

Příloha I k MARPOL

Pravidla pro prevenci znečištění ropnými látkami

Pravidla pro prevenci znečištění ropnými látkami

Kapitola 1 – Obecné informace

Pravidlo 1

Definice

Pro účely této přílohy:

1 Termín *ropná látka* znamená ropu v jakékoliv formě, včetně surové ropy, pohonné ropné látky, kalu, ropného odpadu a rafinovaných produktů (jiných druhů než jsou petrochemické produkty, které podléhají ustanovení Přílohy II této úmluvy) a, bez omezení obecnosti výše uvedeného, zahrnuje látky uvedené v Dodatku I k této příloze.

VIZ VÝKLAD 1.1

2 Termín *surová ropa* znamená jakoukoliv kapalnou směs uhlovodíků vyskytujících se v přirozeném stavu v zemi, ať již je či není upravována za účelem přípravy pro přepravu a zahrnuje:

- .1 surovou ropu, z níž lze odstranit některé destilační frakce a
- .2 surovou ropu, do níž lze přidat některé destilační frakce.

3 Termín *ropná směs* znamená směs s jakýmkoliv obsahem ropných látek.

4 Termín *palivo* znamená jakoukoliv ropnou látku využívanou jako palivo v souvislosti s pohonem a pomocného strojního zařízení na lodi, ve které je tato ropná látka přepravována.

5 Termín *ropný tanker* znamená loď postavená nebo upravená především za účelem hromadné přepravy ropných látek v jejích nákladových prostorech a zahrnuje kombinované tankery pro přepravu ropných produktů, veškeré „NLS tankery“ tak, jak jsou definovány v Příloze II této úmluvy a veškeré tankery pro přepravu plynu tak, jak jsou definovány v pravidle 3.20 kapitoly 11-1 v úmluvě SOLAS 74 (ve znění pozdějších předpisů), když převáží hromadně část nebo celý náklad ropných látek.

VIZ VÝKLAD 1.2

6 Termín *tanker na surovou ropu* znamená ropný tanker využívaný v oblasti přepravy surové ropy.

7 Termín *tanker pro přepravu ropných produktů* znamená ropný tanker využívaný v oboru přepravy ropných látek jiného druhu než je surová ropa.

8 Termín *kombinovaný tanker pro přepravu ropných produktů* znamená loď určenou pro hromadnou přepravu buď ropných látek nebo suchých nákladů.

9 *Velká přestavba:*

VIZ VÝKLAD 2

.1 znamená přestavbu lodi:

- .1.1 která podstatně mění rozměry nebo nosnost lodi nebo
- .1.2 která mění typ lodi nebo
- .1.3 jejíž záměr je, podle názoru správního orgánu, podstatně prodloužit její životnost nebo

- .1.4 která jinak mění loď tak, že, kdyby to byla nová loď, by podléhala příslušným ustanovením této úmluvy, která se na ni nevztahují jako na stávající loď.

.2 Bez ohledu na ustanovení této definice:

- .2.1 přestavba ropného tankeru o hrubé nosnosti 20.000 tun a více dodaného 1. června 1982 či dříve, ve smyslu pravidla 1.28.3, aby splňoval požadavky pravidla 18 této přílohy se pro účely této přílohy nebude považovat za velkou přestavbu a
- .2.2 přestavba ropného tankeru dodaného před 6. červencem 1996 tak, jak je definováno v pravidle 1.28.5, aby splňoval požadavky pravidla 19 nebo 20 této přílohy se pro účely této přílohy nebude považovat za velkou přestavbu.

10 *Nejbližší pevnina*. Termín „od nejbližší pevniny“ znamená od základní linie, od které jsou zřízené teritoriální vody dotčeného území v souladu s mezinárodním právem, vyjma případů, kdy pro účely této úmluvy „od nejbližší pevniny“ od severovýchodního pobřeží Austrálie bude znamenat linii vedenou od bodu na pobřeží Austrálie na:

11°00' jižní šířky, 142°08' východní délky
k bodu na 10°35' jižní šířky, 141°55' východní délky,
odtud k bodu na 10°00' jižní šířky, 142°00' východní délky,
odtud k bodu na 09°10' jižní šířky, 143°52' východní délky,
odtud k bodu na 09°00' jižní šířky, 144°30' východní délky,
odtud k bodu na 10°41' jižní šířky, 145°00' východní délky,
odtud k bodu na 13°00' jižní šířky, 145°00' východní délky,
odtud k bodu na 15°00' jižní šířky, 146°00' východní délky,
odtud k bodu na 17°30' jižní šířky, 147°00' východní délky,
odtud k bodu na 21°00' jižní šířky, 152°55' východní délky,
odtud k bodu na 24°30' jižní šířky, 154°00' východní délky,
odtud k bodu na australském pobřeží
na 24°42' jižní šířky, 153°15' východní délky.

