ose 5A 4) b) të Aneksit II të MARPOL 73/78, sipas rastit.
 pas kësaj date, sistemi i tharjes së efektshme duhet instaluar për të përmbushur parashkrimet e zbatueshme të rregullit 5A.
 Nuk është e nevojshme të zbatohen parashkrimet lidhur me hedhjen e mbetjeve nën vijën e pluskimit derisa të instalohet mekanizmi i hedhjes në ujë.
 Si rregull i përgjithshëm, shkelja e përmendur në rreshtin 3.2.4.1 duhet pranuar vetëm për anijet e specializuara ekzistuese. Megjithatë në raste të jashtzakonshme, ku zbatimi i menjëhershëm i këtyre amendamenteve në anijet ekzistuese jo të specializuara krijon vështirësi të mëdha për arsye të qarta dhe të pranueshme si vëllimi i madh i ngarkesës së transportuar, zbatimi mund të shtyhet për një periudhë të kufizuar.
 Autoriteti duhet të shënjojë çertifikatën për të treguar aty hollësitë e shkeljes së miratuar.
 Autoriteti që miraton një shkelje në zbatimin e amendamenteve duhet t'i komunikojë Organizatës një raport ku jepen hollësi mbi anijen ose anijet përkatëse, ngarkesat përkatëse, shërbimin ku është përdorur anija dhe arsyet e shkeljes.
 Çdo Qeveri Anëtare mund t'i njoftojë Organizatës se nuk e pranon shkeljen.
 Çdo njoftim i bërë sipas paragrafeve 3.2.8 dhe 3.2.9 u duhet shpërndarë qeverive të tjera.

Norma lidhur me metodat dhe dispozitat e hedhjes së substancave të lëngshme të dëmshme (Norma të parashikuara nga Aneksi II I MARPOL 73/78, si dhe të modifikuara)

Hyrje

Aneksi II i Marrëveshjes ndërkombëtare të vitit 1973 për parandalimin e ndotjes nga anijet, i modifikuar me Protokollin 1978 (MARPOL 73/78) dhe më pas nga Organizata (emërtuar këtu më poshtë Aneksi II), parashikon sidomos kontrollin e hedhjeve operacionale, nga anijet, të substancave të lëngshme të dëmshme të transportuara pa ambalazh. Me hedhje operacionale kuptojmë, në këtë kontekst, hedhjet e substancave të lëngshme të dëmshme ose ujin e ndotur nga këto substanca, që vjen nga larja e çisternave dhe tubacionet e ngarkimit, nga derdhja e balastit të çisternave të palara ose nga mbetjet në hambarine anijes, që vijnë nga dhoma e pompave me ngarkesë.

Sipas Aneksit II, ndalohet hedhja në det e substancave të lëngshme të dëmshme, përcse kur hedhjet kryhen në kushte të përcaktuara. Këto kushte ndryshojnë në varësi të shkallës së rrezikut që një substancë e dëmshme e lëngshme paraqet për mjedisin detar. Për këtë qëllim, substancat e lëngshme të dëmshme janë klasifikuar në katër kategori A, B, C dhe D.

Kushtet në të cilat mund të kryhet hedhja e mbetjeve të substancave të kategorive A, B, C dhe D specifikohen në rregullin 5 të Aneksit II. Ato nuk janë të ripërmendura në këtë dokument, por përmbajnë parametra të tilla si sasia maksimale që mund të hidhet në det, shpejtësia e anijes, distanca nga toka më e afërt, thellësia e ujit, përqëndrimi maksimal i substancës në rrymën e anijes apo hollimi i substancës para derdhjes.

Për disa zona detare të quajtura zona të veçanta, parashikohen kriterte më të rrepta në fushën e hedhjes.

Normat lidhur me metodat dhe dispozitat e hedhjes së substancave, të zbatueshme sipas Aneksit II (të emërtuar më poshtë Normat) janë hartuar në zbatim të rezolutës 13 të Konferencës ndërkombëtare të vitit 1973 mbi ndotjen e deteve dhe në përputhje me rregullat 5,5A dhe 8 të Aneksit II. Normat përbëjnë bazen e vetme mbi të cilën Palët e MARPOL 13/78 mund të mbështeten për të miratuar metodat dhe dispozitat e hedhjes së substancave të lëngshme të dëmshme nga një anije të veçantë.

Normat bëhen të efektshme më 6 prill 1987, datë e vënies në jetë të Aneksit II, dhe zbatohen nga të gjitha anijet që transportojnë substanca të dëmshme të lëngshme pa ambalazh.

Parashikimet e Aneksit II nuk rimerren në Normat. Për të siguruar përputhjen me Aneksin II, parashikimet e këtij aneksi dhe ato që përmbajnë Normat duhen konsideruar si një e tërë.

Parashikimet e Aneksit II në fushën e hedhjes dhe dhënia e certifikatave interpretohen si kërkesë në bazë të së cilës çdo anije zotëron një manual mbi metodat dhe mekanizmat e hedhjes së substancave, të miratuar nga Autoriteti. Manuali duhet të përmbajë udhëzime të specifikuara në këto Norma dhe në parashikimet e Aneksit II. Miratimi i metodave dhe dispozitave të hedhjes të përshkruara në manualin e anijes garanton ndjekjen e parashikimeve të Aneksit II lidhur me hedhjet e substancave.

Rregulli 5A i Aneksit II parashikon se efikasiteti i sistemit të pompimit të ngarkesës në një çisternë të miratuar për transportin e substancave të kategorisë B dhe C duhet provuar në përputhje me normat e hartuara nga Organizata. Metoda e provës së përdorur për këtë qëllim përmendet në këto Norma. Efikasiteti i tharjes nga pompat siç do të jetë përcaktuar nga prova do të konsiderohet si efikasitet i tharjes së arritur, kur çisterna është shkarkuar në përputhje me metodat e specifikuara.

Shfaqja e një reflekti të ylberizuar pas hedhjes së disa substancave të kategorive B, C dhe D nuk duhet konsideruar si në kundërshtim me parimet e Aneksit II, me kusht që hedhja të kryhet në përputhje me këto Norma.

Në këto Norma, termi hedhje përdoret për të treguar hedhjen e mbetjeve apo përzjerjeve të mbetjeve dhe ujit në det ose në instalimet pritëse, ndërsa termi shkarkim përdoret për të treguar vënien e ngarkesës në instalime pritëse apo shkarkimin e saj në terminale apo porte.

KAPITULLI 1

HYRJE

OBJEKTI

Këto Norma kanë për objekt të shërbejnë në shkallë ndërkombëtare si bazë e vetme, për miratimin e metodave dhe dispozitave të hedhjes, me anë të të cilave anijet që transportojnë substanca të lëngshme të dëmshme pa ambalazh të mund të përmbushin dispozitat e Aneksit II në fushën e hedhjes së substancave. Duke u mbështetur në këto norma Autoriteti duhet të miratojë metodat dhe dispozitat e hedhjes, për t'i dhënë çdo anijeje Çertifikatën ndërkombëtare për parandalimin e ndotjes nga transporti i substancave të lëngshme të dëmshme pa ambalazh, Çertifikatën për transportin e produkteve kimike të rrezikshme pa ambalazh apo Çertifikatës ndërkombëtare për transportin e produkteve kimike të rrezikshme pa ambalazh. Për këtë qëllim duhet parashikuar në bord manuali i miratuar mbi metodat dhe dispozitat e hedhjes (emërtuar më poshtë Manuali) i cili tregon metodat dhe mekanizmat që duhet të përdorë çdo anije. Merret me mend që ekuipazhi i anijes u referohet edhe Normave.

Rëndësia

Këto Norma zbatohen për të gjitha anijet që transportojnë pa ambalazh substanca të lëngshme të dëmshme të kategorive A, B, C dhe D, përfshi aty edhe ato substanca të klasifikuara përkohësisht në këto kategori.

Normat hartohen për të garantuar zbatimin e kriteve për hedhjen e substancave të lëngshme të dëmshme të specifikuara në rregullat 5 dhe 8. Për substancat e kategorisë A, Normat parashikojnë një metodë paralarje, e cila mund të përdoret në vend të veprimit, i cili konsiston në matjen e përqendrimit të rrjedhjes së mbeturinave nga çisternë, prej së cilës janë derdhur ujërat e larjes, që përmbajnë një substancë të kategorisë A. Për substancat e kategorisë B dhe C, Normat parashikojnë metoda dhe dispozita të hedhjes që garantojnë se nuk duhen tejkaluar sasia maksimale e mbetjeve për t'u hedhur nga çisterna dhe përqëndrimi maksimal i lejuar i substancës në rrymën e

anijes. Ato parashikojnë vec të tjerash, për substancat e kategorisë B dhe C, metoda dhe dispozita të derdhjes që përcaktojnë nëse janë ndjekur parashikimet e rregullit 5A. Për substancat e kategorive A,B,C dhe D, Normat parashikojnë metoda ventilimi që mund të përdoren për eliminimin e mbetjeve nga çisternat me ngarkesë. Autoritetet mund t'u referohen gjithashtu metodave të paralarjes të përshkruara në shtojcën B të këtyre Normave, për të miratuar metodën e paralarjes së përmendur në paragrafin 6) b) të rregullit 5A.

Normat nuk synojnë mjetet me të cilat një Autoritet verifikon nëse anija respekton dispozitat e zbatueshme nga metodat dhe dispozitat e miratuara për derdhjen e substancave. Ato nuk synojnë gjithashtu hollësitë e çdo ndërtimi apo materiali të përdorur.

Rregulli 13 thotë qartë, mes të tjerash, se anijet çisternë për produkte kimike që transportojnë substanca të lëngshme të dëmshme të kategorive A, B ose C duhet të përmbushin parashikimet e Përmbledhjes ndërkombëtare të rregullave lidhur me ndërtimin dhe pajisjen e anijeve që transportojnë produkte kimike të dëmshme pa ambalazh⁴⁷ (emërtuar më poshtë Përmbledhja IBC) ose Përmbledhjes së rregullave lidhur me ndërtimin dhe pajisjet e anijeve që transportojnë produkte kimike të rrezikshme pa ambalazh (emërtuar më poshtë Përmbledhja BCH) siç mund të jenë modifikuar. Të gjitha ndërtimet, materialet dhe pajisjet e zbatuara në përputhje me parashikimet e Aneksit II dhe Normat duhet, për pasojë, të përmbushin parashikimet e Përmbledhjes IBC apo Përmbledhjes BCH të zbatueshme për të gjitha substancat e kategorive A, B ose C, që anija çisternë për produkte kimike vertetohet e aftë për transport, në përputhje me certifikatën dhënë sipas kësaj Përmbledhje.

Përkufizime

Anije e re do të thotë një anije e ndërtuar më 1 korrik 1986 ose pas kësaj date.

Anije ekzistuese do të thotë një anije që nuk është e re

Mbetje do të thotë çdo substancë e lëngshme e dëmshme që mbetet dhe duhet eliminuar.

Përzjerje mbetjesh me ujë do të thotë mbetjet, të cilave u shtojmë ujë me qëllime të çfarëdoshme (për shembull pastrim çisternash, balastim, heqjembetjesh nga hambari).

Përzjerje do të thotë e tretshme në ujë në të gjitha përmasat me temperaturën e ujit të larjes.

Tubacione të lidhura do të thotë qyngje që lidhin pikën e ajrimit të një cisterne dhe lidhjen e saj me tokën që përdoret për të shkarkuar ngarkesën, dhe kupton të gjitha tubat, pompat dhe filtrat e anijes të lidhura drejtpërdrejt me qyngjet e shkarkimit të ngarkesës.

Substancë që ngurtësohet do të thotë një substancë e lëngshme e dëmshme:

pika e shkrirjes e të cilës është më e vogël se 15° C, në castin e shkarkimit, në një temperaturë më të ulët se 5° C mbi pikën e saj të shkrirjes; ose

pika e shkrirjes së të cilës është e barabartë ose mbi 15° C, në castin e shkarkimit në një temperaturë më pak se 10° C mbi pikën e saj të shkrirjes.

1.3.8. Substancë që nuk ngurtësohet tregon një substancë të lëngshme të dëmshme, e cila nuk është substancë që ngurtësohet.

1.3.9 Substancë me viskozitet të lartë do të thotë:

1. në rastin e substancave të kategorive A dhe B dhe në rastin e substancave të kategorisë C në zonat e veçanta, një substancë viskoziteti i së cilës është i barabartë ose mbi 25mPa-s në temperaturën e shkarkimit; dhe

2. në rastin e substancave të kategorisë C jashtë zonave të veçanta një substancë viskoziteti i të cilës është i barabartë ose mbi 60mPa-s në temperaturën e shkarkimit;

1.3.10 Substancë me viskozitet të dobët tregon një substancë të lëngshme të dëmshme që nuk ka viskozitet të lartë.

1.3.11 Rregull do të thotë një rregull i Aneksit II të MARPOL 73/78.

Ekuivalenca

Dispozitat e paragrafëve 5) dhe 6) të rregullit 2 lidhur me ekuivalencat zbatohen edhe në rastin e këtyre Normave.

⁴⁷ Përmbledhjet IBC dhe BCH, të zgjeruara në mënyrë që të trajtojnë çështjet e ndotjes së deteve, janë miratuar nga Komiteti i mbrojtjes së mjedisit detar të Organizatës nëpërmjet rezolutave MEPC 19(22) dhe MEPC 20(22), më 5 dhjetor 1985; shih botimet e OMI me numër shitjeje IMO-101F dhe IMO-773F.

1.5. Lëshimi i certifikatave

1.5.1. Para se të jepet Certifikata përkatëse, e përmendur në paragrafin 1.1, Autoriteti duhet të shqyrtojë dhe, nëse është i kënaqur, të miratojë:

Manualin e parashikuar për përmushjen e dispozitave të Aneksit II dhe Normave; dhe
Pajisjen dhe dispozitat e parashikuara për plotësimin e këtyre Normave

1.5.2 Autoriteti duhet të përmendë në Certifikatën përkatëse, që i jepet anijes Manualin e miratuar.

Përgjegjësitë e kapitenit

1.6.1 Kapiteni duhet të bëjë kujdes që të mos hidhen në det mbetje ngarkese apo përzjerje të mbetjeve me ujë që përmbajnë substanca të kategorive A, B, C ose D, të paktën që hedhjet të kryhen në përputhje me metodat e shfrytëzimit, të përmendura në Manual dhe që të përdoren dispozitat e përmendura në Manual, të domosdoshme për këto hedhje.

Arsye sigurie

Normat trajtojnë, në kuadrin e mbrojtjes së mjedisit detar, pastrimin e çisternave që kanë mbajtur substanca të lëngshme të dëmshme dhe hedhjen e mbetjeve të ngarkesave dhe përzjerjeve të mbetjeve me ujë që krijohen nga këto veprime. Disa prej këtyre veprimeve paraqesin rreziqe, por Normat nuk synojnë hartimin e rregullave të sigurisë, të zbatueshme në të gjitha aspektet e këtyre veprimeve. Për përshkrimin e rreziqeve të mundshme, duhet t'u referohesh Përmbledhjeve IBC dhe BCH dhe dokumenteve të tjera të hartuara dhe të botuara nga shoqatat dhe organizmat kompetente, për shembull Tanker Safety Guide (Chemicals) të Dhomës ndërkombëtare të marinës tregëtare (ICS). Disa rreziqe të mundshme për sigurinë janë përmendur këto më poshtë.

Përputhshmëria –Duhet mbajtur parasysh përputhshmëria e mbetjeve, para se të përzjehen përzjerjet e mbetjeve me ujit, që përmbajnë substanca të ndryshme.

Rreziqet e krijimit të elektricitetit statik- Duhet mbajtur parasysh rreziqet lidhur me ngarkesat elektrostatische që mund të prodhohen gjatë larjeve të çisternave të ngarkesave.

Rreziqet që paraqet hyrja në çisterna-Duhet bërë kujdes në sigurinë e njerzve të cilët, për ndonjë arsye të çfarëdoshme, duhet të hyjnë në çisternat me ngarkesë apo mbetje.

Rreziqet nga reaksionet- Larja me ujë e çisternave me ngarkesë dhe çisternave me mbetje që përmbajnë mbetje të disa substancave mund të provokojë reaksione të rrezikshme të cilat duhen marrë parasysh me kujdes.

Rreziqe nga ventilimi- Duhet marrë parasysh rreziqet nga ventilimi i çisternave, të përshkruara në Tanker Safety Guide (Chemicals) të ICS.

Agjentët apo shtesat e pastrimit.

1.8.1. Kur një agjent larës përveç ujit si për shembull ndonjë ujë mineral apo tretës klori, përdoret në vend të ujit për larjen e çisternave, derdhja e këtij agjenti u nënështrohet dispozitave të Aneksit I ose Aneksit II që do të zbatoheshin nëse ky agjent do të transportohej si ngarkesë. Metodrat e larjes së çisternave, që kërkojnë përdorimin e agjentëve të tillë duhen përmendur në manualin mbi metodat dhe dispozitat e hedhjeve dhe duhen miratuar nga Autoriteti.

1.8.2. Kur sasi të vogla detergjentësh shtohen në ujë për të lehtësuar larjen e çisternave, asnjë detergjent me përmbajtje të kategorisë së ndotjes A nuk duhet përdorur, me përjashtim të përbërësve lehtësisht biodegradues dhe përqëndrimi total i të cilëve është më pak se 10%. Asnjë kufizim shtesë nuk u duhet shtuar atyre të zbatuara në çisternën përkatëse, nga ngarkesa e fundit e transportuar.

KAPITULLI 2

HARTIMI I MANUALIT MBI METODAT DHE DISPOZITAT E HEDHJES SË SUBSTANCAVE

Në bordin e çdo anijeje që transporton pa ambalazh substanca të lëngshme të dëmshme duhet të ketë një manual siç është përshkruar në këtë kapitull.

Manuali ka për objekt kryesor përcaktimin, në vëmendje të oficerëve të anijes, të dispozitave konkrete dhe të gjitha metodave për t'u përdorur në fushën e magazinimit të ngarkesës, pastrimit të çisternave, magazinimit të mbetjeve dhe balastimit apo heqjes së balastit nga çisternave

me ngarkesë, me qëllim përmbushjen e parashikimeve të Aneksit II.

Manuali duhet të bazohet në Normat. Ai duhet të përmbajë të gjitha substancat e lëngshme të dëmshme për transportin e të cilave është certifikuar anija.

Manuali duhet të përmbajë të paktën informacionet dhe udhëzimet e shfrytëzimit si më poshtë:

përshkrimin e elementëve kryesorë të Aneksit II, përfshi parashikimet në fushën e hedhjes; tabelën e substancave të lëngshme të dëmshme, për transportin e të cilave është certifikuar anija me udhëzimet përkatëse siç është treguar në shtojcën D;

përshkrimin e çisternave që transportojnë substanca të lëngshme të dëmshme, duke treguar se në cilat çisterna me ngarkesë mund të transportohen substancat e dëmshme të lëngshme;

përshkrimin e të gjithë mekanizmave dhe pajisjeve që gjenden në bordin e anijes, përfshi edhe sistemet e ngrohjes dhe kontrollin e temperaturës së ngarkesës, ndaj të cilave zbatohen parashikimet e kapitujve 3 ose 8, përfshi listën e të gjitha çisternave me mbetje, përshkrimin e mekanizmave të hedhjes, skemën e sistemeve të pompimit dhe tharjes së ngarkesës, që tregon vendosjen përkatëse të pompave dhe levave dhe mjetet që mundësojnë verifikimin e funksionimit të mirë të materialit (lista e kontrollit);

përshkrimin e hollësishëm të metodave të përcaktuara në Normat, siç zbatohen në anije me, nëse duhet, udhëzimet që kanë të bëjnë me:

metodat e tharjes së çisternave për ngarkesë dhe kufijtë minimalë të pozicionit të anijes në lundrim dhe anosjeve të saj, të cilat i nënështrohen përdorimit të mekanizmit tharës;

metodat e zbrazjes së pompave me ngarkesë, qyngjeve të ngarkesës dhe qyngjeve të tharjes;

programet e paralarjes së çisternave me ngarkesë;

metodat e balastit dhe heqjes së balastit të çisternave me ngarkesë;

metodat e hedhjes së përzierjeve të mbetjeve me ujë; dhe

udhëzimet për t'u ndjekur kur një çisternë e ngarkuar nuk mund të shkarkohet në përputhje me metodat e parashikuara;

në rastin e anijeve ekzistuese të përdorura në përputhje me dispozitat e paragrafeve 2) b) ose 4) b) të rregullit 5A, tabela e mbetjeve, e hartuar sipas mënyrës ë përshkruar në shtojcën A, e cila tregon për çdo çisternë të përdorur për transportin e kategorive B ose C, se cilat do të jenë sasisë e mbetjeve në çisternë dhe në tubat bashkëlidhur, pas shkarkimit dhe tharjes;

tabelë ku të tregohen sasisë e matura me anën e provës në ujë për llogaritjen e sasisë që mbetet pas tharjes e përmendur në paragrafin 1.2.1 të shtojcës A; dhe

përgjegjesisë e kapitenit për sa i përket metodave të shfrytëzimit dhe dispozitave për t'u përdorur. Kapiteni duhet të sigurohet që asnjë mbetje apo përzierje mbetjesh me ujë nuk është hedhur në det dhe se janë përdorur mekanizmat e domosdoshëm për hedhjen, të përmendur në Manualin.

Në rastin e anijeve që bëjnë udhëtime ndërkombëtare, Manuali duhet hartuar sipas paraqitjes së dhënë në shtojcën D. Nëse gjuha e përdorur nuk është as anglisht as frëngjisht, teksti duhet të shoqërohet me përkthimin në njërin nga këto gjuhë.

Autoriteti mund të miratojë një manual, dispozitat e të cilit parashikojnë vetëm substancat për transportin e të cilave anija është e certifikuar.

Në rastin e anijeve të përmendura në paragrafet 6) ose 7) të rregullit 5A, paraqitja dhe mbajtja e Manualit duhet të kënaqin Autoritetin.

Në rastin e anijeve që transportojnë vetëm substanca të kategorisë D, paraqitja dhe mbajtja e Manualit duhet të kënaqin Autoritetin.

KAPITULLI 3

NORMAT E ZBATUESHME NË PAJISJEN DHE NDËRTIMIN E ANIJEVE TË REJA

3.1 Të përgjithshme

3.1.1 Ky kapitull përmend normat e zbatueshme në pajisjen dhe ndërtimin që i mundësojnë një anijeje përmbushjen e parashikimeve të Aneksit II në fushën e hedhjeve të mbetjeve.

3.1.2. Në të njëjtën kohë duhen mbajtur parasysh parashikimet e këtij kapitulli lidhur me pajisjet dhe parashikimet në fushën e shfrytëzimit të përmendura në kapitullin 4,5,6 dhe 7 për të përcaktuar çfarë pajisje duhet të ndodhet në bordin e anijes.

Parashikime në fushën e transportit.

Një substancë e kategorisë B, pika e shkrirjes e së cilës është e barabartë apo mbi 15° C nuk duhet tansporutar në një çisternë me ngarkesë, kufiri i së cilës është i përbërë nga muri i anijes, por duhet të transportohet vetëm në një çisternë me ngarkesë, e pajisur me një sistem ngrohje të ngarkesës.

3.3. Sistemi i shkarkimit të ngarkesës

3.1.1 Sistemi i shkarkimit të ngarkesës, parashikuar për substancat e kategorive B dhe C duhet të mundësojë shkarkimin e ngarkesës në mënyrë të tillë që sasisë e mbetjeve në bord të mos kalojnë ato të specifikuar në rregullat 5 dhe 5A. Prova e funksionimit të parashikuar në paragrafin 5) të rregullit 5A duhet kryer në përputhje me shtojcën A.

3.4. Zëvendësimi i grykave të derdhjes, të zhytyra në ujë

3.4.1 Gryka apo grykat e derdhjeve të futur në ujë duhet të vendosen në buzën e ngarkesës afër rrubullakes së grykës dhe duhen vënë në mënyrë që të mos merren përsëri përzierje të mbetjeve me ujin.

3.5 Dimensioni i grykave të tubave të derdhjes në det

3.5.1 Grykat e derdhjes futur në det duhen vënë në mënyrë të tillë që përzieret e mbetjeve me ujë të hedhura në det, në përputhje me Normat, të mos kalojnë shtresën e kufizuar të anijes. Për këtë qëllim kur hedhja kryhet pingul me murin e anijes diametri minimal i grykës së hedhjes duhet t'i përgjigjet formulës si më poshtë:

$$D = \frac{Q_D}{5L}$$

ku:

D= diametri minimal i grykës së hedhjes, në m;

L= distanca e pingulthit para grykës së hedhjes, në m;

QD = norma minimale e caktuar për hedhjen e përzierjeve të mbetjeve me ujë nga kjo grykë, në m /h.

3.5.2 Kur drejtimi i derdhjes nuk është pingulthi me murin e anijes, duhet modifikuar formula e mësipërme duke zëvendësuar Qd me përbërësen e QD e cila është pingule me murin e anijes.

3.6 Çisternat me mbetje

3.6.1 Megjithatë Aneksi II nuk kërkon instalimin e çisternave me mbetje të specializuara, disa metoda larjeje mund të kërkojnë praninë e çisternave për mbetjet. Çisternat e ngarkesave mund të përdoren si çisterna për mbetjet.

3.7. Pajisjet e ventilimit

3.7.1 Nëse përdoret ventilimi për të eliminuar mbetjet nga cisternat me ngarkesë, duhet parashikuar një pajisje ventilimi që të përmbushë parashikimet e shtojcës C.

KAPITULLI 4

NORMAT E SHFRYTËZIMIT TË ZBATUESHME PËR ANIJET E REJA QË TRANSPORTOJNË SUBSTANCA TË KATEGORISË A

4.1 Të përgjithshme

4.1.1 Ky kapitull zbatohet për çdo anije të re të certifikuar për transportin e substancave të kategorisë A.

Pompimi dhe tharja

Gjatë shkarimit të një cisterne me ngarkesë, e cila përmban një substancë të kategorisë A, duhet kontrolluar që çisterna dhe tubat e lidhura janë bosh në çdo mënyrë të mundshme, duke ruajtur një rrjedhje pozitive të ngarkesës drejt pikës së ajrimit të çisternës dhe duke përdorur metodën e tharjes së përshkruar në Manual.

4.3 Eliminimi nëpërmjet paralarjes i substancave të kategorisë A të ndodhura në çisternat e ngarkimit

4.3.1 Sipas Aneksit II, kur një çisternë për ngarkesë, që ka mbajtur një substancë të kategorisë A është pastruar, përzjerjet e mbetjeve dhe ujit si rezultat i pastrimit duhen hedhur në një instalim pritës derisa përqëndrimi i substancës në rrjedhje të jetë i barabartë apo më i ulët se vlera e specifikuar dhe derisa çisterna të jetë bosh. Kur matja e përqëndrimit të substancës në mbeturinat duket e pamundur, duhet përdorur metoda e paralarjes sipas dispozitave të shtojcës B, në përputhje me dispozitat e paragrafit 4) të rregullit 8.

4.3.2 Përzjerja e mbetjeve me ujë, e krijuar gjatë paralarjes duhet të hidhet në një instalim pritës, në përputhje me dispozitat e rregullit 8.

4.3.3 Çdo ujë i hedhur më vonë në çisternën e ngarkimit mund të hidhet në det në përputhje me parashikimet e paragrafeve 1) ose 7) të rregullit 5 lidhur me pozicionin dhe shpejtësinë e anijes si dhe vendosjen e grykave të hedhjes.

4.4 Eliminimi me anë të ventilimit i substancave të kategorisë A në çisternat me ngarkesë

4.4.1 Metodat e ventilimit duhen zbatuar vetëm për substancat me një tension avullimi mbi $5 \times 10^3 \text{ Pa}$ në 20° C .

4.4.2 Metodat e ventilimit të përshkruara në shtojcën C duhen zbatuar kur çisterna duhet ajrosur.

4.4.3 Gjatë ajrimit të një cisterne, tubat e lidhura saj duhen zbrazur nga çdo lëng dhe çisterna duhet ajrosur derisa të mos mbetet asnjë gjurmë e dukshme lëngu. Kur vëzhgimi i drejtpërdrejtë është i pamundur ose tejet i vështirë, duhen parashikuar mjete për të zbuluar çdo lëng mbetës.

4.4.4 Kur një çisternë ngarkesë është tharë me ventilim, në përputhje me Normat, çdo ujë i hedhur më pas në çisternë me qëllim balastimin apo për të përgatitur çisternën për të pritur ngarkesën e radhës duhet konsideruar si i pastër dhe nuk i duhet nënështuar parashikimeve të Aneksit II në fushën e derdhjes.

Kapitulli 5

Normat e shfrytëzimit të zbatueshme për anijet e reja që transportojnë substanca të kategorisë B

5.1 Të përgjithshme

5.1.1 Ky kapitull zbatohet për çdo anije të re të certifikuar për transportin e substancave të kategorisë B.

5.1.2 Nëse çisterna për ngarkesë duhet larë apo balastuar dhe nëse një pjesë apo gjithë mbetjet në këtë çisternë duhen hedhur në det, zbatohen parashikimet e seksioneve 5.2 deri në 5.7.

5.1.3 Nëse nuk është e mundur të ndiqen parashikimet e këtij kapitulli që kanë të bëjnë me hedhjet në det të mbetjeve dhe përzjerjeve të mbetjeve me ujë, që përmbajnë substancat e kategorisë B, këto hedhje nuk duhen kryer.

5.2 Pompimi dhe tharja

5.2.1 Gjatë shkarkimit të një cisterne me ngarkesë që përmban një substancë të kategorisë B, duhet verifikuar që çisterna dhe tubat e bashkelidhura zbrazen nga përmbajtja e tyre duke ruajtur një rrjedhje pozitive të ngarkesës drejt pikës së tharjes së çisternës, duke përdorur metodën e tharjes të përshkruar në Manual.

5.3 Metodat e larjes së çisternave dhe hedhja e mbetjeve jashtë zonave të veçanta

5.3.1 Substanca me viskozitet të lartë apo që ngurtësohen:

duhet kryer një paralarje, sipas modaliteteve të specifikuara në shtojcën B;

përzjerja e mbetjeve me ujë krijuar gjatë paralarjes duhet hedhur në një instalim pritës në përputhje me dispozitat e rregullit 8; dhe

çdo ujë i hedhur më pas në çisternën për ngarkesë mund të hidhet në det në një përqindje që nuk e kalon normën maksimale, për të cilën gryka apo grykat e hedhjeve në ujë të përmendura në seksionin 3.5, janë hartuar. Kjo hedhje duhet të kryhet edhe në përputhje me parashikimet e tjera të përmendura në paragrafin 2) të rregullit 5 në fushën e hedhjes lidhur me pozicionin dhe shpejtësinë e anijes si dhe vendosjen e grykave të hedhjes.

5.3.2 Substancat me viskozitet të dobët dhe që nuk ngurtësohen

Çdo ujë i hedhur në çisternën për ngarkesë mund të hidhet në det në një përqindje që nuk e kalon normën maksimale për të cilën gryka apo grykat e hedhjeve në ujë, të përmendura në seksionin 3.5, janë hartuar. Kjo hedhje duhet kryer në përputhje me parashikimet e tjera të paragrafit 2) të rregullit 5 lidhur me pozicionin dhe shpejtësinë e anijes si dhe vendosjen e grykave të hedhjes.

5.4 Metodat e larjes së çisternave dhe hedhja e mbetjeve në zonat e veçanta

5.4.1 Duhet kryer një paralarje sipas modaliteteve të specifikuara në shtojcën B;

5.4.2 Përzjerja e mbetjeve me ujë krijuar gjatë paralarjes duhet hedhur në një instalim pritës në përputhje me dispozitat e rregullit 8; dhe

çdo ujë i hedhur më pas në çisternën për ngarkesë mund të hidhet në det në një përqindje që nuk e kalon normën maksimale, për të cilën gryka apo grykat e hedhjeve në ujë të përmendura në seksionin 3.5, janë hartuar. Kjo hedhje duhet të kryhet edhe në përputhje me parashikimet e tjera të përmendura në paragrafin 2) të rregullit 5 në fushën e hedhjes lidhur me pozicionin dhe shpejtësinë e anijes si dhe vendosjen e grykave të hedhjes.

megjithë dispozitat e paragrafëve 5.1.1 deri 5.4.3, mbetjet apo përzjerjet e mbetjeve me ujë që përmbajnë vetëm substancë me viskozitet të dobët dhe që nuk ngurtësohen mund të ruhen në bord dhe të hidhen në det jashtë zonave të veçanta në përputhje me dispozitat e paragrafëve 5.3.2 - 5.5.2.

Hedhjet që kryhen nga një çisternë mbetjesh.

5.5.1 Përzjerjet e mbetjeve me ujë që ndodhen në një çisternë mbetjesh nuk duhen hedhur në det në zonat e veçanta.

5.5.2 Përzjerjet e mbetjeve me ujë që ndodhen në një çisternë mbetjesh dhe që përmbajnë vetëm substanca me viskozitet të dobët dhe që nuk ngurtësohen mund të hidhen në det jashtë zonave të veçanta në përqindje që nuk e kalon normën maksimale për të cilën gryka apo grykat e hedhjeve në ujë të përmendura në seksionin 3.5, janë hartuar. Kjo hedhje duhet kryer gjithashtu edhe në përputhje me parashikimet e tjera në fushën e hedhjeve të përmendura në paragrafin 2) të rregullit 5 lidhur me pozicionin dhe shpejtësinë e anijes si dhe vendosjen e grykave të hedhjes.

5.5.3. Përzjerjet e mbetjeve me ujë që ndodhen në një çisternë mbetjesh dhe që nuk përmbajnë substanca me viskozitet të lartë apo që ngurtësohen dhe që janë mbajtur në bord në përputhje me rregullin 8, duhen hedhur në një instalim pritës.

Eliminimi me anë të ventilimit i substancave të kategorisë B në çisternat për ngarkesë

5.6.1 Kur kryhet eliminimi i mbetjeve të çisternave për mbetje me anë të ventilimit, zbatohen parashikimet e përmendura në seksionin 4.3.

Balastimi dhe çbalastimi

5.7.1 Pas shkarkimit dhe paralarjes, nëse ka, një çisternë për ngarkesë mund të balastohet. Metodat e hedhjes së balastit përmenden në seksionet 5.3 dhe 5.4.

5.7.2 Balasti i hedhur në një çisternë për ngarkesë, e larë në mënyrë të tillë që balasti zë më pak se 1ppm të substancës së transportuar më parë, mund të hidhet në det, pa marrë në konsideratë përqindjen e hedhjes, shpejtësinë e anijes apo vendosjen e grykave të hedhjes, me kusht që anija të mos ndodhet në një distancë më pak se 12 milje nga toka dhe thellësia e ujit të mos jetë me vogël se 25m. Supozohet se shkalla e pastërtisë së kërkuar është arritur kur është kryer një paralarje sipas modaliteteve të specifikuara në shtojcën B dhe se çisterna i nënështrrohet më pas një cikli të plotë pastrimi të aparatit larës.

KAPITULLI 6

NORMAT E SHFRYTËZIMIT TË ZBATUESHME PËR ANIJET QË TRANSPORTOJNË SUBSTANCA TË KATEGORISË C

6.1 Të përgjithshme

6.1.1. Ky kapitull zbatohet për çdo anije të re e çertifikuar për të transportuar substanca të kategorise C.

6.1.2 Nëse një çisternë për ngarkesë duhet të lahet apo balastohet dhe një pjesë apo gjithë mbetjet e çisternës duhen hedhur në det, zbatohen parashikimet e seksioneve 6.2 –6.7.

6.1.3 Nëse nuk është e mundur të ndiqen parashikimet e këtij kapitulli lidhur me derdhjet në det të mbetjeve apo përzjerjeve të mbetjeve me ujin që kanë substanca të kategorisë C, këto hedhje nuk duhen të kryhen.

6.2 Pompimi dhe tharja

Gjatë shkarkimit të një cisterne për ngarkesë të substancave të kategorisë C, duhet verifikuar se çisterna dhe tubacionet janë zbrazur, duke ruajtur një rrjedhje pozitive të ngarkesës drejt pikës së ajrimit të çisternës dhe duke përdorur metodën e tharjes së përshkruar në Manual.

Metodat e larjes së çisternave dhe hedhja e mbetjeve jashtë zonave të veçanta.

Substancat me viskozitet të lartë apo që ngurtësohen

duhet kryer një paralarje sipas modaliteteve të specifikuara në shtojcën B;

përzjerja e mbetjeve me ujë krijuar gjatë paralarjes duhet hedhur në një instalim pritës në përputhje me diapozitat e rregullit 8; dhe

çdo ujë i hedhur më pas në çisternën për ngarkesë mund të hidhet në det në një përqindje që nuk e kalon normën maksimale, për të cilën janë hartuar gryka apo grykat e zhytjeve në ujë, të përmendura në seksionin 3.5. Kjo hedhje duhet të kryehet edhe në përputhje me parashikimet e tjera të përmendura në paragrafin 2) të rregullit 5 në fushën e hedhjes lidhur me pozicionin dhe shpejtësinë e anijes si dhe vendosjen e grykave të hedhjes.

6.3.2 Substancat me viskozitet të dobët, që nuk ngurtësohen

Çdo ujë i hedhur në çisternën për ngarkesë mund të hidhet në det në një përqindje që nuk e kalon normën maksimale, për të cilën janë hartuar gryka apo grykat e zhytjeve në ujë, të përmendura në seksionin 3.5. Kjo hedhje duhet kryer në përputhje me parashikimet e tjera të paragrafit 2) të rregullit 5 lidhur me pozicionin dhe shpejtësinë e anijes si dhe vendosjen e grykave të hedhjes.

Metodat e larjes së çisternave dhe hedhja e mbetjeve në zonat e veçanta

Substanca me viskozitet të lartë⁴⁸ ose që ngurtësohen

1. Duhet kryer një paralarje sipas modaliteteve të specifikuara në shtojcën B; përzjerja e mbetjeve me ujë krijuar gjatë paralarjes duhet hedhur në një instalim pritës në përputhje me diapozitat e rregullit 8;

çdo ujë i hedhur më pas në çisternën për ngarkesë mund të hidhet në det në një përqindje që nuk e kalon normën maksimale për të cilën janë hartuar gryka apo grykat e zhytjeve në ujë, të përmendura në seksionin 3.5. Kjo hedhje duhet të kryehet edhe në përputhje me parashikimet e tjera

⁴⁸ domethënë substanca viskoziteti i të cilave është i barabartë apo më i lartë se 25mPa-s në temperaturën e shkarkimit. Shih përkufizimin e një substance të kategorisë C me viskozitet të lartë të hedhur në një zonë të vecantë.

të përmendura në paragrafin 9) të rregullit 5 në fushën e hedhjes lidhur me pozicionin dhe shpejtësinë e anijes si dhe vendosjen e grykave të hedhjes. dhe

megjithë dispozitat e paragrafëve 6.4.1.1 deri 6.4.1.3, mbetjet apo përzjerjet e mbetjeve me ujë që nuk ngurtësohen, viskoziteti i të cilave është më i ulët se 60mPa-s në temperaturën e shkarkimit mund të ruhen në bord dhe të hidhen në det jashtë zonave të veçanta në përputhje me dispozitat e paragrafëve 6.3.2.

6.4.2. Substanca me viskozitet të dobët⁴⁹, që nuk ngurtësohen

Çdo ujë i hedhur në çisternën për ngarkesë mund të hidhet në det në një përqindje që nuk e kalon normën maksimale, për të cilën janë hartuar gryka apo grykat e zhytjeve në ujë, të përmendura në seksionin 3.5. Kjo hedhje duhet kryer në përputhje me parashikimet e tjera të paragrafit 9) të rregullit 5 lidhur me pozicionin dhe shpejtësinë e anijes si dhe vendosjen e grykave të hedhjes.

6.5 Hedhjet që kryhen nga një çisternë mbetjesh.

Përzjerjet e mbetjeve me ujë që ndodhen në një çisternë për mbetje dhe që përmbajnë vetëm substanca me viskozitet të dobët⁵⁰, që nuk ngurtësohen mund të hidhen në det në një përqindje që nuk e kalon normën maksimale, për të cilën janë hartuar gryka apo grykat e zhytjeve në ujë, të përmendura në seksionin 3.5. Kjo hedhje duhet kryer gjithashtu edhe në përputhje me parashikimet e tjera në fushën e hedhjeve të përmendura në paragrafin 3) dhe 9) të rregullit 5 lidhur me pozicionin dhe shpejtësinë e anijes si dhe vendosjen e grykave të hedhjes.

6.5.2. Kur ato ruhen në bord në përputhje me rregullin 8, përzjerjet e mbetjeve me ujë që ndodhen në një çisternë mbetjesh dhe që përmbajnë substanca me viskozitet të lartë apo që ngurtësohen duhen hedhur në një instalim pritës.

6.6. Eliminimi me anë të ventilimit të substancave të kategorisë C që ndodhen në çisternat për ngarkesë

6.6.1. Kur kryhet eliminimi i mbetjeve nga çisternat për ngarkesë me anë të ventilimit, zbatohen parashikimet e përmendura në seksionin 4.4.

6.7. Balastimi dhe çbalastimi

6.7.1. Pas shkarkimit dhe paralarjes, nëse ka, një çisternë për ngarkesë mund të balastohet. Metodatat e hedhjes së balastit përmenden në seksionet 6.3 dhe 6.4.

Balasti i hedhur në një çisternë ngarkimi, e larë në mënyrë të tillë që balasti zë më pak se 1ppm të substancës së transportuar më parë mund të hidhet në det pa marrë në konsideratë përqindjen e hedhjes, shpejtësinë e anijes apo vendosjen e grykave të hedhjes, me kusht që anija të mos ndodhet në një distancë më pak se 12 milje nga toka dhe thellësia e ujit të mos jetë me vogël se 25m. Supozohet se shkalla e pastërtisë së kërkuar është arritur, kur është kryer një paralarje sipas modaliteteve të specifikuara në shtojcën B dhe se çisterna i është nënështroar më pas një cikli pasterizimi të plotë të aparatit të larjes.

KAPITULLI 7

NORMAT E SHFRYTËZIMIT TË ZBATUESHME NË ANIJET E REJA QË TRANSPORTOJNË SUBSTANCA TË KATEGOSË D

7.1 Të përgjithshme

7.1.1 Ky kapitull zbatohet për çdo anije të re e certifikuar për të transportuar substanca të kategorisë D.

7.2 Hedhja e mbetjeve të kategorisë D

7.2.2 Në zonat e veçanta si jashtë këtyre zonave, mbetjet e substancave të kategorisë D duhen hedhur të tretura, në përputhje me parashikimet e paragrafit 4) të rregullit 5; megjithatë, ato mund të hidhen edhe në përputhje me normat e zbatueshme shfrytëzimit për substancat e kategorisë

⁴⁹ domethënë substance viskoziteti i të cilave është më i ulët se 25mPa-s në temperaturën e shkarkimit në zona të veçanta.

⁵⁰ domethënë substanca viskoziteti i të cilave është më i ulët se 25mPa-s në temperaturën e shkarkimit nëse ato janë hedhur në zona të veçanta, ose substanca viskoziteti i të cilave është më i ulët se 60mPa-s në temperaturën e shkarkimit nëse ato janë hedhur jashtë zonave të veçanta.

C me viskozitet të dobët dhe që nuk ngurtësohen, siç është specifikuar në kapitullin 6.

7.3 Eliminimi me anë të ventilimit i substancave të kategorisë D në çisternat për ngarkesë.

7.3.1 Kur kryhet eliminimi i mbetjeve të çisternave për ngarkesë me anë të ventilimit, zbatohen parashikimet e përmendura në seksionin 4.4.

KAPITULLI 8

NORMAT E ZBATUESHME NË PAJISJEN DHE NDËRTIMIN E ANIJEVE EKZISTUESE

Të përgjithshme

8.1.1 Ky kapitull përmend normat e zbatueshme në pajisjen dhe ndërtimin që i mundësojnë një anijeje ekzistuese përmbushjen e parashikimeve të Aneksit II në fushën e hedhjeve të mbetjeve.

8.1.2. Në të njëjtën kohë duhen mbajtur parasysh parashikimet e këtij kapitulli lidhur me pajisjet dhe parashikimet në fushën e shfrytëzimit të përmendura në kapitullin 9,10,11 dhe 12 për të përcaktuar cfarë pajisje duhet të ndodhet në bordin e anijes.

Parashikime në fushën e transportit.

Një substancë e kategorisë B pika e shkrirje e së cilës është e barabartë apo mbi 15°C nuk duhet transportuar në çisternë për ngarkesë, kufiri i së cilës është i përbërë nga muri i anijes, por duhet të transportohet vetëm në një çisternë për ngarkesë të pajisur me një sistem ngrohje të ngarkesës.

8.3 Sistemi i shkarkimit të ngarkesës

8.3.1 Sistemi i shkarkimit të ngarkesës së parashikuar për substancat e kategorive B dhe C duhet të mundësojë shkarkimin e ngarkesës në mënyrë të tillë që sasitë e mbetjeve në bord të mos kalojnë ato të specifikuara në rregullat 5 dhe 5A. Prova e funksionimit të parashikuar në paragrafin 5) të rregullit 5A duhet kryer në përputhje me shtojcën A.

8.4. Sistemi i hedhjes së mbetjeve

8.4.1. Në fund të hedhjes në det të mbetjeve, shpejtësia e pompimit duhet kontrolluar për përmbushjen e dispozitave të kapitullit 10 dhe duhet përdorur një nga sistemet e mëposhtme:

1. sistem pompimi me prurje variabël në të cilin:

1.1 rregullohet prurja duke ndryshuar shpejtësinë e pompës; ose

1.2 rregullohet prurja me anë të një mekanizmi mbylljeje të instaluar në tubin e hedhjes;

2. sistem pompimi me prurje fikse, prurja e të cilit nuk është më e lartë se përqindja e hedhjes së pranueshme të specifikuar në seksionet 10.5 dhe 10.6

8.4.2. Nëse shpejtësia e pompimit kontrollohet sipas mënyrës së treguar në paragrafin 8.4.1.1, duhet parashikuar një mekanizëm tregues për prurjen e derdhjes.

8.5. Zëvendësimi i grykave të hedhjes së zhytyra në ujë

8.5.1 Gryka apo grykat e hedhjeve të futura në ujë duhet të vendosen në buzën e ngarkesës afër rrumbullakës së grykës për të mënjeluar marrjen përsëri në anije të përzierjeve të mbetjeve me ujin.

8.5.2. Nëse përdoren dy gryka hedhje në ujë me qëllim arritjen e një përqindje hedhjeje më të lartë, këto gryka duhen vendosur nga një anë në tjetër të anijes.

8.6 Dimensioni i grykave të tubave të hedhjes në det

8.6.1 grykat e hedhjes futur në det duhen vënë në mënyrë të tillë që përzierjet e mbetjeve me ujë, të hedhura në det, në përputhje me Normat të mos kalojnë shtresën kufi të anijes. Për këtë qëllim kur hedhja kryhet pingul me murin e anijes diametri minimal i grykës së hedhjes duhet t'i përgjigjet formulës si më poshtë:

$$D = \frac{Q_D}{5L}$$

ku:

D= diametri minimal i grykës ë hedhjes, në m;
L= distanca e pingulthit para grykës së hedhjes, në m;
QD = norma minimale e caktuar për hedhjen e përzjerjeve të mbetjeve me ujë nga kjo grykë, në m³ /h.

8.6.2 Kur drejtimi i hedhjes nuk është pingulthi me murin e anijes, duhet modifikuar formula e mësipërme duke zëvendësuar Qd me përbërësen e QD e cila është pingule me murin e anijes.

8.7. Dispozitat e regjistrimit

8.7.1. Kur është e nevojshme, në përputhje me dispozitat e kapitullit 10, regjistrimi i mbetjeve të përzjerjeve të mbetjeve me ujin, duhen parashikuar mekanizma që regjistrojnë orën në të cilën fillon derdhja dhe orën kur ndërpritet, në kohë reale (ora e përgjithshme ose ora e përdorur). Këto mekanizma duhet të funksionojnë sa herë që kryhet një derdhje në det e cila duhet regjistruar. Data duhet regjistruar qoftë me dorë qoftë automatikisht. Regjistrimi duhet identifikuar nëpërmjet orës dhe datës së derdhjes dhe duhet ruajtur të paktën për tre vjet.

8.7.2 Kur është e nevojshme në përputhje me dispozitat e kapitullit 10, të regjistrohet shpejtësia e derdhjes së mbetjeve, duhen parashikuar mekanizma për matjen e prurjes të këtyre mbetjeve. Mekanizmat e regjistrimit të prurjes duhet të matin rrjedhjen në 15%.

8.7.3 Në rast difekti të mekanizmave të regjistrimit të përshkruar në paragrafet 8.7.1 ose 8.7.2, duhet përdorur një metodë vendosjeje me dorë. Kapiteni duhet të shënojë difektet e këtyre mekanizmave në regjistrin e ngarkesës. Aparatet difektozë duhen vënë në funksionim sa më shpejt të jetë e mundur dhe në çdo rast para një periudhe prej 60 ditësh.

8.8 Çisterna për mbetje

8.8.1. Megjithëse Aneksi II nuk kërkon instalimin e çisternave për mbetje të specializuara, disa metoda larjeje mund të kërkojnë praninë e çisternave për mbetje. Çisternat për ngarkesë mund të përdoren si çisterna për mbetjet.

8.9. Pajisjet e ventilimit

8.9.1 Nëse përdoret ventilimi për të eliminuar mbetjet e çisternave për ngarkesë, duhet parashikuar një pajisje ventilimi që të përmbushë parashikimet e shtojcës C.

KAPITULLI 9.

NORMAT E SHFRYTËZIMIT TË ZBATUESHME PËR ANIJET EKZISTUESE QË TRANSPORTOJNË SUBSTANCA TË KATEGORISË A

9.1 Të përgjithshme

9.1.1 Ky kapitull zbatohet për çdo anije ekzistuese të certifikuar për transportin e substancave të kategorisë A.

9.2 Eliminimi nëpërmjet paralarjes i substancave të kategorisë A të ndodhura në çisternat e ngarkimit

9.2.1 Sipas Aneksit II, kur një çisternë për ngarkesë që ka mbajtur substanca të kategorisë A është pastruar, përzjerjet e mbetjeve dhe ujit që vijnë si rezultat i pastrimit duhen hedhur në një instalim pritës derisa përqëndrimi i substancës në derdhje të vijë nën një vlerë të specifikuar dhe derisa çisterna të jetë bosh. Kur duket e pamundur matja e përqëndrimit të substancës në rrjedhje, duhet përdorur metoda e paralarjes sipas dispozitave të shtojcës B, në përputhje me dispozitat e paragrafit 4) të rregullit 8.