11 Termín *zvláštní oblast* znamená oblast moře, kde se z uznávaných technických důvodů týkajících se jejího oceánografického a ekologického stavu a konkrétního charakteru jejího provozu vyžaduje přijetí zvláštních závazných metod k zamezení znečištění moře ropnými látkami.

Pro účely této přílohy se zvláštní oblasti definují následovně:

- .1 termín *oblast Středozemního moře* znamená vlastní Středozemní moře včetně zálivů a jeho moří s hranicí mezi Středozemním mořem a Černým mořem, kterou tvoří rovnoběžka na 41° severní šířky a ohraničená na západě úžinou Gibraltar na poledníku 005°36' západní délky;
- .2 termín *oblast Baltského moře* znamená vlastní Baltské moře s Botnickým zálivem, Finským zálivem a vstupem do Baltského moře ohraničeném rovnoběžkou místa Skaw ve Skagerraku na 57°44'.8 severní šířky;
- .3 termín *oblast Černého moře* znamená vlastní Černé moře s hranicí mezi Středozemním mořem a Černým mořem tvořenou rovnoběžkou na 41° severní šířky;
- .4 termín *oblast Rudého moře* znamená vlastní Rudé moře včetně Suezského zálivu a arabského zálivu ohraničené na jihu loxodromou mezi Ras Si Ane (12°28'.5 severní šířky, 043°19'.6 východní délky) a Husn Murad (12°40'.4 severní šířky, 043°30'.5 východní délky);
- .5 termín *oblast Perského zálivu* znamená oblast moře ležící severozápadně od loxodromy mezi Ras al Hadd (22°30' severní šířky, 059°48' východní délky) a Ras al Fasteh (25°04' severní šířky, 061°25' východní délky);

- .6 termín *oblast Adenského zálivu* znamená tu část Adenského zálivu mezi Rudým mořem a Arabským mořem ohraničenou na západě loxodromou mezi Ras si Ane (12°28'.5 severní šířky, 043°19'.6 východní délky) a Husn Murad (12°40'.4 severní šířky, 043°30'.2 východní délky) a na východě loxodromou mezi Ras Asir (11°50' severní šířky, 051°16'.6 východní délky) a Ras Fartak (15°35' severní šířky, 052°13'.8 východní délky);
- .7 termín *oblast Antarktidy* znamená oblast moře jižně od rovnoběžky na 60° jižní šířky a
- .8 *Severozápadní evropské vody* zahrnují Severní moře a jeho přístupy, Irské moře a jeho přístupy, Keltské moře, Lamanšský průliv a jeho přístupy a část severovýchodního Atlantiku bezprostředně na západ od Irska. Oblast je ohraničena liniemi spojujícími tyto body:
- 48°27' severní šířky na francouzském pobřeží
 - 48°27' severní šířky; 006°25' západní délky
 - 49°52' severní šířky; 007°44' západní délky
 - 50°30' severní šířky; 012° západní délky
 - 56°30' severní šířky; 012° západní délky
 - 62° severní šířky; 003° západní délky
 - 62° severní šířky na norském pobřeží
 - 57°44'.8 severní šířky na dánském a švédském pobřeží
- .9 Termín *Ománská oblast Arabského moře* znamená oblast moře ohraničenou následujícími souřadnicemi:
- 22°30'.00 severní šířky; 059°48'.00 východní délky
 - 23°47'.27 severní šířky; 060°35'.73 východní délky
 - 22°40'.62 severní šířky; 062°25'.29 východní délky
 - 21°47'.40 severní šířky; 063°22'.22 východní délky
 - 20°30'.37 severní šířky; 062°52'.41 východní délky
 - 19°45'.90 severní šířky; 062°25'.97 východní délky
 - 18°49'.92 severní šířky; 062°02'.94 východní délky
 - 17°44'.36 severní šířky; 061°05'.53 východní délky
 - 16°43'.71 severní šířky; 060°25'.62 východní délky
 - 16°03'.90 severní šířky; 059°32'.24 východní délky
 - 15°15'.20 severní šířky; 058°58'.52 východní délky
 - 14°36'.93 severní šířky; 058°10'.23 východní délky
 - 14°18'.93 severní šířky; 057°27'.03 východní délky
 - 14°11'.53 severní šířky; 056°53'.75 východní délky
 - 13°53'.80 severní šířky; 056°19'.24 východní délky
 - 13°45'.86 severní šířky; 055°54'.53 východní délky
 - 14°27'.38 severní šířky; 054°51'.42 východní délky
 - 14°40'.10 severní šířky; 054°27'.35 východní délky
 - 14°46'.21 severní šířky; 054°08'.56 východní délky
 - 15°20'.74 severní šířky; 053°38'.33 východní délky
 - 15°48'.69 severní šířky; 053°32'.07 východní délky
 - 16°23'.02 severní šířky; 053°14'.82 východní délky
 - 16°39'.06 severní šířky; 053°06'.52 východní délky
- .10 termín *jižní jihoafrické vody* znamená oblast moře ohraničenou následujícími souřadnicemi:
- 31°14' jižní šířky; 017°50' východní délky