9.2.2 Përzjerja e mbetjeve me uje e krijuar gjatë paralarjes duhet të hidhet në një instalim pritës, në përputhje me dispozitat e rregullit 8.

9.2.3 Çdo ujë i hedhur më vonë në çisternën për ngarkesë mund të hidhet në det në përputhje me parashikimet e paragrafeve 1) ose 7) të rregullit 5 lidhur me pozicionin dhe shpejtësinë e anijes si dhe vendosjen e grykave të hedhjes.

9.3 Eliminimi me anë të ventilimit i substancave të kategorisë A në çisternat për ngarkesë
9.3.1 metodat e ventilimit duhen zbatuar vetëm për substancat me një tension avullimi mbi $5 \times 10^3 \text{ Pa}$ në 20°C .

9.3.2 Metodat e ventilimit të përshkruara në shtojcën C duhen zbatuar kur një çisternë duhet ajrosur.

9.3.3 Gjatë ajrimit të çisternës, tubat e lidhura të saj duhen zbazur nga çdo lëng dhe çisterna duhet ajrosur derisa të mos mbetet asnjë gjurmë e dukshme lëngu. Kur vëzhgimi i drjepërdrejtë është i pamundur ose tejet i vështirë, duhen parashikuar mjete për të zbuluar çdo lëng që mbetet.

9.3.4 Kur një çisternë ngarkimi është tharë me ventilim, në përputhje me Normat, çdo ujë i hedhur më pas në çisternë me qëllim balastimi apo për të përgatitur çisternën për të pritur ngarkesën e radhës duhet konsideruar si i pastër dhe nuk i duhet nënështuar parashikimeve të Aneksit II në fushën e derdhjes.

KAPITULLI 10

NORMAT E SHFRYTËZIMIT TË ZBATUESHME PËR ANIJET EKZISTUESE QË TRANSPORTOJNË SUBSTANCA TË KATEGORISË B

10.1 Të përgjithshme

10.1.1 Ky kapitull zbatohet për çdo anije ekzistuese të certifikuar për transportin e substancave të kategorisë B.

10.1.2 Kur një çisternë ngarkimi në bordin e një anijeje ekzistuese është e pajisur me një sistem shkarkimi të ngarkesës i cili mundëson shkarkimin e ngarkesës në mënyrë të tillë që sasitë e mbetjeve të ruajtura në çisternë nuk i kalojnë ato të specifikuara në paragrafin 2) a) të rregullit 5A, çisterna duhet larë apo balastuar dhe nëse një pjesë apo gjithë mbetjet e mbetura në këtë çisternë duhen hedhur në det, zbatohen parashikimet e kapitullit 5.

10.1.3 Nëse ndonjë çisternë ndryshe nga ajo e përmendur në paragrafin 10.1.2 duhet larë apo balastuar dhe nëse një pjesë apo gjithë mbetjet e mbetura në këtë çisternë duhen hedhur në det, zbatohen parashikimet e seksioneve 10.2-10.8.

10.1.4 Nëse nuk është e mundur të ndiqen parashikimet e këtij kapitulli që kanë të bëjnë me hedhjet në det të mbetjeve dhe përzjerjeve të mbetjeve me ujin që përmbajnë substancat e kategorisë B, këto hedhje nuk duhen kryer.

10.2 Pompimi dhe tharja

10.2.1 Gjatë shkarkimit të një cisterne për ngarkesë, që përmban një substancë të kategorisë B, duhet verifikuar që çisterna dhe tubat e bashkelidhura zbrazen nga përmbajtja e tyre duke ruajtur një rrjedhje pozitive të ngarkesës drejt pikës së tharjes së çisternës, duke përdorur metodën e tharjes të përshkruar në Manual.

10.3 Metodat e larjes së çisternave dhe hedhja e mbetjeve jashtë zonave të veçanta

10.3.1 Substanca me viskozitet të lartë apo që ngurtësohen

1. Duhet kryer një paralarje sipas modaliteteve të specifikuara në shtojcën B;

Përzjerja e mbetjeve me ujë krijuar gjatë paralarjes duhet hedhur në një instalim pritës në përputhje me dispozitat e rregullit 8; dhe

Çdo ujë i hedhur më pas në çisternën për ngarkesë, mund të hidhet në det në një përqindje që nuk e kalon normën maksimale për të cilën gryka apo grykat e hedhjeve në ujë të përmendura në seksionin 8.6 janë hartuar. Kjo hedhje duhet të kryehet edhe në përputhje me parashikimet e tjera të përmendura në paragrafin 2) të rregullit 5 në fushën e hedhjes lidhur me pozicionin dhe shpejtësinë e anijes si dhe vendosjen e grykave të hedhjes.

10.3.2 Substancat me viskozitet të dobët dhe që nuk ngurtësohen

1 Duhet kryer një paralarje, sipas modaliteteve të specifikuara në shtojcën B;

2. Përzjerja e mbetjeve me ujë krijuar gjatë paralarjes duhet hedhur në një instalim pritës në përputhje me dispozitat e rregullit 8 ose të transferohet në një çisternë për mbetje, për t'u derdhur më vonë në det në përputhje me parashikimet e seksioneve 10.5 ose 10.6; dhe

3. Çdo ujë i hedhur më pas në çisternën për ngarkesë mund të hidhet në det në një përqindje që nuk e kalon normën maksimale për të cilën gryka apo grykat e hedhjeve në ujë të përmendura në seksionin 8.6 janë hartuar. Kjo hedhje duhet kryer në përputhje me parashikimet e tjera të paragrafit 2) të rregullit 5 lidhur me pozicionin dhe shpejtësinë e anijes si dhe vendosjen e grykave të hedhjes.

10.4 Metodatat e largjes së çisternave dhe hedhja e mbetjeve në zonat e veçanta

10.4.1 Duhet kryer një paralarje sipas modaliteteve të specifikuara në shtojcën B;

10.4.2 Përzjerja e mbetjeve me ujë krijuar gjatë paralarjes duhet hedhur në një instalim pritës në përputhje me dispozitat e rregullit 8;

Çdo ujë i hedhur më pas në çisternën për ngarkesë mund të hidhet në det në një përqindje që nuk e kalon normën maksimale për të cilën gryka apo grykat e hedhjeve në ujë të përmendura në seksionin 8.6 janë hartuar. Kjo hedhje duhet të kryhet edhe në përputhje me parashikimet e tjera të përmendura në paragrafin 8) të rregullit 5 në fushën e hedhjes lidhur me pozicionin dhe shpejtësinë e anijes si dhe vendosjen e grykave të hedhjes.

Megjithë dispozitat e paragrafëve 10.4.1 deri 10.4.3, mbetjet apo përzjerjet e mbetjeve me ujë që përmbajnë vetëm substanca me viskozitet të dobët dhe që nuk ngurtësohen mund të ruhen në bord dhe të hidhen në det jashtë zonave të veçanta në përputhje me dispozitat e paragrafëve 10.5 ose 10.6.

Hedhjet në det të një përzjerjeje homogjene mbetjesh dhe uji që kryhen nga një çisternë për mbetje.

10.5.1 Përzjerjet e mbetjeve me ujin e paralarjes që përmbajnë substanca të kategorisë B nuk duhen hedhur në det në zonat e veçanta.

10.5.2 Para derdhjes në det, jashtë zonave të veçanta, të një përzjerje mbetjesh dhe uji, duhet përcaktuar përqëndrimi përbërës Cs sipas mënyrës së mëposhtme:

$$Cs = n/Vr$$

ku: n = numri i çisternave që përmbajnë substanca të kategorisë B, mbetjet e të cilave janë transferuar në çisternën e mbetjeve. (për më shumë thjeshtësi, supozohet se çdo çisternë përmban 1m³ mbetjesh).

Vr = volume i përzjerjeve të mbetjeve dhe ujit në çisternën për mbetjet para derdhjes (e llogaritur nga tabelat e vrimës së çisternave) në m³.

10.5.3. Mund të hidhet në det përzjerja e mbetjeve me ujë me kusht që përqindja e hedhjes të mos kalojë normën maksimale për të cilën janë hartuar grykat e derdhjes në det të përmendura në seksionin 8.6 ose normën e përcaktuar me anë të ekuacionit të mëposhtëm, nëse kjo vlerë e fundit është më e vogël:

$$QD = \frac{KV^{1,4}L^{1,6}}{C_s} \quad \text{kur përdoret vetëm një grykë derdhje ose}$$

$$QD = \frac{1,5KV^{1,4}L^{1,6}}{C_s} \quad \text{kur përdoren dy gryka}$$

ku:

QD = norma e hedhjes së përzjerjes së mbetjes me ujë, në m³/h

V = shpejtësia e anijes në milje

L = gjatësia e anijes në m

K = 4.3 x 10⁻⁵

Cs = përqëndrimi përbërës i përmendur në paragrafin 10.5.2

10.5.4. Derdhja duhet kryer në përputhje me parashikimet e tjera në fushën e hedhjes të përmendura në paragrafin 2) të rregullit 5 lidhur me pozicionin dhe shpejtësinë e anijes, si dhe vendopjen e grykave në ujë.

10.5.5. Derdhja në det e përzjerjeve të mbetjeve me ujin e kryer në përputhje me këtë seksion duhet të regjistruar me anë mekanizmesh të përmendur në paragrafin 8.7.1. Nëse përdoret një pompë me prurje variabël për derdhje, prurja duhet të jetë gjithashtu e regjistruar me anë të mekanizmave të përmendur në paragrafin 8.7.2.

Derdhja në det e një përzjerjeje jo homogjene mbetjesh dhe uji që vjen nga një çisternë për mbetje.

10.6.1 Përzjerjet e mbetjeve me ujin e paralarjes që përmbajnë substanca të kategorisë B nuk duhen hedhur në det në zonat e veçanta.

10.6.2 Mund të hidhet në det, jashtë zonave të veçanta, përzjerja e mbetjeve me ujë me kusht që përqindja e hedhjes të mos kalojë normën maksimale për të cilën janë hartuar grykat e derdhjes në det të përmendura në seksionin 8.6 ose normën e përcaktuar me anë të ekuacionit të mëposhtëm, nëse kjo vlerë e fundit është më e vogël:

$QD = KV1.4L1.6$ kur përdoret vetëm një grykë derdhje ose

$QD = 1.5KV1.4L1.6$ kur përdoren dy gryka derdhjeje

10.6.3. Derdhja duhet kryer në përputhje me parashikimet e tjera në fushën e hedhjes të përmendura në paragrafin 2) të rregullit 5 lidhur me pozicionin dhe shpejtësinë e anijes, si dhe vendosjen e grykave në ujë.

10.6.4. Derdhja në det e përzjerjeve të mbetjeve me ujin e kryer në përputhje me këtë seksion duhet të regjistruar me anë mekanizmesh të përmendur në paragrafin 8.7.1. Nëse përdoret një pompë me prurje variabël për derdhje, prurja duhet të regjistrohet me anë të mekanizmave të përmendur në paragrafin 8.7.2.

10.7. Eliminimi me anë të ventilimit i mbetjeve të substancave të kategorisë B në çisternat për ngarkesë.

10.7.1 Kur kryhet eliminimi i mbetjeve të çisternave për ngarkesë me anë të ventilimit, zbatohen parashikimet e përmendura në seksionin 9.3.

10.8 Balastimi dhe çbalastimi

10.8.1 Pas shkarkimit dhe paralarjes, nëse ka, një çisternë për ngarkesë mund të balastohet. Metodat e hedhjes së këtij balasti përmenden në seksionet 10.3 – 10.6.

Balasti i hedhur në një çisternë për ngarkesë, e larë në mënyrë të tillë që balasti të zërë më pak se 1ppm të substancës së transportuar më parë mund të hidhet në det pa marrë në konsideratë përqindjen e hedhjes, shpejtësinë e anijes apo vendosjen e grykave të hedhjes, me kusht që anija të mos ndodhet në një distancë më pak se 12 milje nga toka dhe thellësia e ujit të mos jetë më vogël se 25m. Supozohet se shkalla e pastërtisë së kërkuar është arritur kur është kryer një paralarje sipas modaliteteve të specifikuara në shtojcën B dhe se çisterna i është nënështuar më pas një cikli pasterimi të plotë të aparatit të larjes.

KAPITULLI 11

NORMAT E SHFRYTËZIMIT TË ZBATUESHME NË ANIJET EKZISTUESE QË TRANSPORTOJNË SUBSTANCA TË KATEGORISË C

11.1 Të përgjithshme

11.1.1 Ky kapitull zbatohet për çdo anije ekzistuese e çertifikuar për të transportuar substanca të kategorisë C.

11.1.2 Kur një çisternë për ngarkesë në bordin e një anijeje ekzistuese është e pajisur me një sistem shkarkimi të ngarkesës, i cili mundëson shkarkimin e ngarkesës në mënyrë të tillë që sasitë e mbetjeve të ruajtura në çisternë të mos kalojnë ato të specifikuara në paragrafin 4) a) të rregullit 5A, se kjo çisternë duhet larë apo balastuar dhe nëse një pjesë apo gjithë mbetjet e mbetura në këtë çisternë duhen hedhur në det, zbatohen parashikimet e kapitullit 6. Megjithatë, një anije ekzistuese mund të hedhë përzjerje mbetjesh me ujë që përmbajnë substanca të kategorisë C në zonat e veçanta në përputhje me dispozitat e paragrafit 6.4.2.1 vetëm nëse sistemi i shkarkimit të ngarkesës plotëson parashikimet e specifikuara për anijet e reja të paragrafit 3) të rregullit 5A. Nëse sistemi i shkarkimit të ngarkesës nuk plotëson këto parashikime, derdhja e përzjerjeve të mbetjeve me ujë në zonat e veçanta duhet kryer në përputhje me parashikimet e seksioneve 11.1 ose 11.5.

11.1.3 Nëse një çisternë për ngarkesë ndryshe nga ajo e përmendur në paragrafin 11.1.2 duhet të lahet apo balastohet dhe një pjesë apo gjithë mbetjet e çisternës duhen hedhur në det, zbatohet parashikimet e seksioneve 11.2 –11.7.

11.1.4 Nëse nuk është e mundur të ndiqen parashikimet e këtij kapitulli lidhur me derdhjet në det të mbetjeve apo përzjerjeve të mbetjeve me ujin që kanë substanca të kategorisë C, këto hedhje nuk duhen të kryhen.

11.2 Pompimi dhe tharja

11.2.1 Gjatë shkarkimit të një çisterne me ngarkesë substancë të kategorisë C, duhet verifikuar se çisterna dhe tubacionet janë të zbrazura në masën e mundshme duke ruajtur një rrjedhje pozitive të ngarkesës drejt pikës së ajrimit të çisternës dhe duke përdorur metodën e tharjes së përshkruar në Manual.

KAPITULLI 11

NORMAT E SHFRYTËZIMIT PËR ANIJET EKZISTUESE TË CILAT TRANSPORTOJNË SUBSTANCA TË KATEGORISË C.

11.1 Të përgjithshme

11.1.1 Ky kapitull zbatohet për çdo anije ekzistuese e autorizuar të transportojë substanca të kategorisë C.

11.1.2 Kur një çisternë me ngarkesë, e vendosur në bordin e një anije ekzistuese është e pajisur me sistem shkarkimi. Pas shkarkimit sasitë e mbetjeve që ngelen në kete cisternë nuk e kalojnë masën e përcaktuar në paragrafin 4) a) të nenit 5A, përcaktimet e kapitullit 6 zbatohen nëse kjo cisternë të jete shpelare dhe nëse një pjesë ose teresia e mbetjeve që ngelen në cisterne të hidhet në det. Megjithatë një anije ekzistuese mund të shkarkojë përzjerje mbetjesh dhe ujë me perberje substancash të kategorisë C në zona speciale konform dispozitave të paragrafit 6.4.2.1 vetëm nëse sistemi i shkarkimit të ngarkesës plotëson kushtet e përcaktuara në paragrafin 3) të ligjit 5A për anijet e reja. nëse sistemi i shkarkimit të ngarkesës nuk plotëson keto kushte, shkarkimi i përzjerjeve të mbetjeve me ujë në zonat speciale duhet të zbatohet konform përcaktimeve të ndarjes 11.4 ose 11.5.

11.1.3 Duhet të zbatohen përcaktimet e ndarjeve 11.2 deri në 11.7. nëse një cisternë me ngarkesë e ndryshme nga ato të përcaktuara në paragrafin 11.1.2 duhet të pastrohet (shpelahet) dhe nëse një pjesë ose e gjithë ngarkesa e mbetjeve në cisterne duhet të shkarkohen në det.

11.1.4 këto shkarkime nuk duhet të kryen nëse nuk është e mundur të zbatohen përcaktimet e këtij kapitulli në lidhje me shkarkimet në det të mbetjeve dhe të përzjerjeve të mbeturinave me ujë

që përmbajnë substanca të kategorisë C, atëherë

11.2 Pompimi dhe tharja

11.2.1 Gjatë shkarkimit të një cisterne me ngarkesë që përmban substanca të kategorisë C, duhet të sigurohemi që cisterna dhe tubat që lidhen me të të jenë boshatisur në maksimum nga sasia duke krijuar një rrjedhje të ngarkesës drejt pikës së pompimit të cisternës dhe duke përdorur metodën e tharjes të pershkruar në manual.

11.3 Metodat e pastrimit (shpelarjes) të cisternës dhe shkarkimi i mbetjeve jashtë zonave të veçanta.

11.3.1 Substancat me ngurtësi (veshtulli) të lartë ose që ngurtesohen

1. duhet të procedohet me një parapastrim (shpelarje) sipas modaliteteve të percaktuara në shtojcën B.

2. përzierja e mbetjeve me ujë e krijuar gjatë parapastrimit duhet të shkarkohet në një instalim marrës konform dispozitave të nenit 8; dhe

3. I gjithë uji brenda në cisternën me ngarkesë mund të shkarkohet në det në një përqindje që nuk e kalon atë maksimale si parashikohet në seksionin 8.6. Ky shkarkim duhet të zbatohet konform përcaktimeve të tjera që lidhen me shkarkimin e percaktuar në paragrafin 3) të nenit 5 'për pozicionin dhe shpejtësinë e anijes si dhe vendin e hedhjes së mbetjeve.

11.3.2 . I gjithë uji brenda në cisternën me ngarkesë mund të shkarkohet në det në një përqindje që nuk e kalon atë maksimale si parashikohet në seksionin 8.6 për tubat e shkarkimit në fund të detit. Ky shkarkim duhet të zbatohet konform përcaktimeve të tjera që lidhen me shkarkimin e percaktuar në paragrafin 3) të nenit (rregullit) 5 'për pozicionin dhe shpejtësinë e anijes si dhe vendin e hedhjes së mbetjeve.

11.4 metodat e pastrimi (larjes) së cisternave dhe shkarkimit të mbetjeve në zonat speciale.

11.4.1 duhet të fillohet me një parapastrim sipas modaliteteve të parashtruara në shtojcën B.

11.4.2 përzierja e mbetjeve me ujë krijuar gjatë parapastrimit duhet të hidhet në një instalim marrës në baze të dispozitave të nenit 8.

11.4.3 I gjithë uji i cisternes mund të hidhet në det duke patur një përqindje jo më të madhe se ajo maksimale e paracaktuar në ndarjen 8.6. Ky shkarkim duhet të kryhet konform përcaktimeve të paragrafit 9) të nenit 5 në lidhje me pozicionin dhe shpejtësinë e anijes si dhe vendin e shkarkimit.

11.4.4 Pavarësisht dispozitave të paragrafeve 11.4.1 deri 11.4.3, përzierjet e mbetjeve me ujë që përmbajnë vetëm substanca që nuk ngurtesohen ose ngurtësia e të cilave është më e vogël se $60 \text{ mPa} \cdot \text{s}$ në temperaturën e shkarkimit mund të ruhen në bord dhe të shkarkohen në det jashtë zonave speciale konform përcaktimeve të paragrafit 1.5.2.

11.5 Shkarkimet e krijuara nga cisternat me mbetje

11.5.1 Përzierjet e mbetjeve me ujë që ndodhen në një cisterne nuk duhet të shkarkohen në zonat të veçanta detare.

11.5.2 Përzierjet e mbetjeve me ujë që ndodhen në një cisternë dhe që përmbajnë vetëm substanca me ngurtësi të ulët ose që nuk ngurtesohen, mund të shkarkohen jashtë zonave të veçanta detare, përqindja e të cilave nuk e kalon atë maksimale si përcaktohet në seksionin 8.6. Ky shkarkim duhet të kryhet konform përcaktimeve të parashtruara në paragrafin 3) të nenit 5 në lidhje me shpejtësinë dhe pozicionin e anijes si dhe vendin e shkarkimit të mbeturinave.

11.5.3 Nëse përzierjet e mbetjeve me ujë të cilat përmbajnë substanca me fortes të lartë dhe që janë ruajtur në bord konform nenit 8, duhet të hidhen në një instalim marrës.

11.6 Eliminimi i mbetjeve me substanca të kategorisë C me anë të ajrimit.

11.6.1 Në rastin e eliminimit të mbetjeve në cisterne, duhet të zbatohen përcaktimet e parashtruara në seksionin 9.3.

11.7 Ballastimi dhe çballastimi

11.7.1 Pasi janë shkarkuar dhe parapastruar, cisternat me ngarkesë mund të mbushen me ballast. Metodat e shkarkimit të ballastit janë pershkruar në ndarjet 11.3-11.4.

11.7.2 Ballasti në një cisterne me ngarkesë e cila është pastruar në mënyrë të tillë që kjo substancë të përmbajë më pak se 1ppm të substancës së transportuar me parë mund të shkarkohet në det pa marrë parasysh përqindjen e sasisë së shkarkimit, shpejtësinë e anijes dhe vendin e

shkarkimit, me kusht që anija të mos jetë e ankoruar në më pak se 12 milje nga toka dhe thellesia e ujit të mos jetë më e vogël se 25 m. Supozohet që shkalla e pastërtisë arrihet pasi cisterna i është nënshtruar një parapastrimi sipas modaliteteve të përcaktuara në shtojcën B dhe nëse cisterna i nënshtrohet një cikli të plotë pastrimi të aparatit të largës.

KAPITULLI 12

NORMAT E SHFRYTËZIMIT QË ZBATOHEN PËR ANIJET EKZISTUESE TË CILAT TRANSPORTOJNË SUBSTANCA TË KATEGORISË D.

12.1 Të përgjithshme

12.1.1 Ky kapitull zbatohet për çdo anije ekzistuese e autorizuar të transportojë substanca të kategorisë D.

12.2 Shkarkimi i mbetjeve të kategorisë D

12.2.1 Mbetjet e substancave të kategorisë D, duhet të derdhen në forme të shpërndare, si në zona të vecanta ashtu dhe jashtë tyre konform përcaktimeve të paragrafit 4) të nenit 5; megjithatë ato mund të derdhen në baze të normave të shfrytëzimit që zbatohen për substancat e kategorisë C me fortesë të ulët, ashtu si përcaktohet në kapitullin 11.

12.3 eliminimi me anë të ajërimit i substancave të kategorisë D në cisternë me ngarkesë

12.3.1 Zbatohen përcaktimet e parashtruara në seksionin 9.3 në rastin e eliminimit me anë të ajërimit të mbetjeve në cisternë.

SHTOJCA A

LLOGARITJA E SASIVË TË MBETJEVE QË NGELEN NË CISTERNA, NË POMPA DHE NË TUBAT E NGARKESES.

HYRJË

Qëllimi

Kjo shtojcë ka për qëllim:

të përshkruajë metodën që mundëson verifikimin e efikasitetit të sistemeve të pompimit (thithjes) të ngarkesës.

të përshkruajë metodën që mundëson llogaritjen e sasive të mbetjeve që ngelen në sipërfaqet e cisternave me ngarkesë.

Shqyrtime të përgjithshme

Për të përcaktuar nëse sistemi i thithjes (pompimit) I një cisterne plotëson kushtet e përcaktuara në paragrafet 1), 2), 3), ose 4) të nenit 5A, kryhet një provë konform metodës së përshkruar në seksionin 3 të kësaj shtojcë. Sasia e matur çilesohet si sasia që mbetet pas tharjes. Për çdo cisternë, kjo sasi duhet përshkruhet në manualin e Anijes.

Në rastin e cisternave të anijeve ekzistuese që nuk plotësojnë kushtet e përcaktuara në paragrafet 2)a) ose 4)b) të nenit 5A për sa i përket efikasitetit të sistemeve të thithjes, duhet të llogaritet sasia e mbetjeve që mbeten në sipërfaqet e cisternave. Metoda e përdorur për llogaritjen e sasise së mbetjeve në sipërfaqe përshkruhet në seksionin 4.

Në rastin e cisternave të përmendura në paragrafin 1.2.2, duhet të llogaritet sasia totale e mbetjeve që ngelen në cisternë dhe në tubat që lidhen me to. Kjo sasi e përgjithshme është shuma e rezultateve të arritura me anë të provës me ujë dhe të sasise së llogaritur të mbetjeve të ngelura në sipërfaqe.

Pasi të përcaktohet sasia që mbetet pas tharjes dhe pasi të llogaritet sasia totale e mbetjeve në sipërfaqe në një cisternë, Autoriteti mund të përdorë shifrat e llogaritura për një cisternë analoge, me kusht që të sigurojë se sistemi i tharjes së kësaj të fundit është e njëjta dhe punon rregullisht.

Kriteret e konceptimit dhe prova e funksionimit

Sistemet e pompimit të ngarkesës duhet të plotësojnë kriteret prej 0.1 m³ dhe 0,3 m³ ose nga 0,3 m³ dhe 0,9 m³ përcaktuar në nenin 5A, përkatësisht për substancat e kategorisë B dhe C.

Ne baze te percaktimeve te paragrafit 5) te nenit 5A, si mjet prove per funksionimin e sistemeve te pompimit te ngarkeses duhet te perdoret uji. Masat e marra gjate kesaj prove me uje duhet te tregojne qe sistemi i pompimit te kryhet sipas percaktimeve te nenit 5A, me kapacitet 50 l per cisterne.

Metodat e proves me uje

Kushtet e proves

Anija duhet te jete e ekuilibruar gjate rrjedhjes drejt pikes se thithjes. Gjate proves me uje , ekuilibri i anijes nuk duhet te kaloje 3o dhe tubat 1o.

Ekuilibri i zgjedhur per prove n me uje duhet te pershkruhen ne manualin e anijes per tharjen e cisternave me ngarkese.

Gjate proves me uje duhet te perdoret nje mjet qe te siguroje nje kunder-presion minimal prej 1 bari ne kolektorin e shkarkimit te cisternes. (shikoni fig A-1 dhe A-2)

3.2 Metoda e proves

3.2.1 Sigurohet qe cisterna me ngarkese duhet t'i nenshtrohet proves dhe tubat e saj te pastrohen ne menyre qe te hyhet lehtesisht ne cisterne.

3.2.2 Te mbushet me uje cisterna deri ne lartesine e nevojshme per te kryer me mire operacionet ne fund te shkarkimit.

3.2.3 Te boshatiset pompa dhe te thahet cisterna me ngarkese si dhe tubat e bashkuar sipas menyres se parashikuar ne manualin e miratuar per anijen.

3.2.4 Te mblidhet uji i mbetur ne cisterne dhe ne tuba ne nje ene me qellim qe te matet sasia. Mbetjet e ujit duhet te mblidhen ne vendet e meposhtme:

1. ne piken e thithjes se cisternes dhe ne afersi te saj,
2. ne te gjithë zonat e puthitura ne fundin e cisternes
3. ne piken e poshtme te rrjedhjes se pompes
4. te gjitha pikat e rrjedhjes se poshtme te tubave qe lidhen me cisternen deri ne ndarjen nga kolektori.

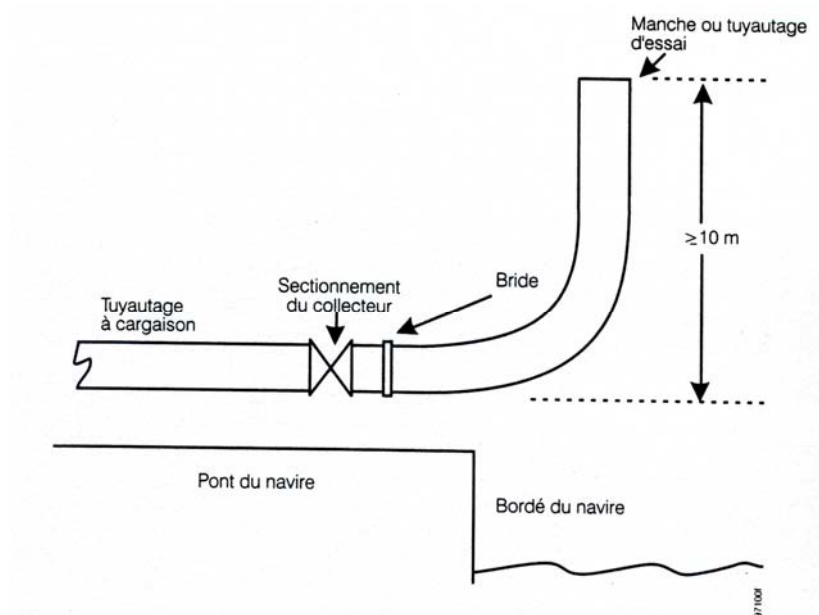


Figura A-1

Tuyautage à cargaison = Tubi për ngarkesë

Sectionnement du collecteur = Prerja e kolektorit

Manche ou tuyautage d'essai = Tubi i provës

Bride = Flanxhë

Pont du navire = Kuverta e anijes

Bordé du navire = Bordi i anijes

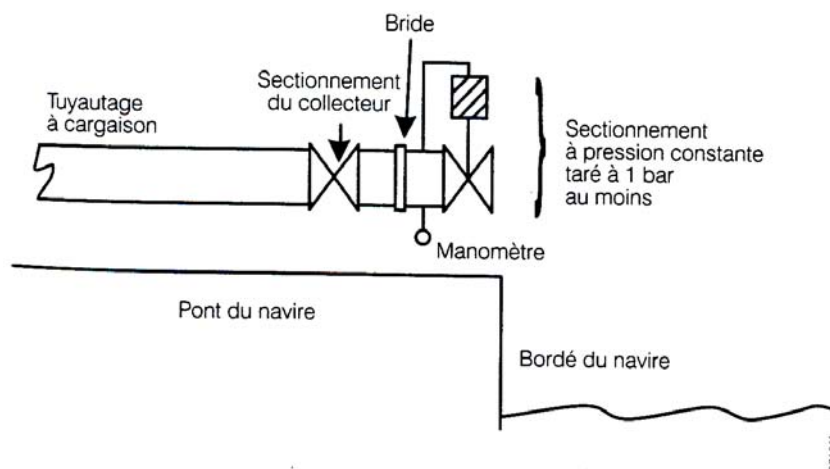


Figura A-2

Tuyautage à cargaison = Tubi për ngarkesë

Sectionnement du collecteur = Prerja e kolektorit

Bride = Flanzhë

Pont du navire = Kuverta e anijes

Bordé du navire = Bordi i anijes

Monomètre = Manometri

Sectionnement à pression constante taré à 1 bar au moins = Prerja me presion konstant me të paktën 1 bar

Figurat e mesiperme paraqesin kushtet e kontrollit që lejojnë të arrihet një kunder-presion minimal prej 1 bar në nivelin e kolektorit të shkarkimit të cisternes.

3.2.5 Totali i vëllimit të ujit të mbledhur në vendet e sipërpermendura përbejnë sasine që mbetet pas tharjes në cisterne,

3.2.6 nëse një grup cisternash bashkohen nga një pompe e përbashkët ose tuba të përbashkëta, mbetet që rezultojnë nga prova me ujë mund të shpërndahen njëkohësisht në cisternë me ane të qarqeve të përbashkëta në mënyrë që pakesimi i shfrytëzimit të tregohet në Manualin e përgatitur për anijen. “nëse cisternat e një grupi shkarkohen herë pas here, pompa ose tubat duhet të pastrohen vetëm pasi të gjithë cisternat e grupit të jenë shkarkuar.

4. Llogaritja e sasive të mbetjeve në sipërfaqe.

4.1 të llogariten sasitë e mbetjeve në sipërfaqe me ane të formulës së mëposhtme:

$$Q_{\text{res}}(\text{surf}) = 1,1 \times 10^{-4} A_d + 1,5 \times 10^{-5} A_w + 4,5 \times 10^{-4} L / 2 A_b$$

4.2 Simbolet e përdorura në formulën e llogaritjes së mbetjeve:

A_b = Sipërfaqja e dyshemese së cisternes dhe faqeve horizontale të elementeve të strukturs së cisternes të drejtuar lart (m^2)

A_d = Sipërfaqja e tavanit dhe e faqeve horizontale të pjesëve të strukturs së cisternes drejtuar poshtë (m^2)

A_w = Sipërfaqja e mureve vertikale të cisternas dhe e pjesëve vertikale të elementeve të strukturs së cisternes (m^2)

L = Gjatesia e cisternes (m)

$Q_{\text{res}}(\text{surf})$ = Sasia e mbetjeve në sipërfaqet e cisternes (m^3)

Shenime:

Per llogaritjen e vlerave Ab,Ad,dhe Aw, sipërfaqet e perkulura (me shume se 30° ne raport me horizontalen) duhet te merren si vertikale.

Metodat e llogaritjes qe japin vlerat e peraferta te Ab,Ad,dhe Aw pranohen. (P.sh metoda e llogaritjes paraqitur nga japonia ne dokumentin BCH 15/INF.5)

Shtojca B

Metodat e parapastrimit

(Anijet e ndertuara para 1 korrikut 1994)*⁵¹

Shume seksione te Normave pershkruajne perdorimin e nje metode te parapastrimit konform disa percaktimeve te Anneksit II. Shtojca aktuale pershkruan metodat e parapastrimit qe duhen zbatuar.

Metodat e parapastrimit per substancat qe nuk ngurtesohen.

Cisternat duhet te jene pastruar me uje i cili duhet te dale nga tubi ne menyre rrethore dhe me presion. Per substancat e kategorise A duhet te perdoren aparate larje vendodhja e te cilave duhet te mundesoje larjen e te gjithë sipërfaqes se cisternes. Per substancat ekategorise B dhe C, eshte e mjaftueshme te veprohet vetem nga nje pike e caktuar.

Gjate pastrimit, duhet te pakesohet ne minimum sasia e ujit qe ndodhet ne cisterna duke thithur vazhdimisht perzierjen e ujit me mbetjet dhe duke e drejtuar drejt pikes se thithjes. Nese nuk permbushen keto kushte, duhet te perseritet 3 here veprimi i pastrimit, duke thare teresisht cisternen.

Mbetjet e substancave dendesia e te cilave eshte e barabarte ose me e madhe se 25 mPa.s ne 20 oC duhet te pastrohen me uje te ngrohte (temperatura prej 60oC)

numri i cikleve te larjes te aparatit te perdorur nuk duhet te jete me i vogel se ai i percaktuar ne tabelen B-1. Cikli i pastrimit percaktohet si periudha e kohes brenda dy rrotullimeve te njejta te njepasnjeshme te aparatit (rrotullim 360°)

Pas pastrimit, aparati duhet te perdoret per nje kohe te mjaftueshme per te pastruar tubat, pompen dhe filtrin.

Metodat e parapastrimit per substncat qe nuk forcohen

duhet qe cisternat te lahen menjehere pas shkarkimit. Nese eshte e mundur, ato duhet te ngrohen paraprakisht.

Mbetjet e krijuara nga njerezit duhet te pastrohen paraprakisht.

Cisternat duhet te lahen me uje i cili del nga tubi ne forme rrethore dhe me presion ne menyre qe te pastrohet e gjithë sipërfaqja e cisternes.

Gjate pastrimit, duhet te pakesohet ne minimum sasia e ujit qe ndodhet ne cisterna duke thithur vazhdimisht perzierjen e ujit me mbetjet dhe duke e drejtuar drejt pikes se thithjes. Nese nuk permbushen keto kushte, veprimi i pastrimit duhet te perseritet 3 here, duke thare teresisht cisternen

Cisternat duhet te pastrohen me uje te ngrohte (temperatura prej 60°C)

numri i cikleve te larjes te aparatit te perdorur nuk duhet te jete me i vogel se ai i percaktuar ne tabelen B-1. cikli i pastrimit percaktohet si periudha e kohes brenda dy rrotullimeve te njejta te njepasnjeshme te aparatit (rrotullim 360°)

⁵¹ Ne session e 23 ne shtator 1993, NenKomiteti I produkteve kimike vendosi qe Shtojca e re B te jete e detyrueshme per te gjitha anijet e reja te ndertuara nga 1 korriku 1994 ose me vone ose mund te zbatohet menjehere per anijet ekzistuese, me miratimin Autoriteve Drejtuese. Dispozitat e tekstit te pa riperpunuar te shtojces B zbatohen per te gjitha anijet e ndertuara para 1 korrikut 1994. Shikoni shtojcen e perpunuar.

pas pastrimit, aparati duhet te perdoret per nje kohe te mjaftueshme per te pastruar tubat, pompen dhe filtrin.

Kategoria e substances	Numri i cikleve te larjes	
	Substancat qe nuk ngurtesohen	Substancat qe ngurtesohen
Kategoria A (perqendrim nga 0,1 ose 0,5%)	1	2
Kategoria A (perqendrimi nga 0,01 ose 0,005%)	2	3
Kategoria B	1/2	1
Kategoria C	1/2	1

Shenim: Per shpjegimin e shprehjes perqendrim residuele, shikoni paragrafet 1) dhe 7) te nenit 5 Aneksi II.

Shtojca B e perpunuar

Metodat pastrimit qe zbatohen per anijet e reja.*52

Shume seksione te Normave rekomandojne perdorimin e metodes se paralarjes ne baze te disa percaktimeve te aneksit II. Kjo shtojce pershkruan metodat qe duhen perdorur dhe percakton menyren e perdorimit sa me minimal te substances se larjes. Mund te perdoren sasi sa me te vogla te substancave te larjes ne perputhje me masat e percaktuara nga Autoriteti. Nese aprovohen masa me te medha, duhet qe ato te permenden ne manual, ne dispozitat dhe metodat e shkarkimit.

Duhen patur parasysh masat e zbatueshme te sigurise te parashtruara ne seksionin 1,7 te normave gjate zhvillimit te metodave qe perdoren ne riciklimin e ujit te pastrimit, ose gjate pastrimit te kryer me substance te ndryshme nga uji.

Nese perdoret substance e ndryshme nga uji per pastrim, atehere duhet te zbatohen dispozitat e paragrafit 1.8.1.

Metodat e pastrimit per substancat qe nuk forcohen (pa riciklim)

1. Cisternat duhet te jene pastruar me uje i cili duhet te dale nga tubi ne menyre rrethore dhe me presion. Per substancat e kategorise A duhet te perdoren aparate larje vendodhja e te cilave duhet te mundesoje larjen e te gjithë siperfaqes se cisternes. Per substancat e kategorise B dhe C, eshte e mjaftueshme te veprohet vetem nga nje pike e caktuar.

2. Gjate pastrimit, duhet te pakesohet ne minimum sasia e ujit qe ndodhet ne cisterna duke thithur vazhdimisht perzierjen e ujit me mbetjet dhe duke e drejtuar drejt pikes se thithjes. Nese nuk permbushen keto kushte, veprimi i pastrimit duhet te perseritet 3 here duke thare teresisht cisternen

3. Mbjetet e substancave dendesia e te cilave eshte e barabarte ose me e madhe se 25 mPa.s ne 20oC duhet te pastrohen me uje te ngrohte (temperatura prej 60oC)

⁵² Ne session e 23 ne shtator 1993, Nen-Komiteti I produkteve kimike vendosi qe shtojca e re B te jete e detyrueshme per anijet e reja te ndertuara ne 1 korrik 1994 ose pas kesaj date por mund te perdoret nga anijet ekzistuese, jo e detyrueshme, me miratimin e Autoriteteve. Dispozitat e tekstit te paperpunuar e shtojces B zbatohet gjithmone per anijet e ndertuara para 1 korrikut 1994.

4. Sasite e ujit te perdorur duhet te jene te barabarte me ato te percaktuara ne paragrafin 200) ose konform paragrafit 21).

5. Pas pastrimit, cisternat dhe tubat duhet te thahen teresisht.

Metodat e larjes per substancat qe ngurtesohen (pa riciklim)

Cisternat duhet te lahen menjehere pas shkarkimit. Eshte e pelqyeshme qe ato te ngrohen paraprakisht.

mbetjet e krijuara nga njerezit duhet te hiqen para pastrimit.

Cisternat duhet te lahen me uje i cili del nga tubi ne forme rrethore dhe me presion ne menyre qe te pastrohet e gjithë siperfaqja e cisternes.

Gjate pastrimit, duhet te pakesohet ne minimum sasia e ujit qe ndodhet ne cisterna duke thithur vazhdimisht perzierjen e ujit me mbetjet dhe duke e drejtuar drejt pikes se thithjes. Nese nuk permbushen keto kushte, veprimi i pastrimit duhet te perseritet 3 here, duke thare teresisht cisternen

Cisternat duhet te pastrohen me uje te ngrohte (temperatura 60°C).

Sasite e ujit te perdorur duhet te jene te barabarte me ato te percaktuara ne paragrafin 20) ose konform paragrafit 21).

12. Pas larjes, cisternat dhe tubat duhet te thahen teresisht.

Metodat e parapastrimit me riciklim e substancave larese (detergjent)

Shume cisterna mund te pastrohen me te njeten substance larje. Per te percaktuar sasine e substances se larjes, duhet patur parasysh sasia e mbetjeve ne cisterna si dhe fakti nese eshte bere ndonje larje paraprake me uje. Pas pajisjes me te dhenat e mjaftueshme, perqendrimi perfundimtar i llogaritur i mbetjeve ne substancat e larjes nuk duhet te jete me i madh se 5% ne baze te sasive te percaktuara te ngarkeses qe mbetet ne cisterna pas tharjes.

14. Substanca e larjes se riciklueshme duhet te perdoret vetem per pastrimin e cisternave qe kane mbartur te njeten substance ose substanca te ngjashme.

15. Qe nje sasi te mjaftueshme e substancave te larjes te mundesoje larjen e vazhdueshme duhet te hidhet ne cisterna.

16. Te gjitha siperfaqet e cisternes duhet te lahen me uje i cili derdhet ne forme rrethore dhe me presion te larte. Riciklimi i substances se larjes mund te behet ose ne brendesi te cisternes qe pastrohet, ose nepermjet nje cisterne tjeter.

17. Pastrimi duhet te vazhdoje derisa sasite totale te substances se pastrimit te jene te pakten te barabarta me sasite e percaktuara ne paragrafin 20) ose konform paragrafit 21).

18. Substancat qe nuk forcohen dhe ato dendesia e te cilave eshte e barabarte ose me e madhe se 25 mPa.s ne 20°C duhet te lahen me uje te ngrohte (temperatura 60°C).

19. Pas pastrimit te cisternes me riciklim sipas menyres se percaktuar ne paragrafin 17), duhet te shkarkohet substanca e pastrimit dhe te kryhet tharja e plote e cisternes. Me pas cisterna duhet lare me detergjent te paster. Ky pastrim duhet te kryhet te pakten per dyshemene e cisternes si dhe duhet te jete e mjaftueshme per pastrimin e tubave, pompes dhe filtrit.

Sasia minimale e ujit te perdorur gjate pastrimit

20. sasia minimale e ujit te perdorur gjate larjes percaktohet nga sasia e qendrueshme e substancave te lengshme dhe te demshme qe ndodhen ne cisterna, permasate e cisternes, lloji i ngarkeses, perqendrimi i lejuar i lengjeve te krijuara nga pastrimi dhe zona e shfrytezimit. Sasia minimale llogaritet ne baze te formule se meposhtme.

$$Q = k(15r^{0,8} + 5r^{0,7} \times V / 100)$$

Ku:

Q = sasia minimale e shprehur ne m³

r = sasia e mbetjeve ne cisterne ne m³. vlera e r eshte vlera e treguar gjate proves por ajo

nuk duhet te jete me e vogel se 0,1 m³ per nje vellim te cisternes e barabarte ose me e madhe se 500m³ dhe 0,04 m³ per nje vellim te cisternes te barabarte ose me te vogel se 100 m³ dhe 500m³, vlera minimale e r mund te perdoret ne llogaritjet e marra nepermjet nderfutje lineare.

Per substancat e kategorise A, vlera r duhet te percaktohet ne baze te kontrollit te realizuar konform Normave, duke patur parasysh kufizimet e siperpermendura, ose te jete e barabarte me 0,9 m³.

V = Vellimi i cisternes, ne m³

k = koeficienti i cili mund te kete nje nga vlerat e meposhtme:

substancat e kategorise A qe nuk ngurtesohen, jashte zonave te vecanta	k=1,0
substancat e kategorise A te cilat nuk ngurtesohen, ne zonat e vecanta	k=1,2
substancat e kategorise A te cilat ngurtesohen, jashte zonave te vecanta	k=2,0
substancat e kategorise A te cilat ngurtesohen, ne zonat e vecanta	k=2,4
Fosfori ne te gjitha zonat	k=3,0
Substancat e kategorise B dhe C qe nuk ngurtesohen	k=0,5
Substancat e kategorise B dhe C qe ngurtesohen	k=1,0

Mund ti referohemi tabelës se meposhtme, ku vlerat jane llogaritur me ndihmen e formulese se mesiperme, koeficienti k i barabarte me 1.

Sasia qe mbetet pas tharjes (m ³)	Vellimi i cisternes (m ³)		
	100	500	3000
< 0,04	1,2	2,9	5,4
0,10	2,5	2,9	5,4
0,30	5,9	6,8	12,2
0,90	14,3	16,1	27,7

21. Provat e verifikimit per te miratuar sasite e ujit qe perdoret gjate nje pastrimi dhe qe jane me te vogla se ato te percaktuara ne paragrafin 20) mund te realizohen me pelqimin e Autoritetit, dhe konform percaktimeve te nenit 5, duke patur parasysh substancat per te cilat anija-cisterne ka leje transporti. Sasia e ujit te verifikuar duhet te pershtatet per te patur parasysh kushtet e tjera te pastrimit duke zbatuar koeficientin k, si percaktohet ne paragrafin 20).

SHTOJCA C METODAT E AJRIMIT

Mbetjet e ngarkeses te susbtancave dendesia e avullit te te cilave eshte me i madh se 5x10³ Pa ne 20oC mund te eliminohen nga cisternat me menyren e ajrimit.

para se te eliminojme me ane te ajrimit mbetjet e substancave te lengshme dhe te demshme qe ndodhen ne cisterne, duhen patur parasysh rreziqet ne lidhje me zjarrin dhe toksikimin e ngarkeses. Per sa i perket sigurise, duhet patur parasysh rekomandimet e Permbledhjen Nderkombetare te neneve per transportuesit e produkteve kimike qe lidhen me shfrytezimin dhe hapjen e cisternave me ngarkese, si dhe metodat e ajrimit te percaktuara ne "Tanker Safety Guide (Chemicals) te ICS.

Autoriteti portual nje te njeten kohe mund te urdheroj rregulloren per ajrimin e cisternave me ngarkese.

metodat e eliminimit te mbetjeve te nje cisterne jane si me poshte:

tubat duhet te jene boshatisur nga lengjet qe kane mbetur me ane te pajisjes se ajrimit
ekuilibri i anijes duhet te jete ne nivelin minimal ne menyre qe te favorizohet avullimi i mbetjeve qe ndodhen ne cisterne;

fuqia e pajisjes se ajrimit qe duhet perdorur duhet te jete e tille qe ajri i dale nga tubi te arrije deri ne fund te cisternes. Figura C-1 sherben per te vleresuar efikasitetin e pajisjes se ajrimit e perdorur per te ajrosur cisternen ne nje thellesi te caktuar;

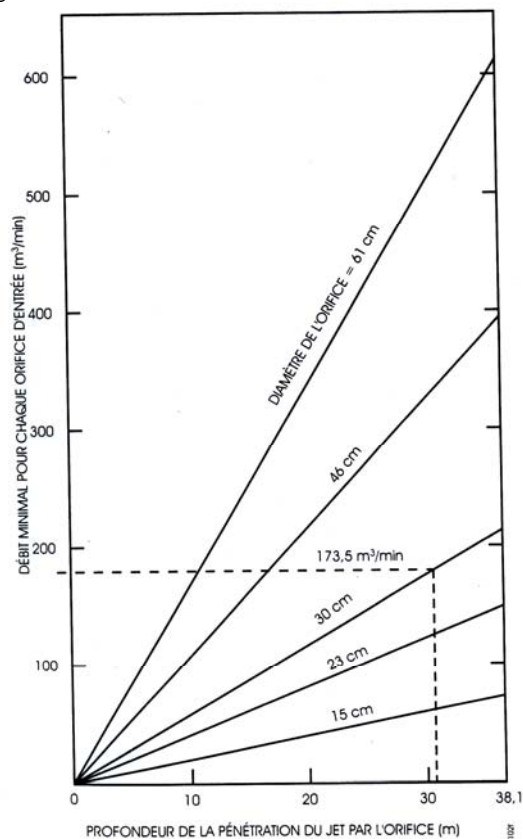
pajisja e ajrimit duhet te instalohet ne hyrjen me te afert te tubit;

pajisja e ajrimit duhet, nese eshte e mundur, te vendoset ne menyre te tille qe drejtimi i ajrit te jete drejt pikes se thithjes se cisternes dhe qe ky veprim te mos prek pjeset strukturore te cisternes;

ajrimi duhet te vazhdoje derisa te mos mbetet asnje gjurme lengu ne cisterne. Mungesa e lengut duhet te verifikohet me sy ose me metoda te ngjashme.

Figura C-1:

Prurja minimale ne funksion te thellesise se penetrimit te lengut. Thellesia e penetrimit te lengut duhet te krahasohet me lartesine e cisternes.



Débit minimal pour chaque orifice d'entrée (m³/min) = Prurja minimale per çdo vrimë hyrje (m³/min).

Profondeur de la pénétration du jet par l'orifice (m) = Thellesia e penetrimit te lengut për çdo vrimë (m)

Diamètre de l'orifice = 61 cm = Diametri i vrimës = 61 cm.

SHTOJCA D

MODELI I NORMALIZUAR I MANUALIT PER METODAT DHE DISPOZITAT E SHKARKIMIT

Shenimi1: modeli i normalizuar perbehet nga nje tekst uniform i cili permban, hyrjen, indeksin dhe paragrafet hyres per cdo seksion. Teksti uniform duhet te rishkruhet ne manualin e parashikuar per cdo anije dhe duhet te shoqerohet nga te dhena te nevojshme qe plotesojne secilin nga seksionet e zbatueshme per anijen ne fjale. Te dhenat e dukshme paraqiten ne te majte. Kur nje seksion nuk ka qellim, duhet te shkruhet shenimi SO. Permbajtja e manualit varet ne funksion te konceptit te anijes, te udhetimeve qe ajo do te beje dhe llojet e ngarkesave qe transporton.

Shenimi 2: ne pjesen e dyte te manualit duhet te shenohen te dhenat dhe udhezimet shtese nga ato te paraqitura ne modelin normal te shfrytezimit, qe kerkohen nga autoriteti. Nese autoriteti nuk miraton asnje udhezim shfrytezimi shtese, atehere manuali do te perbehet vetem nga nje pjese.

MODEL I NORMALIZUAR

MANUALI PER METODAT DHE DISPOZITAT E SHKARKIMIT PARASHIKUAR NE BAZE TE ANEKSIT II TE MARPOLIT 73/78

Emri i anijes.....
Numri i dokumentave.....
Porti i regjistrimit.....

Vula e autorizimit nga Autoriteti:

HYRJE

Konventa nderkombetare e vitit 1973 per ndalimin e ndotjes nga anijet, ashtu si percaktohet ne Protokollin e 1978 (me poshte e quajtur MARPOL 73/78) eshte krijuar per te ndaluar ndotjen e siperfaqeve detare nga shkarkimet e substancave te demshme ose rrjedhjeve qe permbajne substanca te tilla nga anijet ne det, MARPOL 73/78 permban 7 Aneksat e fundit, ku percaktohen nenet e detajuara ne lidhje me ngarkesen ne bordet e anijeve dhe shkarkimin ne det te 5 grupeve te medha substancash te demshme, Aneksi I (vajra minerale), Aneksi II (substanca te lengshme demtuese te transportuara pa amballazhim), Aneksi III(substanca te lengshme te transportuar ne koli) Aneksi IV (ujrata e perdorura) dhe Aneksi V (plehrat).

ne baze te nenit 5 dhe Aneksit II, ndalohet te hidhen ne det substanca te lengshme dhe te demshme te kategorise A, B, C, dhe D si dhe ujra te perdorura, ujrata e pastrimit te cisternave ose mbetje te tjera dhe perzierje qe permbajne substanca te tilla, vetem nese keto shkarkime nuk prekin kushtet e percaktuara si dhe perdorimin e metodave dhe dispozitat e shkarkimit te bazuara ne normat e parashtuara nga Organizata nderkombetare detare (OMI) per te garantuar dhe respektuar kriteret e specifikuar per cdo kategori substancash.

sipas normave qe lidhen me metodat dhe dispozitat e shkarkimit te pershkruar ne Aneksin II te MARPOL 73/78 dhe per te cilat flitet me siper cdo anije duhet te pajiset me leje per transportimin e substancave te lengshme dhe te demshme pa amballazhim dhe te pajisen me nje manual per metodat dhe dispozitat e shkarkimit, si percaktohet ne Manual.

Manuali eshte perpiluar konform percaktimeve te kapitullit 2 te normave dhe trajton, ne kuadrin e mbrojtjes se mjedisit detar, veprime per pastrimet e cisternave me ngarkese dhe shkarkimin e tyre. Manuali nuk eshte drejtues sigurie keshtu qe eshte e nevojshme perdorimi i botimeve te tjera per vleresimin e rrezeve ne planin esigurise.

qellimi (I pjeses se pare)*⁵³ te manualit eshte te tregojte dispozitat dhe materialin e

⁵³ Anetaret e fjalise ne kllapa dhe me yll nuk duhet perfshihen vetem nese manuali permban nje pjese te dyte.

nevojshem për garancinë e përcaktimeve të Aneksit II dhe të përcaktoje, në vend të marinave, të gjitha metodat që duhet të përdoren në fushën transportimit të ngarkesës, pastrimit të cisternave, dhe shkarkimit të mbetjeve konform përcaktimeve të Aneksit II. (pjesa e dytë e manualit përmban të dhëna dhe udhëzime për shfrytëzimin e kërkuar apo miratuar nga Autoriteti.

për më tepër, Autoriteti do të përdorin, për qëllime kontrolli, manualin ashtu si dhe Regjistrin e ngarkesës në anije (Certifikata ndërkombëtare për ndalimin e ndotjes lidhur me transportimin e substancave të lengshme dhe të demshme transportuar pa ambalazhim/ leja e leshuar në bazë të Përmbledhjes ndërkombëtare të neneve për transportuesit të produkteve kimike/ leja e leshuar në bazë të Përmbledhjes së neneve për transportuesit e produkteve kimike)*⁵⁴, për të siguruar zbatimin e plotë të përcaktimeve të Aneksit II për anije.

Kapiteni nuk duhet të lejojë shkarkimin e mbetjeve dhe perzierjen e mbeturinave me ujë të cilat përmbajnë substanca të kategorisë A, B, C ose D të pakten nëse këto shkarkime nuk kryhen konform metodave të shfrytëzimit të parashikuara në Manual

Ky manual është miratuar nga autoriteti dhe nuk lejohen ndryshime të pa miratimit të Autoritetit.

INDEKSI I SEKSIONEVE

(Pjesa e parë) Faqja

Elementet themelore të Aneksit II.....	372
I MARPOL 73/78	
2. Përshkrimi i pajisjeve dhe instalimeve të anijes.....	373
3. Metodot e ngarkimit dhe tharja e cisternës...	376
4. metodat që duhet të ndiqen për pastrimin e cisternave , shkarkimi i mbetjeve.....	378
Tabela 1: Lista e substancave të lengshme dhe të demshme Transportimi i të cilave është i lejuar.....	380
Tabela 2: të dhënat mbi cisternat me ngarkesë.....	381
Shtesa A : Diagrama	382
Shtesa B : Metodot e parapastrimit	385
Shtesa C : Metodot e ajrimit	386
Shtesa D : Përcaktimi i përqindjes së derdhjeve të autorizuara për mbetjet që përmbajnë substanca të kategorisë B	386

(Pjesa e dytë)

Të dhëna dhe udhëzime shtesë për shfrytëzimin e kërkuar ose të miratuar nga Autoriteti.

SEKSIONI 1 – Elementet themelore të Aneksit II të MARPOL 73/78

Përcaktimet e Aneksit II përfshijnë të gjitha anijet që transportojnë substanca të lengshme dhe të demshme të paambalazuara. Substancat që përbejnë rrezik për mjedisin detar ndahen në katër kategori, A, B, C, dhe D dhe trajtohen në shtojcën II të Aneksit II. Substancat e kategorisë A janë ato që paraqesin një rrezik më të madh për ambientin detar, ndërsa ato të kategorisë D janë më pak të rrezikshme.

Aneksi II ndalon shkarkimin në det të çdo gazi që përmban substanca të këtyre kategorive, vetëm nëse shkarkimi kryhet në kushtet që janë përcaktuar në mënyrë të detajuar për çdo kategori.

⁵⁴ Përmendni vetëm lejen që është leshuar për anijen në fjalë

Keto kushte kerkojne, sipas rastit, parametrat e meposhtem :

sasia maksimale e substancave per cisterne qe mund te shkarkohen ne det ;

shpejtesia e anijes gjate shkarkimit ;

distanca minimale nga toka te jete sa me e afert gjate shkarkimit;

thellesi minimale e ujit gjate shkarkimit ;

perqendrimi maksimal i substancave ne drejtimin e anijes dhe shperndarja e substanca para shkarkimit ;

nevoja per kryerjen e shkarkimit nen vezhgem e flotes

per disa zona detare te klasifikuara si zona te vecanta, kriteret e shkarkimit jane me te rrepta. Zonat e vecanta te parashikuara ne Aneksin II jane zonat e detit Balltik*55, zonat e detit te Zi dhe zona e Antarktides.*

Aneksi II percakton qe cdo anije te pajiset me instalimet e thithjes si dhe tubin, duke mundesuar qe secila nga cisternat qe kane leje transportimi te substancave te kategorise B dhe C, te ruaje nje sasi te mbetjeve jo me te madhe se sasia e percaktuar ne Aneks. Cdo cisterne qe perdoret per transportimin e ketyre substancave duhet te kryeje nje llogaritje me qellim qe te percaktoje sasine e mbetjeve qe trasporton. Vetem nese sasia e mbetjeve te llogaritura eshte me e vogel se sasia e pershkruar ne Aneks atehere cisterna ne fjale lejohet per transportimin e substancave te kategorise B dhe C.

Pervec kushteve te permendura me siper, nje nga percaktimet themelore te Aneksit II parashikon qe veprimet e shkarkimit te disa mbetjeve dhe disa veprime si pastrimi te cisternave dhe ajrimi mund zbatohen konform metodave ose dispozitave te miratuara, dhe u bazuar ne normat e Organizates nderkombetare detare.

Per te zbatuar kete kusht, pjesa e 2 e manualit parashtron te gjitha karakteristikat e pajisjes dhe instalimeve te anijes, pjesa 3 pershkruan metodat e shfrytezimit qe perdoren per shkarkimin e ngarkeses dhe tharjen e cisternave dhe pjesa 4 pershkruan metodat qe duhet te zbatohen per shkarkimin e mbetjeve, larjen e cisternave, mbledhjen e mbetjeve, ne baze te substancave per te cilat anija gezon te drejten e trasportimit.

Perdorimi i metodave te mesiperme ne manual do te kryhet ne baze te percaktimeve te Aneksit II te MARPOL 73/78.

SEKSIONI 2

PERSHKRIMI I PAJISJES DHE INSTALIMEVE TE ANIJES

Kapitulli aktual pershkruan te gjitha karakteristikat e pajisjes dhe instalimeve te anijes qe jane te nevojshme per ekuipazhin ne menyre qe te respektoje metodat e shfrytezimit te parashituara ne seksionet 3 dhe 4.

Rregullimi i pergjithshem i anijes dhe pershkrimi i cisternave me ngarkese.

Ky seksion permban nje pershkrim te shkurter te siperfaqes ku eshte vendosur ngarkesa ne anije dhe percakton karakteristikat themelore te cisternave dhe vendosjen e tyre.

Ne kete pjese duhet te perfshihen skema dhe plane qe tregojne lidhjen e pergjithshme te anijes si dhe vendosjen dhe numrat e cisternave me ngarkese ashtu si edhe instalimet e ngrohjes. Duhet te percaktohen cisternat me ngarkese qe kane leje per trasportimin e substancave te lengshme dhe te demshme dhe te perdoret tabela 1 e ketij Manuali.

Pershkrimi i instalimeve te pompimit dhe te tubave me ngarkese si dhe te sistemit te tharjes.

Kjo pjese duhet te permbaje nje pershkrim te shkurter te instalimeve te pompimit dhe te tubave me ngarkese si dhe sistemit te tharjes.

Duhen paraqitur plane dhe skema te instalimeve dhe te jepen shpjegime nese eshte e nevojshme :

⁵⁵ Aneksi II I MARPOL 73/78 percakton zonat si me poshte:

- zona e detit Balltik, perfshin deti Balltik si dhe gjiri i Botnise, gjiri i Finlandes
- zona e detit te Zi, perfshin detin e Zi, si dhe detin Azov, kufizuar nga deti Mesdhe
- Zona e Antarktides perfshin zonen detare ne jug te paralelit 60° S.

instalimet e tubave te ngarkuar, me te dhenat e diametrave ;
instalimet e pompimit te ngarkeses, me te dhenat e kapacitetit te pompave ;
instalimet e tubave te sistemit te tharjes, me te dhenat e kapacitetit te pompave;
vendosja e pikave te thithjes se tubave me ngarkese dhe tubave te tharjes ne brendesi te çdo cisterne ;

nese ka marres, vendosja dhe vellimi i ketij te fundit ;
instalimet e zbrazesve dhe te tharjes
sasia e presionit te azotit ose te ajrit
Pershkrimi i cisternave dhe instalimeve te thithjes dhe te tubave te ballastit
Kjo pjese duhet te permbaje nje pershkrim te cisternave dhe instalimeve te pompimit dhe te tubave prej ballasti.

Duhet te paraqiten plane dhe skema si dhe tabela qe tregojne :
dispoziten e pergjithshme, me te dhenat e vendosjes se cisternave me ballast te vecanta dhe te cisternave me ngarkese te cilat duhet te perdoren si cisterna me ballast, si dhe vellimi per cistern (m3) ;

instalimet e tubave per ballastim ;
kapaciteti i thithjes ne cisterna qe mund te perdoren si cisterna me ballast ;
çdo lidhej tubash dhe sistemin e shkarkimit urgjent.
pershkrimi I cisternave me mbetje si dhe instalimet e lidhura per pompimin dhe shkarkimin
Ne kete seksion jepet pershkrimi i cisternave me mbetje te vecante si dhe instalimet qe lidhen me pompimin dhe shkarkimin.

Duhet te paraqiten plane dhe skema qe te percaktojne :
cisternat me mbetje te vecante qe mund te perdoren dhe vellimin e cisternave ;
instalimet e pompimit dhe shkarkimit te cisternave me mbetje te vecante, diametrin e tubave dhe udhezimet per shkarkimin urgjent.

pershkrimi i tubave te fundosura per shkarkimin e lendeve qe permbajne substanca te lengshme te demshme.

Ne kete pjese paraqiten te dhena per vendosjen dhe vleren maksimale te tubit ose te tubave te shkarkimit si dhe lidhjet e cisternave me ngarkese dhe te cisternave me mbetje me keto tuba.

Duhet te paraqiten plane dhe skema qe tregojne :
vendosjen dhe numrin e tubave te shkarkimit;
lidhjet me tubat e fundosur te shkarkimit;
vendosjen e te gjitha sasive te ujit nga deti ne raport me tubat e shkarkimit
pershkrimi i mjeteve te regjistrimit dhe percaktimit te sasise
kjo pjese qe zbatohet vetem per anijet qe shfrytezohen konform dispozitave te paragrafit 2)b) te nenit 5A, duhet te perfshije nje pershkrim te mjeteve te perdorura per matjen e sasise, si dhe nese eshte e nevojshme nje pershkrim te mjeteve te marrjes se sasise dhe kohes se rrjedhjes si dhe metodat e funksionimit.

pershkrimi I sistemit te ajrimit te cisternave me ngarkese

Kjo pjese permban nje pershkrim te sistemit te ajrimit te cisternave me ngarkese.

Gjithashtu duhet te permbaje plane dhe skema si dhe tabelat qe permbajne te dhenat e meposhtme dhe te jape shpjegime ne lidhje me :

renditjen, ne tabelen 1, te substancave te lengshme dhe te demshme per te cilat anija gezon lejen e transportimit, me dendesine e avullit me te madh se 5 x 103 Pa ne 20oC dhe te cilat mund te pastrohen me menyren e ajrimit ;

qarku i ajrimit dhe i ventilatoreve

vendosja e tubave te ajrimit

sasia minimale e sistemit te ajrimit te nevojshem per te ajrosur ne menyre te plote dyshemene dhe te gjitha pjeset e cisternes;

vendosjen e pjeseve te struktures, ne brendesi te cisternes qe kryen ajrimin,

metoden e perdorur per ajrimine qarkut te tubave, pompave dhe filtrave,

menyrat qe lejojne verifikimin nese cisterna eshte thare.

Pershkrimi i instalimeve te pastrimit te cisternave dhe te sistemit te ngrohjes te ujit te larjes
Kjo pjese permban nje pershkrim te shkurter te instalimeve te pastrimit te cisternave, te sistemit te grohjes se ujit per larje si dhe aparatet e nevojshme per larjen e cisternave.

Planet ose skemat dhe tabelat ose diagramet pershkruajne :
instalimet e tubave te vecanta per pastrimin e cisternave, me te dhenat e diametrit te tubave ;
tipat e aparateve te pastrimit te cisternave, me te dhenat per kapacitetin dhe presionin e tyre ;

numrin maksimal te aparateve te larjes se cisternave qe mund te punojne njekohesisht ;
vendosjen e hapjeve te ures per larjen e cisternes ;
numrin e aparateve te larjes dhe vendosjen qe kane per te mundesuar pastrimin eplote te tubave te cisternes ;

sasine maksimale te ujit te larjes qe mund te ngrohet deri ne 60oC me ane te sistemin te instaluar te ngrohjes ;

numrin maksimal te aparateve te pastrimit te cisternave qe mund te punojne njekohesisht ne 60oC.

SEKSIONI 3

METODAT E SHKARKIMIT TE NGARKESES DHE THARJA E CISTERNAVE

3.1 Ne kete pjese trajtohen metodat e shfrytezimit per sa i perket shkarkimit te ngarkeses dhe tharjes se cisternave qe duhet te zbatohen konform percaktimeve te Aneksit II.

3.2 Shkarkimi i ngarkeses

Kjo pjese parashtrohet metodat qe duhet te ndiqen si dhe pompen qe duhet perdorur per shkarkimin e ngarkeses dhe thithjen, per secilen cisterne. Metoda te tjera mund te propozohen sipas rasteve.

Duhet percaktuar metoda e funksionimit te pompes ose te pompave si dhe rruga e perdorimit te ndarjeve.

Eshte e detyrueshme te shkarkohet sasia maksimale e ngarkeses.

3.3 Tharja e cisternave

Kjo pjese permban pershkrimin e metodave qe duhet te ndiqen gjate tharjes se seciles cisterne.

Ky pershkrim duhet te perfshije te dhenat e meposhtme :

funksionimin e sistemit te tharjes ;

kushtet qe duhet te respektohen per sa i perket ekuilibrit instalimet e tubave.

3.4. Temperatura e ngarkeses

ne kete pjese percaktohen te dhenat mbi percaktimet per sa i perket ngrohjes se ngarkeses ne nje temperature te dhene gjate shkarkimit.

Jep te dhena mbi kontrollin e sistemit te ngrohjes dhe metodën e matjes se temperatures.

3.5 Udhezime qe duhet te zbatohen kur nje cisterne nuk mund te shkarkohet konform metodave te percaktuara.

Ne kete pjese pershkruhen te dhena mbi metodat qe duhen zbatuar per percaktimet ne seksionet 3.3 dhe 3.4 te cilat nuk mund te perdoren per arsyet e meposhtme :

prishje e sistemit te tharjes se cisternave ;

prishja e sistemit te ngrohjes se cisternave ;

3.6 Regjistri i ngarkeses

Te dhenat e duhura duhet te shenohen ne nje regjister te ngarkeses, menjehere pasi behet shkarkimi.

SEKSIONI 4

METODAT QE DUHEN PERDORUR PER PASTRIMIN E CISTERNAVE ME NGARKESE,

SHKARKIMI I MBETJEVE, BALLASTIMI DHE DEBALLASTIMI

Ky kapitull parashtron metodat e shfrytezimit per pastrimin e cisternave si dhe heqjen e mbetjeve konform percaktimeve te Aneksit II.

Paragrafet e meposhtem paraqesin nje pamje te pergjithshme te rrjedhes se veprimeve qe duhen kryer si dhe te dhenat qe lidhen me hedhjen e substancave te lengshme dhe te demshme pa rrezikuar zonen detare.

Te verifikohet nese ngarkesa e fundit e transportuar nga cisterna eshte shenuar ne listen e sustancave te demshme per te cilat anija gezon lejen e transportimit (tabela 1). Ne rast te kundert, nuk do te zbatohet asnje metode e veçante i pastrimit te cisternave, apo te shkarkimit te mbetjeve sipas dispozitave te Aneksit II.

Nese ngarkesa e fundit e transportuar ne cisterne figuron ne listen e lartepermendur, te dhenat qe duhet te disponoje per percaktimin e metodave qe duhen ndjekur per shkarkimin e mbetjeve te kesaj ngarkese, pastrimin dhe ballastimin e cisternes duhet te perfshihen ne te dhenat e meposhtme :

Kategoria e substances

Per te mesuar kategorine e substances, referohuni tabelës 1.

Efikasiteti i tharjes se sistemit te pompimit se cisternes

Permbajtja e ketij kapitulli varion ne funksion te llojit te anijes, nese behet fjale per anije te re apo ekzistuese. (shikoni diagramat – percaktimet ne fushen e thithjes dhe tharjes.)

Anija ndodhet ne zone te veçante ose jashte saj.

Ky kapitull trajton udhezimet sipas te cilave ujrat e larjes se cisternes mund te hidhen ne det , ne nje zonete veçante (ashtu si percaktohet ne ndarjen 1.3) ose jashte zones se veçante. Ndryshimet e percaktimeve duhet te percaktohen qarte dhe do te varen nga lloji i anijes.

Substancat me fortesi te larte dhe qe ngurtesohen

Per percaktimin e llojit te substances, referohuni dokumentave te transportit.

4.4.5 Perzierja me uje

Per te percaktuar llojin e substances, referohuni tabelës 1.

Shenim : Ky kapitull nuk duhet plotesuar nese anija eshte ekzistuese dhe substanca i perket kategorise B.

Perzierja me mbetje te cilat permbajne substanca te tjera.

Ky kapitull trajton udhezimet qe lidhen me perzierjet e mbetjeve te autorizuara me ato te paautorizuara. Referohuni udhezimeve per perzierjet (compatibilite).

4.4.7 Shkarkimi ne instalimet marrese

Ketu paraqiten substancat mbetjet e te cilave duhet te pastrohen dhe te shkarkohen ne instalimin marres.

4.4.8 Shkarkimi ne det

Ketu paraqiten te dhenat mbi elementet qe duhen patur parasysh per te percaktuar nese perzierjet e mbetjeve dhe ujit mund te shkarohen ne det.

4.4.9 Perdorimi i detergjenteve pastrues

Ketu paraqiten te dhenat mbi perdorimin dhe eliminimin e detergjenteve pastrues te shtuar ne uji per pastrimin e cisternave.

4.4.10 Perdorimin i metodave te ajrimit per pastrimin e cisternave

Referohuni tabelës 1 per te percaktuar nese duhen perdorur metodat e ajrimit.

pas prezantimit te te dhenave te mesiperme, duhen percaktuar metodat e shfrytezimit qe duhen perdorur ne baze te udhezimeve dhe diagrameve te ketij kapitulli.

Ky kapitull paraqet metodat qe duhen ndjekur, ne varesi te moshes se anijes dhe efikasitetit te instalimeve te pompimit, ne baze te Normave. Shembujt e diagrameve te permendura ne kete kapitull gjenden ne Shtesen A dhe trajtojne percaktimet e plota te zbatueshme njekohesisht per anijet e reja dhe ato ekzistuese. Manuali i anijes duhet te permbaje vetem percaktimet qe zbatohen vecanerisht per anijen ne fjale. Ky manual duhet te permbaje:

Tabelen 1: Listen e substancave te lengshme dhe te demshme transportimi I te cilave eshte

autorizuar.

Tabelen 2 : te dhenat mbi cisternat e ngarkuara.

Shtesen A : Diagramet.

Shtesen B : Metodot e Pastrimit.

Shtesen C : Metodot e ajrimit.

Shtesen D percaktimin e perqindjes se shkarkimit te autorizuar per mbetjet qe permbajne susbstanca te kategorise B.

Me poshte paraqitet plani i pergjithshem i tabelave dhe shtesave te siperpermendura.

TABELA 1
LISTA E SUBSTANCAVE TE LENGSHME DHE TE DEMSHME TRANSPORTI I TE CILAVE
ESHTE AUTORIZUAR.

Substancat	Kategori a	Cisternat (grupi i cisternave te lejuara per transport)	Pika e shperndarjes °C	Ngurtesia ne 20°C mPa.s			Mund te ajroset Po/Jo	Perzier me uje Po/Jo
				< 25	25-60	> 60		

Shenim : Substancat per te cilat pika e shperndarje eshte me e madhe se 0 oC ose ngurtesia me e madhe se 25 mPa.s ne 20 oC, mjafton te plotesohen kolona e katert dhe e peste. Nese trasportojme me shume substance me cilesi te tjera tregtare ose ngurtesia e te cilave ndryshon, percaktoni cilesite e tjera te substances ose paraqitni te dhenat qe i korrespondojne seciles cilesi.

numrat e cisternave (grupi i cisternave) duhet te jene te njejte si ne autorizimin e Anijes.

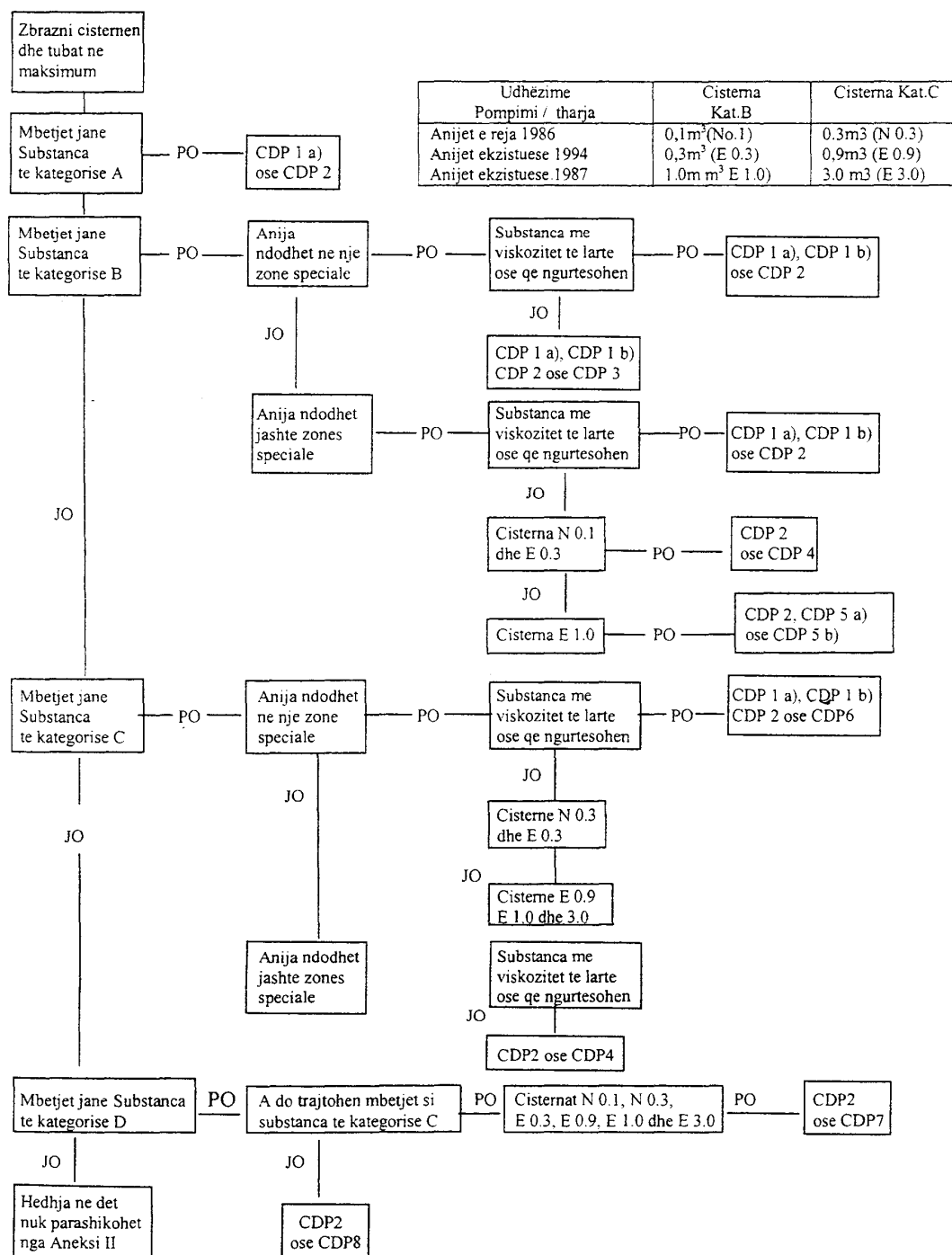
TABELA 2
TE DHENAT PER CISTERNAT ME NGARKESE

Numri i cisternes	Kapaciteti (m3)	Sasia qe mbetet Pas tharjes ne litra	Sasia totale e mbetjeve (m3)	Sasia e mbetur pas tharjes e lejuar ne baze te nenit 5A

Vetem per anijet e percaktuara ne paragrafet 2)b) dhe 4) b) te nenit 5A.

SHTESA A

Diagramet – Pastrimi i cisternave me ngarkese dhe heqja e ujrave te pastrimit qe permbajne mbetje te substancave te kategorise A, B, C dhe D



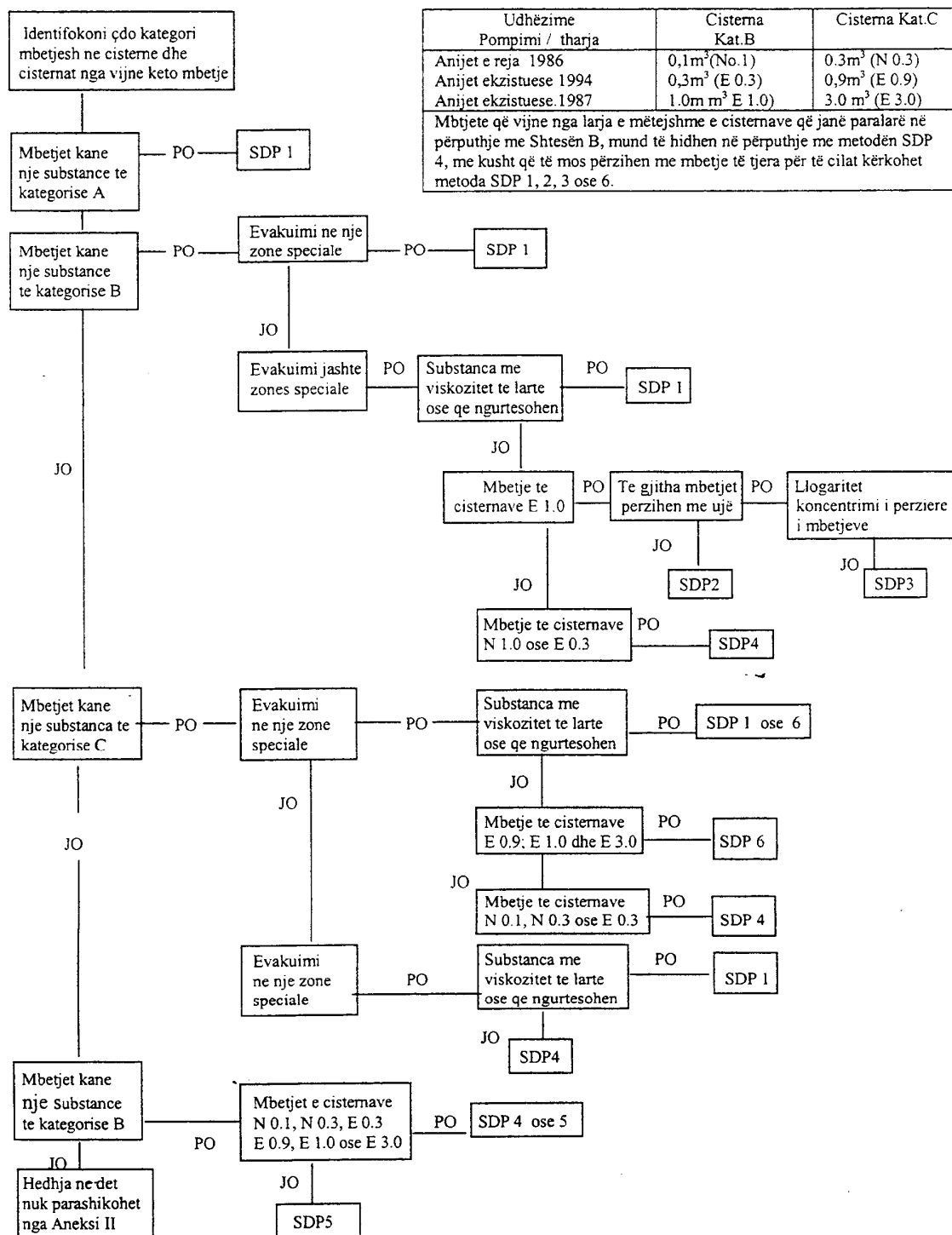
Shenim : Ky diagram paraqet teresine e percaktimeve te zbatueshme per anijet e reja dhe ekzistuese. Diagrami qe i perket nje anije te vecante duhet te perfshije vetem pjeset qe i perkasin kesaj anije.

Metodat e pastrimit dhe shkarkimit (CDP) 56	Sekuencat e metodave									
	1a)	1b)	2	3	4	5a)	5b)	6	7	8
Parapastrimi konform shtojces B dhe hedhja e mbetjeve ne marres	x	x								
Parapastrim konform shtojces B dhe transferimi I mbetjeve ne nje cisterne me mbetje per tu shkaruar ne det konform ndarjeve. 10.5 ,10.6 te kap.10						x	x			
Kryerja e nje cikli larje shtese		x					x			
Metoda e ajrimit konform shtojces C			x							
Ruajtja e mbetjeve ne bord dhe hedhja e tyre jashte zones se vecante				x						
Mbetjet e substancave me ngurtesi me te < 60mPa.s ne temp. E shkarkimit duhet te ruhen ne bord dhe te derdhen jashte zonave te vecanta								x		
Perzierja e mbeteve me uje me qellim qe koncentrimi i tyre te jete me < ose = me 10%										x
Larje e cisternes konform percaktimeve tregtare	x			x	x	x		x	x	
Kushte per te respektuar lidhur me hedhjen e mbetjeve etj	x	x		x	x	x	x	x	x	x
Distanca nga toka > 12 milje	x	x		x	x	x	x	x	x	x
Shpejtesia e anijes > 7 nyje	x	x		x	x	x	x	x		
Thellesia e ujit > 25 m	x	x		x	x	x	x	x	x	
Hedhja te kryhet nen uje										
Ballast ne cisterne		x					x			
Kushte per tu respektuar per çbalastim										
Distance nga toka > 12milje		x					x			
Thellesia e ujit > 25m		x					x			
Variante : perzierja e mbetjeve me uje mund te	x	x		x	x	x	x	x	x	x

⁵⁶ Shenim : Fillon ne pjesen e sipërme te kolones qe mban numrin CDP i shenuar ne diagrame dhe zbatoni secilen e metodave te signalizuara nga nje x.

hidhen ne det										
Uji i futur ne cisterne me pas mund te hidhet ne det pa kufizime	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x

Heqja e ujrave te parapastrimit ose pastrimit te cisternave qe permbajne substanca te kategorise A, B, C dhe D te krijuara nga cisterna me mbetje te veçanta ose nga cisterna qe permbajne ujra te pastrimit ose mbetjeve.



Shenim : Ky diagram paraqet teresine e udhezimeve te zbatueshme per anijet e reja dhe ekzistuese. Diagrami qe i perket nje anije te vecante duhet te perfshije vetem pjeset qe i perkasin kesaj anije.

Metodat e heqjes se mbetjeve	Vargu e metodave					
	1	2	3	4	5	6
Shkarkimi i mbetjeve ne toke	X					
Percaktimi i % se perzierjeve te mbetjeve me uje konform shteses D		X				
Shifra nga % e shkarkimit te lejuar			X			
Mbetjet e sub. me ngurtesi me te vogel se 60mPa.s mund te ruhen ne bord dhe te hidhen jashte zonave speciale ose ne toke		X	X			X
Perzierja e mbetjeve me uje per te arritur nje substance me 10%					X	
% e hedhjes eshte % maksimale e lejuar				X		X
Kushtet shtese te zbatueshme gjate shkarkimit/						
Shpejtesia e anijes: te pakten 7 nyje		X	X	X	X	X
Distanca nga toka : me shume se 12 milje		X	X	X	X	X
Thellesia e ujit : te pakten 25m		X	X	X		X
Shkarkimi i kryer nen uje		X	X	X		X

Shenim: Filloni ne krye te kolones qe fillon me numrin SDP te percaktuar ne diagram dhe zbatoni secilen metode shenuar me X.

V

SHTESA B – metodat e parapastrimit

Kjo shtese e manualit paraqet metodat e parapastrimit qe duhen zbatuar duke patur parasysh shtojcen B te Normave. Keto metoda duhet te permbajne percaktimet specifike per sa i perket perdorimit te dispozitave dhe materialit te pastrimit te cisternave qe jane instaluar ne anijet ne fjale dhe qe parashtrrojne udhezimet e meposhtme :

Vendosjen e aparateve te pastrimit per tu perdorur
 Metoden e pompimit te mbetjeve
 Percaktimet ne lidhje me larjen e me uje te ngrohte
 Kohezgjatjen e lejes
 Presionet minimale te funksionimit.

SHTESA C – Metodat e ajrimit

Kjo shtese e Manualit percakton metodat e ajrimit qe duhen zbatuar ne baze te Shtojces C te Normave. Keto metoda duhet te permbajne percaktimet specifike ne lidhje me perdorimin e sistemit ose materialit te ajrimit te cisternave qe jane te instaluar ne anije me te dhenat e meposhtme :

vendosja e tubave te ajrimit qe duhen perdorur
 sasia minimale ose shpejtesia minimale e ventilatoreve
 metodat qe duhen perdorur per ajrimin e qarqeve te tubave, pompave dhe filtrave
 menytrat qe mundesojne verifikimin nese cisterna eshte thare pas ajrimit

SHTESA D - Percaktimi i perqindjes se shkarkimit te autorizuar per mbetjet qe permbajne substanca te kategorise B.

Kjo shtese e manualit, e vlefshme vetem per anijet e permendura ne paragrafin 2)b) te nenit 5A, parashtron metodën qe i mundeson ekuipazhit te anijes te percaktoje perqindjen e shkarkimit te lejuar per substancat e kategorise B. Kjo metode duhet te perdoret ne baze te dispozitave te ndarjeve 10.5 dhe 10.6 te Normave.

ANEKSI III I MARPOLIT 73/78 (PERFSHIRE AMENDAMENTET)

RREGULLAT LIDHUR ME PARANDALIMIN E NDOTJES NGA SUBSTANCAT E DEMSHME TE TRANSPORTUARA NE DET ME AMBALLAZHIM

Aneksi III i MARPOLIT 73/78
(perfs hire amendamentet)

RREGULLAT LIDHUR ME PARANDALIMIN E NDOTJES NGA SUBSTANCAT E DEMSHME TE TRANSPORTUARA NE DET ME AMBALLAZHIM.

Rregulli 1 Fusha e zbatimit

Nenet e ketij Aneksi zbatohen per te gjitha anijet transportuese te substancave te demshme te amballazhuara.

Per qellime te ketij Aneksi, me « substance te demshme » kuptojme substancat qe jane konsideruar ndotese te zonave detare ne Kodin nderkombetar detar per mallrat e rrezikshme.

Direktivat per identifikimin e substancave te demshme te transportuara me amballazhim paraqiten ne Shtojcen e ketij Aneksi.

Per qellime te ketij Aneksi, shprehja « me koli » kupton forma amaballazhimi te percaktuara nga Kodi nderkombetar detar per substancat e demshme.

Transportimi i substancave te demshme te amballazhuara eshte e ndaluar, lejohet vetem nese zbatohet ne baze te dispozitave te ketij Aneksi.

Per te plotesuar dispozitat e ketij Aneksi, Qeveria e Pales Anetare e Konventes duhet te publikoje percaktimet e detajuara per amabllazhimin, marken, etiketimin, dokumentat, kufizimet e sasive dhe vecorite me qellim reduktimin ne minimum te ndotjes se ambjentit detar nga substancat e demshme.*57

Per qellim te ketij Aneksi, amballazhimet bosh qe kane sherbyer per transportimin e substancave te demshme duhet te trajtohen si substanca te demshme, vetem nese jane marre masa te mjaftueshme per te siguruar se ato nuk permbajne mbetje te demshme per zonat detare.

Dispozitat e ketij Aneksi nuk zbatohen per pajisjet ne bord as materialin e anijes.

Rregulli 2 Amballazhimi

Amballazhimet duhet te kene natyre te tille qe te reduktojne ne minimum rreziket per zonën detare, pra te kene perberje specifike.

⁵⁷ Referohuni Kodit nderkombetar detar per mallrat e rrezikshme miratuar nga Organizata per zgjidhje A716(17) dhe rregulluar nga komiteti per sigurine detare; shikoni publikimet e OMI numrat IMO-206F dhe IMO-211F.

Rregulli 3

Marka dhe etiketimi

Amballazhimet qe permbajne substance te demshme duhet te jene pajisur me nje marke rezistente duke percaktuar kete substance me emerimin teknik te sakte dhe te kete nje shenje ne menyre te dukshme ku te percaktohet se substanca eshte e rrezikshme per zonat detare. Ky identifikim duhet te jete i kompletuar, p.sh, nga numri i references se Shteteve te Bashkuara.

Shenjat teknike te amballazhimit dhe etiketimit te kolive qe permbajne substanca te demshme duhet te jene te tille qe te dhenat te jene te dukshme nese amballazhet rezistojne ne det te pakten per tre muaj. Nese dallojme shenjat e markes dhe etiketimit, atehere arrijme te percaktojme qendrueshmerine e materialeve te perdorura, llojin dhe siperfaqen e jashtme te amballazhimit.

Amballazhimet qe permbajne sasi te pakta te substancave te demshme mund te perjashtohen nga percaktimet qe lidhen me marken.*58

Rregulli 4

Dokumentat

Ne te gjitha dokumentat e transportimit ne rruge detare te substancave te demshme, duhet perdorur emerimi teknik i sakte i ketyre substancave (emerimi tregtar nuk pranohet) duke plotesuar me emertimin (ndotes detar).

Dokumentat e udhetimit duhet te shoqerohen me nje leje ose deklarate te firmosur, qe vertetojne se ngarkesa ne fiale eshte e amballazhuar, e pajisur me etikete si dhe qe eliminon ne maksimum rreziqet qe keto substanca paraqesin per zonat detare.

Cdo anije qe transporton substanca te demshme duhet te kete nje liste ku renditen substancat e demshme te ngarkuara dhe ne te cilen percaktohet vendodhja e tyre ne bord. Ne vend te listes mund te perdorim nje plan te detajuar ku percaktohet vendodhja e substancave te demshme ne bord. Pronaret e anijes duhet te pajisen me nje kopje te ketyre dokumentave derisa substancat e demshme te jene shkarkuar ne det. Nje kopje e dokumentave duhet te dorezohet para nisjes personit ose organizmit te percaktuar nga autoriti portual. (SHIKONI SHPJEGIMIN 1.0)

SHIKO INTERPRETIMIN 1.0

Nese anija eshte e pajisur me nje liste ose leje speciale, konform dispozitave te transportit te mallrave te rrezikshme si percaktohet ne Konventen nderkombetare 1974 per ruajtjen e jetes se gjalle ne det, dokumentat e kerkuara nga ky nen mund te kombinohen me dokumentat per mallrat e rrezikshme. Nese keto dokumenta shkembihen atehere duhet percaktuar nje dallim i qarte i mallrave te rrezikshme dhe te substancave te demshme si percaktohet ne kete Aneks.

Rregulli 5

Shkarkimi

Substancat e demshme duhet te vendosen ne menyre te tille qe te reduktohen ne minimum rreziqet qe ato mund te paraqesin per zonat detare pa cenuar sigurine e anijes dhe te personave ne bord.

Neni 6

Kufizimet sasiore

⁵⁸ Referohuni perjashtimeve te vecanata te parashikuara ne Kodin IMDG; shikoni botimet e IMO, perkatesisht IMO 206F dhe IMO 211F.

Perdorimi i termit »dokument « ne kete nen nuk perjashton perdorimin e teknikave te transmetimit bazuar ne trajtimin elektronik te informacionit dhe shkembimit te te dhenave te informatizuara.

Mund të jete e nevojshme, për arsye shkencore dhe teknike të ndalohej transportimi i disa substancave të demshme ose të kufizohet sasia e substancave që mund të transportohen në një anije. Për të përcaktuar këto kufizime, duhen patur parasysh hapesirat, ndërtimi dhe pajisjet e anijes, si dhe ambalazhimi dhe vecoritë e këtyre substancave/.

Rregulli 7 Perjashtimet

Ndalohej shkarkimi në det i substancave të demshme të transportuara me ambalazh (koli), lejohet vetëm nëse është e nevojshme për të arritur sigurinë e anijes ose për të shpëtuar jetën e gjallë në det.

Sipas kësaj Konvente, duhen marrë masa në funksion të vecorive fizike, kimike dhe biologjike të substancave të demshme, për të rregulluar shkarkimin në det të ujërave të pastrimit me kusht që përdorimi i këtyre masave nuk cenon sigurinë e anijes dhe personave në bord.

Rregulli 8 Kontrolli i normave të shfrytëzimit nga autoriteti portual⁵⁹

Anija që ndodhet në portin e një pale tjetër, i nënshtrohet një kontrolli nga funksionarë të autorizuar për të verifikuar zbatimin e normave të shfrytëzimit të përcaktuar në Aneksin në fjalë, në rast se ka arsye të dukshme të mendosh se kapiteni ose anëtarët e ekuipazhit nuk janë në dijeni të metodave për ndalimin e ndotjes nga substancat e demshme.

Në kushtet e përcaktuara në paragrafin 1 të këtij neni, pala tjetër merr masat e nevojshme për të ndaluar anijen të shfaqet derisa të arrihet në situatën e përcaktuar konform dispozitave në këto aneks.

Procedurat për kontroll nga Autoriteti Portual përcaktuar në nenin 5 të kësaj konvente do të zbatohen në rast të këtij neni.

Asnjë dispozitë e këtij neni nuk duhet të interpretohet si kufizues i të drejtave dhe detyrimeve të Pales që kryen kontrollin e normave të shfrytëzimit shprehimisht parashikuar në këtë Konvent.

Shtojca e Aneksit III të MARPOL 73/78

Direktiva për identifikimin e substancave të transportuara (në koli)

Për qëllime të këtij Aneksi, substancat e mëposhtme konsiderohen të demshme :

substancat të grumbulluara biologjikisht në një masë të caktuar të cilat përbejnë rrezik për jetën ujore dhe shëndetin e njeriut (shkalla e rrezikut « + » në kolonën A)⁶⁰

substancat e grumbulluara biologjikisht që përbejnë rrezik për organizmat ujore dhe për jetën e njeriut por qëndrueshmëria e tyre është e shkurtër, nga një javë ose më tepër, (shkallë e rrezikut Z në kolonën A)*

substancat që janë shumë helmuese për jetën ujore dhe që përcaktohen nga CL50/96h* me të vogël se 1ppm (shkalla e rrezikut « 4 » në kolonën B)⁶¹

⁵⁹ Referohuni procedurave të kontrollit të anijeve nga autoritetet portuale që Organizata ka miratuar me rrezolutën A787(19) dhe ndryshuar me rrezolutën A882(21)
shikoni botimet e IMO me nrIMO651F.

⁶⁰ Referohuni listës alfabetike të vlerësimeve të rreziqeve përcaktuar nga Grupi i përbashkët i ekspertëve IMO/FAO/UNESCO/OMS/AIEA/ONU/PNU, ngarkuar me studimin e aspekteve shkencore të ndotjes së deteve (GESAMP) e cila shpërndahet çdo vit nga organizata BLG drejtuar të gjitha vendeve anëtare të IMO.

⁶¹ Përqendrimi i një substance, që në hapësirën kohore të caktuar shkakton vdekjen e 50% të organizmave nënshtruar kontrollit. Shënuar me emërtimin 96h/CL50, CL50 përcaktohet në miligram për liter (mg/l) ose pjesë për milion (ppm).

Interpretim uniform i Aneksit III te MARPOL 73/78

Rregulli 4.3) 1.0 Gjate çdo ngarkimi ose shkarkimi, i plote ose i pjesshme, duhet t'u dorezohen organizmit ose personit respektiv te emeruar nga autoriteti portual, dokumentat ku shenohen substancat e demshme, duke percaktuar vendin e tyre te shkarkimit ose nje plan te detajuar te shkarkimit.

ANEKSI IV I MARPOL 73/78 *

RREGULLAT QE PERCAKTOJNE NDALIMIN E NDOTJES NGA UJRAT E PERDORURA NGA ANIJET.

Rregulli 1 **Perkufizimet**

Per qellime te ketij Aneksi:

Anije e re perkufizon nje anije:

kontrata e ndertimit apo projekti i te ciles eshte miratuar para dates se hyrjes ne fuqi te ketij aneksi ose

licensimi eshte kryer 3 vjet ose me shume para dates se hyrjes ne fuqi te ketij Aneksi.

Anije ekzistuese percakton nje anije qe nuk eshte e re.

Ujra te perdorura jane :

ujrat ose mbeturina te tjera qe krijohen nga WC, tualetet.

Ujrat e lavamaneve, tubave qe sherbejne ne zonat e kujdesit mjekesor (infirmierise).

Ujrat e hapësirave te perdorura per transportimin e kafsheve te gjalla

Ujrat e tjera te krijuara nga perzierja me ujrat e mesiperme.

Cisterne e grumbullimit eshte cisterna qe sherben per mbledhjen dhe konservimin e ujrave te perdorura.

Ne token me te afert kuptohet vijabaze qe sherben per te percaktuar territorin detar konform te drejtes nderkombetare, per qellim te ketij Aneksi dhe te konventes nderkombetare, shprehimisht « ne token me te afert » ne drejtim Veri-lindje te Australise perfshin vijen e shenuar nga nje pike me gjeresi (gjeografike) 11o00' dhe gjatesi 142O08' nga ana e Australise deri ne piken me gjeresi 10o35' dhe gjatesi 141o55', si dhe midis pikave te meposhtme :

Gjeresi 10o00'S dhe gjatesi 142o00'E

Gjeresi 9o10'S dhe gjatesi 143o52'E

Gjeresi 9o00'S dhe gjatesi 144o30'E

Gjeresi 13o00'S dhe gjatesi 144o00'E

Gjeresi 15o00'S dhe gjatesi 146o00'E

Gjeresi 18o00'S dhe gjatesi 147o00'E

Gjeresi 21o00'S dhe gjatesi 153o00'E

Dhe ne fund deri ne piken me gjeresi 24o42'S dhe gjatesi 153o15'E ne anen australiane.