31°30' jižní šířky; 017°12' východní délky
32°00' jižní šířky; 017°06' východní délky
32°32' jižní šířky; 016°52' východní délky
34°06' jižní šířky; 017°24' východní délky
36°58' jižní šířky; 020°54' východní délky
36°00' jižní šířky; 022°30' východní délky
35°14' jižní šířky; 022°54' východní délky
34°30' jižní šířky; 026°00' východní délky
33°48' jižní šířky; 027°25' východní délky
33°27' jižní šířky; 027°12' východní délky

12 Termín *okamžitý průtok vypouštění ropného obsahu* znamená průtok vypouštění ropných látek v litrech za hodinu v každém okamžiku dělený rychlostí lodi v uzlech ve stejném okamžiku.

13 Termín *nádrž* znamená uzavřený prostor, který je tvořen pevnou konstrukcí lodi a který je určen k hromadné přepravě kapalin.

14 Termín *boční nádrž* znamená nádrž přiléhající k boční obšívce lodi.

15 Termín *středová nádrž* znamená jakoukoliv nádrž uvnitř podélné přepážky.

16 Termín *odpadní nádrž* znamená nádrž speciálně určenou ke sběru výpustí z nádrží, výplachů z nádrží a jiných ropných směsí.

17 Termín *čistý balast* znamená balast v nádrži, která byla od doby, kdy v ní byla naposledy přepravována ropná látka, vyčištěna tak, že odpadní voda z ní, pokud by byla vypuštěna ze stojící lodi do čisté klidné vody za jasného dne, by na hladině vody nebo na přilehlých březích nevytvořila žádné viditelné stopy ropných látek nebo by pod hladinou vody nebo na přilehlých březích nezpůsobila nánosy usazeného kalu či emulze. Pokud je balast vypuštěn prostřednictvím systému sledování a řízení vypouštění ropných látek schváleného správním orgánem, důkazy založené na tomto systému v tom smyslu, že obsah ropných látek v odpadní vodě nepřekročil 15 miliontin, musí určovat, že balast byl čistý, a to bez ohledu na přítomnost viditelných stop.

18 Termín *oddělený balast* znamená balastovou vodu napuštěnou do nádrže, která je zcela oddělena od nákladu ropných látek a palivového systému a která je trvale určen k přepravě balastu nebo k přepravě balastu či nákladů jiných druhů než jsou ropné látky nebo škodlivé kapalné látky tak, jak je různě definováno v přílohách této úmluvy.

VIZ VÝKLAD 3

19 Termín *délka (L)* znamená 96% z celkové délky na čáře ponoru při 85% nejmenší konstrukční hloubky měřené od vrcholu kýlu, nebo délku od přední strany příďového vazníku k ose pně kormidla na této čáře ponoru, pokud je tato větší. U plavidel se skloněným kýlem musí být čára ponoru, na které se tato délka měří, rovnoběžná s konstrukční čárou ponoru. Délka (*L*) se měří v metrech.

20 Termín *přední a zadní svislice* se určuje na předním a zadním konci délky (*L*). Přední svislice se musí shodovat s průsečíkem přední strany příďového vazníku na čáře ponoru, na které se měří délka.

21 *Střed lodi* je v polovině délky (*L*).

22 Termín *šířka (B)* znamená maximální šířku lodi měřenou ve středu lodi na konstrukční linii žebra u lodi s kovovou obšívku a k vnějšímu povrchu trupu v lodi s obšívku z jiného materiálu. Šířka (*B*) se měří v metrech.

23 Termín *hrubá nosnost lodi (DW)* znamená rozdíl v tunách mezi výtlačkem lodi ve vodě o relativní hustotě 1,025 na čáře ponoru naložené lodi odpovídající stanovené letní výšce volného boku a výtlačkem prázdné lodi.

24 Termín *výtlač prázdné lodi* znamená výtlač lodi v tunách bez nákladu, paliva, mazacího oleje,

balastové vody, pitné vody a pitné vody v tancích, zásob potravin, cestujících a posádky, včetně jejich věcí.

25 Termín *propustnost* prostoru znamená poměr objemu v rámci tohoto prostoru, o kterém se předpokládá, že bude zaplaven vodou až do celkového objemu tohoto prostoru.

26 *Objemy a plochy* v lodi se musí ve všech případech vypočítávat ke konstrukčním liniím.

27 Termín *výroční datum* znamená den a měsíc každého roku, který bude odpovídat datu vypršení platnosti Mezinárodního osvědčení o zamezení znečištění ropnými látkami.