Neni 2 **Fusha e aplikimit**

Dispozitat e ketij aneksi zbatohen:

- i) per anijet e reja me madhesi bruto te barabarte ose me te madhe se 200 tone;
- ii) per anijet e reja me madhesi bruto me te vogel se 200tone dhe e lejuar te transportoje me shume se 10 persona ;
- iii) per anijet e reja qe nuk kane madhesi te percaktuar dhe qe jane lejuar te transportoje me shume se 10 personna ;

- i) anijet ekzistuese madhesia bruto i te cilave eshte e barabarte ose me e madhe se 200tone, 10 vjet pas dates se hyrjes ne fuqi te ketij aneksi ;
- ii) anijet ekzistuese me madhesi me te vogel se 200tone dhe e lejuar te transportoje me shume se 10 personna, 10 vjet pas hyrjes ne fuqi te ketij aneksi ;
- iii) anijet ekzistuese qe nuk kane madhesi te percaktuar dhe te autorizuara te transportojne me shume se 10 persona, 10 vjet pas hyrjes ne fuqi te ketij aneksi.

Neni 3 **Kontrollet**

Anijet qe u nenshtrohen dispozitave te ketij aneksi dhe qe kryejne udhetime me destinacion portet ose terminallet e medha te ndodhura ne kufijte e juridiksionit te paleve te tjera sipas kesaj konvente u nenshtrohen kontrolleve si me poshte :

Para perdorimit te anijes ose para Autorizimit per here te pare percaktuar nga neni 4 i ketij Aneksi, eshte i detyrueshem nje kontroll fillestar i anijes per te verifikuar nese ploteson kushtet e meposhtme :

kur anija eshte e pajisur me instalimin per trajtimin e ujrave te perdorur, keto duhet te jene konform neneve te shfrytezimit te percaktuara konform normave dhe menyrave te kontrollit nga Organizata ;*

kur anija eshte e pajisur me disinfektues per ujrane te perdorura, ky aparat duhet te jete miratuar nga Autoriti ;

kur anija eshte e pajisur me nje sistem marres, kapaciteti i te cilit duhet te jete i mjaftueshem, sipas mendimit te autoritetit, per te ruajtur te gjitha ujrane te perdorura te anijes, duke patur parasysh kushtet e shfrytezimit, numrin e personave ne bord dhe faktore te tjere te dukshme. Cisterna e thithjes duhet te jete pajisur nga nje tub i dukshem ;

kur anija eshte e pajisur nga nje tub me dalje jashte duke lejuar shkarkimin e ujrave te perdorur ne instalimet marres, ky tub eshte i pajisur me nje lidhje normale konform nenit 11 te ketij aneksi.

Kontrolli duhet te mundesoje verifikimin e pajisjes, instalimeve, materialeve konform dispozitave te qarta te ketij aneksi.

b) Autoriteti percakton nje kontroll periodik cdo 5 vjet, i cili mundeson verifikimin se pajisjes, materialet etj, jane konform dispozitave te ketij aneksi ; megjithate ne rast te shtyrjes se afatit te Autorizimit per mbrojtjen nga ndotja nga ujrane te perdorura (1973), konform dispozitave te paragrafit 2) dhe 4) te nenit 7 te ketij Aneksi, intervali ndermjet kontrolleve periodike mund te zgjatet.

2) Per sa i perket anijeve qe nuk u nenshtrohen dispozitave te paragrafit 1) te ketij neni, autoriteti percakton masat qe duhen marre per respektimin e dispozitave te ketij Aneksi.

3) Kontrollet e anijeve, per sa i perket zbatimit te dispozitave te ketij Aneksi, kryen nga funksionaret e Autoritetit, megjithate Autoriteti mund t'ua besoj kontrollin, inspektoreve perkates ose organizmave te miratuara nga Ai. Ne te gjitha rastet, Autoriteti respektiv del garant per kryerjen e plote dhe efikasitetit te kontrolleve.

4) Pas cdo kontrolli te percaktuar ne kete nen, asnje ndryshim i rendesishem i nje natyre tjetere nga ai i nje zhvendosje te lehte pajisjes te instalimeve dhe materialeve te kontrolluara, nuk duhet te kryhet pa miratimin e Autoriteteve.

Rregulli 4 **Dhenia e autorizimeve (lejeve)**

1) Lejohet dhenia e nje autorizimi nderkombetar per ndalimin e ndotjes nga ujrane te perdorura (1973), pas kontrollit te kryer konform dispozitave te nenit 3 te ketij Aneksi, per cdo anije qe kryen udhetime me destinacion portet ose terminallet e medhenj qer ndodhen ne kufijte e juridiksionit te paleve jo anetare te Konventes.

2) ky autorizim leshohet, qofte nga autoriteti qofte nga agjent ose organizem i autorizuar nga ai. Ne te gjitha rastet, autoriteti merr persiper pergjegjesine e plote te Autorizimit.

Rregulli 5

Dhenia e autorizimit nga nje qeveri tjeter

Qeveria e nje Pale tjeter anetare e Konventes, me kerkesen e Autoritetit mund te kryej kontrollin e nje anije; nese vlereson se dispozitat e ketij Aneksi jane respektuar, ai pajis anijen me nje autorizim nderkombetar per ndalimin e ndotjes nga ujrat e perdorura (1973) ose e autorizon anijen ne baze te ketij Aneksi.

Nje kopje e Autorizimit dhe e raportit te kontrollit i jepen Autoritetit qe ka kerkuar kontrollin.

Autorizimi i dhene permban nje deklarate ku percaktohet se kerkesa eshte bere nga Autoriteti; ai ka te njejten vlere dhe pranohet sipas te gjitha kushteve te nje Autorizimi ne zbatim te nenit 4 te ketij Aneksi.

Nuk leshohet asnje autorizim nderkombetar per ndalimin e ndotjes nga ujrat e perdorura (1973) nje anijeje qe eshte e autorizuar te lundroje ne ujrat e nje Shteti qe nuk eshte anetare i Konventes.

Rregulli 6

Forma e autorizimeve

Autorizimi nderkombetar per ndalimin e ndotjes nga ujrat e perdorura (1973) formulohet ne gjuhen e Shtetit qe e leshon, sipas modelit ne shtesen e ketij Aneksi. Nese gjuha e perdorur nuk eshte as anglishtja dhe as frengjishtja, teksti do te shoqerohet me perkthim ne nje nga keto gjuhe.

Rregulli 7

Kohezgjatja e vlefshmerise se Autorizimit

nje Autorizim nderkombetar per ndalimin e ndotjes nga ujrat e perdorura (1973) leshohet per nje periudhe kohezgjatjae te ciles percaktohet nga Autoriteti, kohezgjatja nuk duhet te kaloje 5 vjet duke filluar nga data e leshimit, vetem ne rastet e percaktuara ne paragrafet 2), 3) dhe 4) te ketij neni.

Nese ne daten e skadimit te Autorizimit, anija nuk ndodhet ne nje port ose terminal ne kufijte e juridiksionit te Pales anetare te Konventes ne ujrat e te ciles anija eshte autorizuar te lundroje, vlefshmeria e Autorizimit mund te shtyhet nga Autoriteti. Nje shtyrje e tille miratohet vetem me qellimin qe anija te perfundoje udhetimin drejt shtetit ne te cilin eshte autorizuar te lundroje dhe kjo zbatohet nese kjo mase e marre konsiderohet e arsyeshme.

Asnje autorizim nuk mund te shtyhet per nje periudhe me te gjate se 5 muaj dhe anija qe perfiton nje shtyrje te tille, nuk mund te largohet nga porti ku duhet te kontrollohet ose shteti ne ujrat e te cilit eshte autorizuar te lundroje pa u pajisur me Autorizimin e ri.

Nje autorizim qe nuk eshte shtyre sipas dispozitave te paragrafit 2) te ketij neni mund te shtyhet nga Autoriteti per nje afat qe nuk kalon nje muaj nga data e skadimit te shenuar ne autorizim.

Autorizimi nuk eshte i vlefshme nese rregullimet, instalimet, pajisjet dhe materialet e percaktuara kane ndryshuar rrenjesisht ne nje natyre tjeter nga ajo e nje vendosje te thjeshte, pa miratimin e Autoritetit.

Cdo autorizim leshuar anijeve nuk eshte i vlefshem nese anija kalon ne ujrat e deteve te tjera, ne baze te dispozitave te paragrafit 7) te ketij neni.

Nese anija kalon ne ujrat e nje Anetari tjeter, autorizimi eshte i vlefshme gjate nje periudhe prej 5 muajsh, nese vlefshmeria e kohezgjatjes nuk perfshin kete periudhe, ose deri ne daten qe Autoriteti e zevendeson me nje Autorizim tjeter, dhe nese kjo date eshte me e afert. Qeveria e shtetit

ne ujrát e të cilit anija është autorizuar të lundrojë i drejton Autoritetit, një kopje të Autorizimit me datën e ndryshimit si dhe një kopje të raportit të kontrollit.

Rregulli 8

Shkarkimi i ujrave të përdorura

ne bazë të dispozitave të nenit 9 të këtij Aneksi, shkarkimi i ujrave të përdorura në det është e ndaluar vetëm nëse nuk plotësohen kushtet e mëposhtme:

anija derdhi ujrat e përdorur pas dizinfektimit me ndihmën e një tubi të miratuar nga Autoriteti konform dispozitave të nenit 3, paragrafi 10, pikë a), nëse anija ndodhet në distancë me shumë se 4 milje detare nga toka me e afërt dhe shkarkon ujrat e përdorura të pa dizinfektuar në një distancë prej 12 milje detare, në të gjitha rastet, shkarkimi i ujrave të ruajtura në cisternat e thithjes, kryhet, në një shpejtesë të përcaktuar, pra kur anija ka një shpejtesë prej 4 nje. Përqindja e shkarkimit miratohet nga Autoriteti që bazohet në normat e përcaktuara nga Organizata;

ujrat e përdorura të anijes hidhen në një tub të përshtatshëm që Autoriteti autorizon konform neneve të shfrytëzimit parashikuar në nenin 3, paragrafin 1, pikë a) i) të këtij Aneksi;

i) rezultatet e provës së tubit përcaktohen në Autorizimin ndërkombëtar për ndalimit e ndotjes nga ujrat e përdorura;

ii) derdhja e substancave nuk duhet të shtoj lende të ngurta të dukshme mbi ujë dhe nuk shkakton ngjyrimin e ujit;

anija që ndodhet në ujrat që i perkasin juridiksionit të një Shteti dhe mund të shkarkojë keto ujra të përdorura konform dispozitave me pak të ngurta që kerkohen nga ky Shtet.

Nëse ujrat e përdorura janë perzier me mbeturina ose ujra të tjera derdhja e të cilave kryhet në bazë të dispozitave të ndryshme, ato u nënshtrohen dispozitave me të ngurta.

Rregulli 9

Perjashtimet

Neni 8 i këtij Aneksi nuk zbatohet:

për derdhjen e ujrave të përdorura të kryera nga anija për të siguruar sigurinë e saj dhe atë të personave që gjenden në bord ose për të shpëtuar jete njerezish në det;

për derdhjen e ujrave të përdorura të krijuara nga një avari në anije ose pajisjeve të saj, pasi të jenë marrë me parë të gjitha masat e mundshme për të penguar ose reduktuar këto shkarkime.

Rregulli 10

Instalimet marrese

Qeveritë e Paleve anetare të Konventës angazhohen për të siguruar vendosjen, në porte apo terminale, të instalimeve marrese të ujra të përdorura të përshtatura për nevojat e anijeve që i përdorin, në mënyrë që të mos shkaktohen vonesa anormale.

Qeveritë e paleve njoftojnë organizatën, për përcimin tek palet e interesuara, të të gjitha rasteve ku instalimet e parashikuara në këtë nen vlerësohen si të pamjaftueshme

Rregulli 11

Lidhja e tubave të shkarkimit

Për të lejuar lidhjen e tubave të instalimeve marrese me tubat e shkarkimit të anijes, të dyja duhet të jenë pajisur me pjesë lidhëse me permasa konform atyre të tabelës së mëposhtme:

permasat normale të litarit lidhës së tubave të shkarkimit

Pershkrimi	Permasat
------------	----------

Diametri i jashtem	210 mm
Diametri i brendshem	Si diametri i jashtem i tubave
Diametri i qarkut te tubit	170mm
Te carat ne tub	4 vrima prej 18mm te diametrit te vendosur ne nje distance te njejte ne qarkun dhe te zgjatur per nje te care prej 18mm me gjeresi deri ne bordin e jashtem te tubit
Ngushtesia e tubit	16mm
Vida dhe gozhda sasia, diametri	4 per cdo, 16mm me diameter dhe gjatesi te pershtatur
Tubi eshte pershtatur per t,u lidhur tuba me diameter te jashtem deri ne 100mm dhe e perbere nga metal ose material tjeter te ngjashem, me siperfaqe te sheshte; tubi dhe lidhja respektive duhet te pershtatet per nje presion sherbimi prej 6 kg/cm ²	

Per anijet lartesia e kallumit te te cilave eshte e barabarte ose me e vogel se 5 m, diametri i brendshem i lidhjes mund te jete 38mm.

Shtojca e Aneksit IV i MARPOL 73/78

Modeli i Autorizimit per ujrata e perdorura

AUTORIZIMI NDERKOMBETAR PER NDALIMIN E NDOTJES NGA UJRAT E PERDORURA (1973)

Leshuar ne baze te dispozitave te Konventes nderkombetare te 1973 per ndalimin e ndotjes nga anijet ne emer te Qeverise:

.....
.....

(Emri zyrtar i plote i Shtetit)

nga.....
.....

(Titulli zyrtar i plote i personit kompetent ose i organizates miratuar ne baze te dispozitave te Konventes nderkombetare te 1973 per ndalimin e ndotjes)

Emri i anijes	Numri ose letrat dalluese	Porti i regjistrimit (immatriculation)	Madhesia bruto	Numri i personave qe transporton anija

Anije e re/ekzistuese

Data e kontrates se ndertimit

Data e paraqitjes seprojektit ose data ne te cilen anija ndodhet ne nje gjendje te avancuar

Data e leshimit

Autorizohet:

qe anija te pajiset me nje instalim per trajtimin e ujrave te perdorura/ te nje makine
bluese/nje cisterne thithese* dhe nga nje tub shkarkimi konform paragrafeve i) deri ne iv) te nenit 3
1) a) te Aneksit IV te Konventes:

pershkrimi i instalimit te trajtimit te ujrave te perdorur:

lloji i instalimit

emri i prodhuesit.....

Instalimi i perpunimit te ujrave te perdorur eshte miratuar nga Autoriteti duke respektuar
normat e meposhtme per sa i perket lengjeve*

.....

pershkrimi i makines bluese:

Lloji i broyeur.....

Emri i prodhuesit.....

Cilesia e ujrave te perdorura pas disinfektimit.....

pershkrimi i pajisjes se thithjes:

Kapaciteti i plote i cisternes se thithjesm3

Vendosja

Nga nje tub i shkarkimit te ujrave te perdorura ne nje instalim marres, ky tub duhet te jete i
pajisur me lidhes qe shkarkohet ne toke.

qe anija te jete kontrolluar konform dispozitave te nenit 3 te Aneksit IV te Konventes
nderkombetare te 1973 per ndalimin e ndotjes nga anijet, per ndalimin e ndotjes nga ujrat e
perdorura, dhe se gjate ketij kontrollit konstatohet se pajisjet ose gjendja e anijes plotesojne te gjitha
kushtet sipas te gjithe raporteve dhe se anija eshte konform dispozitave e Aneksit IV te kesaj
Konvente.

Ky autorizim eshte i vlefshem deri me

Leshuar me

(vendi i leshimit te Autorizimit)

Me.....19.....

(Data e leshimit)

(firma e nepunesit qe leshon Autorizimin)

(Vula)

Ne baze te paragrafeve 2),4) dhe nenit 7 te Aneksit IV te Konventes, vlefshmeria e ketij
Autorizimi zgjatet deri
me.....

Nenshkruar.....

(emri i nepunesit se autorizuar)

Vendi.....

Data.....
(vula)

Aneksi V i MARPOLIT 73/78
(perfshire edhe amendamentet)

Nenet per parandalimin e ndotjes nga mbeturinat e anijeve

Rregulli 1 Perkufizimet

per qellime te ketij Aneksi

Plehra jane te gjitha llojet e mbeturinave ose qe krijohen nga shfrytezimi normal i anijes, me perjashtim te peshkut te fresket, i cili mund te jete i nevojshem te hiqet ne menyre te vazhdueshme ose periodike, me perjashtim te substancave te percaktuara ne Anekset e kesaj Konvente.

Nga toka me e afert percakton zonen qe fillon nga vija baze qe sherben per te percaktuar zonen detare te territorit ne fjale ne baze te drejtes nderkombetare; megjithate per qellime te kesaj Konvente, shprehja “duke filluar nga toka me e afert” nga veri-lindja e Australise do te thote duke filluar nga vija qe lidh piken me gjeresi 11°00’S dhe gjatesi 142°08’E ne Australi dhe pikat me gjeresi 10°35’S dhe gjeresi 141°55’E dhe ne pikat e meposhtme:

gjeresi 10°00’S dhe gjatesi 142°00’E
gjeresi 9°10’S dhe gjatesi 143°52’E
gjeresi 9°00’S dhe gjatesi 144°30’E
gjeresi 10°41’S dhe gjatesi 145°00’E
gjeresi 13°00’S dhe gjatesi 145°00’E
gjeresi 15°00’S dhe gjatesi 146°00’E
gjeresi 17°30’S dhe gjatesi 147°00’E
gjeresi 21°00’S dhe gjatesi 152°55’E
gjeresi 24°30’S dhe gjatesi 154°00’E
ne fund me gjeresi 24°42’S
dhe gjatesi 153°15’E ne anen australiane.

Zone speciale percakton zonen detare qe, per arsye teknike te njohura qe prekin situaten oqeanografike dhe ekologjike si dhe karakterin e vecante te trafikut te saj, kerkon miratimin e metodave te detyrueshme te vecanta per te ndaluar ndotjen e deteve nga plehrat. Zonat e vecanta jane shenuar ne nenin 5 te ketij Aneksi.

Rregulli 2 Fusha e zbatimit

Pervec dispozitave te kunderta, dispozitat e ketij Aneksi zbatohen per te gjitha anijet.

Rregulli 3 Zbrazja e plehrave jashte zonave speciale

Ne baze te dispozitave te neneve 4, 5 dhe 6 te ketij Aneksi:
eshte i ndaluar shkarkimi ne det i te gjitha objekteve plastike, perfshire edhe litaret dhe

rrjetat e peshkimit me fije sintetike, cantat me plehra plastike si dhe hirin e materialeve plastike qe mund te permbajne materiale te renda ose mbetje te tjera toksike,

shkarkimi ne det i plehrave te meposhtme duhet te behet sa me larg te jete e mundur nga toka me e afert; eshte e ndaluar ne cdo rast kur toka me e afert eshte te pakten:

25 milje detare, per sa i perket materialeve te veshjes dhe amballazhimit ;

12 milje detare, per sa i perket mbeturinave ushqimore dhe te gjitha plehrat, perfshire letrat, objektet prej qelqi, objektet metalike, enet e kuzhines dhe plehra te te njejtës natyre;

shkarkimi ne det i plehrave te permendura ne paragrafin b)ii) te ketij neni mund te lejohet pas kalimit te tyre ne tub dhe te hidhet sa me larg tokës me te afert; ndalohet derdhja e tyre ne cdo rast nese toka me e afert eshte te pakten 3 milje detare. Plehrat e bluara duhet te kalojne nepermjet nje site vrimat e te ciles nuk kalon 25mm.

nese plehrat jane perzier me mbetje te tjera shkarkimi i te cilave u nenshtrohet dispozitave te ndryshme, ne kete rast zbatohen dispozitat me te forta.

Rregulli 4

Percaktimet e vecanta per shkarkimin e plehrave

Ne baze te dispozitave te paragrafit 2) te ketij neni, ndalohet shkarkimi i materialeve te percaktuara ne kete Aneks, prane platformave qe shfrytezojne ose perpunojne burimet minerale nga fundi i deteve ose oqeaneve, si dhe te gjitha anijet qe ndodhen te pakten 500m larg nga keto platforma.

shkarkimi ne det i mbetjeve ushqimore nga keto platforma te fiksuara ose lundruese te vendosura 12 milje detare nga toka dhe nga te gjitha anijet qe ndodhen te pakten 500m larg nga keto platforma eshte e autorizuar nese keto mbetje kalojne ne nje tub. Mbetjet ushqimore te bluara duhet te kene kaluar nepermjet nje site vrimat e te ciles te mos kalojne 25mm.

Rregulli 5

Shkarkimi i plehrave ne zonat e vecanta

per qellime te ketij Aneksi, zonat e vecanta perfshijne zonat e detit Mesdhe, zona e detit Balltik, zona e detit te Zi, zona e detit te Kuq, “gjiret” zona e detit te Veriut, zona e Antartikes dhe krahina e Karaibeve perfshire gjirin e Meksikes dhe detin e Karaibeve, te cilat percaktohen si me poshte:

Zona e detit Mesdhe perfshin detin Mesdhe, me gjiret dhe detet pjese etij, te kufizuar nga deti Zi me paralelin 41° Veri dhe kufizuar ne perendim, me ngushticen e Gjibraltarit, me meridianin $5^{\circ}36'$ ne perendim.

Zona e detit Balltik perfshin, detin Balltik si dhe gjirin e Botnise, gjirin e Finlandes me dalje ne detin Balltik kufizuar nga paraleli i Skagenit ne Skagerrak ($57^{\circ}44'$ Veri, $2'$ Lindje).

Zona e detit te Zi perfshin detin e Zi, kufizuar nga Mesdheu ne paralelin 41° veri.

Zona e detit te Kuq perfshin detin e Kuq si dhe gjiret e Suezit dhe Akabes, kufizuar ne jug nga Losodromia qe lidh Ras Siyan ($12^{\circ}28'$ veri, $43^{\circ}19'$ lindje) dhe Husn Murad ($12^{\circ}40,4'$ veri, $43^{\circ}30,2'$ lindje).

Zona e gjireve perfshin zonen detare qe ndodhet ne veri perrendim te loxodromise qe lidh Ras el had ($22^{\circ}30'$ veri, $59^{\circ}48'$ lindje) dhe ras al Fasteh ($25^{\circ}04'$ Veri, $61^{\circ}25'$ lindje).

Zona e detit te veriut perfshin detin e Veriut dhe detet e perfshira ne te kufizuar si me poshte:

detin e Veriut ne jug me gjerësi 62° ne veri, dhe ne lindje me gjatësi 4° perendim.;

Skagerraku, kufirin meridional i te cilit eshte percaktuar bne lindje me Skaw me gjeresine $57^{\circ}44,8$ ne veri

La Mansh me kufijte ne lindje me gjatësi 50 ne perendim dhe veri me gjerësi $48^{\circ}30'$ ne veri.

zona e Antartikes perfshin zonen detare qe ndodhet ne jug me gjerësi 60° jug.

Zona e Karaibeve perfshin zonat e percaktuara ne paragrafin 1 te nenit 2 te Konventes per mbrojtjen dhe vleresimin e zones detare ne krahinen e Karaibeve (Kartagjena e Indise, 1983), perfshin gjirin e Meksikes dhe detin e Karaibeve me Baies dhe detet e pjeses se oqeanit Atlantik brenda kufijve te percaktuara me paralelin 30° ne veringa Florida drejt lindjesderi ne meridianin 77°30'perendim, me pas me loxodromie deri ne bashkimin me paralelin 20o ne veri me meridianin 59° ne perendim, ne losodromi deri ne bashkimin me paralelin 7°20ne veridhe meridianin 50° ne perendim dhe nje losodromi drejt jug – perendimit deri ne kufijte lindore te Gyuanes Franceze.

Ne baze dispozitave te nenit 6 te ketij Aneksi:

ndalohet te hidhen ne det:

te gjitha objektet plastike, perfshire litaret dhe rrjetat e peshkimit me perberje sintetike, cantat plastike me plehra dhe hiri i materialeve plastike si dhe mbetje te tjera toksike;

te gjitha plehrat, perfshire objektet prej letre, objektet prej qelqi, objektet metalike, shishet, enet e kuzhines, dhe amballazhimet;

pervec kushteve te percaktuara ne rreshtin c) te ketij paragrafi, shkarkimi ne det i mbeturinave ushqimore duhet te behet te pakten 12 milje larg nga bregu.

Shkarkimi ne krahinen e Karaibeve te mbeturinave ushqimore te bluara behet sa me larg te jete e mundur nga toka dhe ne te gjitha rastet, te pakten 3 milje nga toka me e afert. Mbetjet ushqimore e bluara duhet te kalojne nepermjet nje site vrmat e te ciles nuk kalojne 25mm.

kur plehrat perzihen me mbetje te tjera zbrazja ose shkarkimi i tyre u nenshtrohet dispozitave te ndryshme, atehere do te zbatohen dispozitat me te rrepta.

Instalimet marrese ne zonat e vecanta:

Qeverite e paleve anetare te Konventes qe ndahen nga nje zone speciale angazhohen per vendosjen sa me pare ne te gjitha portet e zones se vecante instalimet marrese te pershtatshme, konform dispozitave te nenit 7 te ketij Aneksi duke patur parasysh nevojat e vecanta te anijeve qe lundrojne ne keto zona.

Qeverite e paleve te interesuara duhe t'i njoftojne Organizates masat qe kane marre per zbatimin e rreshtit a) te ketij neni. Pasi Organizara te marr nje numer te mjaftueshem te ketyre kerkesave, Ajo cakton daten ne te cilen hyjne ne fuqi dispozitat e ketij neni lidhur me zonen ne fjale. Organizata u komunikon te gjitha Paleve, te pakten 12 muaj para, daten e caktuar.

Qe nga kjo date, anijet qe do te ankorohen ne portet e zonave te vecanta te percaktuara ku instalimet e kerkuara nuk jane gati, duhet te zbatojne dispozitat e ketij neni.

pavaresisht dispozitave te paragrafit 4) te ketij neni, nenet e meposhtme zbatohen ne zonen e Antarktides.

qeverite e te gjitha paleve anetare te Konventes portet e te cilave perdoren nga anijet me destinacion zonen e Antarktides angazhohen per vendosjen e instalimeve per marrjen e te gjitha plehrave te te gjitha anijeve qe i perdorin, pa u krijuar vonesa anormale.

Qeverite e te gjitha paleve te Konventes kujdesen qe te gjitha anijet qe lundrojne ne zonat e tyre, para se te hyjne ne zonen e Antarktides, te kene ne bordin e tyre nje kapacitet te mjaftueshem per te ruajtur te gjitha plehrat gjate lundrimit ne kete zone dhe te kene nenshkruar marreveshje per derdhjen e plehrave ne nje instalim marres pasi eshte larguar nga zona.

Rregulli 6 **Perjashtimet**

Nenet 3,4 dhe 5 te ketij Aneksi nuk zbatohen:

per shkarkimin e kryer nga nje anije per te ruajtur sigurine e saj dhe ate te personave qe ndodhen ne bord ose te shpetojne jeten e gjalle ne det;

per derdhjen e plehrave qe shkarkohen nga demtimi i anijes ose pajisjeve te saj pasi jane marre te gjitha masat e mundshme per te ndaluar ose penguar derdhjen;

per humbjes aksidentale te rrjetave te peshkimit me fije sintetike, pasi jane marre masat e

mundshme per te ndaluar kete humbje.

Rregulli 7 **Instalimet marrese**

qeverite e paleve anetare te Konventes angazhohen per te siguruar vendosjen, ne portet dhe terminalet, te instalimeve marrese te plehrave te krijuara per nevojat e anijeve, duke mos u shkaktuar vonesa anormale.

Qeverite e paleve e njoftojne Organizaten, per te gjitha rastet kur instalimet e percaktuara ne kete nen konsiderohen te pamjaftueshme.

Rregulli 8 **Kontrolli i normave te shfrytezimit nga autoriteti portual⁶²**

Anija qe ndodhet ne portin e nje Pale tjetër i nenshtrohet kontrollit nga funksionare te autorizuar nga kjo pale per te verifikuar zbatimin e normave te shfrytezimit percaktuar ne kete Aneks, ne rast se kane arsye te sakte te mendojne se kapiteni ose anetaret e ekuipazhit nuk jane ne dijeni te metodave te rendesishme qe zbatohen ne bord per te ndaluar ndotjen nga plehrat.

Ne kushtet e percaktuara ne paragrafin 1) te ketij neni, pala merr masat e nevojshme per te penguar anijen te lundroje derisa te jete ne situaten e kerkuar nga dispozitat e ketij Aneksi.

Procedurat e kontrollit nga autoriteti portual percaktuar ne nenin 5 te kesaj Konvente zbatohen ne rastin e ketij neni.

Asnje dispozite e ketij neni nuk duhet te interpretohet si kufizues i te drejtave dhe detyrimeve te Pales qe kryen kontrollin e normave te shfrytezimit parashikuar ne kete Konvent.

Rregulli 9 **Broshurat, plani i administrimit te plehrave dhe mbajtja e regjistrit te plehrave.**

a) Cdo anije me gjatesi me te madhe ose te barabarte se 12 m duhet te kete ne bord broshura per informimin e ekuipazhit dhe te pasagjereve per percaktimet e zbatueshme te neneve 3 dhe 5 te ketij Aneksi qe lidhen me shkarkimin e plehrave.

b) Broshurat duhet te shkruhen ne gjuhen e punes se personelit te anijes dhe ne rastin e anijeve qe kryejne udhetime me destinacion portet dhe terminalet e medha qe jane nen juridiksionin e Paleve te tjera te Konventes, ne anglisht, ne spanjisht ose ne frengjisht.

Cdo anije me mase te barabarte ose me te madhe se 400 tone dhe cdo anije e autorizuar te transportoje 15 persona duhet te jete e pajisur me nje plan administrimi te plehrave ne te cilin duhet te bazohet ekuipazhi. Ky plan duhet te permbaje metodat e shkruara te mledhjes, paketimit, perpunimit dhe shkarkimit te plehrave perfshire gjithashtu edhe perdorimin e materialeve ne bord. Personi pergjegjes per zbatimin e planit duhet te emerohet. Nje plan i tille duhet te plotesoje kushtet e direktivave te Organizates, dhe duhet te shkruhet ne gjuhen e punes se ekuipazhit.

Cdo anije me mase te barabarte ose me te madhe se 400 tone dhe cdo anije e autorizuar te transportoje 15 persona ose me shume qe bejne udhetime me destinacion portet ose terminalet e medha nen juridiksionin e Shteteve Anetare te Konventes dhe cdo platforme lundruese ose fikse qe sherbejne per kerkime ne fundin e detit duhet te jene pajisur me nje regjister ku shenohen derdhjet e plehrave. Ky regjister, qofte ose jo shenuar ne rregulloren e bordit, duhet te jete i njejet me modelin e pershkruar ne shtojcen e ketij Aneksi;

cdo derdhje apo djegie duhet shenuar ne regjistrin e plehrave dhe te firmoset cdo vleresim nga personi pergjegjes. Cdo faqe e mbushur duhet te firmoset nga kapiteni i anijes. Vleresimi

⁶² Referohuni procedurave te kontrollit te anijeve nga Autoriteti portual qe Organizata ka miratuar me rezoluten A.787(19); shikoni botimet e OMI me numrat IMO-651.F.

shkruhet te pakten ne anglisht, ne frengjisht dhe ne spanjisht. Ne rast konfliktesh, vleresimet qe jane shkruar ne gjuhen zyrtare te Shtetit ne ujrat e te cilit anija eshte e autorizuar te lundroje, jane te vlefshme.

Duhet shenuar data dhe ora e cdo derdhje, si dhe vendodhja e anijes, pershkrimi i plehrave dhe nje vleresim i sasise se shkarkuar.

Regjistri i plehrave ruhet ne bordin e anijes dhe duhet t'i nenshtrohet cdo kontrolli, ne nje afat te arsyeshem. Duhet te ruhet per nje periudhe 2 vjeçare duke filluar nga regjistrimi i fundit;

Ne rast derdhje, ose humbje aksidentale, ne baze te nenit 6 te ketij Aneksi, rrethanat dhe motivet duhen shenuar ne regjistrin e plehrave.

4) Autoriteti mund te perjashtoje nga zbatimi i percaktimeve qe lidhen me regjistrin e plehrave:

cdo anije qe udheton 1 ore ose me pak, qe eshte e autorizuar te transportoje 15 persona ose me shume;

platformat fikse ose lundruese per shfrytezimin e fundeve te deteve.

5) Autoriteti kompetent i qeverise se nje Pale anetare e Konvetes mund te kontrolloje regjistrin e plehrave ne bordin e cdo anije per te cilat zbatohet ky nen. Ai mund t'i kerkoje kapitenit te anijes kopjet ose autorizimin. cdo kopje e vertetuar nga kapiteni i anijes, pranohet ne gjyq si prove e fakteve qe lidhen me regjistrin e plehrave. Kontrolli i regjistrit te plehrave dhe dorezimi i kopjeve te vertetuara nga autoriteti kompetent ne baze te dispozitave te ketij paragrafi duhet te kryhen sa me shpejt pa shkaktuar vonese anijes.

6) ne rastin e anijeve te ndertuara para 1 korrikut 1997, ky nen zbatohet duke filluar nga 1 korriku 1998.

Shtojca e Aneksit V te MARPOLIT 73/78

Modeli i regjistrit te plehrave

Emri i anijes.....

Numri i dokumentave.....

Numri i OMI:.....

Periudha:.....

nga.....deri.....

HYRJE

Ne baze te nenit 9 te Aneksit V te Konventes Nderkombetare te 1973 per ndalimin e ndotjes nga anijet, ndryshuar me Protokollin e 1978 (MARPOL 73/78) duhet te mbahet nje regjister ne te cilin te shenohet cdo shkarkim i perfunduar. Ketu parashikohen shkarkimet e kryera ne det ose ne instalimet tokesore si dhe kalimi ne bordin e anijeve te tjera.

2 Plehrat dhe administrimi i plehrave

Plehrat qe permbajne te gjitha llojet e mbeturinave ushqimore, me perjashtim te peshkut te fresket ose jo, qe krijohen nga shfrytezimi normal i anijes, mund te shkarkohen ose jo vazhdimisht apohere pas here, ato nuk permbajne substancat qe jane shenuar ne Aneksin e tjera te MARPOL 73/78 (si hidrokarburet, ujrat e perdorura ose substancat e lengshme dhe te demshme).

Duhet te reheroheni Direktivave per zbatimin e Aneksit V te MARPOL 73/78 te cilet permbajne te dhena te qarta.

3 Pershkrimi i plehrave

Per qellime te mbajtjes se ketij regjistri, plehrat duhet te grupohen sipas kategorive te meposhtme:

1 Materiale plastike

- 2 Amballazhime
- 3 leter, qelq, metal, shishe, etj te thyera
- 4 leter, qelq, metal, shishe te pathyera
- 5 mbeturina ushqimore
- 6 hi i krijuar nga djegjet

4 Vleresimet e shenuara ne regjistrin e plehrave

4.1 vleresimet duhen shenuar ne regjistrin e plehrave ne rastet e meposhtme:

a) Nese plehrat derdhen ne det:

- i) data dhe ora e derdhjes
- ii) vendodhja e anijes
- iii) kategoria e plehrave te derdhura
- iv) vleresimi i sasise se hedhur per cdo kategori, ne m³
- v) nenshkrimi i oficerit pergjegjes per veprimin

b) nese anijet derdhen ne instalime tokesore ose transferohen ne bordin e anijeve te tjera:

- i) data dhe ora e derdhjes;
- ii) porti i instalimit, ose emri i anijes,
- iii) kategoria e plehrave te derdhura
vleresimi i sasise se hedhur, per cdo kategori, ne m³
nenshkrimi i oficerit pergjegjes
nese plehrat digjen
- i) data dhe ora ne fillim dhe ne fund te djegies
- ii) vendodhja e anijes
- iii) vleresimi i sasise se djegur, ne m³
- iv) nenshkrimi i oficerit pergjegjes
nese plehrat hidhen aksidentalisht ose ne rrethana te vecanta:
- i) ora e incidentit
- ii) porti ose vendodhja e anijes ne momentin e incidentit
- iii) vleresimi i sasise se plehrave dhe kategoria e tyre
- iv) rrethanat e shkarkimit, ose humbjes, shkaqet e incidentit dhe verejtjet e pergjithshme.

4.2 Faturat

Kapiteni duhet te marre nga shfrytezuesi i instalimeve marrese ose nga kapiteni i anijes qe merr plehrat, nje fature ose certifikate ku percaktohet sasia e plehrave te transferuara. Faturat duhet te ruhen per dy vjet ne bordin e anijes me regjistrin e plehrave.

4.3 Sasite e plehrave

Sasia e plehrave ne bord duhet te vleresohet ne m³ dhe nese eshte e mundur, ne kategori. Regjistri i plehrave i referohet shpesh sasise vleresuese te plehrave. Saktesia me te cilen kjo sasi vleresohet varet nga interpretimi i dhene. Vleresimet e vellimit te plehrave do te jene te ndryshme para dhe pas perpunimit. Disa metoda te perpunimit nuk lejojne vleresimin e vellimit te plehrave, p.sh ne rastin e perpunimit te vazhdueshem te mbetjeve ushqimore. Duhet patur parasysh keta faktore kur shenohen vleresime ne regjister.

FLETE E DERDHJES SE PLEHRAVE

Emri i anijes....., numri i dokumentave....., nr. OMI

Kategoria e plehrave:

- 1 Materiale plastike
- 2 Amballazhime

- 3 leter, qelq, metal, shishe, etj te thyera
- 4 leter, qelq, metal, shishe te pathyera
- 5 mbeturina ushqimore
- 6 hi i krijuar nga djegjet, me perjashtim te objekteve plastike qe mund te mbajne mbetje metalesh te renda ose mbetje toksike.

SHENIM: DERDHJA E PLEHRAVE PERVEC MBETJEVE USHQIMORE NDALOHET NE ZONAT E VECANTA, VETEM PLEHRAT E DERDHURA NE DET MUND TE SHENOHEN. PER PLEHRAT E NDRYSHME NGA ATO TE KATEGORISE 1 QE SHKARKOHEN NE INSTALIME, MJAFTON TE SHENOHET SASIA TOTALE E VLERESUAR.

Data/ora Vendodhja e anijes	Sasia vleresuese e derdhur ne det (m3)					Sasia vleresuese e derdhur ne instalime ose ne bordin e nje anije tjeter		Sasia e vleresuar e djegur Nenshkrimi	
	Cat.2	Cat.3	Cat4	Cat5	Cat6	Cat1	Plehra te tjera		

Nenshkrimi i kapitenit, data

ANEKSI VI I MARPOL 73/78

RREGULLAT PER PARANDALIMIN E NDOTJES SE ATMOSFERES NGA ANIJET.

KAPITULLI I TE PERGJITHSHME

Rregulli1 **Zbatimi**

Dispozitat e ketij Aneksi zbatohen per te gjitha anijet, pervec dispozitave te neneve 3, 5, 6, 13, 15, 18 dhe 19 te ketij Aneksi.

Rregulli 2 **Perkufizimet**

Per qellime te ketij Aneksi:

Shprehja ndertimi I te ciles ndodhet ne nje stad te ngjashem percakton stadin ne te cilin :
Fillon ndertimi i identifikueshem i nje anije te vecante ;
montimi i anijes ne fjale ka filluar, duke perdorur te pakten 50 t ose 1% te mases se

vleresuar te te gjitha materialeve te strukture, nese vlera e fundit eshte me e vogel.

Ngarkesa e vazhdueshme eshte procesi gjate te cilit mbeturinat ngarkohen ne nje dhome djegie pa pranine e njerezve, djegesi ne kushtet normale shfrytezimi dhe dhoma e djegies funksionon ne nje temperature midis 850oc – 1200oc.

Emission eshte çlirimi ne atmosfere ose ne det nga anijet te substancave te kontrolluara ne baze te ketij Aneksi. .

Instalimi i ri, ne kontekstin e nenit 12 te ketij Aneksi, percakton instalimin e sistemeve, pajisjeve perfshire tubat djeges, te izolimit dhe materialeve te tjera ne bordin e anijes pas dates se hyrjes ne fuqi te ketij Aneksi por nuk parashikon rregullimin dhe ngarkimin e sistemeve, te pajisjeve apo materialeve te instaluar para kesaj date.

Kodi teknik per NOx eshte Kodi teknik per kontrollin e çlirimit te oksidit te azotit krijuar nga motoret e diezelit qe Konferenca ka miratuar ne rezoluten 2, perfshire amendamentet e sygjera nga Organizata, me kusht qe keto amendamente te jene miratuar ose hyre ne fuqi konform dispozitave te nenit 16 te kesaj Konvente lidhur me procedurat e amendamenti te zbatueshem ne shtojcat e Anekseve.

Substanca qe varferon shtresen e ozonit eshte substanca rregulluese, ashtu si parashikohet ne paragrafin 4 te nenit te pare te Protokollit te Montrealit lidhur me substancat qe varferojne shtresen e ozonit, 1987, te shenuara ne listen e Aneksit A,B,C ose D te Protokollit hyre ne fuqi ne daten e zbatimit te ketij Aneksi.

Substancat qe varferojne shtresen e ozonit te cilat ndodhen ne bordin e anijeve perfijshne pa perjashtuar substancat e meposhtme :

Halon 1211 Bromoklorodifluorometan

Halon 1301 Bromotrifluorometan

Halon 2402 1,2 Dibromo-1,1,2,2-tetrafluoretan

(ose e quajtur halon 114B2)

CFC-11 Triclorofluorometane

CFC-12 Diklorodifluorometan

CFC-133 1,1,2-Trikloro-1,2,2-tetrafluoretan

CFC-114 1,2 – Dikloro-1,1,2,2-Tetrafluoretan

CFC-115 Kloropentafluoretan

Balta hidrokarbure eshte balta qe krijohet nga vecues djeges ose vajit te grasatimit, vajrave te perdorura ose te krijuara nga makinat kryesore ose dytesore.

Djeges ne bord eshte djegesi i mbeturinave ose materialeve ne bordin e anijes, kur keto mbeturina ose materiale te tjera nuk jane krijuar nga shfrytezimi normal i anijes.

Djeges bordi eshte instalimi ne bord qe sherben kryesisht per djegie.

Anije e ndertuar eshte anija projekti i te ciles ose ndertimi i saj eshte ne nje stad te ngjashem.

Zona e kontrollit te çlirimit te SOx eshte zona ne te cilen eshte e nevojshme te miratohen masa te detyrueshme dhe te vecanta lidhur me çlirimin e SOx nga anijet, per te penguar, pakesuar apo kontrolluar ndotjen e atmosferes nga SOx si dhe efektet juridike mbi zonat tokesore ose detare. Zonat e kontrollit te çlirimit te SOx jane ato te permendura ne nenin 14 te ketij Aneksi.

Anije cisterne eshte nje petrolier i percaktuar ne nenin 1 4) te Aneksit I ose anije cisterne per produktet kimike si percaktohen ne nenin 1 1) te Aneksit II te kesaj Konvente.

Protokolli i 1997 , modifikim i Konventes nderkombetare te 1973 per ndalimin e ndotjes nga anijet, ashtu si percaktohet ne Protokollin e 1978.

Rregulli 3

Perjashtimet e pergjithshme

Nenet e ketij Aneksi nuk zbatohen :

a)per çlirimet e nevojshme per te mundesuar sigurine e nje anije ose per te shpetuar jete

njerezish.

- b) per transmisionet e krijuara nga difekti i nje anije ose pajisjeve te saj;
- i) me kusht qe te jene marre masa te arsyeshme pas difektit me qellim qe te pakesohen ne minimum keto çlirime ;
- ii) ne te kundert vetem nese pronari ose kapiteni i anijes ka vepruar me qellim ose ka provokuar demin, ose duke qene ne dijeni se mund te shkaktoje dem.

Rregulli 4 **Barasvlerat**

Administrata mund te autorizoj vendosjen ne bordin e anijes te instalimeve, materialeve, mekanizme ose aparaturave duke zevendesuar ato te percaktuara ne kete Aneks, me kusht qe keto instalime, materiale, mekanizma dhe aparatura te jene po aq efikase sa ato te percaktuara ne kete Aneks.

Administrata mund te lejoj nje instalim, nje material, nje mekanizem apo nje aparature ne vend te atyre te percaktuara ne kete Aneks, por duhet qe t'i komunikoj te gjitha detajet organizates, e cila i shperndan per informacion tek Palet anetare te Konventes.

KAPITULLI II **KONTROLLET, DHENIA E AUTORIZIMEVE DHE MASAT E KONTROLLIT**

Rregulli 5 **Kontrollet dhe inspektimet**

te gjitha anijet me nje mase bruto te barabarte ose me te madhe se 400 dhe cdo instalim shpimi ose platforme tjeter fikse ose lundruese duhet t'u nenshtrohen kontrolleve te vecanta si me poshte:

a) cdo kontroll fillestar para venies ne pune apo para dhenies se autorizimit te pare si percaktohet ne nenin 6 te ketij Aneksi. Ky kontroll duhet te mundesoje sigurine qe pajisjet, sistemet, instalimet dhe materialet te jene konform percaktimeve te ketij Aneksi.

b) kontrollet e vazhdueshme me intervale te percaktuara nga Administrata, qe nuk kalojne 5 vjet, dhe te sigurojne qe pajisjet, sistemet, instalimet dhe materialet te jene konform percaktimeve te ketij Aneksi.

c) nje kontroll i ndermjetem te pakten gjate periudhes se vlefshmerise se autorizimit; ky kontroll behet per te siguruar se pajisjet dhe materialet jane konform percaktimeve te ketij Aneksi dhe jane ne gjendje pune. Ne rast se eshte kryer vetem nje kontroll i ndermjetem gjate periudhes se vlefshmerise se autorizimitose nese kjo periudhe eshte vetem 2.5 vjet atehere kontrolli duhet te ushtrohet 6 muaj para ose pas dates ne te cilen autorizimi arrin gjysmen e periudhes se vlefshmerise. Keto kontrolle te ndermjetme duhet te shenohen ne autorizimin e dhene sipas nenit 6 te ketij Aneksi.

per sa i perket anije me mase me te vogel se 400, Administrata mund te percaktoj masat qe duhen marre per respektimin e dispozitave te ketij Aneksi.

Kontrollet e anijeve duhet te kryen nga funksionare te Administrates. Megjithate Administrata mund t'i besoj kontrollet inspektoreve respektive ose organizmave te njohur nga ajo. Keto Organizma duhet plotesojne kushtet e Direktivave te miratuara nga Organizata.⁶³ ne te gjitha rastet Administrata e interesuar duhet te dale garant per zbatimin e plote dhe efikas te kontrollit.

Kontrollet e motoreve qe sherbejne per te siguruar qe keto te jene konform dispozitave te nenit 13 te ketij Aneksi duhet te behen ne baze te Kodit teknik per NOx.

Administrata duhet te marre masa te nevojshme per kontrollet e papritura qe kryen gjate periudhes se vlefshme te autorizimit. Keto inspektime sherbejne per te siguruar se pajisjet jane ne

⁶³ Referohuni Direktivave per aftesine e organizmave qe veprojne ne emer te Administrates, miratuara nga Organizata ne rezoluten A739(18) dhe Vecorive te funksioneve te organizmave te njohur qe veprojne ne emer te Administrates ne lidhje me kontrollet dhe dhenies se autorizimit, qe Organizata ka miratuar ne rezoluten A789(19).

kushte te kenaqshme. Keto kontrole mund te kryen nga sherbimet e kontrollit, nga inspektore respektiv, ose nga organizma te njohur nga palet e tjera me kerkesen e Administrates. Nese Administrata, ne baze te dispozitave te paragrafit 1 te ketij neni, percakton kontrole vjetore te detyrueshme, kontrollet e papritura nuk jane te nevojshme.

Nese inspektori konstaton se gjendja e pajisjeve nuk i korespondon ne thelb udhezimeve te percaktuara ne autorizim, duhet marre masa dhe te informoje Administraten ne kohen e duhur. Nese nuk merren masat e duhura, Administrata ka te drejte te terheqe autorizimin. Nese anija ndodhet ne portin e nje shteti tjetër anetar, autoriteti kompetent i Shtetit te portit duhet te informohet menjehere. Kur funksionari i administrates, nje inspektor ose organizmi i duhur informon autoritetin kompetent te Shtetit te portit, qeveria e ketij shteti duhet t'i siguroje funksionarit ose organizmit ne fjale te gjithë asistencen e nevojshme per te permbushur detyrimet ne baze te ketij neni.

Pajisjet duhet te ruhen ne gjendjen konform dispozitave te ketij Aneksi dhe nuk duhet bere asnje ndryshim tek pajisjet, instalimet, materialet qe jane kontrolluar, pa miratimin e Administrates. Lejohet zevendesimi i pajisjeve apo instalimeve me pajisje dhe instalime te tjera konform dispozitave te ketij Aneksi.

Nese ne anije ndodh nje difekt i cili perfshin teresisht efikasitetin dhe funksionimin e pajisjeve te percaktuara ne kete Aneks, kapiteni ose pronari i anijes duhet te raportojë sa me shpejt Administraten, inspektorin respektiv ose organizmin e ngarkuar per dhenien e nje autorizimi te perkohshem.

Rregulli 6

Dhenia e Autorizimit nderkombetar per ndalimin e ndotjes ne atmosfere.

Autorizimi nderkombetar per ndalimin e ndotjes se atmosferes duhet dhene, pas nje kontrolli te kryer konform dispozitave te nenit 5 te ketij Aneksi,

cdo anije me mase bruto te barabarte ose me te madhe se 400 qe ka destinacion portet apo terminallet e medha nen juridiksionin e paleve te tjera.

Instalimet e çpimit dhe platformat me destinacion ujrat nen kontrollin dhe juridiksionin e paleve te tjera te Protokollit 1997.

2. Nje autorizim nderkombetar per ndalimin e ndotjes se atmosferes duhet dhene anijeve te ndertuara para dates te hyrjes ne fuqi te Protokollit te 1997 konform paragrafit 1) te ketij neni, pas daljes se pare ne port parashikuar pas dates se hyrjes ne fuqi te protokollit te 1997 por ne nje afat maksimal prej 3 vitesh pas hyrjes ne fuqi te Protokollit te 1997.

3) Ky autorizim duhet leshuar qofte nga Administrata, ose cdo person dhe organizem i autorizuar prej saj. Ne te gjitha rastet, administrata merr persiper pergjegjesine e plote te autorizimit.

Rregulli 7

Dhenia e autorizimit nga nje qeveri tjetër

Qeveria e pales tjetër anetare e Protokollit te 1997, me kerkesen e Administrates, mund te kontrolloje anijen, nese e vlereson se dispozitat e ketij Aneksi jane respektuar, anija pajiset me nje autorizim nderkombetar per ndalimin e ndotjes se atmosferes ose autorizon dhenien lejes konform dispozitave te ketij Aneksi.

Nje kopje e autorizimit dhe nje kopje e raportit te kontrollit, duhet dorezuar sa me shpejt Administrates qe ben kerkesen.

Ky autorizim duhet te permbaje nje deklarate ku shenohet se eshte leshuar me kerkesen e Administrates; ai ka te njeten vlere dhe pranohet ne te njejtat kushte te nje certifikate te leshuar konform nenit 6 te ketij Aneksi.

Nuk duhet dhene autorizim nderkombetare per ndalimin e ndotjes se atmosferes nga nje anije e lejuar te lundroje ne ujrat e nje Shteti qe nuk eshte anetar e protokollit te 1997.

Rregulli 8

Forma e autorizimit

Autorizimi nderkombetar per ndalimin e ndotjes se atmosferes duhet shkruar ne gjuhen zyrtare te vendit qe e leshon, konform modelit ne shtojcen I te ketij Aneksi. Nese gjuha e perdorur nuk eshte anglishtja, frengjishtja dhe as spanjishtja, teksti duhet te shoqerohet me nje perkthim ne nje nga keto gjuhe.

Rregulli 9

Kohezgjatja dhe vlefshmeria e autorizimit

Autorizimi nderkombetar per ndalimin e ndotjes se atmosferes duhet dhene per nje periudhe kohezgjatja e te ciles eshte percaktuar nga Administrata, pa kaluar 5 vjet nga data e leshimit.

Nuk autorizohet asnje shtyrje e kohezgjatjes se vlefshmerise prej 5 vitesh te Autorizimit nderkombetar per ndalimin e ndotjes se atmosferes, vetem konform paragrafit 3).

Nese, ne daten e skadimit te Autorizimit nderkombetar per ndalimin e ndotjes se atmosferes, anija nuk ndodhet ne portin e vendit per te cilit eshte autorizuar te lundroje dhe ne te cilin duhet t'i nenshtrohet nje kontrolli, administrata mund te shtyje vlefshmerine per nje periudhe jo me shume se 5 muaj. Kjo shtyrje duhet miratuar vetem per t'i lejuar anijes te perfundoje lundrimin drejt Vedit per te cilin eshte autorizuar te lundroje dhe ne te cilin duhet t'i nenshtrohet nje kontrolli, kjo vetm ne rastin kur kjo mase eshte e justifikueshme dhe e arsyeshme. Pas mberritjes ne shtetin, per te cilin eshte autorizuar te lundroje apo t'i nenshtrohet nje kontrolli, anija nuk ka te drejte, ne baze te ketaj shtyrje te niset pas u pajisur me autorizimin e ri nderkombetar per ndalimin e ndotjes se atmosferes.

Autorizimi nderkombetar per ndalimin nga ndotja e atmosferes mbaron se qeni e vlefshme ne nje nga rastet e meposhtme:

nese kontrollet dhe inspektimet nuk jane kryer ne afatet e percaktuara ne nenin 5 te ketij Aneksi.

Nese pajisjet, sistemet, instalimet ose materialet per te cilat zbatohet ky Aneks kane pesuar ndryshime te rendesishme te nje natyre tjeter nga ai i nje nderrimi te thjeshte konform percaktimeve te ketij aneksi, pa miratimin e Administrates. Per qellime te nenit 13, ndryshim i rendesishem eshte cdo ndryshim ose rregullim i sistemit, instalimit dhe rregullimit te motorit me diezel dhe kur ky motorr nuk kryen me funksionin e shperndarjes se oksid te azotit.

Nese anija lundron ne ujrat e nje Shteti tjeter. Autorizimi i ri duhet leshuar vetem nese kjo anije i ploteson te gjitha kushtet e percaktuara ne nenin 5 te ketij Aneksi. Ne rast shkembimi midis dy paleve, nese kerkesa i eshte bere ne nje afat prej tre muajsh duke filluar nga shkembimi, Qeveria e pales anija e se ciles eshte autorizuar te lundroje ne ujrat e saj, i drejton sa me shpejt Administrates se Pales tjeter nje Kopje te Autorizimit nderkombetar per ndalimin e ndotjes se atmosferes ne te cilin anija ka kaluar para transfertes, si dhe kopje te raporteve te kontrolleve.

Rregulli 10

Kontrolli i normave te shfrytezimit nga Shteti i portit

anija qe ndodhet ne portin nen juridiksioni te nje pale tjeter anetar i protokollit te 1997 i nenshtrohet nje kontrolli te kryer nga funksionare te autorizuar nga kjo pale per te verifikuar zbatimin e normave te shfrytezimit percaktuar ne kete Aneks, ateher kur ka arsye per te menduar se kapiteni ose anetaret e ekuipazhit nuk jane ne dijeni te procedurave kryesore qe zbatohen ne bord per te ndaluar ndotjen e atmosferes nga anijet.

Ne kushtet e percaktuara ne paragrafin 1) te ketij neni, Pala duhet te marre masat e nevojshme per ndalimin e anijes te shfaqet deri sa te jete rregulluar konform percaktimeve te ketij

Aneksi.

Procedurat e kontrollit të anijeve nga Shteti parashikuar në nenin 5 të kësaj Konvente duhet të zbatohen në rastin e këtij neni.

Asnjë dispozitë e këtij neni nuk duhet të interpretohet si kufizues i të drejtave dhe detyrimeve të një Pale që kryen kontrollin për normat e shfrytëzimit të parashikuara në këtë Konventë.

Rregulli 11

Evidentimi i shkeljeve dhe zbatimi i dispozitave

Palet në këtë Aneks duhet të bashkëpunojnë në rast se konstatohen shkelje dhe në zbatimin e dispozitave të këtij Aneksi duke përdorur të gjitha menyrat e pershtatshme për kerkimin dhe vëzhgimin e vazhdueshëm të mjedisit si dhe menyrat e krenaqshme të transmetimit të të dhënave dhe të provave.

Cdo anije për të cilën zbatohet ky Aneks i nënshtrohet, në çdo port të një Pale, një kontrolli të kryer nga funksionarë të autorizuar nga kjo Pale, për të verifikuar nëse përmban substanca të përcaktuara në këtë Aneks në kundërshtim me dispozitat e këtij Aneksi. Në rast se konstatohet shkelje e dispozitave të këtij aneksi, administrata duhet të pajiset me një raport me qëllim që të marrë masat e nevojshme.

Cdo pale duhet të pajisë Administratën me proven, nëse ajo ekziston, se anija transporton substanca të parashikuara në këtë Aneks në kundërshtim me dispozitat e këtij Aneksi. Brenda mundësive, shkelja duhet t'i bëhet e ditur kapitenit të anijes nga autoriteti kompetent i kësaj pale.

Me marrjen e kësaj prove, Administrata duhet të hetojë rreth çështjes dhe të kërkojë pales tjetër elementet shtesë mbi shkeljen e konstatuar. Nëse Administrata mendon se prova është e mjaftueshme për t'i lejuar të ngrejë padi, ajo duhet të fillojë procesin gjyqësor sa më shpejt dhe konform legjislacionit. Administrata duhet të njoftojë palen që i konstatoi shkeljen, si dhe organizatën, për proceset e ndërmarrja.

Një pale mund të kontrollojë një anije për të cilën zbatohet ky aneks, nëse ankorohet në një port nën juridiksionin e saj, nëse pala tjetër i kërkon të procedojë me një hetim dhe ta pajisë me prova të mjaftueshme që vërtetojnë se anija ka substanca të parashikuara në këtë Aneks në shkelje po të këtij Aneksi. Raporti i këtij hetimi duhet t'i dërgohet pales tjetër që ben kërkesën si dhe administratës me qëllim që të merren masa konform dispozitave të kësaj Konvente.

Legjislacioni ndërkombëtar për ndalimin, pakesimin dhe kontrollin e ndotjes së mjedisit detar nga anijet, përfshirë legjislacionin lidhur me zbatimin e dispozitave dhe garancive, që është në fuqi në momentin e zbatimit apo interpretimit të këtij Aneksi, zbatohet, *mutatis mutandis*, për nenet dhe normat e paraqitura në këtë Aneks.

KAPITULLI III

PERCAKTIMET PËR KONTROLLIN E SHPËRNDARJES SË GAZRAVE NGA ANIJET

Rregulli 12

Substancat që varferojnë shtresën e ozonit

Në bazë të dispozitave të nenit 3, ndalohet shpërndarja e substancave që varferojnë shtresën e ozonit. Konsiderohen si të cilruara shpërndarjet e gazrave të krijuara gjatë mirëmbajtjes, kontrollit dhe venies në punë të sistemeve apo materialeve, me përjashtim të shpërndarjes të sasive minimale që zëvendësojnë rekuperimin ose riciklimin e substancës që varferojnë shtresën e ozonit. Shpërndarjet e shkaktuara nga substancat që varferojnë shtresën e ozonit, të shpërndara apo jo, mund të përcaktohen nga Palet në Protokollin e 1997.

Ndalohen instalimet e reja të substancave që pakesojnë shtresën e ozonit, në bordin e anijes, megjithatë lejohen instalimet që përmbajnë hidrokloroflorkarboneve (HCFC) deri në 1 janar 2020.

Substancat e përcaktuara në këtë nen dhe materiali që përmban substanca të tilla, pas

shkarkimit nga anija duhet te derdhen ne instalimet marrese te pershtatshme.

Rregulli 13 Oksidi i Azotit (NOx)

a) Ky nen zbatohet:
per cdo motor me diesel me fuqi prej 130kW instaluar ne bordin e anijes se ndertuar ne 1 Janar 2000 ose pas kesaj date;
per cdo motor me diesel me fuqi prej 130 kW i cili ka pesuar ndryshime te rendesishme me 1 janar 2000 ose pas kesaj date;

b) Ky nen nuk zbatohet:
i) per motorat e shpetimit me diesel, per motorat e instaluar ne bordin e imbarkimit as per mjetet ose pajisjet e destinuar per t'u perdiorur vetem ne rast urgjence;
ii) per motorat e instaluar ne bordin e anijeve qe kryejne vetem udhetime ne ujrat nen juridiksionin e Vendit ne te cilin anija eshte e autorizuar te lundroje, vetem ne rast se motoret ne fjale i jane nenshtuar nje kontrolli tjeter per NOx percaktuar nga Administrata.

pavaresisht dispozitave te rreshtit a) te ketij paragrafi, Administrata mund te perjashtoje nga zbatimi i ketij neni te gjitha motorrat me diesel te instaluar ne bordin e anijeve te ndertuara ose te rregulluara totalisht para dates se hyrjes ne fuqi te ketij protokolli, me kusht qe keto anije te kryejne udhetime me destinacion portet apo terminallet nen juridiksionin e vendit ne te cilin anija eshte e autorizuar te lundroje.

a) per qellime te ketij neni , ndryshim i rendesishem, eshte nje ndryshim i nje motori ne rastet kur:

motorri eshte zevendesuar nga nje motor i ri i ndertuar me 1 janar 2000 ose pas kesaj date
nje ndryshim te rendesishem si percaktohet ne Kodin teknik per NOx
fuqia maksimale te jete rritur me 10%

shperndarja e NOx qe krijohet nga ndryshimet e percaktuara ne rreshtin a) te ketij paragrafi duhet te jene te dokumentuara konform Kodit te teknikes per NOx me qellim miratimin nga Administrata;

a) ne baze te dispozitave te nenit 3 te ketij Aneksi, ndalohej perdorimi i nje motorri me diesel kur sasia e oksidit te azotit qe nxjerr ky motorr (i llogaritur ne baze te shperndarjes totale mesatare te NOx) kalon kufijte e meposhtem:

17,0g/kW kur n eshte me e vogel se 130t/min

45,0 g/kWh kur n eshte e barabarte ose me e madhe se 130t/min por me e vogel 2000t/min

9,8 g/kWh kur n eshte e barabarte ose me e madhe se 2000t/min n eshte regjimi i motorrit (rrrotullime per minute)

Nese lenda e djegshme e perdorur permban mbetje hidrokarburesh qe krijohen nga rafinimi i naftes, procedura e kontrollit dhe metodat e matjes duhet te jene konform Kodit teknik per NOx, duke patur parasysh edhe ciklet e kontrollit te koeficenteve te ponderimit te percaktuara ne shtojcen II te ketij Aneksi.

b) pavaresisht dispozitave te kesaj pike ne kete paragraf, lejohet perdorimi i nje motori me diesel:

i) Nese motori permban nje mjet pastrimi te gazit te leshuar, miratuar nga administrata konform Kodit teknik per NOx, per te thithur clirimet e NOx ne bord te pakten ne kufijte e specifikuar ne piken a).

ii) Nje metode te ngjashme, miratuar nga Administrata ne baze te direktivave te perdorura nga Organizata qe perdoret per thithjen e clirimit te NOx ne bord, te pakten ne kufijte e percaktuara ne piken a) te ketij paragrafi.

Rregulli 14 Oksidi i squfurit (SO_x)

Percaktimet e pergjithshme

Sasia e squfurit i cdo vaji-mazuti perdorur ne bordin e anijeve nuk duhet te kaloje 4,5% m/m.

Sasia mesatare e squfurit e vajrave per perdorim ne bordin e anijeve duhet te kontrollohet ne baze te direktivave e miratuara nga Organizata.*⁶⁴

Percaktimet e zbatueshme ne zonat e kontrollit te clirimit te SO_x

Pper qellime te ketij neni, zonat e kontrollit te clirimeve te SO_x jane:

Zona e detit Balltik, si percaktohet ne nenin 10 1) b) te Aneksit I;

Çdo zone detare, perfshire zonat portuale, te percaktuara nga Organizata konform kriterëve dhe procedurave per percaktimin e zonave te kontrollit te clirimeve te SO_x me qellim ndalimin e ndotjes se atmosferes per anijet, te cilat jane percaktuar ne shtojcen III te ketij Aneksi.

Kur anijet ndodhen ne nje nga zonat e kontrollit nga clirimet e SO_x, duhet te permbushet nje nga kushtet e meposhtme:

Sasia e squfurit e perdorur ne bordin e anijeve ne nje nga zonat e kontrollit te clirimeve te SO_x nuk duhet te kaloje 1,5% m/m;

Nje mjet pastrimi i gazit te leshuar, miratuar nga Administrata bazuar ne direktivat e perpunuara nga Organizata, perdoret per pakesimin e sasise totale te oksidit te squfurit cliruar nga aparaturat kryesore dhe dytesore te anijes, i cili thith te pakten 6,0g SO_x /kW h, i llogaritur si clirimi total mesatar i oksidit te squfurit. Sasia e mbetjeve te krijuara nga perdorimi i nje mjeti te tille nuk duhet te derdhet ne porte dhe ne vende te mbyllura, vetem nese anija mund te justifikojë me dokumenta se fluksi nuk ka asnje efekt demtues ne ekosisteme dhe ne porte, sipas kriterëve te komunikuar nga Organizata nga autoritetet e Shtetit ku ndodhet porti. Organizata duhet te njoftoje Paleve anetare te Konventes, e gjitha kriteret

cdo teknike tjeter e verifikuar e cila perdoret per te kufizuar clirimet e SO_x, mund te zbatohet ne nje nivel te njejte me ate te percaktuar ne piken b). Keto teknika duhet te miratohen nga Administrata duke patur parasysh direktivat e perpunuara nga Organizata.

sasia e squfurit percaktuar ne paragrafin 1) dhe ne paragrafin 4) a) te ketij neni duhet verifikuar nga Furnizuesi, ashtu si percaktohet ne nenin 18 te ketij Aneksi.

Anijet qe perdorin vajra te ndryshme konform paragrafit 4 a) te ketij neni, para hyrjes ne zonen e kontrollit te clirimeve te SO_x, duhet te parashikojë kohen e mjaftueshme qe qarku ivajit – mazut te boshatiset totalisht nga lendet e djegshme sasia e squfurit e te cilave te mos kaloje 1,5% m/m. Vellimi i vajrave me sasi te vogel squfuri (me e vogel ose e barabarte me 1,5%). Ne cdo cisterne data, ora dhe vendodhja e anijes ne momentin kur ndryshimi i lendeve te kete mbaruara duhetn hedhur ne librin e bordit si percaktohet nga Administrata.

Gjate 12 muajve te pare pas hyrjes ne fuqi te ketij Protokolli, ose te amendamentit te ketij Protokolli te cilet percaktojne zonen specifike te kontrollit te clirimeve te SO_x, ne baze te paragrafit 3)b) te ketij neni, anijet qe hyjne ne zonen e kontrolluar nga clirimet e SO_x te permendur ne paragrafin 3)a) te ketij neni, ose ne nje zone te kontrolluar nga clirimet e SO_x, si percaktohet ne paragrafin 3)b) te ketij neni, perjashtohen nga zbatimi i percaktimeve te paragrafeve 4) dhe 6) te ketij neni, si dhe nga percaktimet e paragrafit 5 te ketij neni vetem ne rast se ato jane konform paragrafit 4 te ketij neni.

Rregulli 15 Perberesit organike avullues

Nese clirimet e perberesve organike avullues (COV) te krijuara nga anijet –cisterne duhet t'i

⁶⁴ Referohuni rezolutes MEPC.82(43) mbi Direktivat per kontrollin e sasise se sufrit perdorur ne anije ; shikoni piken 9 te te dhenave shitese.

nenshtrohen rregullave te porteve nen juridiksionin e nje Pale anetare e protokollit te 1997, ato duhet te jene konform dispozitave te ketij neni.

Nje Pale e protokollit te 1997 ne portet nen juridiksionin e tyre dhe clirimet e COV ne keto porte duhet t'i nenshtrohen rregulloreve te ketij Shetti, atehere ky i fundit duhet njoftoje Organizaten ku te percaktoje permasat e anijes –cisterne qe duhet kontrolluar, ngarkesat qe duhen kontrolluar si dhe daten e kryerjes se ketij kontrolli. Ky njoftim duhet te dorerzohet te pakten 6 muaj para dates se kontrollit.

Qeverite e cdo pale anetare te Protokollit te 1997 ne portet e te cilave çlirohet COV nga anijet-cisterne duhet te sigurojne se sistemet e kontrollit te jene konform normave te sigurise miratuar nga Organizata*, dhe te jene instaluar ne porte dhe te shfrytezohen ne menyre qe te evitojne vonesat per anijen.

Organizata duhet te shperndaje per informim listen e porteve te percaktuara nga palet anetare te protokollit te 1997 paleve te tjera te protokollit te 1997 si dhe vendeve anetare te Organizates.

Te gjitha anijet-cisterne qe i nenshtrohen kontrollit per clirimin e avujve konform dispozitave te paragrafit 2) te ketij neni duhet te jene te pajisuara nga nje mbledhes avujsh miratuar nga Administrita ne baze te normave te sigurise te nxjera nga Organizata*⁶⁵ dhe te perdorin kete sistem gjate ngarkimit te ngarkeses. Terminalet qe jane te pajisura me sisteme te kontrollit te clirimit te avujve konform ketij neni mund te pranojne anije-cisterne ekzistuese qe nuk jane te pajisura me mbledhes avujsh per nje periudhe 3 vjecare pas dates se percaktuar ne paragrafin 2).

Ky nen zbatohet per transportuesit e gazit nese lloji i sistemeve te ngarkimit dhe izolimit lejon te ruhet ne bord me sigurine me te larte COV i cili nuk permban metan.

Rregulli 16 **Djegia ne bord**

Pervec rastit te percaktuar ne nenin 5), djegia ne bord lejohet vetem per djeges qe ndodhen ne bord.

a) Vetem ne rastin e parashikuar nepiken b) te ketij paragrafi, cdo djeges i instaluar ne bordin e anijes me 1 janar 2000 ose pas kesaj date duhet te plotesoje kushtet e shtojces IV te ketij Aneksi. Cdo djeges duhet te miratohet nga Administrata, duke patur parasysh specifikimet e zbatueshme per djegesit ne bord te cilat jane shqyrtuar nga Organizata.*⁶⁶

Administrata mund te perjashtoje nga zbatimi i pikes a) te ketij paragrafi cdo djeges qe eshte instaluar ne bordin e nje anije para hyrjes ne fuqi te Protokollit te 1997, me kusht qe kjo anije te kryeje vetem udhetime ne ujrat nen sovranitetin e Shtetit ne te cilin eshte autorizuar te lundroje.

Asnje dispozite e ketij neni nuk cenon ndalimin apo percaktimet e tjera te parashikuara ne Konventen e 1972 per ndalimin e ndotjes se deteve nga fundosja e mbeturinave, ashtu si percaktohet ne protokollin e 1996.

Djegia ne bord e substancave te permendura me poshte eshte e ndaluar:

mbetjet e ngarkeses te percaktuara ne Anekset I,II,dhe III te kesaj Konvente dhe materialet e infektuara te perdorura per kushtezimin e tyre;

bifenile poliklore (PCB)

plehrat te percaktuara si ne Aneksin V te kesaj Konvente, te cilat permbajne gjurme te metaleve te renda;

produkte naftë te rafinuar qe permbajne perberes halogjene.

Djegia ne bord e baltes ose e mbetjeve te hidrokarbureve te krijuara gjate shfrytezimit normal te anijes mund te behet ne makinat kryesore apo dytesore ose edhe ne ngrohës por ne kete rast, ajo nuk duhet te kryhet ne porte.

Djegia ne bord e kloreve te polivinilit eshte e ndaluar, lejohet vetem nese djegia ne bord

⁶⁵ Referohuni MSC/circ.585 mbi Normat e sistemeve te kontrollit te clirimeve te avujve.

⁶⁶ Reherohuni rezolutes MEPC.93(45) mbi Amendamentet per Specifikimin e djegesve ne bord.

eshte aprovuar nepermjet dhenies se autorizimeve OMI.

Te gjitha anijet e pajisura me djeges sipas ketij neni duhet te kene ne bord nje manual shfrytezimi te prodhuesit ne te cilin te percaktohet menyra e shfrytezimit te djegesit ne kufijte e percaktuar ne kete manual.

Personeli pergjegjes i shfrytezimit te cdo djegesi duhet te jete ne dijeni dhe i afte te zbatoje udhezimet e manualit te shfrytezimit .

Temperatura e gazit ne dalje te dhomes se djegjes duhet te kontrollohet dhe mbeturinat nuk duhen derdhur ne nje djeges me ngarkese te panderprere ne temperature me te vogel se temperatura minimale e pranueshme 850oC. Ne rastin e djegesave me ngarkese te nderprere, aparati duhet te jete i tille qe temperatura ne dhomen e djegjes te jete 600oC ne afat prej 5 minutash pas ndezjes.

Asnje dispozite e ketij neni nuk ndalon venien ne pune te instalimeve dhe shfrytezimin e llojeve te tjera te aparateve te trajtimit termik te mbeturinave ne bord nese ato jane konform percaktimeve te ketij neni ose percaktimeve akoma me te rrepta.

Rregulli 17 **Instalimet marrese**

Qeverite e çdo pale anetare te Protokollit te 1997 angazhohen per te siguruar venien ne pune te instalimeve qe pershtaten:

nevojave te anijeve qe perdorin portet e tyre per rregullim, per marrjen e substancave qe pakesojne shtresen e ozonit dhe materiale qe permbajne substanca te tilla gjate shkarkimit nga anija;

nevojave te anijeve qe perdorin portet e tyre, per marrjen e mbetjeve per pastrimin e gazit te cliruar i cili krijohet nga nje mjet i aprovuar per pastrimin e gazit te leshuar kur shkarkimi i ketyre mbetjeve ne mjedisin detar nuk lejohet konform rregullave te nenit 14 te ketij Aneksi;

pa u shkaktuar vonesa anijeve;

nevojave, ne instalimet e prishjes se anijeve, per marrjen e substancave qe varferojne shtresen e ozonit dhe materialeve qe perbehen nga susbanca te tilla gjate shkarkimit nga anija.

Cdo pale e Protokollit te 1997 duhet te njoftoje Organizaten, per komunikimin e te gjitha Anetareve te Organizates, te gjitha rastet ku instalimet e percaktuara ne kete nen nuk jane te disponueshme apo vleresohen si te pamjaftueshme.

Rregulli 18 **Cilesia e vajit –mazut**

Vaji –mazut i perdorur per djegien ne bord te anijeve ne baze te ketij Aneksi duhet te plotesojne percaktimet e meposhtme:

pervec rastit te percaktuar ne piken b);

vaji-mazut duhet te jete nje perzierje hidrokarburesh i krijuar nga rafinimi i naftes. Ai mund te permbaje edhe sasi shtese te destinuara per permiresimin e disa aspekteve te lidhura me performancen:

vaji-mazut nuk duhet te permbaje acide inorganike;

vaji-mazut nuk duhet te permbaje asnje shtese apo mbetje kimike qe:

kompromentojne sigurine e anijes apo ndikojne ne performancen e makinave;

jane te demshme per personelin;

kontribuojne ne rritjen e ndotjes se ambjentit;

vaji-mazut qe perdoret per djegien i cili eshte arritur nga perberes ndryshe nga ata te rafinimit te naftes nuk duhet te:

te kaloje sasine e squfurit te percaktuar ne nenin 14 te ketij Aneksi;

te provokoje nje tejkalim, nga motorri, te kufijve te clirimit te NOx, percaktuar ne nenin 13

3) a) te ketij Aneksi,

te permbaje acide inorganike;

1) te kompromentoje sigurine e anijes

jane te demshme per personelin;
kontribuojne ne rritjen e ndotjes se ambjentit

2) Ky nen nuk zbatohet per karbonin ne forme te ngurte, as per djegjet nukleare.

Per cdo anije te percaktuar ne nenet 5 dhe 6 te ketij Aneksi, detajet e vajit –mazut te perdorur per djegie ne bord duhet te shenohen ne nje bllok levizjesh per depozitimet, i cili duhet te permbaje te pakten te dhenat e specifikuar ne shtojcen V te ketij Aneksi.

Blloku i depozitimeve duhet te ruhet ne bord dhe te jete e hapur per cdo kontroll ne cdo moment te arsyeshem dhe duhet te ruhet per nje periudhe 3 vjecare duke filluar nga dorezimi i vajit mazut ne bord.

A) Autoriteti kompetent⁶⁷ i Qeverise se Pales se Protokollit te 1997 mund te kontrolloje bllokun e dorezimit ne bord te cdo anije qe i nenshtrohet rregullave te ketij Aneksi ne momentin qe anija ndodhet ne port. Ai mund te beje kopje te cdo blloku dorezimesh dhe t'i kerkoje kapitenit ose personit pergjegjes per anijen te vertetoje se cdo kopje eshte kopje konform bllokut te dorezimit. Autoriteti kompetent mund te verifikoje permbajtjen e cdo blloku duke kontaktuar me portin i cili ka leshuar bllokun.

Pasi autoriteti kontrollon shenimet e dorezimit si dhe pasi verteton se keto kopje jane konform ketij paragrafi, ky autoritet duhet te procedoje sa me shpejt pa i krijuar vonese anijes.

Blloku i dorezimit duhet te shoqerohet me nje sasi te vajit-mazut ne baze te direktivave te percaktuara nga Organizata. Ky kampion duhet te mbyllet dhe te firmoset nga perfaqesuesi i furnizuesit dhe nga kapiteni apo oficeri pergjegjes per dorezimin, pasi dorezimi te kete perfunduar, blloku duhet te ruhet ne anije derisa vaji-mazut te jete konsumuar dhe ne cdo rast per nje periudhe te pakten 12 muaj nga data e dorezimit.

Palet nenshkruese te protokollit te 1997 angazhohen qe autoritetin kompetent te percaktuar nga ato te:

te mbajne nje regjister te furnizuesve te vajit-mazut;

t'u kerkojne furnizuesve lokale bllokun e dorezimit dhe pajisjen me nje kampion konform percaktimeve te ketij neni, ku furnizuesi duhet te verifikoje se vaji-mazut ploteson kushtet e nenit 14 dhe 18 te ketij Aneksi;

kerkojne furnizuesve lokale te ruajne nje kopje te bllokut te dorezimit per 3 vjet te pakten per qellime kontrolli dhe verifikimi nga Shteti te cilit i perket porti, nese eshte e nevojshme;

te marin masa te nevojshme kunder furnizuesve te vajit-mazut nese ata orvaten te furnizojne me vaj i cili nuk ploteson kushtet e bllokut te dorezimit;

te informojne Administraten ne cdo rast kur anija te jete pajisur me vaj-mazut i cili nuk ploteson kushtet e nenit 14 dhe 18;

te informojne organizaten, per komunikim te gjitha paleve te protokollit te 1997, per te gjitha rastet kur furnizuesit nuk zbatojne percaktimet e neneve 14 dhe 18 te ketij Aneksi;

Per kontrollet e anijeve nga Shteti te cilit i perket porti te kryera nga Palet nenshkruer te protokollit te 1997, palet angazhohen qe:

te informojne Palen ose jo e cila ka leshuar bllokun e dorezimit per cdo rast kur vaji-mazut nuk ploteson kushtet e percaktuara, duke e pajisur me te gjitha te dhenat e nevojshme;

te sigurojne se jane marre masat e nevojshme qe vaji-mazut te plotesoje kushtet e percaktuara.

Rregulli 19

Percaktimet e zbatueshme ne platformat dhe instalimet e shpimit

Ne baze te dispozitave te paragrafeve 2) dhe 3) te ketij neni, instalimet e shpimit dhe paltformat fikse apo lundruese duhet te plotesojne kushtet e percaktuara ne kete Aneks.

⁶⁷ Referohuni rezolutes A.787(19) per Procedurat e kontrollit te anijeve nga Shteti te cilit i perket porti, dhe modifikuar me rezoluten A882(21) ; shikoni botimin e OMI me numer IMO -651F.

Çlirimet që krijohen drejtperdrejt nga shfrytëzimi apo trajtimi në masë të burimeve minerale në fund të detit, konform nenëve 2 3) b) ii) të kësaj Konvente, përjashtohen nga zbatimi i dispozitave të këtij Aneksi. Këto çlirime përfshijnë:

Çlirimet që krijohen drejtperdrejt nga shfrytëzimi apo trajtimi në masë të burimeve minerale të fundit të detit, përfshirë pa e kufizuar këto liste, djegien e drurit të hidrokarbureve si dhe djegien e mbeturinave të shpimit, balten dhe lëngjet stimulues gjatë veprimeve të përfundimit dhe kontrollit të puseve dhe djegien e drurit rezultuar i kushteve të shtytjes;

Daljen e gazit dhe perberësve të shkaktuar nga lëngjet e shpimit apo djegia e drurit;

Çlirimet që lidhen direkt me përpunimin e mineraleve në fund të detit;

Çlirimet e krijuara nga motorët me dizel që shërbejnë vetëm për shfrytëzimin dhe përpunimin e burimeve minerale në fund të detit.

Percaktimet e nenit 18 të këtij Aneksi nuk zbatohen për përdorimin e hidrokarbureve që janë prodhuar dhe pastaj përdorur për djegie, me miratimin e Administratës.

SHTOJCAT E ANEKSIT VI TË MARPOL 73/78

SHTOJCA I MODELI I AUTORIZIMIT IAPP (RREGULLI 8)

AUTORIZIMI NDERKOMBETAR PËR PARANDALIMIN E NDOTJES SË ATMOSFERES

Lëshuar në bazë të dispozitave të protokollit të 1997 duke modifikuar Konventën ndërkombetare të 1973 për ndalimin e ndotjes nga anijet, ashtu si përcaktohet në Protokollin e 1978 (me poshtë "Konventa"), nën autoritetin e Qeverisë:

.....
.....

(emri i plotë zyrtar i vendit)

nga.....

.....

(titulli i plotë zyrtar i personit kompetent ose i organizmit të autorizuar në bazë të dispozitave të Konventës)

Emri i anijes	Numri i dokumentave dalluese	Numri i OMI	Porti	Masa bruto

Lloji i anijes: anije cisterne

Anije e ndryshme nga anija cisterne

Autorizohet:

që anija të kontrollohet konform nenit 5 të Aneksit VI të Konventës; dhe

pas këtij kontrolli, të vërtetohet se pajisjet, sistemet, instalimet dhe materialet janë konform përcaktimeve të zbatueshme në Aneksin VI të Konventës.

Ky autorizim është i vlefshëm deri me..... në bazë të kontrolleve të parashikuara në nenin 5 të Aneksit VI të Konventës.

Leshuar ne
(vendi i leshimit te autorizimit)

me
(data e leshimit)(nenshkrimi i agjentit te autorizuar per dhenien e lejes)

(vula)

VERTETIM PER KONTROLLET VJETORE DHE TE NDERMJETME

VERTETOHET se, gjate kontrollit te percaktuar ne nenin 5 te Aneksit VI te Konventes, eshte konstatuar se anija ploteson te gjitha dispozitat e kesaj Konvente:

Kontroll vjetor: nenshkruar
(nenshkrimi i agjentit te autorizuar)
Vendi.....
Data

Kontroll vjetor*/i ndermjetem*⁶⁸nenshkruar
(nenshkrimi i agjentit te autorizuar)
Vendi.....
Data
(vula)

Kontroll vjetor*/i ndermjetem* nenshkruar
(nenshkrimi i agjentit te autorizuar)
Vendi.....
Data
(vula)

Kontroll vjetor: nenshkruar
.....
(nenshkrimi i agjentit te autorizuar)
Vendi.....
Data
(vula)

⁶⁸ Nenvizioni te dhenen e pasakte

SUPLEMENTI I AUTORIZIMIT NDERKOMBETAR PER PARANDALIMIN E NDOTJES SE
ATMOSFERES
(AUTORIZIMI IAPP)

SKEDA E NDERTIMIT DHE E PAJISJES

Percaktuar ne zbatim te dispozitave te Aneksit VI te Konventes nderkombetare te 1973 per ndalimin e ndotjes nga anijet , ndryshuar me Protokollin e 1978 (me poshte “Konventa”).

Shenime:

1 Kjo skede duhet t'i bashkengjitet Autorizimit IAPP. Autorizimi IAPP duhet te jete gjithmone ne bordin e anijes.

2 Nese teksti i skedes nuk eshte ne asnje nga gjuhet, anglisht, frengjisht, spanjisht, teksti duhet te shoqerohet me perkthimin ne nje nga keto gjuhe.

3 per t'iu pergjigjur pyetjeve, shenoni ne kuti simbolin (x) nese pergjigja eshte “po” ose “e zbatueshme” dhe simbolin (-) nese pergjigja eshte “jo” ose “e pazbatueshme”.

4 vetem ne te kundert, rregullat e permendura ne kete skede jane rregulla te Aneksit VI te Konventes dhe Rezolutat jane ato te miratuara nga Orgnizata nderkombetare detare.

1 Karakteristikat e anijes

1.1 Emri i anijes.....

1.2 Numri i dokumentave.....

1.3 Numri OMI.....

1.4 Porti.....

1.5 Masa Bruto.....

1.6 Data ne te cilen eshte paraqitur projekti.....

1.7 Data ne te cilen eshte kryer ndryshime ne motor (neni 13).....

2 Kontrolli i clirimeve te krijuara nga anijet

2.1 Substancat qe varferojne shtresen e ozonit (neni12)

2.1.1. Mjetet e shuarjes se zjarrit dhe materiali i meposhtem qe permbajne klor mund te qendrojne ne sherbim.....

Mjeti/materiali	Vendosja ne bord

2.1.2 Mjetet dhe materiali i meposhtem qe permban CFC mund te qendrojne ne sherbim.....

Mjeti/materiali	Vendosja ne bord

2.1.3 Mjetet e meposhtme qe permbajne hidrokloroflorokarbon (HCFC) te instaluara para 1 janarit 2020 mund te qendrojne ne sherbim.....

Mjeti/materiali	Vendosja ne bord

2.2 Oksidi azotit (NOx) (neni 13)

2.2.1 motoret me diezel si me poshte, me fuqi me te madhe se 130kW dhe te instaluar ne bordin e nje anije te ndertuar para 1 janarit 2000 ose pas kesaj date, plotesojne normat e lirimit percaktuara ne nenin 13 3)a) konform Kodit teknik per NOx

Fabrikues dhe modeli	Numri i serise	perdorimi	Fuqia (kW)	Regjimi (t/min)

2.2.2 motoret me diezel si me poshte, me fuqi me te madhe se 230kW dhe te ndryshuar ne baze te percaktimeve te nenit 13 2) ne 1 janar 2000 ose pas kesaj date, dhe qe plotesojne kushtet e çlirimit te gazrave sipas nenit 13 3) a) konform Kodit teknik per NOx.....

Fabrikuesi dhe modeli	Numri i serise	perdorimi	Fuqia (kW)	Regjimi (t/min)

2.2.3 Motoret me diezel, me fuqi me te madhe se 130kW te instaluar ne bordin e nje anije te ndertuar me 1 janar 2000 ose pas kesaj date, ose me fuqi me te madhe se 130kW me ndryshime te medha ashtu si percaktohet ne nenin 13 2) me 1 janar 2000 ose pas kesaj date, jane te pajisura me aparate te thithjes se gazit apo me metoda te tjera te ngjashme konform nenit 13 3 b) te Kodit teknik per NOx.....

Fabrikuesi dhe modeli	Numri i serise	perdorimi	Fuqia (kW)	Regjimi (t/min)

2.2.4 Motoret me diezel te permendur ne rubrikat 2.2.1 dhe 2.2.3 jane te pajisur me aparate te kontrollit te regjistrimit te çlirimit te NOx konform kodit teknik per NOx.....

Fabrikuesi dhe modeli	Numri i serise	perdorimi	Fuqia (kW)	Regjimi (t/min)

2.3 Oksidi i squfurit (SOx) (neni 14)

2.3.1 ne rast te shfrytezimit ne zonen e kontrollit te lirimit te Sox, si percaktohet ne nenin 14 3), anija perdor:

1. vaj-mazut ne te cilin sasia e squfurit nuk kalon 1.5% m/m, ashtu si shenohet ne bllokun e dorezimit ose.....

2. Nje aparat thithes se gazit per te cuar clirimiet e Sox me poshte se 6,0gSOx/kW h; ose.....

3. Nje teknike tjeter per te thithur lirimet e SOx me pak se 6.0gSOx/kwh;

2.4 Perberes organike avullues (COV) (nene 15)

2.4.1 Anija –cisterne ka nje mbledhes avujsh te instaluar dhe te miratuar konform qarkores MSC/Circ.585.....

2.5 Anija eshte e pajisur me djejes

1. ploteson kushtet e dispozitave te rezolutes MEPC. 76 (40), ndryshuar

2. e ka instaluar para 1 janarit 2000 dhe nuk ploteson kushtet sipas dispozitave te rezolutes MEPC. 76(40), e ndryshuar.....

VERTETOHET se kjo skede eshte e sakte ne te gjitha aspektet.

Leshuar ne

(vendi i leshimit te skedes)

me

(data e leshimit)

(nenshkrimi i funksionarit te autorizuar)

(Vula)

SHTOJCA II CIKLET E KONTROLLIT DHE KOEFICIENTET E PONDERIMIT (RREGULLI 13)

Ciklet e kontrollit dhe koeficientet e ponderimit si me poshte duhen zbatuar per te verifikuar se motoet me diesel detare nuk i kalojne kufijte e çlirimit te NOx si percaktohet ne nenin 13 te ketij Aneksi, ne baze te procedures se kontrollit dhe metodes se llogaritjes te pershkruara ne Kodin teknik per NOx..

Per motoret detare me shpejtesi konstante te cilet sigurojne levizjen kryesore te anijes, perfshire transmisionin e dieselit elektrik, per instalimet me helike te levizshme, duhet zbatuar cikli i kontrollit E2.

Per instalimet me helike me hap te ndryshueshem, cikli i proves E2 duhej te zbatohet.

per motoret kryesore dhe dytesore me helike duhet zbatuar cikli i kontrollit E3.

per motoret dytesore me shpejtesi konstante, duhet zbatuar cikli i kontrollit D2.

per motoret dytesore me shpejtesi te ndryshueshme, dhe me ngarkese te ndryshme, te cilet nuk i perkasin kategorive te me siperme, zbatohet cikli i kontrollit C1.

Cikli i kontrollit per sistemet shtytjes kryesore me shpejtesi konstante(perfshire perkalinimin e dieselit elektrik si dhe instalimet me helike dhe me ecure te ndryshueshme)

Cikli i kontrollit te llojit E2	Shpejtesia	100 %	100 %	100 %	100 %
	Fuqia	100 %	75 %	50 %	25 %
	Koeficienti i ponderimit	0,2	0,5	0,15	0.15

Cikli i kontrollit per motorret kryesore dhe dytesore me helike

Cikli i kontrollit te llojit E3	Shpejtesia	100 %	91 %	80 %	63 %
	Fuqia	100 %	75 %	50 %	25 %
	Koeficienti i ponderimit	0,2	0,5	0,15	0.15

Cikli i kontrollit per motorret dytesore me shpejtesi konstante

Cikli i	Shpejtesia	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
---------	------------	-------	-------	-------	-------	-------

kontrollit te llojit D2	Fuqia	100%	75%	50%	25%	10%
	Koeficienti i ponderimit	0,05	0,25	0,3	0,3	0.1

Cikli i kontrollit per motorat dytesore me shpejtesi te ndryshueshme, dhe me ngarkese te ndryshme

Cikli i kontrollit te llojit C1	Shpejtesia	Shpejtesia nominale				Shpejtesia e ndermjetme			Ngadalesimi
	Cifti	100%	75%	50%	10%	100%	75%	50%	0%
	Koeficienti i ponderimit	0.15	0.15	0.15	0.1	0.1	0.1	0.1	0,15

SHTOJCA III KRITERET DHE PROCEDURAT PER PERCAKTIMIN E ZONAVE TE KONTROLLIT TE ÇLIRIMEVE TE SOX (RREGULLI 14)

Qellimet

Qellimi i kesaj shtojce eshte percaktimi i kriterëve dhe procedurave te zbatueshme per percaktimin e zonave te kontrollit te clirimit te SOx. Percaktimi i zonave te kontrollit te clirimeve te SOx ka per qellim te parandaloje, pakesoje dhe kontrolloje ndotjen e atmosferes shkaktuar nga çlirimi i SOx krijuar nga anijet si dhe efektet e demshme qe keto clirime kane ne zonat tokesore dhe detare.

Organizata duhet te parashikojë miratimin e zones se kontrollit te çlirimeve te SOx nese disponon provat e nevojshme, per te reduktuar, per te ndaluar dhe kontrolluar ndotjen e atmosferes nga çlirimet e SOx te shkaktuara nga anija.

2 Kriteret e zbatueshme per propozimin e percaktimit te zones se kontrollit te çlirimeve te SOx

2.1 Vetem vendet kontraktuese te protokollit te 1997 mund t'i propozojne Organizates propozimin ku percaktohet zona e kontrollit nga clirimet e SOx. Kur dy ose me shume shtete Kontraktuese kane interesa te perbashketa per nje zone te vecante, duhet te paraqesin nje propozim te perbashket.

2.2 Propozimi duhet te permbaje:

1. Nje perkufizim te sakte te zones per te cilen eshte paraqitur propozimi per kontrollin e çlirimeve te SOx te krijuara nga anijet, duke nxjerr edhe nje harte referimi te zones se percaktuar.

2. Nje pershkrim te zonave tokesore dhe detare qe mendohen te preken nga clirimet e SOx te krijuara nga anijet

3. Nje vleresim qe tregon se çlirimet e SOx te krijuara nga anijet qe lundrojne ne zonen e cila kontrollohet per çlirimet qe ndotin atmosferen nga SOx, dhe ku percaktohen efektet e demshme per zonat tokesore dhe detare. Ky vleresim duhet te permbaje nje pershkrim te efekteve qe çlirimet e SOx kane ne ekosistemin tokesor dhe ujor, zonat e prodhimit natyral, per banoret, cilesine e ujit, te shendetit te njeriut dhe zonat e rendesishme ne planin kulturor dhe shkencor. Burimet e te dhenave perfshire edhe metodat e perdorura, duhet te permenden.

4. Çdo e dhene e nevojshme ne lidhje me kushtet meteorologjikene zonen e kontrolluar per clirimin SOx. Si dhe zonat tokesore dhe detare te kercenuara, vecanerisht ne lidhje me karakteristikat e ererave dominuese, ose kushtet topografike, gjeologjikeoqeanografike ose morfologjike qe rrezikojne te shkaktojne rritjen e shkalles lokale te ndotjes se atmosferes ose nivelin e acidifikimit.

5. Natyren e trafikut detar ne zonen e kontrolluar per clirimet e SOx, perfshire dendesine e

trafikut’

6. Nje pershkrim te masave te kontrollit qe Sheti apo Shtetet kontraktuese qe parashetrojne propozimin kane marre per te reduktuar çlirimet e SOx me origjine tokesore te cilat prekin zonen e kercenuar si dhe ato te parashikuara ne zbatim te nenin 14 te Aneksit VI te kesaj Konvente.

2.3 Kufijte gjeografike te nje zone te kontrolluar per çlirimet e SOx do te percaktohen ne baze te kritereve e meposhtme, perfshire edhe çlirimet e SOx te shkaktuara nga anijet qe lundrojne ne kete zone, dendesine e trafikut, si dhe karakteristikat e erareve dominuese.

2.4 Çdo propozim qe percakton zonen e dhene si zone nen kontroll per çlirimet e SOx duhet miratohet nga Organizata konform neneve dhe procedurave te miratuara nga ajo.

Procedurat e vleresimit dhe miratimit nga Organizata e zonave te kontrollit per çlirimet e SOx

Organizata duhet te shqyrtoje çdo propozim qe i paraqitet nga nje ose shume Shtete kontraktuese.

Zona e kontrollit nga çlirimete SOx duhet te percaktohet ne nje amendament te ketij Aneksi i cili te jete shqyrtuar, miratuar dhe hyre ne fuqi konform nenit 16 te kesaj Konvente.

Pasi shqyrton propozimin, organizata duhet te kete parasysh kriteret qe duhet perfshire ne cdo propozim ta paraqitur per miratim dhe qe jane percaktuara ne ndarjen 2 si me siper, si dhe shpenzimeve qe lidhen reduktimin e sqfurit shkaktuar nga anijet ne raport me ato te masave te kontrollit te tokes. Duhet patur parasysh gjithashtu pasojat qe anijet muind te kene, ne palnin ekonomik, per anijet qe kryejne udhetime nderkombetare.

Perdorimi i zonave te kontrollit nga çlirimet e SOx

Palet ne zonat e te cilave lundrojne anijet t’i paraqesin Organizates te gjitha shqetesimet ne lidhje me perdorimin e zones.

SHTOJCA IV

MIRATIMI PER LLOJIN DHE KUFIJTE E SHFRYTEZIMIT TE DJEGESVE NE BORD (RREGULLI 16)

Djegesit ne bord te pershkruar ne nenin 16 2) duhet te jene te pajisur me nje autorizim OMI per miratimin e llojit te cdo djegesi. Per te marre nje autorizim te tille, djegesi duhet te jete ndertuar konform normes te miratuar ne nenin 16 2). Duhet qe cdo model t’i nenshtrohet nje kontrolli funksionimi per miratimin e llojit, dhe kjo te behet nen pergjegjesine e administrates, duke u bazuar ne specifikimin norma/djegie/ mbeturina, si me poshte, per te percaktuar nese djegesi punon sipas kufijve te percaktuar ne paragrafin 2 te kesaj shtojce:

Balte hidrokarbure e perbere nga:

75% balte nga vaj-mazut i rende

5% vaj grasatimi i perdorur

20% uje te perdorur

mbeturina te ngurta te perbera nga:

50% mbeturina ushqimore

50% plehra qe permbajne afersisht

30% leter

40% karton

10% lecka

20 materiale plastike

Kjo perzierje ka 50% uje dhe 7% lende te padjegshme

Djegesit e pershkruar ne nenin 16 2) duhet te funksionojne ne kufijte e percaktuar me poshte:

sasia e O₂ ne dhomen e djegies:

6-12%

sasia maksimale e CO ne gazin e djegies (mesatarja)

200mg/MJ

numri maksimal i blozes (mesatarja)

Basharash 3 ose Ringelman 1 (patejdukshmeria 20%) (numri i blozes me i larte pranohet vetem periudhave te shkurtra, per shembull gjate venies ne pune)

Elementet e padjegura ne hi maksimumi 10% ne peshe

Intervali i temperatures se gazit ne dalje te dhomes se djegies: 850-1200oC.

SHTOJCA V
TE DHENAT QE DUHET TE SHENOHEN NE BLLOKUN E DOREZIMIT
(RREGULLI 18 3)

Emri dhe numri OMI i anijes

Porti

Data ne te cilen eshte kryer dorezimi

Emri, adresa dhe numri i telefonit te furnizuesit me vaj-mazut per motorrat detare

Emri i produktit

Sasia ne ton

Dendesia ne 15oC(kg/m3)

Sasia e squfurit (%m/m)

Deklarata e nenshkruar nga perfaqesuesi i furnizuesit me vaj-mazut qe verteton se vaj-mazut i shitur eshte konform nenit 14 1) ose 14 4) a) dhe nenit 18 1) te ketij Aneksi.

Te dhena suplementare

1. Lista e interpretimeve te Anekseve I, II, III te MARPOL 73/78

1. Lista e interpretimeve te Anekseve I te MARPOL 73/78

MEPC/Circ. 97, aneksi 2 dhe korrigjuar 1.	Interpretimi uniform i dispozitave te Aneksit I
MEPC 17/21, paragrafi 5,17	Interpretimi uniform i nenit 10 3)b)vi)
MEPC 18/18 Aneksi 5	Interpretimi uniform i neneve 1 8) 3, 16 1) dhe 16 2) b) 25 1)dhe 25 2)
MEPC 19/18 Aneksi 3	Interpretimi uniform i neneve 1 4) 8
MEPC 20/19 Aneksi 5	Interpretimi uniform i neneve 4, 5, 15 5) dhe 16 3) a) dhe 21
MEPC 21/19 Aneksi 11	Interpretimi uniform i neneve 9 1), 10 3) te Aneksit I dhe interpretimi i Rezolutes A.541 (13) i Asamblese (nuk figuron ne kete botim)
MEPC 25/20 paragrafi 5,7	Interpretimi uniform”te gjitha perzierjet e hidrokarbureve ne nenet 15 5) a)dhe 15 5) b) ii) 3.
MEPC 26/20 Aneksi 5 nenit 17 te aneksit I	Ndryshimi dhe Interpretimi i miratuar i

MEPC 27/16 Aneksi 7	Interpretimi uniform i nenit 17, Aneksi I
MEPC 30/24 Aneksi 7	Interpretimi uniform i nenit 1 1), Aneksi I
MEPC 31/21 Aneksi 5	Interpretimi uniform i nenit 1 17, Aneksi I
MEPC 32/20, paragrafi 5,2 Aneksi 3	Interpretimi uniform i nenit 26Aneksi I
MEPC 33/20, paragrafi 4,5 Aneksi 5	Interpretimi uniform i neneve9 4), 10 3) 16,1) 16,2) aneksi I
MEPC 34/23, paragrafi 7.2.2 Aneksi 6	Interpretimi uniform i neneve 7,12 2) 13,13 G, 13F 3)d) 13 G4), 15 7) 16 6) dhe 21, Aneksi I.
MEPC 35/21 pragrafi 8.10 Aneksi 5	Interpretimi uniform i nenit 15 7), Aneksi I
MEPC 36/22, paragrafi 9.38 Aneksi 7	Interpretimi uniform i nenit 15 5, Aneksi I
MEPC 38/20, paragrafi 3,9 Dhe 8.14	Interpretimi uniform i neneve 13 F 3b) 25A2) Aneksi I
MEPC 38/20, paragrafi 8.2 dhe 9.3, Aneksi 4	Interpretimi uniform i neneve 13 3b) 25A2) Aneksi I
MEPC 43/21, paragrafi 11,23 11.25	Interpretimi uniform MPC 7 te IACS mbi ngarkimin ne ekuilibrin hidrostatik ne botimin MEPC/Circ 365.

2. Lista e interpretimeve uniforme te Aneksit II te MARPOL 73/78

MEPC 22/21, aneksi 7	Tekstet e interpretimeve uniforme te miratuara te Aneksit II
MEPC 23/22, aneksi 6 Aneksit II	Interpretimet uniforme te dispozitave te
MEPC 24/19, aneksi 7 djeges	Interpretimet e Aneksit II per anijet me
MEPC 24/19, aneksi 2	Interpretimet e dispozitave te Aneksit II
MEPC 24/19, aneksi 3 Aneksit II	Shtrirja e interpretimit te nenit 3 4) te
MEPC 25/20, aneksi 4	Interpretimet e dispozitave te Aneksit II
MEPC 25/20, aneksi 5	Interpretimi i Aneksit II per anijet qe kryejne shpime dhe shenimet sqaruese
MEPC 29/22, aneksi 2	Interpretimet e neneve te Aneksit II
MEPC 30/24, aneksi 11	Interpretimet e nenit 3 4) te Aneksit II

MEPC 33/20, paragrafi 3.19

Interpretimet e nenit 3 3) te Aneksit II

3. Lista e interpretimeve te Aneksit III te MARPOLI 73/78

MEPC 36/22, paragrafi 9.42
aneksi 7

Interpretimet e nenit 3 4) te Aneksit III

2 Lista e dokumentave bashkengjitur

1 Me poshte ndodhet lista e dokumentave bashkengjitur teksti i te cilave eshte perfshire ne kete botim

Referenca

Dokumenti

Konventa nderkombetare e 1973 per ndalimin e ndotjes nga anijet

Protokolli i 1978 lidhur me Konventen nderkombetare te 1973 per ndalimin e ndotjes nga anijet

Protokolli i 1997 modifikon Konventen nderkombetare te 1973 per ndalimin e ndotjes nga anijet, ndryshuar me protokollin e 1978

Protokolli I: Dispozitat per dergimin e raporteve mbi fenomenet qe shkaktojne derdhjen e substancave te demshme

Amendamentet e 1985 MEPC 22/21 aneksi 10 ne protokoll

amendamenti i 1996 neni 1 11) MEPC 38/20 aneksi 2

Protokolli II: Gjykimi (arbitrazhi)

Aneksi I

- Amendamenti i 1984 MEPC 20/19, aneksi 4

- Amendamenti i 1987 MEPC 25/20, aneksi 9

- Amendamenti i 1990 MEPC 30/24, aneksi 5

- Amendamenti i 1991 MEPC 31/21, aneksi 6

- Amendamenti i 1992 MEPC 32/20, aneksi 5, 6

- Amendamenti i 1994 MP/CONF 2/8

- Amendamenti i 1997 MEPC 40/21, aneksi 5

- Amendamenti i 1999 MEPC 43/21, aneksi 3

- Amendamenti i 2001 MEPC 46/23, aneksi 3
Sistemi i vleresimit te gjendjes se anijes. MEPC/46/23 aneksi 2

Aneksi II

- Amendamenti i 1985 MEPC 22/21, aneksi 2
- Amendamenti i 1989 MEPC 27/16, aneksi 5
- Amendamenti i 1992 MEPC 33/20, aneksi 8
- Amendamenti i 1994 MP/CONF 2/8,
- Amendamenti i 1999 MEPC 43/21, aneksi 3
- Normat qe lidhen me metodat dhe mjetet e shkarkimit te substancave te lengshme te demshme MEPC 22/21, aneksi 4
- Amendamenti i 1992 MEPC 33/20 aneksi 3
- Amendamenti i 1994 MEPC 35/21, aneksi 2
- Amendamenti i 1995 MEPC 37/22, add.1 aneksi 4

Aneksi III

- projekti i Aneksit III i rishikuar MEPC 26/25, aneksi 6
i MARPOL 73/78

Amendamenti i 1992 MEPC 33/20 aneksi 9
Amendamenti i 1994 MP/CONF 2/8
Amendamenti i 2000 MEPC 44/20 aneksi 3

Aneksi IV

- Teksti i Aneksit IV
rishikuar i MARPOL 73/78 MEPC 44/20 aneksi 10

- Zbatimi i Aneksit IV MEPC 44/20 aneksi 11

Aneksi V

- Amendamenti i 1989 MEPC 28/4 aneksi 2
- Amendamenti i 1994 MP/CONF 2/8
- Amendamenti i 1995 MEPC 37/22, add.1 aneksi 13
- Amendamenti i 2000 MEPC 45/20 aneksi 3

Aneksi VI

2. Me poshte lista e dokumentave te bashkengjitur teksti i te cilave eshte perfshire ne kete botim.

Referenca	Dokumenti ose nr. i shitjes se
botimit	te OMI
-Rezoluta A.851(20): Parimet e pergjithshme IMO-715F te zbatueshme ne sistemet e anijeve dhe	

percaktimet per njoftimin, perfshire direktivat qe lidhen me njoftimet per mallrat e demshme, substancat e demshme, dhe ndotjen detare

-Dispozitat lidhur me dergimin e raporteve IMO-517F mbi problemet qe shkakton derdhja e substancave te demshme ne baze te MARPOL 73/78 (botimi i 1999).

Aneksi I

-Direktivat qe lidhen me kontrollet ne kontekstinIMO-526E*69 e Aneksit I i MARPOL 73/78 (Botimi 1983)

-Direktivat qe lidhen me zhvillimin e planeveIMO-587F te urgjences ne bord kunder ndotjes nga hidrokarburet (botimi 2001)

-Sistemet e rafinimit te naftes bruto (botimi 2000)IMO -617E

-Cisternat me ballast te perpunuar (botimi 1982)

IMO-619E

-Dispozitat e gazit inerte (botimi 1990)IMO-861F

-Direktivat mbi programin dhe kontrollet IMO-265E e naftembajtesve (botimi 2001)

Aneksi II

-Direktivat per vleresimin e perkohshemIMO-654F te lengjeve te transportuara me amballazh

-Aneksi 1- Diagrama e sistemit te vleresimit te perkohshem te lengjeve te transportuara me amballazhim

-Aneksi 2 e paraqitur ne kete botim

-Aneksi 3-Shembulli i amendamentit te Autorizimit te veprimtarise se anijes dhe Manualit te anijes mbi metodat dhe mjetet e shkarkimit

-Aneksi 4- interpretimi i direktivave per klasifikimin ne kategori te substancave te lengshme te demshme

-Aneksi 5- legjenda te vleresimeve te rreziqeve

-Aneksi 6- Kriteret e zhvillimit te percaktimeve qe lidhen me llojet e anijeve per sa i perket ndotjes se detrave

-Aneksi 7- Modeli per dergimin me faks te propozimit te marreveshjes tripaleshe per sa i perket vleresimit te perkohshem te substancave te lengshme.

-Aneksi 8- Formulari per vleresimin e produkteve kimike te lengshme

-Aneksi 9- Shembujt qe tregojne metoden e vleresimit

-Aneksi 10- Interpretimi i percaktimeve per dhenien minimale

⁶⁹ Vetem ne anglisht

te transportit per perzierjet e produkteve te percaktuara ne
 permbledhjet IBC ose BCH per arsye sigurie
 - Permbledhja nderkombetare e neneve per ndertimin IMO-101F
 e anijeve dhe pajisjen e anijeve qe transportojne
 produktet kimike te rrezikshme me amballazhim
 (Permbledhja IBC) (botimi 1998)
 - Direktivat per kontrollet ne kontekstin IMO-509F
 e Aneksit II i MARPOL 73/78
 (botimi 1987)

Permbledhja i neneve per ndertimin dhe pajisjen e anijeve IMO-773-F
 qe transportojne produkte kimike te demshme me amballazh
 (permbledhja BCH) (botimi 2001)

587F Direktivat per zhvillimin e planeve te urgjences IMO-
 ne bord kunder ndotjes nga hidrokarburet
 (botimi 2001)

Aneksi III

Kodi detar nderkombetar i mallrave te rrezikshme IMO-206F
 (Kodi IMDG) (botimi 2000)

Aneksi V

Direktivat per zbatimin e Aneksit V MARPOL 73/78 IMO-657F

-Shtojca 1-Formula per njoftimin e pamjaftueshmerive
 te konstatuara gjate instalimeve detare per marrjen e plehrave
 -Shtojca 2- Specifikimi normal i djesave ne bord
 (MEPC.59(33))

Probleme te ndryshme

- Kontrolli i anijeve dhe derdhjeve IMO-602F
 (botimi 1986)

-Procedurat e kontrollit te anijeve nga Shteti IMO-651F
 ne portin e te cilit jane ankoruar anijet (botimi 2000)

-Manuali i plote mbi instalimet portuale IMO-697E
 marrese (botimi 1999)

-Materiali per ndalimin e ndotjes ne baze IMO-647F
 te MARPOL 73/78 (botimi 1997)

-MARPOL-si te veprohet IMO-636E

3. Lista e rezolutave MEPC

Numri i shitjes

se botimit OMI

MEPC.1(II) Rezoluta per krijimin e listes te
 substancave te aneksuara ne Protokoll

mbi ndalimin ne rast ndotje nga substanca te
ndryshme nga hidrokarburet

MEPC.2(IV) Rekomandimi mbi normatIMO-593-F
nderkombetare per lengjet dhe direktivat
per proven e funksionimit te instalimeve
per ujrat e perdorura

MEPC.3(XII) Rekomandimi per modelin e Manualit
per pajisjen dhe shfrytezimin per rafinerim
te naftes bruto

MEPC.5(XIII) Specifikimet e zbuloreve
ne siperfaqe te hidrokarbureve/ujrave
(Vecuesit e ujit

IMO-609F

dhe

hidrokarbureve

MEPC.6(XIV) Zbatimi i dispozitave te Aneksit I
te konventes nderkombetare
te 1973 per ndalimin e ndotjes
nga anijet, ndryshuar ne protokollin
1978 ku trajtohen derdhjet e hidrokarbureve
ne zonen e detit Baltik

MEPC.7(XV)Rubrikat e regjistrimit te hidrokarbureve
per metodat e eliminimit te mbetjeve

MEPC.8(XVI) Shkarkimi e hidrokarbureve te pa specifikuara
ne konventen nderkombetare
te 1954 per ndalimin e ndotjes
se ujrave detare nga hidrokarburet
ndryshuar ne 1962,1969

MEPC.9(17) zbatimi i dispozitave te Aneksit V
MARPOL 73/78
lidhur me shkarkimin e plehrave ne
zonen e detit Baltik

MEPC.10(18) Plani i zbatimit te percaktimeve lidhur
dispozitat e kontrollit te vazhdueshem
dhe kontrollin e shkarkimeve te hidrokarbureve

MEPC.11(18) Direktivat per kontrollet ne kontekstin e AneksitIMO -526E
te Konventes Nderkombetare te 1973
per ndalimin e ndotjes nga anijet,
ndryshuar me protokollin e 1978

MEPC.12(18) Marreveshjet rajonale te luftes

kunder ndotjes se rende te deteve

MEPC.13(19) Direktivat per miratimin e planeve IMO-609F
dhe kontrollin e instalimit dhe dispozitat e
kontrollit te vazhdueshem dhe te kontrollit te
derdhejs se hidrokrabureve,
kontrolli i ambjentit

MEPC.14(20) Miratimi i amandamenteve te Aneksit I MARPOL73/78

MEPC.15(21) Instalimi i mjeteve te kontrollit te
vazhdueshem dhe kontrollit te derdhjes
se hidrokarbureve ne bordin e natembajteve ekzistuese

MEPC.16(22) Miratimi i amendamentit te Aneksit II te MARPOL73/78

MEPC.17(22) Miratimi i normave, metodave
dhe mjeteve te derdhjes se substancave
te lengshme te demshme

MEPC.19(22) Miratimi i permbledhjes IMO-101F
nderkombetare te neneve per ndertimin
dhe pajisjen e anijeve transportuese te
produkteve kimike te rrezikshme me amballazhim
(Permbledhja IBC)

MEPC.20(22) Miratimi i permbledhjes IMO-773F
nderkombetare te neneve per ndertimin
dhe pajisjen e anijeve transportuese te
produkteve kimike te rrezikshme me amballazhim
(Permbledhja BCH)

MEPC.21(22) Miratimi i i amandamenteve
te protokollit I i MARPOL 73/78
dhe tekstit te Protokollit

MEPC.22(22) Miratimi i direktivave lidhur me njoftimin
e problemeve te shaktuara nga derdhja e substancave te demshme

MEPC.23(22) Zbatimi i dispozitave te Aneksit II i MARPOLIT 73/78
lidhur me derdhjet e substancave
te lengshme ne detin Baltik

MEPC.24(22) Miratimi i Amendamenteve te direktivave
dhe specifikimet e ndryshuara per mjetet e kontrollit
te vazhdueshem dhe kontrollit te hidrokarbureve ne bordin
e naftembajtesve nga organizata , miratuar
ne rezoluten A.586(14) dhe rekomandimin
per specifikimet nderkombetare per funksionimin
dhe kontrollin e vecuesve te ujit dhe hidrokarbureve
si dhe zbuluesve te hidrokarbureve qe Organizata ka miratuar

ne rezolute A.393(X)

MEPC.25(23) Direktivat e kontroleve ne kontekstin e Aneksit II IMO-509F
te konventes nderkombetare te 1973 per
ndalimin e ndotjes nga anijet, si percaktohet ne protokollin e 1978

MEPC.26(23) Procedurat e kontrollit te anijeve dhe te IMO-602F
derdhjeve ne zbatim te Aneksit II te Konventes
Nderkombetare te 1973 per ndalimin e ndotjes
nga anijet, si percaktohet ne protokollin e 1978

MEPC.17(23) Grupimi ne kategori i substancave te lengshme

MEPC.28(24) Zbatimi i dispozitave te Aneksit II te MARPOLIT 73/78

MEPC.29(25) Miratimi i amendamenteve te
Aneksit te Protokollit te 1978 lidhur me
konventen nderkombetare te
1973 per ndalimin e ndotjes nga anijet (gjiri i Adenit)

MEPC.30(25) Direktivat lidhur me njoftimin e
problemeve qe shkaktojne derdhjet e
substancave te demshme

MEPC.31(26) Percaktimi i dates se zbatimit te
dispozitave te nenit 5 Aneksi V i Konventes Nderkombetare
te 1973 per ndalimin e ndotjes nga anijet ,
ndryshuar me protokollin e 1978,
per derdhjen e plehrave ne zonen e detit Baltik

MEPC.32(27) Miratimi i permbledhjes IMO-101F
nderkombetare te neneve per ndertimin
dhe pajisjen e anijeve transportuese te
produkteve kimike te rrezikshme me amballazhim
(Permbledhja IBC)

MEPC.33(27) Miratimi i permbledhjes IMO-773F
nderkombetare te neneve per ndertimin
dhe pajisjen e anijeve transportuese te
produkteve kimike te rrezikshme me amballazhim
(Permbledhja BCH)

MEPC.34(27) Miratimi i amendamenteve te
Aneksit te Protokollit te 1978 lidhur me
konventen nderkombetare te
1973 per ndalimin e ndotjes nga anijet
(Shtojcat II, III te Aneksit II MARPOL 73/78)

MEPC.35(27) Zbatimi i Aneksit II MARPOL 73/78

MEPC.36(28) Zbatimi i dispozitave te
Aneksit te Protokollit te 1978 lidhur me

konventen nderkombetare te

1973 per ndalimin e ndotjes nga anijet
(Amendamente e Aneksit V te MARPOL 73/78)

MEPC.37(28) Percaktimi i dates se zbatimit te
dispozitave te nenit 5 Aneksi V i Konventes Nderkombetare
te 1973 per ndalimin e ndotjes nga anijet ,
ndryshuar me protokollin e 1978,
per derdhjen e plehrave ne zonen e detit te Veriut

MEPC.38(29) Zbatimi i dispozitave te
Aneksit IV te
konventes nderkombetare te
1973 per ndalimin e ndotjes nga anijet
ndryshuar me protokollin e 1978 per
derdhjet e ujrave te perdorura ne zonen e detit Baltik

MEPC.39(29) Miratimi i amendamenteve te
Aneksit te Protokollit te 1978 lidhur me
konventen nderkombetare te
1973 per ndalimin e ndotjes nga anijet
(Zbatimii nje sistemi te harmonizuar te
kontrolleve dhe dhenies se autorizimeve
ne kontekstin e Aneksit I dhe II , MARPOL 73/78)

MEPC.40(29) Miratimi i permbledhjes
nderkombetare te neneve per ndertimin
dhe pajisjen e anijeve transportuese te
produkteve kimike te rrezikshme me amballazhim
(Zbatimi i nje sistemi te harmonizuar te
kontrolleve dhe dhenies se autorizimeve)

MEPC.41(29) Miratimi i permbledhjes
nderkombetare te neneve per ndertimin
dhe pajisjen e anijeve transportuese te
produkteve kimike te rrezikshme me amballazhim
(Permbledhja BCH)(Zbatimi i nje sistemi te harmonizuar te
kontrolleve dhe dhenies se autorizimeve)

MEPC.42(30) Miratimi i amendamenteve te
Aneksit te Protokollit te 1978 lidhur me
konventen nderkombetare te
1973 per ndalimin e ndotjes nga anijet
(Percaktimi i zones se Antarktides si zone e vecanta
ne baze te aneksit I, V MARPOL 73/78)

MEPC.43(30) ndalimi i ndotjes nga plehrat ne zonen e detit te Mesdheut

MEPC.44(30) Identifikimi i rajonit te te gumave te
Grand Barriere si zone e vecanerisht e ndjeshme

MEPC.45(30) Mbrojtja e rajonit te gumave te

Grand Barriere

MEPC.46(30) Masat e percaktuara per te kufizuar pasojat e demshme te perdorimit te te perberesve tributilstanik ne

MEPC.47(31) Miratimi i amendamenteve te
Aneksit te Protokollit te 1978 lidhur me
konventen nderkombetare te
1973 per ndalimin e ndotjes nga anijet
(Neni i ri 26 dhe amendamentet e tjera
te aneksit i te MARPOL 73/78)

MEPC.48(31) Miratimi i amendamenteve te
Aneksit te Protokollit te 1978 lidhur me
konventen nderkombetare te
1973 per ndalimin e ndotjes nga anijet
(Percaktimi i zones se Karaibeve si zone e vecante
ne baze te Aneksit V te MARPOL 73/78)

MEPC.49(31) Perpunimi i listes se substancave qe
duhen shenuar ne aneksin e Protokollit te 1973
mbi nderhyrjen ne dete ne rast ndotjeje
nga substancat e ndryshme nga hidrokarburet

MEPC.50(31) Direktivat nderkombetare per
ndalimin e organizmave ujore dhe agjenteve
patogjene te padeshirueshem gjate
derdhjes se ujrave te pastrimit dhe mbetjeve te anijeve

MEPC.51(32) Miratimi i amendamenteve te IMO-521F
Aneksit te Protokollit te 1978 lidhur me
konventen nderkombetare te
1973 per ndalimin e ndotjes nga anijet
(Kriteret e shkarkimit te Aneksit I te MARPOL 73/78)

MEPC.52(32) Miratimi i amendamenteve te IMO-521F
Aneksit te Protokollit te 1978 lidhur me
konventen nderkombetare te
1973 per ndalimin e ndotjes nga anijet
(ligjet e reja 13F dhe 13G dhe amendamentet
bashkengjitur te Aneksit I te MARPOL 73/78)

MEPC.53(32) Zhvillimi i kapacitetit te shkaterrimit
te anijeve me qellim zbatimin e
amendamenteve te Aneksit I te MARPOL 73/78

MEPC.54(32) Direktivat per zhvillimin e planeve urgjente ne
bord kunder ndotjes nga hidrokarburet)

MEPC.55(33) Miratimi i permbledhjes
nderkombetare te neneve per ndertimin
dhe pajisjen e anijeve transportuese te

produkteve kimike te rrezikshme me amballazhim
(Permbledhja IBC)

MEPC.56(33) Miratimi i permbledhjes
nderkombetare te neneve per ndertimin
dhe pajisjen e anijeve transportuese te
produkteve kimike te rrezikshme me amballazhim
(Permbledhja BCH)

MEPC.57(33) Miratimi i amendamenteve te
Aneksit te Protokollit te 1978 lidhur me
konventen nderkombetare te
1973 per ndalimin e ndotjes nga anijet
(percaktimi i zones se Antarktides si zone e vecante
dhe lista e substancave te lengshme ne aneksin II)

MEPC.58(33) Miratimi i amendamenteve te
Aneksit te Protokollit te 1978 lidhur me
konventen nderkombetare te
1973 per ndalimin e ndotjes nga anijet
(Aneksi III i rishikuar)

MEPC.59(33) Direktivat e ripunuara per zbatiminIMO-657F
e Aneksit V te MARPOL73/78

MEPC.60(33) Direktivat dhe specifikimet IMO-647F
lidhur me materialin per ndalimin e
ndotjes nga ujrat e krijuara nga makinerite e anijes

MEPC.61(34) Kufijte e kthjellesise se
derdhjeve te hidrokarbureve si
percaktohen ne Aneksin I MARPOL 73/78

MEPC.62(35) Amendamentet e normave per
metodat dhe mjetet e derdhjes
se substancave te lengshme te demshme

MEPC.63(36) Stabilizimi dhe siguria e naftembajtesve
dhe mbrojtja e zonave detare

MEPC.64(36) Direktivat per miratimin e dispozitave te
tjere ne lidhje me strukturen dhe shfrytezimin
si parashikohet ne nenin 13 G 7) Aneksi I MARPOL 73/78

MEPC.65(37) Amendamentet e aneksit te Protokollit te 1978 lidhur me
konventen nderkombetare te
1973 per ndalimin e ndotjes nga anijet
(Amendamentet e nenit 2 dhe neni 9 Aneksi V)

MEPC.66(37) Direktivat per ndalimin e metodave
te konceptimit dhe ndertimit te naftembajtesve
ne baze te nenit 13 F5) Aneksi I MARPOL 73/78

- MEPC.67(37) Direktivat per zbatimin marrjes se masave
- MEPC.68(38) Amendamentet e Aneksit te Protokollit te 1978 lidhur me
konventen nderkombetare te
1973 per ndalimin e ndotjes nga anijet
(Amendamentet e Protokollit I)
- MEPC.69(38) Amendamentet e permbledhjes
nderkombetare te neneve per ndertimin
dhe pajisjen e anijeve transportuese te
produkteve kimike te rrezikshme me amballazhim
(Permbledhja IBC)
- MEPC.70(38) Amendamentet e permbledhjes
nderkombetare te neneve per ndertimin
dhe pajisjen e anijeve transportuese te
produkteve kimike te rrezikshme me amballazhim
(Permbledhja BCH)
- MEPC.71(38) Direktivat per zbatimin e planeve IMO_657 F
per administrimin e plehrave
- MEPC.72(38) Perpunimi i listes se substancave qe
duhen shenuar ne aneksin e Protokollit te 1973
mbi nderhyrjen ne ne dete ne rast ndotjeje
nga substancat e ndryshme nga hidrokarburet
- MEPC.73(39) Amendamentet e permbledhjes
nderkombetare te neneve per ndertimin
dhe pajisjen e anijeve transportuese te
produkteve kimike te rrezikshme me amballazhim
(Permbledhja IBC) (Shprehje te paqarta)
- MEPC.74(40) Identifikimi i Arqipelagut te Sabana Camaguey
si zone detare vecanerisht e ndjeshme
- MEPC.75(40) Amendamentet e Aneksit te Protokollit te 1978
lidhur me konventen nderkombetare te
1973 per ndalimin e ndotjes nga anijet
- MEPC.76(40) Specifikimi i djegesave ne bord
- MEPC.77(41) Data ne te cilen Amendamentet e nenit 10 te
Aneksit I te MARPOL 73/78
lidhur me zonen e vecante ne ujrat e Evropes veri-perendimore
- MEPC.78(43) Amendamentet e Aneksit te Protokollit te 1978
lidhur me konventen nderkombetare te
1973 per ndalimin e ndotjes nga anijet
- MEPC.79(43) Amendamentet e permbledhjes

nderkombetare te neneve per ndertimin
dhe pajisjen e anijeve transportuese te
produkteve kimike te rrezikshme me amballazhim
(Permbledhja IBC)

MEPC.80(43) Amendamentet e permbledhjes
nderkombetare te neneve per ndertimin
dhe pajisjen e anijeve transportuese te
produkteve kimike te rrezikshme me amballazhim
(Permbledhja BCH)

MEPC.81(43) Amendamentet e ndarjes 9 i modelit
te Manualit per perpunimin e naftes bruto
(rezoluta MEPC. 3 (XII))

MEPC.82(43) Direktivat per kontrollin e sasise
se squfurit qe ndodhet ne bordin e anijes

MEPC.83(44) Direktivat per garancine e
instalimeve portuale dhe marreseve te mbeturinave

MEPC.84(44) Amendamentet e Aneksit te Protokollit te 1978
lidhur me konventen nderkombetare te
1973 per ndalimin e ndotjes nga anijet

MEPC.85(44) Direktivat per planet e urgjences IMO-587F
kunder ndotjes se detrave nga
hidrokarburet/ose substanvace te demshme

MEPC.86(44) Direktivat per planet e urgjences IMO-587F
kunder ndotjes se detrave nga
hidrokarburet

MEPC.87(44) Perdorimi i spanjishtes ne baze te konventave
te OMI per ndalimin e ndotjes

MEPC.88(44) Zbatimi i Aneksit IV i MARPOL 73/78

MEPC.89(45) Amendamentet e Aneksit te Protokollit te 1978
lidhur me konventen nderkombetare te
1973 per ndalimin e ndotjes nga anijet

MEPC.90(45) Amendamentet e permbledhjes
nderkombetare te neneve per ndertimin
dhe pajisjen e anijeve transportuese te
produkteve kimike te rrezikshme me amballazhim
(Permbledhja IBC)

MEPC.91(45) Amendamentet e permbledhjes
nderkombetare te neneve per ndertimin
dhe pajisjen e anijeve transportuese te
produkteve kimike te rrezikshme me amballazhim
(Permbledhja BCH)

MEPC.92(45) Amendamentet e e direktivave per zbatimin
e Aneksit V MARPOL 73/78
(rezoluta MEPC. 59(33))

MEPC.93(45) Amendamentet e specifikimit te djegesave ne bord

MEPC.94(46) Sistemi i vleresimit nga Shteti te cilit i perket anija

MEPC.95(46) Amendamentet e Aneksit te Protokollit te 1978
lidhur me konventen nderkombetare te
1973 per ndalimin e ndotjes nga anijet

4. Gjendja e MARPOL 73/78, amendamentet dhe instrumentet bashkengjitur

Lista e meposhtme tregon datat ne fuqi te MARPOL 73/78, Protokollet, Aneksitet dhe amendamentet e ndryshme qe prej 1 janarit 2002.

Per sakesime lidhur me amendamentet, referohuni rezolutave MEPC.

Konventa nderkombetare e 1973 per ndalimin e ndotjes nga anijet, ndryshuar me Protokollin e 1978 (MARPOL 73/78) (i modifikuar).

Hyrja ne fuqi 2 tetor 1983
Aneksi I 2 tetor 1983
Aneksi II 6 prill 1987
Aneksi III 1 korrik 1992
Aneksi IV s'ka hyre ende ne fuqi
Aneksi V 31 dhjetor 1988
Aneksi VI s'ka hyre ende ne fuqi

Amendamentet e 1984 7 janar 1986
(MEPC. 14 (20))
Amendamentet e detajuar te
aneksit I

Amendamentet e 1985 6 prill 1987
(e detajuar te aneksit II,
Venia ne zbatim. Pompimi,
kontrolli etj.

Amendamentet e 1985 6 prill 1987
(Protokolli I)
(MEPC.21(22))
(protokolli lidhur me dergimin
e raporteve)

Amendamentet e 1987 (aneksi I) 1 prill 1989
(MEPC. 29 (25))

percaktimi i gjirit te Adenit si zone e vecante

Amendamentet e 1989(Permbledhja IBC)13 tetor 1990
(MEPC. 32 (27))
lista e produkteve kimike

Amendamentet e 1989(Permbledhja BCH)13 tetor 1990
(MEPC. 33(27))
lista e produkteve kimike

Amendamentet e 1989(Aneksi II)13 tetor 1990
(MEPC. 34 (27))
lista e produkteve kimike

Amendamentet e 1989(aneksi V)18 shkurt 1991
(MEPC. 36 (28))
percaktimi i detit te veriut si zone e vecante

Amendamentet e 1990(aneksi I dhe II)3 shkurt 2000
(MEPC. 39 (29))
sistemi i harmonizuar i kontrolleve
dhe dhenia e autorizimeve

Amendamentet e 1990(Permbledhja IBC) 3 shkurt 2000
(MEPC. 40 (29))
sistemi i hatmonizuar i kontrolleve
dhe dhenia e autorizimeve

Amendamentet e 1990(Permbledhja BCH) 3 shkurt 2000
(MEPC. 41 (29))
sistemi i harmonizuar i kontrolleve
dhe dhenia e autorizimeve

Amendamentet e 1990(aneksi I dhe V)17 mars 1992
(MEPC. 42 (30))
percaktimi i zones se Antarktides si zone e vecante

Amendamentet e 1991(aneksi I)4 prill 1993
(MEPC.47 (31))
neni i ri 26 (plani i urgjences
ne bord kunder ndotjes nga
hidrokarburet dhe amendamente
te tjera)

Amendamentet e 1990(aneksi V) 4 prill 1993
(MEPC. 48 (31))
percaktimi i zones se Karaibeve si zone e vecante

Amendamentet e 1992(aneksi I) 6 korrik 1993
(MEPC. 51 (32))
konceptimi i shkarkimit
Amendamentet e 1992(aneksi I) 6 korrik 1993

(MEPC. 52 (32))
konceptimi i naftembajtesve

Amendamentet e 1992 (Permbledhja IBC) 1 korrik 1994
(MEPC. 55 (33))
lista e produkteve kimike, mjeteve, cisternave
me ngarkese dhe amendamente te tjera)

Amendamentet e 1992 (Permbledhja BCH) 1 korrik 1994
(MEPC. 56 (33))
lista e produkteve kimike,
dhe amendamente te tjera)

Amendamentet e 1992 (Aneksi II) 1 korrik 1994
(MEPC. 57 (33))
lista e produkteve kimikedhe percaktimi
i zones se Antarktides si zone e vecante

Amendamentet e 1992 (Aneksi III) 18 shkurt 1994
(MEPC. 58 (33))
rishikimi i plote i Aneksit III te Kodit'
IMDG

Amendamentet e 1994 (Aneksi I, II dhe III) 3 mars 1996
(rezoluta 1-3 e konferences)
kontrolli i normave te shfrytezimit nga
shteti te cilit i perket porti

Amendamentet e 1995 (Aneksi V) 1 korrik 1997
(MEPC. 65 (37))
fusha e zbatimit, afishat, plani
i administrimit dhe mbajtja e regjistrit

Amendamentet e 1996 (Protokolli I) 1 janar 1998
(MEPC. 68 (38))
neni II-kur duhet perpiluar raportet

Amendamentet e 1996 (Permbledhja IBC) 1 korrik 1998
(MEPC. 69 (38))
lista e produkteve kimike,

Amendamentet e 1996 (Permbledhja BCH) 1 korrik 1998
(MEPC. 69 (38))
lista e produkteve kimike

Amendamentet e 1997 (Permbledhja IBC) 10 korrik 1998
(MEPC. 73 (39))
Shprehjet e paqarta

Amendamentet e 1997 (Aneksi I) 1 shkurt 1999
(MEPC. 75 (40))
percaktimi i ujrave te Evropes

Veri-perendimore si zone e vecante neni i ri 25 A)

Amendamentet e 1999 (Aneksi I, II) 1 janar 2001
(MEPC. 78 (43))
Amendamentet e neneve 13G dhe 26 dhe autorizimi
IOPP i Aneksit I ne lidhje me nenin e ri 16
Aneksi II MARPOL 73/78

Amendamentet e 1996 (Permbledhja IBC) 1 korrik 2002
(MEPC. 79 (43))
dispozitat e shkarkimit te cisternave me ngarkese

Amendamentet e 1999 (Permbledhja BCH) 1 korrik 2002
(MEPC. 80 (43))
ndalimi i largimeve

Amendamentet e 2000 (Aneksi III) 1 janar 2002
(MEPC. 84 (44))
amendamentet e shtojces

Amendamentet e 2000 (Aneksi V) 1 mars 2002
(MEPC. 89 (45))
amendamente e neneve 1,3,5 dhe 9
regjistri i shkarkimit te plehrave

Amendamentet e 2000 (permbledhja IBC) 1 korrik 2002
(MEPC. 90 (45))
amendamente e kapitujve 5,14,15,16

Amendamentet e 2000 (Permbledhja BCH) 1 korrik 2002
(MEPC. 91 (45))
amendamente e kapitujve II, III, IV, V

Amendamentet e 2001 (Aneksi I) 1 shtator 2002
(MEPC. 95 (44))
amendamente e nenit 13G dhe shtojca e autorizimit IOPP

5 Zbatimi i Aneksit IV te MARPOL 73/78

Rezoluta MEPC.88(45)

Zbatimi i Aneksit IV MARPOL 73/78
Miratuar me 13 mars 2000

KOMITETI I MBROJTJES SE AMBJENTIT DETAR

Ne baze te nenit 38 a) te Konventes per krijimin e Organizates detare nderkombetare , e cila luan funksionet ne baze te konventave nderkombetare per parandalimin dhe luften kunder ndotjes se detrave.

DUKE NJOHUR qe kane kaluar 27 vjet qe nga miratimi i Aneksit IV MARPOL 73/78.

DUKE PRANUAR GJITHASHTU qe flotat tregetare te 77 shteteve perfaqesojne ne total

rreth 43% te tonazhit bruto te flotes boterore te anijeve tregtare si percaktohet ne Aneksin IV MARPOL 73/78 me 13 mars 2000.

DUKE PRANUAR PER ME TEPER se Aneksi IV MARPOL 73/78 hyn ne fuqi 12 muaj pas dates ne te cilen te pakten 15 shtete flotar tregtare te te cilave perfaqesojne ne total rreth 50% te tonazhit bruto te flotes boterore te anijeve tregtare te behen pjese e ketij Aneksi si dhe te marrin miratimin e shteteve perfaqesuese te 7% te tonazhit boteror.

DUKE VENE RE se nje numer i madh te Qeverive anetare qe nuk kane pranuar Aneksin IV te MARPOL 73/78 kane cilesuar se do te kene veshtiresi ne zbatimin e dispozitave te Aneksit IV MARPOL 73/78 nese e pranojne kete aneks ne formen aktuale.

DUKE VENE RE se eshte e nevojshme te modifikojne keto dispozita per te lehtesuar hyrjen ne fuqi te Aneksit IV MARPOL 73/78 duke ruajtur ne nivel te njejte mbrojtjen e ambjentit detar.

DUKE VENE RE GJITHASHTU SE Teksti i Aneksit IV i rishikuar i MARPOL 73/78 si figuron ne aneksin 10 te dokumentit te MEPC 44/20 eshte miratuar nga komiteti ne sesionin e 44.

PRANON te ftoje Sekretarin e pergjithshem per shperndarjen e tekstit te Aneksit IV te rishikuar MARPOL 73/78 te gjithe anetareve te Organizates dhe te gjitha Paleve te MARPOL 73/78 qe nuk jane anetare te Organizates pasi kushtet e nevojshme per hyrjen ne fuqi te Aneksit IV ekzistues te MARPOL 73/78 te jene permbushur, me qellim qe te miratohet menjehere pasi Aneksi IV ekzistues te hyje ne fuqi konform nenit 16 MARPOL 73/78.

VENDOS qe palet e Aneksit IV MARPOL 73/78 duhet te zbatojne Aneksin IV te rishikuar MARPOL 73/78 menjehere pas hyrjes ne fuqi te Aneksit IV ekzistues MARPOL 73/78 me qellim te evitoje krijimin e nje regjimi te dyfishte kushtetues ndermjet Aneksit IV ekzistues dhe atij te ripunuar.

JU LUTET shteteve qe nuk kane pranuar Aneksin IV ekzistues te MARPOL 73/78 te zbatojne vetem dispozitat e Aneksit IV te ripunuar MARPOL 73/78 derisa Aneksi ekzistues i MARPOL 73/78 te hyje ne fuqi.

6 Teksti i Aneksit IV i rishikuar i MARPOL 73/78

Rregulla ne lidhje me parandalimin e ndotjes nga ujrat e perdorura te anijeve

KAPITULLI 1 TE PERGJITHSHME

Rregulli 1 Perkufizime

Per qellimet e ketij Aneksi:

1. Anije e re emerton nje anije:

1. Kontrata e ndertimit te se ciles ka kaluar ose ne mungese te nje kontrate ndertimi, kallumi i saj eshte vendosur dhe ndodhet ne nje gjendje equivalente me daten e hyrjes ne fuqi te ketij Aneksi ose i me vonshem; ose

2. levrimi i saj behet tre vjet ose me shume pas dates se hyrjes ne fuqi te ketij Aneksi.

2. Anije ekzistuese emerton nje anije qe nuk eshte e re.

3. Ujra te perdorura emerton:

ujrat ose mbetje te tjera qe vijne nga nje tip cfaredo banje ose veceje;

ujrat qe vijne nga lavamanet, vaskat dhe tubacionet e shkarkimit te vendosura ne lokalet e rezervuara per kujdesin shendetesor (infermieri, salla kujdesjeje, etj.);

ujrat qe vijne nga hapesira te perdorura per transportin e kafsheve te gjalla;

ujrat e tjera te depozituara kur jane perzjere me ujrat e permendura me siper.

4. Cisterne stokimi emerton çdo cisterne te destinuar per te mbajtur dhe ruajtur ujrat e perdorura.

5. “Duke filluar nga toka me e afert” emerton vijen e bazes qe sherben per te percaktuar

ujrat territoriale te territorit ne fjale ne perputhje me te drejten nderkombetare; megjithate, per qellimet e kesaj Konvenete, shprehja “duke filluar nga toka me e afert” e bregut veri-lindor te Australise emerton duke filluar nga vija qe lidh piken e gjesise 11°00’ Jug te gjatesise 142°08’ Lindje te bregut te Australise dhe piken e gjesise 10°35’ Jug te gjatesise 141°55’ Lindje, pastaj pikat e meposhtme:

gjesi 10°00’ Jug, gjatesi 142°00’ Lindje
gjesi 9°10’ Jug, gjatesi 143°52’ Lindje
gjesi 9°00’ Jug, gjatesi 144°30’ Lindje
gjesi 10°41’ Jug, gjatesi 145°00’ Lindje
gjesi 13°00’ Jug, gjatesi 145°00’ Lindje
gjesi 15°00’ Jug, gjatesi 146°00’ Lindje
gjesi 17°30’ Jug, gjatesi 147°00’ Lindje
gjesi 21°00’ Jug, gjatesi 152°55’ Lindje
gjesi 24°30’ Jug, gjatesi 154°00’ Lindje
dhe gjatesi 153°15’ te bregut australian.

6. Udhetime nderkombetare emrton nje udhetim ndermjet nje vendi ku zbatohet kjo Konvente dhe nje porti te ndodhur jashte ketij vendi, ose reciprokisht.

7. Person emerton nje anetar ekuipazhi ose nje pasagjer.

8. Date pervjetor emerton ditën dhe muajin e çdo viti qe korrespondon me datën e mbarimit te afatit te Çertifikates nderkombetare te parandalimit te nditjes nga ujrat e perdorura.

Rregulli 2

Fusha e zbatimit

1. Dispozitat e ketij Aneksi zbatohen per anijet e meposhtme qe kryejne udhetime nderkombetare:

anijet e reja me nje tonazh bruto te barabarte ose me te madh se 400;

anijet e reja me nje tonazh bruto me te vogel se 400 qe jane te autorizuar te transportojne me shume se 15 persona;

anijet ekzistuese me nje tonazh bruto te barabarte ose me te madh se 400, pese vjet pas dates se hyrjes ne fuqi te ketij Aneksi;

anijet ekzistuese me nje tonazh bruto me te vogel se 400 qe jane te autorizuar te transportojne me shume se 15 persona, pese vjet pas dates se hyrjes ne fuqi te ketij Aneksi.

2. Autoriteti kujdeset qe anijet ekzistuese te permendura ne paragrafet 1.3 dhe 1.4 te ketij rregulli, kallumi i se cilave eshte vendosur ose qe ndodhen ne nje gjendje avancimi ekuivalente me 2 tetor 1983, te jene te pajisura, sa eshte e mundur, ne menyre te tile qe ato mund te kryejne hedhjen e ujrave te tyre te perdorura ne perputhje me udhezimet e rregullit 11 te ketij Aneksi.

Rregulli 3

Perjashtimet

Rregulli 11 i ketij Aneksi nuk zbatohet:

per hedhjen e ujrave te perdorura te bere nga nje anije per te siguruar sigurine e saj dhe ate te personave qe ndodhen ne bord ose per te shpetuar jete njerezish ne det; ose

per hedhjen e ujrave te perdorura si rezultat i nje avarie te ndodhur anijes ose ekuipazhit te saj, nese te gjitha kujdesjet e arsyeshme jane marre para dhe pas avarise per te penguar ose reduktuar kete hedhje.

KAPITULLI 2 KONTROLLET DHE DHENIA E AUTORIZIMEVE

Rregulli 4 **Kontrollet**

1 Anijet qe ne zbatim te Rregullit 2, i nenshtrohen dispozitave te ketij aneksi jane objekt i kontrolleve te permendura me poshte:

Perpara venies ne perdorim te nje anije, ose perpara se çertifikata e parashikuar nga Rregulli 5 i ketij aneksi, t'i jepet per here te pare, kontrolli fillestar duhet te perfshije nje inspektim te plote te struktures se anijes, te pajisjeve, te sistemeve, te instalimeve, te rregullimeve, dhe te materialeve deri sa anija t'i nenshtrohet dispozitave te ketij aneksi. Ky kontroll duhet te siguroje qe struktura, pajisjet, sistemet, instalimet, rregullimet dhe materialet te plotesojne plotesisht udhezimet e aplikueshme te ketij aneksi.

Nje kontroll rinovimi, ne intervale te percaktuar nga autoritetet, jo me shume se pese vjet, pervec rasteve kur dispozitat e paragrafeve 2, 5, 6 apo 7 te Rregullit 8 te ketij aneksi jane te aplikueshme. Kontrolli i rinovimit duhet te siguroje qe struktura, pajisjet, sistemet, instalimet, rregullimet dhe materialet te plotesojne plotesisht udhezimet e aplikueshme te ketij aneksi.

Nje kontroll shtese i pergjithshem apo i pjesshem, sipas rastit, duhet te behet ne baze te shperndarjes se anketes se pershkruar ne paragrafin 4 te ketij Rregulli, sa here qe nje anije ben rregullime apo rinovime te rendesishme. Ky kontroll lejon qe te verifikohet qe rregullimet apo rinovimet e nevojshme jane kryer realisht, qe materialet e perdoruara per keto rregullime apo rinovime dhe kryerja e punimeve kane qene te kenaqshme ne te gjitha pikepamjet dhe qe anija i ploteson te gjitha udhezimet e ketij aneksi.

Ne rastin kur anijet nuk i jane nenshtruar dispozitave te paragrafit 1 te ketij Rregulli, autoritetet percaktojne masat qe duhen marre ne menyre qe te respektohen dispozitat e aplikueshme nga ky aneks.

Kontrollet e anijeve, persa i perket aplikimit te dispozitave te ketij aneksi, duhet te kryhen nga funksionare te Autoritetit. Autoriteti mund t'ia besojte kontrollet qofte inspektoreve te caktuar per kete qellim, qofte organizmave qe njihen nga ato.

Çdo autoritet qe percakton inspektoret apo organizmat per te kryer kontrollet siç parashikohet ne paragrafin 3.1 te ketij Rregulli i jep te drejten ligjore çdo inspektori apo organizmi qe :

te kerkojne qe nje anije te beje riparime; dhe

te kryejne kontrolle ne qofte se autoritetet kompetente per gjendjen e portit ua kerkojne.

Autoriteti duhet ti beje te njohur Organizates pergjegjesite specifikë qe i besohen inspektoreve te caktuar apo organizmave dhe kushtet e autoritetit qe iu eshte deleguar me qellim qe ajo t'ua shperndaje Paleve ne kete konvente per te informuar funksionaret e tyre.

3.3 Kur nje inspektor apo nje organizem i percaktuar vendos qe gjendja e anijes apo pajimet e saj nuk korrespondojne ne thelb me treguesit e çertifikates apo kur anija nuk mund te dale ne det pa shkaktuar rrezik te madh per mjedisin detar, inspektori apo organizmi duhet menjehere te kete kujdes qe te merren masa permiresuese dhe duhet te informoje autoritetin ne kohen e duhur. Ne qofte se masat permiresuese nuk merren, çertifikata duhet te terhiqet dhe autoriteti duhet te informohet menjehere; ne qofte se anija gjendet ne portin e nje Pale tjeter, autoritetet kompetente te gjendjes se portit duhet te informohen menjehere gjithashtu. Kur nje funksionar i autoritetit, nje inspektor apo organizem i percaktuar per te informuar autoritetet kompetente per drejtimin e portit, autoriteti drejtues i portit ne fjale duhet t'i akordoje funksionarit, inspektorit apo organizmit ne fjale te gjithë asistencen e nevojshme ne menyre qe ai te njihet me obligimet e tij kundrejt ketij Rregulli. Ne rastin e kundert autoriteti drejtues i portit ne fjale duhet te marre masat e duhura per te ndaluar anijen te rregullohet deri ne momentin qe ajo mund te dale ne det apo te lere portin per tu kthyer ne kantierin e rregullimit me te afertin e mundshem, pa rreziqe te medha per mjedisin detar.

Ne te gjitha rastet autoriteti i interesuar, duhet te jete plotesisht garant per ekzekutimin e plote dhe efikas te kontrollit dhe duhet te angazhohet per te marre masat e nevojshme per te plotesuar kete obligim.

4.1 Gendja e anijes dhe e pajisjeve te saj duhet te jene ne perputhje me dispozitat e kesaj Konvente ne menyre qe anija te jete ne te gjitha drejtimet gati per te dale ne det pa rreziqe te medha per mjedisin detar.

4.2 Pas nje kontrolli çfaredo te parashikuar ne paragrafin 1 te ketij Rregulli, asnje ndryshim tjeter pervec se nje zevendesim i thjeshte materiali dhe instalime nuk duhet te ndermerret pa miratimin e autoritetit per sa i perket struktures, materialeve te armatures, instalimeve, pajisjeve te brendshme materialeve te cilet jane pjese e kontrollit.

4.3 Nje aksident i ndodhur ne anije apo nje difekt ne bord, kompromenton teresisht integritetin e anijes, efikasitetin apo integritetin e ekipiti te saj qe permendet nga ky aneks, kapiteni apo pronari i anijes duhet t'i beje nje raport autoritetit, organizmit apo inspektorit te caktuar qe merret me dhenien e çertifikates, qe te ndermarre nje hetim me qellim qe te percaktoje ne se eshte e nevojshme te vazhdohet me nje kontroll ne perputhje me udhezimet e paragrafit 1 te ketij Rregulli. Ne qofte se anija ndodhet ne portin e nje Pale tjeter, kapiteni apo pronari duhet gjithashtu te beje nje raport te menjehershëm per autoritetet kompetente te drejtimet te portit dhe inspektori apo organizmi i percaktuar duhet te sigurohen qe nje raport i tille eshte bere.

Rregulli 5

Dhenia e çertifikatave apo dhenie vize

Nje autorizim nderkombetar per parandalimin e ndotjes nga ujrat ne perdorim i jepet pas nje kontrolli fillestar apo pas nje kontolli te rinovuar qe kryhet ne perputhje me dispozitat e Rregullit 4 te ketij aneksi, per cdo anije qe kryen udhetime me destinacion porte apo terminale te vendosur ne limitet e juridiksionit te pales tjeter te Konventes. Ne rastin e anjijeve ekzistuese, ky udhezim aplikohet pese vjet pas hyrjes ne fuqi te ketij aneksi.

Ky autorizim jepet qofte nga autoriteti, qofte nga nje specialist apo organizem detyrimisht i autorizuar nga ai. Ne te gjitha rastet autoriteti merr pergjegjesine e plote te certifikates.

Rregulli 6

Dorezimi i nje çertifikate apo dhenia e nje vize nga nje qeveri tjeter

Qeveria e njeres pale te konventes mund te kontrolloje nje anije me kerkesen e autoritetit, ne qofte se mendon se dispozitat e ketij aneksi jane respektuar, ajo i jep anijes nje autorizim nderkombetar per parandalimin e ndotjes nga ujrat e perdorura ose autorizon dhenien e saj, ne rastin e kundert kundershton dhenien e lejes se anijes apo autorizon dhenien, ne perputhje me kete aneks.

Nje kopje e çertifikates dhe nje kopje e raportit te kontrollit i jepen sa me shpejt autoritetit qe kerkoi kontrollin.

Nje autorizim i tille permban nje deklarate qe tregon se eshte dhene sipas kerkeses se autoritetit; ajo ka te njejten vlere dhe pranohet ne te njejtat kushte si nje autorizim qe jepet duke u bazuar ne nenin 5 te ketij aneksi.

Nuk i jepet certificate nderkombetare per parandalimin e ndotjes nga ujrat e perdorur nje anijeje qe eshte autorizuar te te lundroje ne ujrat e nje shteti qe nuk eshte pale e konventes.

Rregulli 7

Forma e Çertifikatave

Çertifikata e parandalimit te ndotjes se ujrave te perdorura ndertohet ne perputhje me modelin qe paraqitet ne shtojcen e ketij aneksi. Ne qofte se gjuha e perdorur nuk eshte as anglishtja, as frengjishtja, as spanjishtja teksti duhet te permbaje nje perkthim ne njerën nga keto gjuhe.

Rregulli 8

Kohezgjatja dhe vlefshmeria e certifikates

Çertifikata nderkombetar per parandalimin e ndotjes nga ujrat e perdorura jepet per nje periudhe kohezgjatja e se ciles fiksohet nga autoriteti, jo me shume se pese vjet.

Megjithë udhezimet e paragrafit 1 te ketij Rregulli, kur kontrolli i rinovimit perfundon ne tre muajt qe paraprijne daten e skadences se certifikates ekzistuese, certifikata e re eshte e vlefshme duke u nisur nga data e perfundimit te kontrollit te rinovimit deri ne nje date jo me vone se pese vjet pas dates se skadimit se certifikates ekzistuese.

Kur kontrolli i rinovimit perfundon pas dates se skadimit te certifikates ekzistuese, certifikata e re eshte e vlefshme duke u nisur nga data e kryerjes se kontrollit te rinovimit deri ne nje date jo me vone se pese vjet nga data e skadimit te certifikates ekzistuese.

Kur kontrolli i rinovimit perfundon me vone se tre muaj para dates se skadimit te certifikates ekzistuese, certifikata e re eshte e vlefshme duke u nisur nga data e kryerjes se kontrollit te rinovimit deri ne nje date jo me vone se pese vjet nga data e perfundimit se kontrollit te rinovimit.

3. Ne qofte se nje autorizim jepet per nje kohezgjatje me pak se pese vjet, autoriteti mund te zgjase vlefshmerine e ketij autorizimi pertej dates se skadences deri ne mberritjen e periudhes maksimale te parashikuar ne paragrafin 1 te ketij Rregulli.

4. Ne qofte se pas kontrollit te rinovimit anijes nuk mund ti jepet nje autorizim i ri para dates se skadences se certifikates ekzistuese dhe kjo certifikate duhet te njihet si e vlefshme per nje periudhe te re qe nuk i tejkalon pese muaj nga data e skadences.

5. Ne qofte se ne daten e skadences se certifikates, anija nuk ndodhet ne nje port ku duhet te kryeje kontrollin, autoriteti mund te zgjase vlefshmerine e kontrates. Megjithate nje zgjatje e tille nuk duhet te akordohet vetem per t'i lejuar anijes te perfundoje udhetimin e saj per ne portin ku eshte nisur dhe kjo vetem ne rastin kur kjo mase duket e duhur dhe e arsyeshme. Asnje autorizim nuk mund te shtyhet per nje periudhe prej me shume se tre muaj dhe nje anije te ciles i eshte akorduar nje shtyrje e tille nuk ka te drejte qe pasi te arrije ne portin ku do te kontrollohet, te niset pa marre nje autorizim te ri. Pasi kontrolli i rinovimit eshte perfunduar, certifikata e re eshte e vlefshme deri ne nje date jo me shume se pese vjet nga data e skadimit te certifikates ekzistuese para shtyrjes se tij.

6. Nje autorizim qe i jepet nje anije qe kryen udhetime te shkurtra, qe nuk eshte shtyre ne perputhje me dispozitat e mesiperme te ketij Rregulli, mund te shtyhet nga autoriteti per nje periudhe jo me shume se nje muaj nga data e skadimit te shenuar ne kete autorizim. Pasi kontrolli i rinovimit eshte kryer, autorizim i ri eshte i vlefshem deri ne nje date jo me larg se pese vjet nga data e skadimit te autorizimit ekzistues para shtyrjes se tij.

7. Ne disa raste te vecante, te percaktuara nga autoriteti, nuk eshte e nevojshme qe vlefshmeria e certifikates se re te filloje nga data e skadences se asaj te vjeter, siç parashikohet ne paragrafet 2.2, 5 ose 6 te ketij Rregulli. Ne keto raste te vecanta, certifikata e re eshte i vlefshem deri ne nje date jo me te larget se pese evjet nga data e perfundimit se kontrollit te rinovimit.

8. Nje autorizim i dhene duke u bazuar ne Rregullin 5 apo 6 te ketij aneksi nuk eshte me i vlefshem ne nje nga rastet e meposhtme:

1. Ne qofte se kontrolllet e vazhdueshme nuk perfundohen ne afatet e caktuar ne Rregullin 4.1 te ketij aneksi;

2. Ne qofte se nje anije kalon nen flamurin e nje shteti tjeter. Nje certifikate e re duhet te jepet vetem ne rastin kur qeveria qe jep certifikaten e re te jete e sigurt qe anija ploteson udhezimet e paragrafeve 4.1 dhe 4.2 te Rregullit 4 te ketij aneksi. Kur anija lundron ne ujrat e nje pale tjeter, ne qofte se kerkesa i eshte bere ne nje afat prej tre muajsh nga fillimi i kalimit, qeveria e pales ku anija ishte autorizuar te lundroje i dergon sa me pare te jete e mundur Autoritetit kopje te lejes me te cilen anija eshte pajisur para kalimit si dhe kopje te raportit te fundit te kontrollit, ne rast te kundert.

KAPITULLI 3 PAJISJET DHE KONTROLLI I MBETJEVE

Rregulli 9 Sistemi i trajtimit të ujrave të përdorur

Anijet të cilat në zbatim të Rregullit 2, i nënshtrohen dispozitave të këtij aneksi duhet të jenë të pajisura me një nga sistemet e trajtimit të ujrave të përdorura si më poshtë:

një instalim të trajtimit të ujrave të përdorura të një tipi të miratuar nga autoriteti në përputhje me normat dhe metodat e provës që janë vendosur nga organizata; apo

një mekanizëm termimi dhe dizinfektimi të ujrave të përdorur të miratuar nga autoriteti, një dispozitiv i tillë duhet të parashikohet me menyra që janë vlerësuar të kënaqshme nga autoriteti për bllokimin provizor të ujrave në përdorim kur anija ndodhet me pak se tre milje detare nga toka me e afërt; apo

një cisterne grumbullimi me një kapacitet të konsideruar mjaftueshëm nga ana e autoritetit për të mbrojtur ujjat e përdorura në anije, duke pasur parasysh kushtet e shfrytëzimit të anijes, të numrit të personave në bord dhe të faktorëve të tjerë të përshtatshëm. Cisterna e grumbullimit duhet të jetë e ndërtuar në mënyrë të tillë që të gjykohej e kënaqshme nga autoriteti dhe duhet të jetë e pajisur me një mekanizëm që ndikon në mënyrë të dukshme në sasinë e përmbajtjes.

Rregulli 10 Rakordim i normalizuar i lidhjes së tubave të derdhjeve

1. Me qëllim që të kryhet rakordimi i tubave të instalimeve të pritjes me tubat e derdhjeve të anijes të dyja palet duhet të jenë të pajisura me pika takimi normale që të kenë dimensionet e tabelës së mëposhtme :

Pershkrimi	Dimensionet
Diametri i jashtëm	210mm
Diametri brendshëm	Sipas diametrit të jashtëm të
Diametri i rrethit të shpimit	170mm
Çarje në tub	4 vrima me diametër 18mm të vendosura në distance të barabarta mbi rrethin e shpimit dhe që zgjaten nga një çarje me gjerësi 18 mm deri në pjesën e jashtme të
Trashësia e flanaxhes	16 mm
Bullona : Sasia, diametri	4 në çdo 16 mm të diametrit dhe në gjatësinë e duhur
Flanaxha është parashikuar që të marrë tuba me diametër të brendshëm deri në 100mm dhe duhet të jetë prej bakri apo prej një materiali tjetër ekuivalent që ka një sipërfaqe të sheshtë; Bride dhe nyja që i përshyhet duhet të parashikohen për një presion prej 6 kg/cm ²	

Për anijet, vrima në skeletin e të cilave është e barabartë apo më e vogël se 5m, diametri i brendshëm i rakordimit të bashkimit mund të jetë 38mm.

2. Për anijet që kryejnë transporte speciale, si tragjetet për pasagjerë, tubat për derdhjet e anijes mund të parashikohen me një rakordim bashkimi të gjykuar si i pranueshëm nga autoriteti si një xhunte me zgjerim të shpejtë.

Rregulli 11 Derdhja e ujrave të përdorur

1 Ne baze te dispozitave te Rregullit 3 te ketij aneksi, derdhja e ujrave te perdorura ne det ndalohet ne qofte se nuk plotesohen kushtet e meposhtme:

1.1 Anija derdh ujrat e perdorur pas trajtimit dhe disifektimit ne mbeshtetje te nje dispozitivi te miratuar nga Autoriteti ne perputhje me Rregullin 9, paragrafi 1.2, te ketij aneksi, nderkohe qe anija gjendet ne nje distance prej me shume se tre milje detare nga toka me e afert dhe ujrata e perdorura dhe te padisifektuara ne nje distance prej 12 milje detare; ne çdo rast, hedhja e mbeturinave te konservuara ne cisterna grumbullimi nuk behet menjehere, por ne menyre te ngadalte, nderkohe qe anija udheton me nje shpejtesi pak a shume 4 nyje. Taksa e derdhjes miratohet nga Autoriteti, i cili bazohet ne normat e ngritura nga Organizata: apo

1.2 ujrata e perdorura trajtohen nga nje dispozitiv i pershtatshem qe Autoriteti ka çertifikuar ne perputhje me ligjet e shfrytezimit te permendur ne Rregullin 9, paragrafi 1.1 te ketij aneksi; dhe

1.2.1 Rezultatet e venies ne prove te dispozitivit tregohen ne çertifikaten nderkombetare per parandalimin e ndotjes nga ujrata e perdorur; dhe

1.2.2 Rryma nuk lejon qe te dalin trupa te ngurte lundruar te dukshem ne ujrata perreth dhe nuk lejon çngjyrosjen e ujit.

Dispozitat e paragrafit 1 nuk aplikohen nga anijet qe perdorin ujrata qe jane ne juridiksionin e nje shteti, as nga anijet kalimtare qe vijne nga shtetet e tjera, edhe pse ndodhen ne keto ujra dhe hedhin mbetjet e tyre ne perputhje me udhezime me pak te rrepta qe mund te vendosen nga ky shtet.

Kur ujrata e perdorur perzihen me mbeturinat apo ujrata e mbetur qe parashikohen nga anekset e tjera te MARPOL 73/78, urdhezimet e ketyre anekseve duhet te plotesohen me shume nga ky aneks.

KAPITULLI 4 INSTALIMET E PRITJES

Rregulli 12 Instalimet e pritjes

1. Qeverite e paleve te konventes qe kerkojne qe anijet qe lundrojne ne ujrata e juridiksionit te tyre dhe anijet kalimtare qe gjenden ne ujrata e tyre te plotesojne udhezimet e Rregullit 11.1 angazhohen te ngrejne ne porte dhe terminale, instalime pritje per ujrata e mbetura te adaptuar sipas nevojave te anijeve qe i perdorin ne menyre qe te mos shkaktojne vonesa anormale.

2. Qeverite e paleve njoftojne Organizaten, per t'iu bere te ditur qeverive kontraktuese te interesuara, te gjitha rastet kur shihen si te pamjaftueshme instalimet e parashikuara nga ky ligj.

Shtojce per aneksin IV

Modeli i çertifikates

Çertifikata nderkombetare per parandalimin e ndotjes se ujrave ne perdorim

Dorezuar, duke u bazuar ne dispozitat e konventes nderkombetare te 1973 per parandalimin e ndotjes nga anijet, e modifikuar me protokollin e 1978 dhe nga rezoluta e MEPC... (me pas e quajtur "Konvente") ne emer te qeverise

.....
.....

(Emri i plote zyrtar i vendit)

.....
.....

nga.....

.....

(Titulli zyrtar i personit pergjegjes
apo organizmit te autorizuar ne baze te dispozitave te Konventes)

Karakteristikat e anijes⁷⁰

Emri i

anijes.....

....

Numri apo dokument

identifikues.....

Porti i

regjistrimit.....

Tonazh

bruto.....

Numri i personave qe lejohen te transportohen nga

anija.....

Numri i

OMI.....

Anije e

re/ekzistuese.....

Data e qendrimit te anijes apo data kur anija gjendet ne nje gjendje avancimi ekuivalente, ose ne rast te kundert data kur kane filluar punime te rendesishme te kthimit, transformimit apo modifikimit.....

VERTETOHET :

Qe anija eshte pajisur me nje sistem per trajtimin e ujrave te perdorura / nje makine bluajtese / nje cisterne grumbullimi dhe nje tub shkarkimi ne perputhje me Rregullin 9 dhe 10 te aneksit IV te Konventes.

Pershkrim i sistemit te trajtimit te ujrave te perdorur

Lloji i sistemit

Emri i prodhuesit.....

Sistemi i trajtimit te ujrave te perdorur eshte miratuar nga Autoriteti ne perputhje me normat persa i perket rrjedhjeve te permendura ne rezoluten MEPC.2(VI)

Pershkrimi i makines bluajtese

Lloji i makines bluajtese.....

Emri i prodhuesit.....

Cilesia e ujrave te perdorur pas disinfektimit.....

⁷⁰ Fshini shenimin e panevojshem

Pershkrimi i pajisjeve te grumbullimit

Sasia totale e cisternes se grumbullimit.....m³
Vendosja.....

e nje tubi shkarkimi te ujrave te perdorur ne nje pajisje pritjeje, ky tub duhet te bashkohet me token.

qe anija te kontrollohet ne perputhje me dispozitat e Rregullit 4 te aneksit IV te Konventes.

qe ne vazhdim te ketij kontrolli te konstatohet se struktura, pajisjet, dispozitivat, sistemet, rregullimi dhe materialet e anijes si dhe gjendja e saj te jene te kenaqshme ne te gjitha drejtimet dhe qe anija te jete ne perputhje me dispozitat e zbatueshme te aneksit IV te Konventes.

Kjo leje eshte e vlefshme deri me.....perfshire kontrollet e parashikuar ne Rregullin 4 te aneksit IV te Konventes.

E leshuar ne.....
(vendi i leshimit te certifikates)
Me.....
(data e leshimit) (Firma e specialistit te autorizuar per dhenien e lejes)

(Vule e autoritetit te ngarkuar per dhenien e lejes)

Vize per zgjatjen e certifikates, ne qofte se ajo eshte e vlefshme per nje kohezgjatje me te vogel se pese vjet, ne rast te zbatimit te Rregullit 8.3

Anija ploteson dispozitat e pershtatshme te Konventes dhe ky autorizim, ne perputhje me Rregullin 8.3 te Aneksit IV te Konventes pranohet si e vlefshme deri me.....

Firmosur

.....
(firma e specialistit te autorizuar)

Vendi:.....

Data

:

.....

(vula e autoritetit)

Vize per zgjatjen e lejes pas kryerjes se kontrollit te rinovimit dhe ne rast te zbatimit te Rregullit 8.4

Anija ploteson dispozitat e pershtatshme te Konventes dhe kjo leje, ne perputhje me Rregullin 8.4 te Aneksit IV te Konventes pranohet si e vlefshme deri me.....

Firmosur

.....
(firma e specialistit te autorizuar)

Vendi:.....

Data

:

.....

(vula e autoritetit)

Vize per zgjatjen e vlefshmerise se lejes derisa anija te arrije ne portin e kontrollit per nje periudhe faljeje ne rastin e aplikimit te Rregullit 8.5 apo 8.6

Kjo leje, ne perputhje me nenin 8.5 apo 8.6 te Aneksit IV te Konventes, pranohet si e vlefshme deri me.....

Firmosur

.....

(firma e specialistit te autorizuar)

Vendi:.....

Data

:

.....

(vula e autoritetit)

7

Amendamente te ardhshem per Aneksin I te MARPOL 73/73

Rezoluta e MEPC. 95(46)

Amendamente per Aneksin e Protokollit te 1978 qe kane te bejne me Konventen nderkombetare te 1973 per parandalimin e ndotjes nga anijet.

(Amendamente per Rregullin 13G te Aneksit I te MARPOL 73/78 dhe per shtojcen e lejes IOPP)

Miraturar me 27 prill 2001

KOMITETI PER MBROJTJEN E MJEDISIT DETAR

DUKE IU REFERUAR nenit 38 a) te Konventes qe çoi ne krijimin e Organizates nderkombetare detare e cili mori funksionet qe kishte Komiteti per mbrojtjen e mjedisit detar (komiteti) sipas atyre qe thuhet ne konventat nderkombetare qe kishin per qellim parandalimin dhe luften kunder ndotjes se deteve,

DUKE VERTEJTUR nenin 16 te Konventes nderkombetare te 1973 per parandalimin e ndotjes nga anijet (me pas e quajtur “Konventa e 1973”) dhe nenin VI te Protokollit te 1978 qe ka te beje me Konventen nderkombetare te 1973 per parandalimin e ndotjes nga anijet (me pas i quajtur “Protokolli i 1978”), te cilet parashetrojne se bashku proceduren e amendamentit te Protokollit te 1978 dhe i japin organit kompetent te Organizates funksionin e ekzaminimit dhe adaptimit te amendamenteve te Konventes se 1973, sipas modifikimeve te Konventes se 1978 (MARPOL 73/78,

PASI U EKZAMINUAN propozimet e amendamenteve te Rregullit 13G te Aneksit I te MARPOL 73/78 te cilat jane aprovuar nga Komiteti ne sesionin e tij te 45-te dhe qe jane shperndare ne perputhje me dispozitat e nenit 16 2) a) te Konventes se 1973,

PASI U EKZAMINUAN GJITHASHTU amendamentet qe ishin propozuar per tu adaptuar shtojces se Lejes IOPP si pasojë e propozimeve te amendamenteve te Rregullit 13G te Aneksit i te MARPOL 73/78,

MIRATON, ne perputhje me nenin 16 2) d) te Konventes se 1973, amendamentet e Rregullit 13G te Aneksit I te MARPOL 73/78, dhe Shtojces se Lejes IOPP tekste i se ciles paraqitet ne

aneksin e kesaj rezolute;

VENDOS, ne perputhje me Rregullin 16 2) f) iii) te Konventes se 1973, qe keto amendamente do te behen te njohur pasi te jene pranuar me 1 mars 2002, vetem nese, para kesaj date, nuk i komunikohet Organizates nje objeksion nga nje e treta e paleve apo nga palet flota tregetare e te cilave perben 50% te tonazhit bruto te flotes boterore te anijeve tregetare.

FTON palet qe te verejne se, ne perputhje me nenin 16 2) g) ii) te Konventes se 1973, keto amendamente do te hyjne ne fuqi me 1 shtator 2002, pasi te aprovohen ne perputhje me proceduren e pershkruar ne paragrafin 2, me siper;

FTON Sekretarin e pergjithshem, ne zbatim te nenit 16 2) e) te Konventes se 1973, t'u shperndaje paleve te MARPLO 73/78 kopje te certifikuara ne perputhje me kete rezolute dhe tekstet e amendamenteve qe e pasojne; dhe

FTON GJITHASHTU Sekretarin e pergjithshem te shperndaje kopje te kesaj rezolute dhe te anekseve te saj Anetareve te Organizates te cilet nuk jane pjese e MARPOL 73/78.

ANEKS AMENDAMENTE PER ANEKSIN I TE MARPOL 73/78

Teksti ekzistues i Rregullit 13G u zevendesua si me poshte:

Rregulli 13G

Parandalimi i ndotjes nga hidrokarburet ne rast perplasje apo ngecjes se anijes ne cektine – Masat e aplikueshme per naftembajteset ekzistuese

Ky ligj:

Aplikohet per naftembajteset e nje porti, me tonazh te plote te barabarte ose me te madh se 5000t, kontrata e ndertimit te te cilave ka mbaruar, kalluma e te cilave ka ndaluar apo dorezimi i te cilave eshte bere para dates se percaktuar ne paragrafin 1) te Rregullit 13F te ketij aneksi; dhe

Nuk aplikohet per naftembajteset qe ne baze te nenit 13F te ketij aneksi, kontrata e ndertimit te te cilave ka mbaruar, kalluma e te cilave ka ndaluar apo dorezimi i te cilave eshte bere para dates se percaktuar ne paragrafin 1) te Rregullit 13F te ketij aneksi; dhe

Nuk aplikohet per naftembajteset e permendura ne paragrafin a) ketu me siper qe plotesojne kriteret e paragrafeve a) dhe b) te paragrafit 3) te Rregullit 13F, ne paragrafin 4) te Rregullit 13F apo ne paragrafin 5) te Rregullit 13F te ketij aneksi, vetem kur nuk eshte e nevojshme qe percaktimi relativ i distancave minimale ndermjet limiteve te cisternave me ngarkese dhe kufijve te anijes dhe kufijve ne thellesi te jene respektuar me perpikmeri. Ne kete rast, distancat qe duhen respektuar per mbrojtjen anesore nuk duhet te jene me te vogla se ato te percaktuara ne Botimin nderkombetar te ligjeve per transportuesit e produkteve kimike per zhvendosjen e cisternave me ngarkese te tipit 2, dhe distancat per mbrojtjen e thellesise duhet te plotesojne kushtet e kryeradhes b) te paragrafit 4) te Rregullit 13E te ketij aneksi.

Ne permbushje te ketij Rregulli:

Vaji diezel i rende tregon vajin diezel, pavaresisht distilimeve 50% e volumeve te te cilave behen ne nje temperature jo me te madhe se 340°C gjate provave te bera sipas nje metode te gjykuar si e pranueshme nga Organizata;

Mazuti tregon distilimet e forta apo mbetjet bruto te naftes apo perzierjet e ketyre produkteve te destinuar per t'u perdorur si lende te djegshme per prodhimin e ngrohjes dhe energjise, me nje cilesi ekuivalente me specifikimet qe pranohen nga Organizata;

Ne permbushje te ketij Rregulli, naftembajteset ndahen ne kategorite e meposhtme:

Naftembajtese te kategorise 1 qe perfaqeson nje naftembajtese me tonazh te plote te barabarte apo me te madh se 20000 t qe transporton nafte bruto, mazut, vaj diezel te rende apo vaj grasatimi, apo nje naftembajtese me nje peshe baraz apo me te madhe se 30000t qe transporton hidrokarbure pervec ato te permendura me siper, qe nuk plotesojne udhezimet e aplikueshme ne naftembajteset e reja, siç permenden ne paragrafin 26) te Rregullit 1 te ketij aneksi;

Naftembajtese te kategorise 2 qe perfaqeson nje naftembajtese tonazh te plote te barabarte apo me te madh se 20000t qe transporton nafte bruto, mazut, vaj diesel te rende apo vaj grasatimi apo nje naftembajtese me peshe te barabarte apo me te madhe se 30000t qe transporton hidrokarbure pervec atyre te permendur me siper, qe ploteson kushtet e aplikueshme nga naftembajteset e reja, sic permenden ne paragrafin 26) te Rregullit 1 te ketij aneksi;

Naftembajtese te kategorise 3 qe perfaqeson nje naftembajtese me tonazh te plote te barabarte apo me te madh se 5000t, por me te vogel se ato te permendura ne kryeradhet a) apo b) te ketij paragrafi.

Te gjitha naftembajteset tek te cilat aplikohet ky ligj duhet te plotesojne udhezimet e Rregullit 13F te ketij aneksi e shumta daten e pervjetorit te dorezimit vitin e percaktuar ne tabelen e meposhtme:

Kategoria e naftembajteseve	Viti
Kategoria 1	2003 per anijet e dorezuara ne 1973 2004 per anijet e dorezuara ne 1974 dhe 1975 2005 per anijet e dorezuara ne 1976 dhe 1977 2006 per anijet e dorezuara ne 1978, 1979 dhe 1980 2007 per anijet e dorezuara ne 1981 ose pas kesaj date
Kategoria 2	2003 per anijet e dorezuara ne 1973 apo para kesaj date 2004 per anijet e dorezuara ne 1974 dhe 1975 2005 per anijet e dorezuara ne 1976 dhe 1977 2006 per anijet e dorezuara ne 1978 dhe 1979 2007 per anijet e dorezuara ne 1980 dhe 1981 2008 per anijet e dorezuara ne 1982 2009 per anijet e dorezuara ne 1983 2010 *per anijet e dorezuara ne 1984 2011 *per anijet e dorezuara ne 1985 2012 *per anijet e dorezuara ne 1986 2013 *per anijet e dorezuara ne 1987 2014 *per anijet e dorezuara ne 1988 2015 *per anijet e dorezuara ne 1989 ose pas kesaj date
Kategoria 3	2003 per anijet e dorezuara ne 1973 apo para kesaj date 2004 per anijet e dorezuara ne 1974 dhe 1975 2005 per anijet e dorezuara ne 1976 dhe 1977 2006 per anijet e dorezuara ne 1978 dhe 1979 2007 per anijet e dorezuara ne 1980 dhe 1981 2008 per anijet e dorezuara ne 1982 2009 per anijet e dorezuara ne 1983 2010 per anijet e dorezuara ne 1984 2011 per anijet e dorezuara ne 1985 2012 per anijet e dorezuara ne 1986 2013 per anijet e dorezuara ne 1987 2014 per anijet e dorezuara ne 1988 2015 per anijet e dorezuara ne 1989 ose pas kesaj date

Pavaresisht dispozitave te paragrafit 4) te ketij Rregulli:

Ne rastin kur nje naftembajtese e kategorise 2 apo 3 qe eshte e pajisur me fund te dyfishte

* Me kusht qe anijet te permbushin udhezimet e paragrafit 7).

apo faqe te dyfishta te cilat nuk perdoren per transportimin e hidrokarbureve dhe qe shtrihen ne te gjithë gjatesine e pjeses se ngarkeses, qofte nga veshje te dyfishta qe nuk perdoren per transportin e hidrokarbureve dhe qe shtrihen ne te gjithë gjatesine e pjeses se ngarkeses, por qe nuk permbushin kushtet per t'iu nenshtrohet aplikimeve te paragrafit 1), pika c) te ketij Rregulli, Autoriteti mund te autorizojë shfrytezimin e nje anije te tille me shume se data e percaktuar ne paragrafin 4) te ketij Rregulli me keto rezerva:

Anija te kete qene ne perdoim nga 1 janari i 2001;

Autoriteti te kete vendosur duke verifikuar dokumentacionin zyrtar te anijes qe ajo ploteson kushtet e percaktuara me siper;

Kushtet e percaktuara me siper te mos kene ndryshuar; dhe

Shfrytezimi te mos zgjase me shume se afati i dates ne te cilen anija mbush 25 vjet nga data e dorezimit;

Ne rastin e nje naftembajtese e kategorise 2 apo 3 pervec atyre qe jane permendur ne kryeradhen a) te ketij paragrafi qe permbush dispozitat e paragrafit 6), pika a) apo b) e ketij Rregulli, Autoriteti mund te autorizojë shfrytezimin e nje anije te tille pertej dates se parashikuar ne paragrafin 4) te ketij Rregulli, me rezerva qe shfrytezimi te mos zgjas me shume se data e pervjetorit te dorezimit te anijes ne 2017 apo data ne te cilen anija ben 25 vjet nga data e dorezimit ne qofte se data e fundit eshte me e hershme.

Nje naftembajtese e kategorise 1 25-vjecare apo me shume pas dates se dorezimit duhet te permbushe nje nga dispozitat e meposhtme:

Cisternat anesore apo hapesirat me fund te dyfishte te cilat nuk perdoren per transportin e hidrokarbureve dhe qe permbushin udhezimet qe kane te bejne me gjatesine dhe lartesine te paragrafit 4) te Rregullit 13 E, te mbajne te pakten 30% te Lt, ne brendesi te anijes, ne te dyja anet, apo te paketen 30% e siperfaqes se projektuar ne kufijte e thellesise perfshire gjatesine Lt, Lt te jete si ajo e pershkruar ne paragrafin 2) te Rregullit 13E; ose

Naftembajtesja te shfrytezohet me nje ndryshim hidrostatikisht te ekuilibruar, duke patur parasysh direktivat e perpunuara nga Organizata⁷¹.

Autoriteti mund te autorizojë shfrytezimin e nje naftembajtese te kategorise 1 me pertej dates se pervjetorit te dorezimit te saj ne 2005 apo te nje naftembajtese te kategorise 2 pertej dates se pervjetorit te dorezimit te saj ne 2010, me qellim qe ajo te kete sistemin per vleresimin e gjendjes se anijes se miratuar nga Komiteti i mbrojtjes se mjedisit detar me rezoluten e MEPC.94(46), qe ajo te mund te modifikohet, me kusht qe keto amendamente te jene te adoptueshem, te jene ne fuqi dhe te vihen ne funksionim ne perputhje me dispozitat e nenit 16 te kesaj Konvente qe i perkasin procedurave te amendimit te aplikueshme ne nje shtojce te nje Aneksi.

a) Autoriteti i nje shteti qe autorizon aplikimin e paragrafit 5) te ketij Rregulli apo qe autorizon, nderpret, terheq apo refuzon aplikimet e paragrafit 7) te ketij Rregulli per nje anije e autorizuar te lundroje ne ujrat e tij duhet t'i komunikohen Organizates detajet, e cila ua shperndan paleve te kesaj Konvente per informacione te metejshme.

b) Nje nga palet sipas kesaj Konvente ka te drejten t'iu refuzojë naftembajteseve te shfrytezuar ne perputhje me dispozitat e paragrafit 5) te ketij Rregulli hyrjen ne porte apo terminale ne juridiksionin e saj. Ne kete rast, pala ne fjale duhet t'i paraqese detajet e ketij refuzimi Organizates, e cila ua shperndan per informacion paleve te kesaj konvente.

Amendamente te shtojces II te Aneksit I te MARPOL 73/78

Amendamente te Supplementit te Çertifikates IOPP (Modeli B)

2 Paragrafi 5.8.4 ekzistues eshte zevendesuar me kete me meposhte:

“5.8.4 Anija i nenshtrohet udhezimeve te Rregullit 13G dhe:

eshte e detyruar t'i plotesoje udhezimet e Rregullit 13F jo me vone se.....

⁷¹ Referohuni direktivave te miratuara nga rezoluta MEPC.64(36); shikoni shtojcen 8 te Interpretimeve uniforme te Aneksit I.

eshte konceptuar ne menyre te tille qe cisternat apo hapesirat e meposhtme te mos perdoren per transportin e hidrokarbureve

eshte e pajisur me nje manual shfrytezimi te miratuar me ne perputhje me rezoluten e MEPC.64(36)

eshte e autorizuar te qendroje ne servis ne perputhje me Rregullin 13G 5) a)

eshte e autorizuar te qendroje ne servis ne perputhje me Rregullin 13G 5) b)

eshte e autorizuar te qendroje ne servis ne perputhje me Rregullin 13G 7)

Sistemi i vleresimit te gjendjes se anijes per Rregullin 13G* i modifikuar nga Aneksi I i MARPOL 73/78

Rezoluta MEPC.94(46)

Sistemi i vleresimit te gjendjes se anijes

I miratuar me 27 prill te 2001

KOMITETI PER MBROJTJEN E MJEDISIT DETAR

DUKE IU REFERUAR nenit 38 a) te Konventes qe çoi ne krijimin e Organizates nderkombetare detare e cili mori funksionet qe kishte Komiteti per mbrojtjen e mjedisit detar (komiteti) sipas atyre qe thuhet ne konventat nderkombetare qe kishin per qellim parandalimin dhe luften kunder ndotjes se deteve,

DUKE IU REFERUAR GJITHASHTU rezolutes MEPC 52(32), me ane te te ciles Komiteti ka adoptuar ligjet 13F dhe 13G te Aneksit I te Protokollit te 1978 qe ka te beje me Konventen nderkombetare te 1973 per parandalimin e ndotjes nga anijet, si e modifikoi (MARPOL 73/78), me qellim permiresimin e udhezimeve qe kane te bejne me konceptimin dhe ndertimin e naftembajteseve te destinuara per parandalimin e ndotjes nga hidrokarburet ne rast perplasje ose ngecje te anijes ne cektime,

PASI KA MIRATUAR ne sesionin e saj te 45-te, me ane te rezolutes se MEPC.95(46), amendamente te Rregullit 13G te aneksit I se MARPOL 73/78 me synim eliminimin e anijeve cisterne me skelet te thjeshte me qellim forcimin e perparetive per mbrojtjen e mjedisit detar,

DUKE VEREJTUR se ne baze te Rregullit 13G i rishqyrtuar nga Aneksi I i MARPOL 73/78, nje Autoritet mund te autorizoj shfrytezimin e nje naftembajteseje te kategorise 1 me pertej dates se pervjetorit te dorezimit te anijes ne 2005 dhe nje naftembajteseje te kategorise 2 pertej dates se pervjetorit te dorezimit te anijes ne 2010, me qellim plotesimin e udhezimeve te nje sistemi vleresimi te gjendjes se anijes te miratuar nga Komiteti,

DUKE NJOHUR domosdoshmerine e ngritjes se nje sistemi per vleresimin e gjendjes se anijes ne perputhje me aplikimet e Rregullit 13G te perpunuar ne aneksin I te MARPOL 73/78,

PASI ESHTË SHQYRTUAR projekti i sistemit te vleresimit te gjendjes se anijes i perpunuar nga grupi i punes i MPEC dhe i modifikuar me vone nga Komiteti ne sesionin e tij te 45-te,

MIRATON sistemin e vleresimit te gjendjes se anijes, teksti i te ciles paraqitet ne aneksin e kesaj rezolute;

I KERKON Sekretarit te pergjithshem t'iu shperndaje te gjitha Paleve te MARPOL 73/78 kopje te certifikuara ne perputhje me kete rezolute dhe tekstin e sistemit te vleresimit te gjendjes se anijes qe i eshte aneksuar;

I KERKON GJITHASHTU Sekretarit te pergjithshem t'iu shperndaje kopje te kesaj rezolute dhe te aneksit te saj Anetareve te Organizates qe nuk jane Pale te MARPOL 73/78;

* Shikoni piken 7 Informacioneve suplementare.

FTON Komitetin e sigurise detare te Organizates t'i kushtojte vemendje sistemit te vleresimit te gjendjes se anijes;

FTON ne te njejten kohe Komitetin e sigurise detare te kete parasysh, te fuse dhe te vendose elementet dhe dispozitat e duhura te sistemit te vleresimit te gjendjes se anijes ne Direktivat per programin e perforcuar te inspektimit me rastin e kontrollit te anijes qe transporton mallra te paambalazhuara dhe te naftembajteseve, te miratuar ne rezoluten A.744(18) si dhe e modifikuar nga rezoluta 2 e Konferences SOLAS te 1997, me ane te rezolutes MSC.49(66) dhe te rezolutes MSC.105(73), kur te rishqyrtoje direktivat; dhe

FTON NE TE NJEJTEN KOHE Palet e MARPOL 73/78 :

te shperndajne, kur nje anije lundron ne ujrat e nuje pale tjeter transferohet ne nje pale tjeter te MARPOL 73/78, ne qofte se kjo pale e MARPOL 73/78 ben kerkese dhe me qellim garantimin e aplikimit uniform dhe sistematik te dispozitave te sistemit te vleresimit te gjendjes se anijes, kpoje te te gjitha dokumentave dhe dosieve qe kane te te bejne me vleresimin e anijes ne fjale ne zbatim te udhezimeve te sistemit te vleresimit te gjendjes se anijes;dhe

te pranojne, duke pasur parasysh faktin qe disa naftembajtese te kategorise se pare duhet te jene objekt i kontrollit CAS te urdheruar para 1 shtatorit 2002, deklaratat e marreveshjes te vlefshme qe do te shperndahen ne perputhje me dispozitat e sistemit te vleresimit te gjendjes se anijes pas kryerjes ne menyre te kenaqshme te kontrolleve te CAS te filluara para 1 shtatorit 2002.

ANEKS

Sistemi i vleresimit te gjendjes se anijes

Parathenie

Sistemi i vleresimit te anijes (CAS) synon te kompletoje udhezimet e aneksit B te Direktivave mbi programin e perforcuar me udhezime me rastin e kontrolleve te anijeve qe transportojne mallra te paambalazhuara (= kargo) dhe te naftembajteseve (i quajtur me pas "program i perforcuar me kontrolle"), qe Asambleja e Organizates detare nderkombetare ka miratuar ne rezoluten A.744(18). Ai eshte i destinuar te verifikojte qe gjendja e struktures se naftembajteses me skelet te thjeshte ne momentin e kontrollit eshte e pranueshme dhe me perjashtim qe te kryen kontrollet periodike te metejshme dhe te jene te kenaqshme dhe qe pronari i anijes te siguroje nje mirembajtje efikase, kjo gjendje do vazhdoje te jete e pranueshme gjate periudhes se perdorimit te zgjatur qe paraqitet ne deklaraten e perputhshmerise.

CAS urdhezon kryesisht nje verifikim te perforcuar dhe transparent te gjendjes se struktures se anijes per te cilen ai ka marre dije dhe verifikimi qe procedurat lidhur me dokumentacionin dhe kontrollet jane kryer mire dhe ne menyre korrekte.

Sistemi kerkon qe respektimi i CAS te vleresohet ne kuadrin e programit bashkangjitur kontrolleve me rastin e kontrolleve te ndermjetme apo rinovime qe jane peshkruar aktualisht nga rezoluta A.744(18)siç eshte modifikuar.

CAS nuk parashikon norma strukturale me strikte se ato te konventave, te tjera, permbledhje ligjesh, kode dhe rekomandime qe Organizata detare nderkombetare ka miratuar.

CAS eshte hartuar ne baze te udhezimeve te rezolutes A.744(18) siç eshte modifikuar, qe ishin bere te njohura ne momentin e miratimit te CAS. Eshte parashikuar te perditesohet CAS sa here qe do te ishte e nevojshme nisor nga ndryshimet qe do t'i beheshin rezolutes A.744(18), siç eshte modifikuar.

Objekti

Sistemi i vleresimit te gjendjes se anijes (CAS) ka per qellim vendosjen e nje norme nderkombetare qe i lejon te permbushë udhezimet e Rregullit 13G 7) te aneksit I te Konventes nderkombetare te 1973 per parandalimin e ndotjes nga anijet, siç eshte modifikuar nga Protokolli i 1978 i bashkangjitur, siç jane modifikuar nga rezoluta MEPC.95(46). Ne 2010, me kusht qe te plotesoje sistemin e vleresimit te gjendjes se anijes te miratuar nga Komiteti i mbrojtjes se mjedisit detar me ane te rezolutes MEPC. 94(46).

Perkufizime

Me qellim aplikimin e CAS,

MARPOL 73/78 emerton Protokollin e 1978 bashkangjitur Konventes nderkombetare te 1973 per parandalimin e ndotjes nga anijet, siç eshte modifikuar.

Rregull, quhen rregullat e paraqitur ne Aneksin I te MARPOL 73/78.

Rezoluta A.744(18), siç eshte modifikuar, percakton Direktivat per programin e perforcuar me inspektime me rastin e kontrolleve te anijeve qe transportojne mallar te paambalazhuara dhe te naftembajteseve, te miratuar nga Asambleja e Organizates detare nderkombetare me ane te rezolutes A.744(18) siç eshte modifikuar nga rezoluta 2 e Konferences SOLAS se 1997 dhe nga rezoluta MSC.49(66) dhe MSC.105(73).

Organizem i njohur quhet nje organizem i cili eshte autorizuar nga Administrata te kryeje kontrollet ne perputhje me dispozitat e paragrafit 3) te Rregullit 4 te Aneksit I te MARPOL 73/78.

Administrata quhet qeveria e shtetit ashtu siç eshte perkufizuar ne paragrafin 5) te nenit 2 te MARPOL 73/78.

Naftembajtese te kategorise 1 quhet nje naftembajtese me tonazh baraz apo me te madh se 20000 t qe transporton nafte bruto, mazut, vaj diezel te rende apo vaj grasatimi, apo nje naftembajtese me nje tonazh te barabarte apo me te madh se 30000t qe transporton hidrokarbure pervec ato te permendura me siper, qe nuk plotesojne udhezimet e aplikueshme ne naftembajteset e reja, siç permenden ne paragrafin 26) te Rregullit te Aneksit I te MARPOL 73/78.

Naftembajtese te kategorise 2 quhet nje naftembajtese me tonazh te barabarte apo me te madh se 2000t qe transporton nafte bruto, mazut, vaj diezel te rende apo vaj grasatimi apo nje naftembajtese me tonazh te barabarte apo me te madh se 30000t qe transporton hidrokarbure pervec atyre te permendur me siper, qe ploteson kushtet e aplikueshme nga naftembajteset e reja, siç permenden ne paragrafin 26) te Rregullit 1 te Aneksit I te MARPOL 73/78.

Kompani quhet pronari i anijes apo çdo organizem tjetër apo person, si pronari menaxher apo transportuesi i mallrave, te cilit pronari i anijes i beson pergjegjesine e perdorimit te anijes dhe i cili, duke marre persiper kete pergjegjesi, kryen detyrat dhe obligimet e vendosura nga Kodi nderkombetar i administrimit te sigurise (Kodi ISM).

Gerryerje e rende quhet nje gerryerje me nje shtrirje te tille qe vleresimi i karakteristikave te saj te tregojë nje trashesi qe i tejkalon 75 te tolerancave, por qe qendron ne kufijte e pranueshem.

Gjendje e mire quhet gjendja e nje veshje qe ka vetem disa pika ndryshku pa rendesi.

Ndermarrje e ngarkuar te kryeje matjet e trashesise emerton nje shoqeri te kualifikuar te akredituar nga nje organizem qe njihet ne perputhje me parimet e permendura ne aneksin 7 te aneksit B te rezolutes A.744(18)

Zonat kritike te struktures, jane ato qe jane identifikuar, pas llogaritjeve, si objekt kontrolli te vazhdueshem ose, nga fakti se sherbime te meparshme te anijes ne fjale ose te anijeve analoge apo binjake, duke qene zona te ekspozuara ndaj fenomeneve se plasaritjes, zjarrit, apo gerryerjes qe rrezikojne te kompromentojne integritetin e struktures se anijes.

Nje zone e dyshimte eshte nje vend qe paraqet nje gerryerje te rende dhe/apo qe sipas mendimit te inspektorit te emeruar eshte objekt i nje hollimi te shpejte.

Organizata emerton Organizaten detare nderkombetare.

Dispozita te pergjithshme

Administrata duhet t'i jape te dhena te detajuara organizmit te njohur ne menyre qe kontrollet CAS te behen nga ai ne perputhje me dispozitat e seksioneve 5 deri 10 te ketij sistemi.

Asnje dispozite e ketij sistemi nuk e lejon Administraten te kryeje vete kontrollet CAS, me kusht qe keto kontrolle te jene te pakten efikase si ato qe parashtrohen ne seksionet 5 deri 10 te ketij sistemi.

Administrata duhet te kerkoje qe naftembajteset e kategorise 1 dhe te kategorise 2 qe perdorin flamujt e saj te nderpresin sherbimet e tyre gjate periudhave te permendura ne paragrafet 5.1. dhe 5.1.2 respektivisht, derisa t'ju jepet nje marreveshje e vlefshme.

5. Aplikim, Kohezgjatja dhe kalendari

5.1 Aplikim

Udhezimet e CAS aplikohen per anijet e meposhtme :

1. naftembajteset e kategorise 1, si ato te permendura ne seksionin 3, ne rastin kur eshte e nevojshme nje autorizim qe ato te vazhdojne te qendrojne ne sherbim me shume se data e ngarkeses ne 2005 deri ne daten ne te cilen sipas kalendarit te percaktuar ne Rregullin 13 G, ato duhet te zbatojne udhezimet e aplikueshme per anijet me veshje te dyfishte te permendura ne paragrafin 13F ;

2. naftembajteset e kategorise 1, si ato te permendura ne seksionin 3, ne rastin kur eshte e nevojshme nje autorizim qe ato te vazhdojne te qendrojne ne sherbim me pertej dates se ngarkeses ne 2010 deri ne daten ne te cilen sipas kalendarit te percaktuar ne Rregullin 13 G, ato duhet te zbatojne udhezimet e aplikueshme per anijet me veshje te dyfishte te permendura ne paragrafin 13F ;

5.2. Rendesia e CAS

CAS perdoret ne kontrollat e strukturese se korpusit ne te djathte te cisternes me ngarkese, te dhomave te pompave, te cofferdams, te tuneleve te kanalizimeve, te hapësirave boshe qe gjenden ne zonen e ngarkeses dhe te gjitha cisternat me ballast.

5.3. Kalendar

5.3.1. Kontrolli i pare CAS duhet te behet sipas programit te perforcuar te kontrolleve dhe te zhvillohet ne te njejten kohe me kontrollat e ndermjetme ose me kontrollat e perseritura qe behen perpara dates se pervjetorit te dorezimit te anijes ne vitin 2005 per naftembajteset e kategorise 1 para dates se pervjetorit te dorezimit ne vitin 2010 per naftembajteset e kategorise 2.

5.3.2. Te gjitha kontrollat e tjera CAS qe mund te jene te nevojshme te behen me vone per te rinovuar deklaraten e konformitetit duhet te behen ne te njejten kohe me kontrollin e ndermjetem ose me kontrollin e rinovimit qe behet para dates se skadimit te deklarates se konformitetit.

5.3.3. Megjithatë keto qe thame me siper, kompania mundet qe, me lejen e Administrates, te vendose te beje kontrollin e pare CAS ne nje date te ndryshme nga ajo qe u permend me siper, me kusht qe duhet te permbushen te gjitha udhezimet e CAS.

6. UDHEZIME QE LIDHEN ME PLANIFIKIMIN E KONTROLLIT.

6.1. Procedura te pergjithshme.

6.1.1. Nje planifikim fillestar e i detajuar qe ka per qellim te identifikojë zonat qe paraqesin nje rrezik te mundshem eshte i nevojshem per te zbatuar CAS me se miri dhe ne afatet e deshiruara. Duhet respektuar rendi kronologjik i operacioneve te treguara me poshte:

6.1.1.2. Kompania duhet t'i beje te ditur Administrates dhe organizmit perkates qellimin e perdorimit te CAS, te pakten 8 muaj para dates se parashikuar per fillimin e kontrollit CAS.

6.1.1.3. Kur organizmi perkates merr kete njoftim:

I komunikon kompanise pyetesorin per planifikimin e kontrollit (shih shtojcen 2) dhe kjo te pakten 7 muaj para dates se parashikuar per te filluar kontrollin CAS;
dhe

I tregon kompanise nese ka patur ndryshime ne kufijte maksimale te pranueshem te konsumimit te shkaktuar nga gjererjja e strukturese qe zbatohen per anijet.

6.1.1.4. Kompania duhet te plotesoje pyetesorin per planifikimin e kontrollit dhe ta dergoje ne organizmin perkates te njohur, te pakten 5 muaj para dates se parashikuar per te filluar kontrollin CAS. Kompania duhet t'i dergoje Administrates nje kopje te planit te kontrollit qe do te behet ne kuadrin e CAS.

6.1.1.5. Shoqeria duhet te perfundoje planin e kontrollit per t'u kryer ne kuadrin e CAS dhe t'i paraqese organizmit te njohur, pasi ta kete nenshkruar, te pakten 2 muaj para dates kur eshte parashikuar te filloje kontrolli CAS. Shoqeria duhet t'i transmetoje Administrates nje kopje te planit te kontrollit per t'u kryer ne kuadrin e CAS.

6.1.1.6. Ne rrethana te vecanta, si ne rastet e rivenies ne sherbim pas nje periudhe pushimi (gjate se ciles ishin hequr mjetet e navigimit dhe furnizimet) ose ne rastin e ndonje ngjarjeje te paparashikuar siç eshte nje periudhe ndalese te zgjatur per shkak te demtimeve te korpusit apo te makinerive, Administrata mund, ne raste te percaktuara, te zbusë afatet e specifikuara ne paragrafet 6.1.1.2 dhe 6.1.1.5 qe duhen zbatuar para fillimit te procedurave te CAS.

6.1.1.7. Nje zbutje e tille afatesh nuk eshte gjithmone e mundur, vetem nese organizmi

perkates i njohur ka kohe te mjaftueshme per te bere kontrollin CAS siç duhet ne afatet e deshiruara dhe nese Administrata ka kohe te mjaftueshme per te shqyrtuar raportin perfundimtar CAS dhe per te leshuar deklaraten e konformitetit para dateve te parashikuara ne paragrafin 5.1.

6.1.2. Plani i kontrollit CAS.

6.1.2.1. Plani i kontrollit qe do te behet ne kuadrin e CAS duhet te pergatitet nga kompania ne bashkepunim me organizmin perkates te njohur. Administrata mund te marre pjese ne pergatitjen e planit te kontrollit vetem nese e gjykon te nevojshme. Organizmi perkates duhet te jete krejtesisht i bindur qe plani i kontrollit eshte konform udhezimeve te paragrafit 6.2.2 para fillimit te kontrollit CAS. Kontrolli CAS nuk duhet te filloje nese plani i kontrollit nuk eshte miratuar me pare.

6.1.2.2. Pyetesori per planifikimin e kontrollit duhet te pergatitet duke ndjekur modelin e treguar ne shtojcen 2.

6.2. Dokumentacioni qe lidhet me planin e kontrollit.

6.2.1. Gjate zhvillimit te planit te kontrollit, duhen mbledhur dhe kontrolluar dokumentat e meposhtme qe identifikojne cisternat, zonat dhe elementet e strukture qe do te merren ne shqyrtim :

informacionet elementare mbi anijen dhe listen e kontrolleve te bera;

planet e pergjithshme te strukture se cisternave me ngarkese dhe te cisternave me ballast (skice me permasat konstruktive), duke perfshire informacione lidhur me perdorimin e çeliqueve me qendrueshmeri te larte ndaj terheqjes;

raporti i vleresimit te gjendjes se anijes i parashikuar ne aneksin 9 te aneksit B te rezolutes A.744 (18), e modifikuar, te gjitha raportet perfundimtare CAS te meparshme;

raportet mbi matjet e trashesise;

inventari i demtimeve te pesuara dhe i riparimeve te bera;

raportet perkatese te organizmit te njohur dhe te pronarit te anijes mbi kontrollet dhe inspektimet e meparshme;

lista e ngarkesave dhe e operacioneve te ballastimit te bera gjate tre viteve te fundit, duke treguar ngarkesat e transportuara te ngrohura.

detaj i instalimit te gazit inert dhe te procedurave te pastrimit te cisternave qe tregohen ne pyetesorin per planifikimin e kontrollit;

informacione dhe te dhena te tjera perkatese mbi transformimin apo ndryshimin e cisternave me ngarkese dhe te cisternave me ballast te anijes qe prej ndertimit.

pershkrimi dhe historiku i veshjeve dhe i sistemit antikorroziv (duke perfshire anodat dhe shenimet e meparshme te klasifikimit);

inspektimet e bera nga personeli i kompanise gjate tre viteve te fundit, duke treguar:

konsumimin e strukture ne pergjithesi;

rrjedhjet e konstatuara ne ndarjet qe kufizojne cisternat dhe tubacionet ;

gjendjen e veshjeve dhe te sistemit antikorrozion (duke perfshire anodat).

informacione mbi nivelin e mirembajtjes gjate shfrytezimit, duke perfshire:

raportet e inspektimit te bera ne kuadrin e kontrollit te shtetit ne port qe nxjerrin ne pah defektet e korpusit;

te metat ne perputhshmerine me sistemin e administrimit te sigurise qe lidhen me mirembajtjen e korpusit, duke perfshire masat korrigjuese respektive; dhe

çdo informacion tjeter qe mund te lehtesoje identifikimin e zonave te dyshuara dhe te zonave kritike te strukture.

6.2.2. Plani i kontrollit duhet te permbaje informacionet perkatese te nevojshme qe mundesojne ekzekutimin efikas te kontrollit CAS dhe duhet te permende kerkesat qe lidhen me kontrollet ne vend dhe matjet e trashesise. Plani i kontrollit duhet te permbaje pikat si me poshte :

informacionet elementare mbi anijen dhe karakteristikat e anijes;

planet e pergjithshem te strukture se cisternave me nagrkese dhe te cisternave me ballast (skicat me permasat konstruktive), duke perfshire informacione lidhur me perdorimin e çeliqueve me rezistence te larte ndaj terheqjes ;

organizimi i cisternave;

lista e cisternave, duke treguar perdorimin e tyre, shtrirjen e veshjeve dhe te sistemeve antikorrozion;

kushtet e kerkuara per kontrollin (p.sh. informacione mbi pastrimin e cisternave, degazimin, ventilimin, ndricimin, etj.)

udhezimet dhe metodat e hyrjes ne struktura;

materiali i nevojshem per kontrollin;

identifikimi i cisternave dhe zonat qe do te jene objekti i kontrollit nga afer;

percaktimi i cisternave qe do te vihen ne prove sipas menyres se parashikuar ne aneksin 3 te aneksit B te rezolutes A.744(18), e modifikuar;

identifikimi i zonave dhe seksioneve trashesia e te cilave duhet te jete e matur ;

identifikimi i ndermarrjes se ngarkuar me matjen e trashesise;

inventari i avarive te pesuara nga anija ne fjale; dhe

zonat kritike te strukture dhe zonat e dyshuara.

6.3. Dokumentacioni ne bord.

6.3.1. Kompania duhet te sigurohet qe, pervec planit te kontrollit te miratuar, te gjitha dokumentat e perdorur per te pergatitur planin e kontrollit, qe numerohen ne paragrafin 6.2.1, gjenden ne bord gjate kontrollit CAS.

6.3.2. Perpara se te filloje ndonje etape e cfardoshme kontrollit CAS, inspektori apo inspektoret e caktuar duhet te shqyrtojne dokumentacionin ne bord, te verifikojne qe ai eshte i kompletuar, dhe duhet t'i shikojne nje per nje permbajtjen per t'u siguruar qe plani i kontrollit eshte ai qe duhet.

7. UDHEZIME LIDHUR ME KONTROLLIN CAS

7.1. Te pergjithshme

7.1.1. Perpara se te filloje nje etape e cfardoshme e kontrollit CAS, inspektori apo inspektoret e caktuar, apo perfaqesuesi (t) e kompanise i pranishem, sipermarresi i caktuar per te bere matjen e trashesise (sipas rastit) dhe kapiteni i anijes, duhet te mbidhen per te verifikuar qe te gjitha ato qe parashikohen ne planin e kontrollit te jene ne rregull, per t'u siguruar qe punimet e kontrollit te ekzekutohen ne menyre te sigurt dhe efikase.

7.1.2. Kontrolli CAS duhet te behet nga te pakten dy inspektore eskuziv te kualifikuar te organizmit perkates te njohur. Nje inspektor i kualifikuar i organizmit te njohur duhet te jete i pranishem ne bord gjate matjes se trashesise per te kontrolluar procesin.

7.1.3. Organizmi i njohur duhet te percaktoje inspektorin (inspektoret) dhe te gjithë personelin qe do te marre pjese ne kontrollin CAS te çdo anijeje dhe per kete qellim duhet te pergatise nje regjister. Inspektori (inspektoret) i (e) kualifikuar duhet te kete (kene) nje eksperience te konfirmuar ne kontrollet e ndermjetme ose te rinovomit qe behen ne perputhje me programin e perforcuar te kontrolleve tek naftembajteset. Pervec kesaj, i gjithë personeli i organizmit te njohur te cilit duhet t'i besohen detyrat e kontrollit CAS, para se t'i besohen detyra te tilla, duhet te kete formimin e duhur dhe te ndjeke nje program njohjeje ne menyre qe ky organizem te garantoje zbatimin sistematik dhe uniform te CAS. Administrata duhet t'i kerkoje organizmit te njohur qe te mbaje nje regjister te kualifikimeve dhe te eksperiencave te inspektoreve dhe te anetareve te tjere te personelit te caktuar per te zbatuar detyrat qe lidhen me CAS. Administrata duhet t'i kerkoje organizmit te njohur qe ai te survejojte ne vazhdimi sherbimet e personelit qe ka kryer detyrat lidhur me CAS ose qe ka marre pjese ne te, dhe qe ai te mbaje nje regjister per kete qellim.

7.1.4. Kur kontrolli CAS behet ne disa stacione, lista e elementeve te ekzaminuar dhe nje shenim qe tregon nese kontrolli CAS ka perfunduar duhet te vihen ne dizpozicion te inspektoreve te caktuar ne stacionin e kontrollit ne vazhdim, para se te vijoje me kontrollin tjeter CAS.

7.1.5. Kur inspektoret e caktuar gjykojne se riparimet jane te nevojshme, ata duhet te shenojne çdo element per t'u riparuar mbi nje liste numerike. Kur riparimet jane bere, duhet bere nje raport duke iu referuar ne menyre te veçante te gjithë elementeve te shenuar ne listen numerike.

7.1.6. Kur inspektoret e caktuar gjykojne se eshte e pranueshme te ndryshohen riparimet e

korpusit pertëj dates se caktuar me pare, ata nuk duhet ta marrin vete kete vendim. Ne kete rast, selia e organizmit te njohur duhet te konsultohet dhe te miratoje ne menyre specifike masen e rekomanduar.

7.1.7. Kontrolli CAS nuk quhet i kompletuar nese te gjitha rekomandimet / kushtet e mirembajtjes se kategorive te pjeses se struktures se korpusit te shqyrtuara gjate ketij kontrolli nuk jane zbatuar sipas udhezimeve te organizmit te njohur.

7.2. Detaje te kontrolleve te pergjithshem dhe te kontrolleve ne vend.

7.2.1. Kontrolli i pergjithshem.

Nje kontroll i pergjithshem ne te gjitha hapesirat e permendura ne paragrafin 5.2. duhet te behet ne kuadrin e kontrollit CAS.

7.2.2. Kontrolli ne vend (nga afer).

Udhezimet e zbatueshme ne kontrollet ne vend qe duhet te ndiqen gjate kontrollit CAS tregohen ne tabelen e meposhtme:

Tabela 7.2.2. – Udhezimet e zbatueshme ne kontrollet ne vend.

Te gjitha unazat mbeshetese ne te gjitha cisternat me ballast (shih shenimin 1)
Te gjitha unazat mbeshetese, ne nje cisterne ngarkese anesore (shih shenimin 1)
Te pakten 30% te te gjitha unazave mbeshetese, ne secilen prej cistrenave te tjera me ngarkese anesore (shih shenimin 1)
Te gjitha ndarjet transversale, ne te gjitha cisternat me ngarkese dhe me ballast (shih shenimin 2)
Te pakten 30% te traversave te kuvertes dhe te traversave te bazes, duke perfshire edhe elementet e struktures ngjitur, ne secilen prej cistrenave me ngarkese qendrore.
Unaza mbeshetese te terthorta complete ose traversa te kuvertes dhe traversa te bazes shtese, duke perfshire elementet e struktures fqinje qe gjykohen te nevojshme nga inspektori i caktuar.

Shenime :

Unaze mbeshetese transversale complete, duke perfshire elemente te struktures fqinje.

Ndarje transversale complete, duke perfshire te gjitha mekanizmat e fundit te anijes, traret nen kuverte dhe mekanizmat e tendosjes dhe elementet e struktures fqinje.

7.2.3. Inspektoret e caktuar mund ta thellojne kontrollin ne vend nese ata e gjykojne te nevojshme, sipas planit te kontrollit, te gjendjes se hapesirave qe jane objekt kontrolli, te gjendjes te sistemit antikorrozion dhe te asaj qe vijon :

çdo informacion i disponibel mbi zonat kritike te mundshme te struktures ;

cisternat struktura e te cilave ka permasa konstruktive te reduktuara, se bashku me nje sistem antikorrozion te miratuar nga organizmi i njohur.

7.2.4. Per zonat e cisternave gjendja e te cilave eshte ne gjendje te MIRE, organizmi i njohur mund te rimarre ne konsiderate detajin e kontrolleve ne vend (nga afer) te treguar ne paragrafin 7.2.2. Megjithate kontrollet ne vend duhet te jene te mjaftueshme, ne te gjitha rastet, per te konfirmuar gjendjen mesatare reale te struktures dhe te per te konstatuar konsumimin maksimal te verejtur.

7.3. Detaj mbi matjet e trashesise.

7.3.1. Matjet e trashesise duhet te rregjistrohen dhe kjo me ndihmen e tabelave qe figurojne ne shtojcen 2 te aneksit 10 te aneksit B te rezolutes A.744(18), e modifikuar. Keto te dhena rekomandohet qe te ruhen ne menyre elektronike.

7.3.2. Matjet e trashesise duhet te behen ose para, ose brenda te gjitha mundesive, ne te njejten kohe me kontrollin ne vend.

7.3.3. Udhezimet minimale te zbatueshme per matjet e trashesise qe duhen dhene ne kuadrin e kontrollit CAS duhet te jene ato qe jane treguar ne tabelen e meposhtme :

Tabela 7.3.3. Udhezimet e zbatueshme per matjet e trashesise.

Ne brendesi te zones se ngarkeses: çdo llamarine e kuvertes tre seksione te terthorta çdo llamarine e veshjes se bases.
2. Matjet qe synojne vleresimin e pergjithshem dhe regjistrimin e karakteristikave te korrozionit, te elementeve te struktures qe jane objekt i kontrollit ne vend konform paragrafit 7.2.2.
3. Zonat e dyshuara.
4. Disa zona te veshjes se pjeses se nenujshme dhe te mbiujshme te skafit te anijes qe ndodhen jashte vendit te ngarkeses.
5. Te gjitha zonat e veshjes se pjeses se nenujshme dhe te mbiujshme te skafit te anijes qe ndodhen ne brendesi te vendit te ngarkeses.
6. Struktura e brendshme e kulmeve te perparme dhe te pasme.
7. Te gjitha llamarinat kryesore te kuvertes te vendosura jashte zones se ngarkeses dhe te gjitha llamarinat e ekspozuara te kuvertes te superstrukturave te nivelit te pare.

7.3.4. Kur konstatohet nje korrozion i madh, matjet e trashesise duhet te perforcohen sipas menyres se paraqitur ne aneksin 4 te aneksit B te rezolutes A.744(18), e modifikuar.

7.3.5. Nese inspektoret e caktuar e gjykojne te nevojshme, mund te kerkohen matje shtese te trashesise.

7.3.6. Per zonat e cisternave veshja e te cilave eshte ne gjendje te MIRE, organizmi i njohur mund te rimarre ne konsiderate detajin e matjeve te trashesise te treguar ne paragrafin 7.3.3. Megjithate numri i matjeve te trashesise duhet te jete i mjaftueshem, ne te gjitha rastet, per te konfirmuar gjendjen mesatare reale te struktures dhe konsumimin maksimal te verejtur.

7.3.7. Matjet e trashesise qe duhen bere duhet te jene te shumta qe te mundesojne llogaritjen e rezistences se rezerves sipas aneksit 12 te aneksit B te rezolutes A.744(18), e modifikuar.

7.3.8. Duhen seleksionuar seksionet e terthorta ku zvogelimet e trashesise maksimale mendohet se jane bere ose jane konstatuar nga matjet e trashesise te llamarinave te veshjes se kuvertes. Nje seksion transversal te pakten duhet te pershije nje cisterne me ballast qe gjendet ne nje distance nga mesi i anijes me e vogel ose e barabarte me 0.5L.

8. KRITERET E PRANIMIT.

Kriteret e pranimit te zbatueshme per kontrollin CAS duhet te jene ato qe permenden ne rezoluten A.744(18), e modifikuar.

9. RAPORTET E KONTROLLIT CAS

9.1. Per çdo kontroll CAS duhet te perpilohet nje raport kontrolli. Ky raport duhet te tregojë daten dhe vendin e kontrollit, dhe ne rast te kundert, nese kontrolli u be ose jo ne dok te thate. Nese kontrolli eshte bere ne disa stacione te ndryshme, duhet hartuar nje raport per çdo pjese te kontrollit.

9.2. Raporti i kontrollit CAS qe tregon veçanerisht masat e marra, perben nje skedar verifikimi

me kahje te kundert, i cili duhet te vihet ne dispozicion te Administrates, sipas kerkeses.

9.3. Per me teper, çdo raport kontrolli CAS duhet te permbaje informacionet e meposhtme :
detajet e kontrollit :

1. identifikimin e hapësirave qe jane objekt i nje kontrolli te pergjithshem;

identifikimin, ne çdo hapësire, te vendosjeve qe jane objekt i nje kontrolli ne vend dhe i mjeteve hyrese qe perdoren; dhe

identifikimi i hapësirave dhe ne çdo hapësire, te vendosjeve qe jane objekt i matjeve te trashesise; dhe

rezultatet e kontrollit:

shtrirja dhe gjendja e veshjes te çdo hapesire. Identifikimi i hapesirave te pajisura me anoda dhe gjendja e pergjithshme e anodave;

raporti i gjendjes se struktures te çdo hapesire, i cili duhet te ketë informacione per degradimet e meposhtme, sipas rastit:

korrozioni (vendosja dhe karakteristikat, si shpime, brazda, etj.)

çarjet (vendosjet, pershkrimi dhe shtrirja);

perthyerjet (deformimet) nga shtypja (vendosja, pershkrimi dhe shtrirja)

deformimet (vendosjet, pershkrimi dhe shtrirja) ; dhe

zonat e korrozionit me te madh ; dhe

masat e marra ne fund te kontrollit:

pershkrimi i riparimeve te bera mbi elementet e struktures ne hapesirat e identifikuar, duke perfshire metoden e riparimit dhe shtrirjen e riparimit; dhe

listen e elementeve per t'u survejuar per te planifikuar inspektimet dhe kontrollet e ardhshme, duke perfshire edhe matjet e trashesise.

9.4. Nese nuk konstatohet asnje mangesi, raporti duhet ta tregojë kete per çdo hapesire.

9.5. Teksti i raportit duhet kompletuar me fotografi qe tregojne gjendjen e pergjithshme te çdo hapesire, duke perfshire foto apo skica qe tregojne degradimet e treguara me siper qe jane sinjalizuar.

9.6. Raporti i matjeve te trashesise duhet te verifikohet dhe te ekzaminohet nga inspektori i caktuar.

9.7. Inspektoret e caktuar duhet te nenshkruajne raportin e kontrollit CAS.

10. RAPORTI PERFUNDIMTAR CAS PER ADMINISTRATEN.

Shqyrtimi i raportit CAS nga organizmi i njohur.

10.1.1. Selia e organizmit te njohur duhet te beje verifikimin e raporteve te kontrollit CAS, te dokumentave, te fotografive dhe te dosjeve te tjera qe lidhen me CAS, qe tregohen ne seksionin 9, per te konfirmuar qe jane permbushur udhezimet e CAS.

10.1.2. Personeli qe ben verifikimin nuk duhet ne asnje rast te kete marre pjese ne kontrollin CAS qe eshte objekt i ketij verifikimi.

10.2. Raporti perfundimtar CAS per Administraten.

10.2.1 Organizmi i njohur duhet te pergatise nje raport perfundimtar CAS per Administraten me te mbaruar kontrolli CAS dhe pasi selia e organizmit te njohur ka bere verifikimin e raporteve te kontrollit CAS qe eshte treguar ne paragrafin 10.1.1.

10.2.2. Organizmi i njohur duhet t'ia dorezoje raportin perfundimtar CAS Administrates pa vonesa, dhe ne çdo rast, te pakten dy muaj para dates se leshimit te deklarates se konformitetit per anijen.

10.2.3. Raporti perfundimtar CAS duhet te permbaje te pakten:

karakteristikat e meposhtme te anijes :

Emri i anijes

Numri OMI

Gjendja e korpusit

Porti ku eshte rregjistruar

Tonazhi bruto

Tonazhi i plote (ne tone metrike)

Thellesia ose sasia e ujit te zhvendosur nga anija qe i korrespondon linjes se ngarkeses ne vere.

Data e dorezimit

Kategoria e anijes

Data ne te cilen anija duhet te permbushe udhezimet e rregullit 13F

Kompania

Referenca per identifikimin e raportit;

Nje permbledhje qe tregon vendin, datat, menytrat e kontrollit dhe sakesimet se prej kujt eshte bere ky kontroll;

Nje deklarate qe permbledh te gjitha dokumentat qe lidhen me kontrollin, duke perfshire edhe planin e kontrollit;

Nje deklarate mbi gjendjen e sistemeve te antikorrozionit te perdorura neper hapesirat.

Nje deklarate qe permbledh te gjitha raportet mbi matjet e trashesise.

Nje permbledhje te perfundimeve te kontrolleve te pergjithshem;

Nje permbledhje te konkluzioneve te te gjitha kontrolleve ne vend ;

Nje permbledhje e riparimeve te bera te korpusit ;

Identifikimi si dhe vendosja, shtrirja dhe gjendja e te gjitha zonave ku dallohet nje korrozion i madh ;

Sinteza e rezultateve te vleresimit te matjeve te trashesise, duke perfshire identifikimin e zonave dhe te seksioneve qe ishin objekt i matjes se trashesise.

Nje vleresim i rezistences se struktures se anijes dhe nje analize e perputhshmerise me kriteret e pranimit te permendura ne seksionin 8.

Nje deklarate qe tregon nese jane permbushur te gjitha udhezimet e zbatueshme te CAS ;

Nje rekomandim per Administraten qe tregon se nese duhet te autorizohet mbajtja e anijes ende ne shfrytezim deri ne daten ne te cilen ajo duhet te permbushet udhezimet e rregullit 13F, ashtu si tregohet ne rregullin 13G, ose deri ne skadimin e periudhes se vlefshmerise te CAS, nese data e ketij te fundit eshte me heret ; dhe

Perfundimet.

11. Verifikimi i CAS nga Administrata.

11.1. Pervec udhezimeve te dhena organizmit te njohur te cilin e ka autorizuar ne emer te saj qe te beje kontrollet e parashikuara ne kuadrin e Programit te perforcuar, Administrata duhet t'i jape ketij organizmi te njohur dhe kompanive qe shfrytezojne naftembajteset e kategorise 1 dhe 2 udhezime qe ai te mund te mbikqyre performancen e CAS dhe te verifikojte qe jane permbushur rekomandimet e CAS.

11.2. Per te garantuar zbatimin uniform dhe sistematik te CAS, Administrata duhet te caktojte, te pakten, procedura qe do t'i mundesoje :

te bejne efikase udhezimet e CAS ;

te mbikqyre punimet qe organizmi i njohur ben ne emer te saj ne kuadrin e CAS ;

te shqyrtoje raportin perfundimtar CAS ;

te shqyrtoje rastet e anijeve qe propozohen per t'u rivleresuar ne kuadrin e CAS ; dhe

le leshoje deklaraten e perputhshmerise.

11.3. Administrata duhet te shohe hollesisht raportin definitiv CAS para se te leshoje deklaraten e konformitetit (perputhshmerise), ajo duhet te dorezoje dhe te detajoje rezultatet dhe konkluzionet e ketij shqyrtimi dhe te justifikojte vendimin e saj per te pranuar apo hedhur poshte raportin perfundimtar CAS dhe duhet te pergatise nje raport mbi kete shqyrtim.

11.4. Administrata duhet te sigurohet qe cdo person i caktuar per teurvejuar ekzekutimin e CAS ose te shohe hollesisht raportin perfundimtar CAS :

ka kompetenca dhe eksperiencen e duhur, qe Administrata i gjykon te kenaqshme ;

eshte nen kontrollin direkt te Administrates ;

nuk ka asnje lidhje me organizmin e njohur qe ka bere kontrollin CAS i cili eshte objekti i verifikimit.

12. RIVLERESIMI I ANIJEVE QE NUK KANE PERMBUSHUR UDHEZIMET E CAS

12.1. Nje anije e cila sipas mendimit te Administrates nuk ka permbushur udhezimet e CAS mund t'i nenshtrohet nje vleresimi te ri CAS. Ne kete rast, ky rivleresim duhet te konsistoje ne ekzaminimin e motiveve per te cilat Administrata ka refuzuar leshimin e deklarates se konformitetit (perputhshmerise) se anijes, ne korrigjimin e problemeve dhe ne inspektimin me pas te masave korrigjuese per t'u siguruar qe jane permbushur udhezimet e CAS.

12.2. Si rregull i pergjithshem, ky rivleresim duhet bere nga organizmi i njohur dhe

Administrata qe kane bere kontrollin e meparshem CAS.

12.3. Nese nje anije qe nuk e ka marre deklaraten e konformitetit ndryshon korpus, Administrata e re duhet, ne perputhje me dispozitat e rregullit 8 3), t'i kerkoje Administrates se meparshme t'i transmetoje kopjet e te gjitha dokumentave CAS qe lidhen me kete anije ne menyre qe te sigurohet qe motivet per te cilat Administrata e meparshme ka refuzuar t'i jape anijes deklaraten e konformitetit jane trajtuar dhe te garantoje zbatimin sistematik dhe uniform te CAS.

12.4. Si rregull e pergjithshme, rivleresimi CAS duhet te behet sapo te jete i mundur dhe ne çdo rast, sipas dispozitave te paragrafit 5.3, jo me vone se gjashte muaj pas dates ne te cilen Administrata ka vendosur te refuzoje leshimin e deklarates se konformitetit per anijen.

13. DEKLARATA E KONFORMITETIT (E PERPUTHSHMERISE)

Administrata duhet, konform procedurave qe ajo ka vendosur, te leshoje nje deklaratë konformiteti per çdo anije qe mbaron me sukses kontrollin CAS.

Deklarata e konformitetit duhet redaktuar ne gjuhen zyrtare te Adminsitrates qe e leshon dhe duhet te pergatitet sipas modelit qe figuron ne shtojcen 1. Nese gjuha e perdorur nuk eshte as anglisht, as spanjisht, as frengjisht, teksti duhet te kete nje perkthim ne nje nga keto gjuhe.

Originali i deklarates se konformitetit duhet te ruhet ne bordin e anijes si nje shtese e Çertifikates nderkombetare te parandalimit te ndotjes nga hidrokarburet.

Nje kopje e raportit perfundimtar CAS e shqyrtuar nga Administrata me qellim leshimin e deklarates se konformitetit dhe nje kopje e raportit te ketij shqyrtimi qe permendet ne paragrafin 11.3. duhet te ruhen ne bord me deklaraten e konformitetit.

Nje kopje e çertifikuar konform deklarates se konformitetit dhe nje kopje e raportit te shqyrtimit te permendur ne paragrafin 11.3 duhet t'i transmetohen organizmit te njohur nga Administrata dhe te ruhen bashke me raportin perfundimtar CAS.

Deklarata e konformitetit eshte e vlefshme duke filluar nga data e perfundimit te kontrollit CAS deri ne nje nga datat e meposhtme; data me e afert qe mund te mbahet:

data me e afert ne te cilen anija beri me sukses:

nje kontroll ndermjetes, konform rregullit 4 1) c); ose

nje kontroll rinovimi, konform rregullit 4 1) b);

ose

data ne te cilen anija, ne zbatim te rregullit 13G, permbushi udhezimet e rregullit 13F.

Nese deklarata e konformitetit skadon para dates ne te cilen anija, ne zbatim te rregullit 13G, permbush udhezimet e rregullit 13F, kjo anije per t'u mbajtur ne shfrytezim edhe pas skadimit te deklarates se saj te konformitetit, duhet t'i nenshtrohet nje kontrolli rinovimi CAS ne perputhje me udhezimet e seksioneve 5 deri 10.

Administrata mund te konsideroje dhe te njohe qe deklarata e konformitetit te nje anijeje mbetet e vlefshme dhe qendron plotesisht ne fuqi nese :

anija transferohet tek nje organizem i njohur i ndryshem nga ai qe kishte bere raportin definitiv CAS qe kishte shqyrtuar dhe mbi bazen e te cilit ishte leshuar deklarata e konformitetit;

ose

anija shfrytezohet nga nje kompani e ndryshme nga ajo qe shfrytezonte anijen ne daten e perfundimit te kontrollit CAS,

me rezerven qe periudha e vlefshmerise se deklarates se konformitetit ne fjale dhe kushtet e leshimit te saj te mbeten ato qe kishte formuluar Administrata kur kishte leshuar deklaraten e konformitetit.

Nese nje anije qe ka nje deklaratë konformiteti transferohet ne korpusin e nje Pale tjeter, Administrata e re mund t'i leshoje kesaj anijeje nje deklaratë te re konformiteti mbi bazen e deklarates se konfromitetit te leshuar nga Administrata e meparshme, me kusht qe:

Administrata e meparshme t'i transmetoje, sipas nje kerkese, ne perputhje me rregullin 8 3), kopje te te gjitha dokumentave te CAS qe lidhen me kete anije qe Administrata e meparshme ka perdorur per te leshuar apo rinovuar dhe mbatjur vlefshmerine e deklarates se konformitetit qe anija zoteron ne momentin e transferimit;

Ajo te percaktoje qe organizmi i njohur qe i ka dhene raportin perfundimtar CAS

Administrates se meparshme eshte nje organizem i njohur i autorizuar te veproje ne emer te saj;

Ajo te ekzaminoje dokumentat e permendura ne pikat 1. dhe gjykon se i pergjigjen udhezimeve te CAS; dhe

Periudha dhe kushtet e vlefshmerise se deklarates se konformitetit qe ajo leshon korrespondojne me ato qe kane qene te formulara nga Administrata e meparshme.

Administrata duhet:

te pezulloje ose te terheqe deklaraten e konformitetit te nje anijeje ne rast se kjo e fundit nuk i permbush me udhezimet e CAS ; dhe

te terheqe deklaraten e konformitetit te nje anijeje nese kjo e fundit nuk eshte me e autorizuar te lundroje.

Komunikimi i informacioneve Organizates.

Administrata duhet t'i komunikoj Organizates:

Hollesite e deklaratave te konformitetit qe ajo leshon;

Rrethanat e pezullimit ose te terheqjes se deklaratave te konformitetit qe ajo ka leshuar; dhe

Karakteristikat e anijeve te cilave u eshte refuzuar leshimi i deklarates se konformitetit dhe motivet e ketij refuzimi.

Organizata duhet te shperndaje informacionet e permendura me siper te gjitha Paleve te MARPOL 73/78 dhe duhet te perditesoje nje baze te dhenash elektronike, te perdorshme vetem nga Palet e MARPOL 73/78, qe permban keto informacione.

SHTOJCA 1

MODELI I DEKLARATES SE KONFORMITETIT

DEKLARATE KONFORMITETI

E leshuar ne zbatim te dispozitave te sistemit te vleresimit te shtetit te anijes (CAS) i adoptuar me rezoluten MEPC.94(46) nen autoritetin e Qeverise:

.....
(emri i plote zyrtar i vendit)

Karakteristikat e anijes

Emri i anijes.....

Numri ose shkronjat dalluese.....

Porti ku eshte rregjistruar.....

Tonazhi bruto.....

Tonazhi i plote i anijes (ne tone metrike).....

Numri OMI.....

Kategoria e anijes – cisterne.....

VERTETOHET SE

Anija u kontrollua ne perputhje me udhezimet e CAS (rezoluta MEPC.94(46));

Ne fund te ketij kontrolli u konstatua se gjendja e struktures se anijes ishte e kenaqshme ne çdo drejtim dhe se anija i permbushte udhezimet e CAS.

Kjo deklarate konformiteti eshte e vlefshme deri me

Leshuar ne
(vendi i leshimit)

Me
(Data e leshimit)(Nenshkrimi i agjentit te autorizuar ligjerisht qe leshon deklaraten)

(Vula e autoriteteve sipas rastit)

Shtojca 2
Pyetesori per planifikimin e kontrollit.

Informacionet e meposhtme do t'i mundesojne kompanise, ne bashkepunim me organizmin e njohur, te pergatisin planin e kontrollit ne perputhje me udhezimet e CAS.

Eshte shume e rendesishme qe duke mbushur kete pyetesor kompania jap informacione te perditesuara.

Pasi eshte mbushur ky pyetesor, duhet te jape te gjitha informacionet dhe te dhenat e udhezuara nga CAS.

Karakteristikat e anijes:

Emri i anijes:

Numri OMI:

Gjendja e korpusit:

Porti ku eshte bere regjistrimi:

Tonazhi bruto:

Tonazhi i plote (ne tone metrike):

Thellesia e ujit te zhvendosur nga anija qe i korrespondon linjes se ngarkeses ne vere:

Data e dorezimit:

Kategoria e anijes:

Data ne te cilen anija duhet te permbushe rregullin 13F:

Kompania:

Referenca per identifikimin e raportit:

Informacionet lidhur me mjetet e hyrjes te parashikuara per kontrollet ne vend dhe matjet e trashesise:

Kompania eshte e lutur te tregojë, ne tablone ketu poshte, mjetet qe bejne te mundur hyrjen ne strukturat qe jane objekt i kontrollit nga afer dhe te matjeve te trashesise.

Nje kontroll ne vend eshte nje shqyrtim i detajeve te elementeve te strukture qe inspektori i caktuar eshte ne gjendje te inspektojë me sy nga afer, d.m.th. qe gjenden me nje te zgjatur te dores.

Hyrja / Hapesira		Pasarele e perkohshme	Lundrat	Shkallet	Hyrje direkte	Menyra te tjera (saktsoni)
Kulmi i perparme						
Cisterna anesore	Nen – kuverta					
	Veshja e trupit te anijes					
	Traversa e bazes					
	Ndarje gjatesore					
	Ndarje e terthorte					

Cisterna qendrore	Nen kuverta					
	Traversa e baze					
	Ndarje e terthorte.					

Procedurat e pastrimit te cisternave	
Tregoni frekuencen e operacioneve te larjes se cisternave, ne veçanti te cisternave pa veshje:	
Lenda larese e perdorur:	Naftë bruto: Po / Jo Ujë deti i ngrohur: Po / Jo Lende tjeter (saktesoni):

Mekanizmi i inercise i instaluar	Po / Jo
Tregoni permbajtjen mesatare te oksigjenit gjate inercise:	
Detaje te perdorimit te instalimit te gazit inert:	

Lista e ngarkesave te transportuara gjate tre viteve te fundit, duke treguar nese ngarkesat kane qene te ngrohura :

Operacionet e ballastimit te bera gjate tre viteve te fundit.

Inspektimi nga kompania

Duke perdorur nje prezantim te njejte me ate te tabelës se meposhtme (e dhene si shembull), kompania duhet te jape te dhena te detajuara mbi rezultatet e inspektimit qe ajo ka kryer gjate tre

viteve te fundit ne perputhje me rezoluten a.744(18), e modifikuar, dhe per CAS, per te gjitha cisternat ME NGARKESE dhe PREJ BALLASTI dhe te gjitha hapesirat BOSHE te vendosura ne pjesen e ngarkeses.

Hapesira (tregoni numrat e skeleteve dhe majtas apo djathtas)	Sistem kunder gerryejtj es (1)	Shtrirja e mbuleses (2)	Gjendja e mbuleses (3)	Degradimi i struktures (4)	Historiku i cisternes (5)
Cisterne me ngarkese qendrore					
Cisterne me ngarkese anesore					
Cisterne me mbetje					
Cisterne per ballast ⁷²					
Kulmi i pasme					
Kulmi i parme					
Hapesira te tjera					

Shenime :

HC = veshje e forte; SC = veshje elastike

A = anoda; NP = asnje mbrojtje

U = pjesa e sipërme ; M = pjesa qendrore

L = pjesa e poshtme; G e zëvendësuar

G = mire; F = kalueshem; P = keq

RC = veshje e re

N = asnje difekt i konstatuar;

Y = difekte te konstatuar (bashkangjisni nje pershkrim te konstatimeve);

D&R = demtime dhe rregullime; L = derdhje

CV = transformim; CPS = sistem kundra gerryerjes (bashkangjisni raportet)

Kompania:

Emer/Firme:.....

Data:.....

⁷² tregohen cisternat qe sherbejne per transportin e hidrikarbureve/ prej metali

Raportet e inspektimeve te kryera ne kuadrin e kontrollit te anijeve nga Shteti i portit

Jepet lista e raporteve te inspektimeve te kryera ne kuadrin e kontrollit te anijeve nga Drejtuesit e portit qe permendin difektet ne anije qe japin te dhena mbi keto difekte :

Sistemi i administrimit te sigurise

Jepet lista e mungesave te pershtatjes qe lidhen me mirembajtjen e anijes, duke perfshire dhe masat permiresuese qe i korrespondojne:

Emri i ndermarrjes se ngarkuar per marrjen e masave.

9

Rezoluta MPEC.82(43)

Direktiva per kontrollin e permbajtjes mesatare te squfurit ne bote nga mbetjet e naftes me qellim perdorimin e tyre ne bordin e anijeve

Miratur me 1 janar 1999

KOMITETI I MBROJTJES SE MJEDISIT DETAR,

DUKE IU REFERUAR nenit 38 a) te Konventes qe çoi ne krijimin e organizates nderkombetare detare qe ushtron funksionet qe i jane dhene ne baze te konventave nderkombetare qe kane per qellim parandalimin dhe luften ndaj ndotjes se deteve,

DUKE DITUR QE Konferenca e Paleve te MARPOL 73/78, qe u mbajt ne shtator te 1997, miratoi Protokollin e 1997 duke modifikuar Konventen nderkombetare te 1973 per parandalimin e ndotjes nga anijet, e modifikuar nga Protokolli i 1978, ne aneksin ku paraqiten ligjet e Aneksit te ri VI qe kane te bejne me parandalimin e ndotjes se atmosferes nga anijet, si dhe tete rezoluta, sidomos

rezoluta 4 qe parashikon hartimin e direktivave per kontrollin e permbajtjes mesatare te sqfurit ne bote nga mbetjet e naftes me qellim perdorimin e tyre ne bordin e anijeve,

DUKE DITUR qe Rregulli 14 i Aneksit VI te MARPOL 73/78 kerkon qe Palet e Aneksit VI te MARPOL 73/78 te kontrollojne permbajtjen mesatare te sqfurit ne bote nga mbetjet e naftes me qellim perdorimin e tyre ne bordin e anijeve, duke pasur parasysh direktivat qe duhet te perpunoje Organizata,

1. MIRATON direktivat per kontrollin e permbajtjes mesatare te sqfurit ne bote nga mbetjet e naftes me qellim perdorimin e tyre ne bordin e anijeve teksti i te cilave paraqitet si aneks i kesaj resolute; dhe

2. IU KERKON NE TE NJEJTEN KOHE Qeverive Anetare dhe organizatave te interesuara te ofrojne burimet dhe njohurite e nevojshme per zbatimin e ketyre direktivave.

Aneks

Direktiva per kontrollin e permbajtjes mesatare te sqfurit ne bote nga mbetjet e naftes me qellim perdorimin e tyre ne bordin e anijeve

Parathenie

1. Objektivi i pare i ketyre Direktivave eshte krijimi i nje metode te pershtatshme per te kontrolluar permbajtjen mesatare te sqfurit ne bote nga mbetjet e naftes me qellim perdorimin e tyre ne bordin e anijeve. Keto direktiva kane gjithashtu per qellim te rihapin debatet ne gjirin e MEPC per masat qe duhen marre per te zvogeluar shperndarjen e Sox nga anijet ne rastet kur permbajtja mesatare te sqfurit, e llogaritur ne baze te ketyre direktivave do te paraqiste nje tendence rritjeje.

Hyrje

2. keto direktiva jane hartuar ne kontekstin e Rregullit 14 2) te Aneksit VI te MARPOL 73/78 dhe ne ate te rezolutes 4 te Konferences per kontrollin e permbajtjes mesatare te sqfurit ne bote nga mbetjet e naftes me qellim perdorimin e tyre ne bordin e anijeve. Midis emetimeve te permendura nga Aneksi VI jane dhe emetimet qe dalin nga djegia e mbetjeve te naftes qe permbajne sqfur. Eshte vendosur nje kufi i siperme per permbajtjen e sqfurit dhe eshte vendosur te kontrollohet gjithashtu permbajtja mesatare e sqfurit ne bote nga mbetjet e naftes.

Sipas vleresimeve, labororet e pavarur te analizave, bejne deri ne 50 000 analiza ne vit, kjo do te thote qe kane lidhje 25 deri 35% te dergesave. Sipas te dhenave te mbledhura nga keta laboratore, mund te marrim vlerat mesatare nga momenti i permbajtjes se sqfurit nga mbetjet e naftes. Keto vlera jane publikuar rregullisht dhe jane aktualisht ne vleren 3%.

Perkufizime

3. Ne sherbim te ketyre direktivave duhet te aplikohen perkufizimet e meposhtme:

1. Mbetje mazuti:

Mbetjet e naftes te perdorura me qellim djegieje ne bordin e anijeve, viskoziteti kinematik perj 100°C i te cilave eshte i barabarte apo me i madh se 10,0 censtitok⁷³.

2. Ofrues sherbimesh per kampionet dhe analizen:

Institucion qe, me certifikate tregtare, ofron sherbime analize dhe kampione te lendeve djegese qe u jepen anijeve me qellim qe ato te vleresojne parametrat e cilesise, midis te cilave edhe permbajtjen e sqfurit.

⁷³ Referohuni normave ISO 8217, 1996.

3. Vlera e references Aw:

Vlera mesatare boterore e permbajtjes se mbetjes se sqfurit nga mbeturinat e naftes se perdorur ne bordin e anijeve, e percaktuar ne baze te dhenave te mbledhura gjate tre viteve te pare sipas menyres se treguar ne paragrafin 4 dhe 5 te ketyre udhezimeve.

4 Kontrolli dhe llogaritja e mesatares vjetore dhe mesatares se levizshme per tre vite te njepasnjeshme.

4.1 Kontrolli

Kontrolli duhet te bazohet ne llogaritjet e permbajtjes mesatare te sqfurit te mbeturinave te naftes ne baze te kampioneve dhe analizave. Permbajtja mesatare e sqfurit per mbeturinat e naftes duhet te llogaritet çdo vit. Ne krye te tre viteve, vlera e references se perdorur do te vendoset ne menyren e pershkuar ne paragrafin 5.

4.2 Llogaritja e mesatares vjetore

Kontrolli bazohet ne llogaritjen vjetore te permbajtes mesatare te sqfurit nga mbetjet e naftes.

Llogaritja mesatare e permbajtjes se sqfurit behet si me poshte:

Per nje vit kalendarik te dhene, regjistrohen permbajtjet e sqfurit te kampioneve te analizuar (nje kampion per çdo dergese permbajtja e sqfurit e te ciles matet nga analiza e naftes). Permbajtjet e sqfurit te kampioneve te analizuar mblidhen, pastaj pjestohen me numrin e kampioneve. Rezultati i ketij pjestimi jep permbajtjet mesatare te sqfurit per mbetjet e naftes per vitin ne fjale.

Qe vendimet te merren me vetedije te plote, nje paraqitje grafike e shperndarjes se permbajtjes mesatare te sqfurit per mbetjet e naftes e shprehur ne perqindje sqfuri me nje rritje prej 0.5% ne raport me sasine e naftes qe i shtohet cdo ndryshim ne rritje te permbajtjes se sqfurit, duhet te jete e gatshme ne 31 dhjetor te cdo viti.

Formula matematike qe perdoret per metoden e llogaritjes se pershkruar me lart tregohet ne shtojcen 1 te ketyre direktivave.

Mesatarja e levizshme per tre vitet ne vijim

Nje mesatare e levizeshme per tre vitet ne vijim duhet te llogaritet me ndihmen e formules se meposhtme :

$$Acr = (Ac1 + Ac2 + Ac3)/3$$

Ku:

Acr = permbajtjen mesatare te sqfurit (mesatare e levizeshme) per te gjitha dergesat e analizuar gjate nje periudhe prej tre vjetesh

Ac1, Ac2, Ac3 = permbajtjet mesatare te sqfurit per te gjitha sasite e analizuar gjate cdo viti te marre ne analize

Acr duhet te rillogaritet çdo vit duke perdorur vleren me te afert te Ac dhe duke hequr vleren me te vjeter.

5. Vendosja e vleres se references

Duhet te marrim si vlere reference Aw te permbajtes mesatare boterore te sqfurit nga mbetjet e naftes se perdorur gjate perdorimit ne bordin e anijeve vleren Acr qe llogaritet ne muajin janar te vitit ne vijim te tre viteve fillestare gjate te cileve eshte bere mbledhja e te dhenave sipas ketyre direktivave. Vlera Aw duhet te shprehet ne perqindje.

6. Studimi i masave per te reduktuar shperndarjen e Sox

Ne qofte se gjate nje viti cfaredo qe eshte ne vijim te vendosjes se vleres se references, vlera e Acr kalon me 0.2% ose me shume vleren Aw, Komiteti i mbrojtjes se mjedisit detar duhet te ekzaminoje ne qofte se eshte e nevojshme te marre masa te reja per te zvogeluar shperndarjen e Sox qe vjen nga anijet, ne menyre qe te vendoset nese kjo çeshtje duhet te ekzaminohet me prioritet. MEPC duhet te mbikqyre me prioritet tepricen (aktualisht te fiksuar 0.2%) pasi te jete vendosur vlera e references.

7. Ofrues sherbimesh per kampionet dhe analizat

Per periudhen fillestare prej pese vjetesh, aktualisht ekzistojne tre ofrues sherbimesh per

kampionet dhe analizat te parashikuar nga keto direktiva.

Çdo ofrues tjetër shërbimesh për kampionet dhe analizat duhet të plotësojë kriteret e mëposhtme :

Paraprakisht duhet të jenë anëtarë të IACS por në çdo rast të aprovuar nga komiteti i mbrojtës së mjedisit detar i cili zbaton kriteret në fjalë.

Duhet të kenë një personel teknik dhe administrativ të përbërë nga specialistë të kualifikuar, të cilët të sigurojnë një mbulim gjeografik dhe një paraqitje lokale të mjaftueshme për të garantuar shërbime me cilësi dhe në kohën e duhur;

Ata duhet të ofrojnë shërbime që i nënshtrohen një kodi të moralit profesional të përcaktuar;

Ata nuk duhet të kenë asnjë interes komercial në rezultatet e kontrollit;

Ata duhet të aplikojnë dhe të mbajnë një sistem cilësor që të njihet në planin ndërkombëtar dhe të certifikohet nga një organizëm kontrolli i pavarur, i cili të garantojë riprodhueshmërinë dhe përsëritshmërinë e shërbimeve që i nënshtrohen një kontrolli të brendshëm, të mbikëqyrur dhe ekzekutuar në kushte të përcaktuara;

Çdo vit ata duhet të marrin një numër të rëndësishëm kampionesh me qëllim që të kontrollohet përmbajtja mesatare e squfurit nga mbetjet e naftës në nivel boteor.

8. Metode e normalizuar e llogaritjes

Çdo ofrues shërbimesh për kampionet dhe analizat duhet të japë të dhënat e nevojshme për të llogaritur përmbajtjen mesatare të squfurit nga mbetjet e naftës në sekretariatit e OMI, apo një palë e tretë të pranuar duke ndjekur një format të përshtatshëm të aprovuar nga MEPC. Kjo pjesë do të procedojë me trajtimin e të dhënave dhe do t'i komunikojë rezultatet MEPC duke përdorur formatin e duhur. Për arsye konkurrence, të dhënat duhet të konsiderohen si konfidenciale. Si pasojë, pjesa e tretë në fjalë duhet të trajtojë si konfidenciale të dhënat e konsideruara si të tilla nga të gjithë, pa paragjykuar të dhënat e mbledhura nga komiteti me qëllim kontrolli dhe marrje vendimesh.

9. Menyra financimi

Kostot e kontrollit konsistojnë në një shumë fillestare për fillimin e kontrollit nga ofruesit e përmendur në paragrafin 7, plus një shumë vjetore të derdhur nga ofruesit që ata ta realizojnë.

Gjatë një periudhe operationnelle prej pesë vjetësh, kostot e kontrollit do të përballohen vullnetarisht nga shtetet anëtarë të përmendur në shtojcën 2 të ketyre direktivave. Eksperiencat e fituar do të vlerësohen në fund të vitit të katërt. Në këtë bazë, komiteti i mbrojtjes së mjedisit detar, në bashkëpunim me sekretariatit e përgjithshëm të OMI, mund të parashatrojë përmirësime financiare me të përshtatshme për të mbuluar kostot e sistemit të kontrollit.

SHTOJCA 1

LLOGARITJA E PERMBAJTJES MESATARE NE SQUFUR

Shënim: Shprehja “të gjitha derguesat”, sa herë që përdoret tregon të gjitha derguesat që janë bërë objekt i marrjes së kampioneve dhe përmbajtja e squfurit është analizuar dhe marrë në konsideratë me qëllim kontrolli.

Llogaritje jo e ponderuar në funksion të sasise

$$Ac_j = \frac{\sum_{i=1,2,3,...N} a_i}{N_j}$$

Në këtë formulë :

Ac_j = përmbajtja mesatare e squfurit e të gjitha derguesave që janë bërë objekt i marrjes së kampionit në bote për vitin j

a_i = përmbajtja mesatare e squfurit të një kampioni të dhënë për një dergesë i

N_j = numri total i kampioneve te marre per vitin j

Shtojca 2

Lista e vendeve qe perballojne kostot e kontrollit gjate nje periudhe pese vjecare

Danimarka

Finlanda

Norvegjia

Vendet e Ulta

Mbreteria e Bashkuar

Suedia

Abonimet vjetore mund të bëhen pranë Postës Shqiptare ose pranë Qendrës së Publikimeve Zyrtare, në adresën: Bulevardi "Zhan d'Ark", prapa ish-ekspozitës "Shqipëria Sot", nr.tel: 042 555 63; ose 04 267 468
Çmimi i abonimit për Fletoret Zyrtare 2006 është 18 000 lekë.

BOTIMET E QENDRËS SË PUBLIKIMEVE ZYRTARE

- 1. KUSHTETUTA E SHQIPËRISË**
- 2. KODET E LEGJISLACIONIT SHQIPTAR**
- 3. REGJISTRAT E NOTERISË**
- 4. PËRMBLEDHJE LEGJISLACIONI**

1. PËR PROKURIMIN PUBLIK (2006).....	1500
2. PËR NËPUNËSIN CIVIL (2005)	600
3. PËR SISTEMIN E DREJTËSISË (Vëllim I-rë dhe vëllimi i II-të-2006)	1500
4. PËR TAKSAT DHE TATIMET...(+ suplement 2006).....	1500
5. PËRMBLEDHËSE LEGJISLACIONI NË FUSHËN E ARSIMIT.....	500

Botime të reja

1. TREGUESI KRONOLOGJIK I LEGJISLACIONIT (2006-2 vëllime).....	500
2. TREGUESI TEMATIK I LEGJISLACIONIT (2006-2 vëllime).....	500
3. PËRMBLEDHJE MARRËVESHJESH NDERKOMBËTARE NË FUSHËN E DREJTËSISË.....	1000
4. PËRMBLEDHJE LEGJISLACIONI PUSHTETI VENDOR.....	800
5. PËRMBLEDHJE LEGJISLACIONI PER NDERTIMET.....	500
6. PËRMBLEDHJE VENDIMESH UNIFIKUESE TË GJYKATËS SË LARTË (2000-2006).....	1000
7. PËRMBLEDHJE LEGJISLACIONI PËR SHOQERITË TREGTARE.....	500

Hyri në shtyp më 15.8.2006
Doli nga shtypi më 17.8.2006

Tirazhi: 4000 copë

Formati: 60x88/8

Shtypshkronja "Ilar"
Tiranë, 2006

Çmimi 500 lekë