28.1 *Lod' dodaná 31. prosince 1979 či dříve* znamená loď:

- .1 u které je smlouva o stavbě uzavřena 31. prosince 1975 či dříve nebo
- .2 v případě neexistence smlouvy o stavbě, jejíž kýl byl položen nebo která byla v podobném stádiu stavby 30. června 1976 či dříve nebo
- .3 jejíž dodávka se uskuteční 31. prosince 1979 či dříve nebo
- .4 která prošla velkou přestavbou:
 - .4.1 na kterou je smlouva uzavřena 31. prosince 1975 či dříve, nebo
 - .4.2 v případě neexistence smlouvy, jejíž stavba byla zahájena 30. června 1976 či dříve nebo
 - .4.3 která je dokončena 31. prosince 1979 či dříve.

VIZ VÝKLADY 4 A 5

28.2 *Lod' dodaná po 31. prosinci 1979* znamená loď:

- .1 u které je smlouva o stavbě uzavřena po 31. prosinci 1975 nebo
- .2 v případě neexistence smlouvy o stavbě, jejíž kýl byl položen nebo která byla v podobném stádiu stavby po 30. červnu 1976 nebo
- .3 jejíž dodávka se uskuteční po 31. prosinci 1979 či dříve nebo
- .4 která prošla velkou přestavbou:
 - .4.1 na kterou je smlouva uzavřena po 31. prosinci 1975 nebo
 - .4.2 v případě neexistence smlouvy, jejíž stavba byla zahájena po 30. červnu 1976 nebo
 - .4.3 která je dokončena po 31. prosinci 1979.

VIZ VÝKLADY 5 A 6

28.3 *Ropný tanker dodaný 1. června 1982 či dříve* znamená ropný tanker:

- .1 pro který je smlouva o stavbě uzavřena 1. června 1979 či dříve nebo
- .2 v případě neexistence smlouvy o stavbě, jehož kýl byl položen nebo který byl v podobném stádiu stavby 1. ledna 1980 či dříve nebo
- .3 jehož dodávka se uskuteční 1. června 1979 či dříve nebo
- .4 který prošel velkou přestavbou:
 - .4.1 na kterou je smlouva uzavřena 1. června 1979 či dříve nebo
 - .4.2 v případě neexistence smlouvy, jejíž stavba byla zahájena 1. ledna 1980 či dříve nebo
 - .4.3 která je dokončena 1. června 1982 či dříve

28.4 *Ropný tanker dodaný po 1. červnu 1982* znamená ropný tanker:

- .1 u kterého je smlouva o stavbě uzavřena po 1. červnu 1979 nebo
- .2 v případě neexistence smlouvy o stavbě, jehož kým byl položen nebo který byl v podobném stádiu stavby po 1. lednu 1980 nebo
- .3 jehož dodávka se uskuteční po 1. červnu 1982 nebo
- .4 který prošel velkou přestavbou:
 - .4.1 na kterou je smlouva o stavbě uzavřena po 1. červnu 1979 nebo
 - .4.2 v případě neexistence smlouvy, jejíž stavba byla zahájena po 1. červnu 1980 nebo
 - .4.3 která je dokončena po 1. červnu 1982.

VIZ VÝKLADY 5 A 6

28.5 *Ropný tanker dodaný před 6. červencem 1996* znamená ropný tanker:

- .1 u kterého je smlouva o stavbě uzavřena před 6. červencem 1993 nebo
- .2 v případě neexistence smlouvy o stavbě, jehož kým byl položen nebo který byl v podobném stádiu stavby před 6. lednem 1994 nebo
- .3 jehož dodávka se uskuteční 6. červencem 1996 nebo
- .4 který prošel velkou přestavbou:
 - .4.1 na kterou je smlouva uzavřena před 6. červencem 1993 nebo
 - .4.2 v případě neexistence smlouvy, jejíž stavba byla zahájena před 6. lednem 1994 nebo
 - .4.3 která je dokončena před 6. červencem 1996.

28.6 *Ropný tanker dodaný 1. července 1996 či později* znamená ropný tanker:

- .1 u kterého je smlouva o stavbě uzavřena 6. července 1993 či později nebo
- .2 v případě neexistence smlouvy o stavbě, jehož kým byl položen nebo který byl v podobném stádiu stavby 6. ledna 1994 či později nebo
- .3 jehož dodávka se uskuteční 6. července 1996 či později nebo
- .4 který prošel velkou přestavbou:
 - .4.1 na kterou je smlouva uzavřena 6. července 1993 či později nebo
 - .4.2 v případě neexistence smlouvy, jejíž stavba byla zahájena 6. ledna 1994 či později nebo
 - .4.3 která je dokončena 6. července 1996 či později.

VIZ VÝKLADY 5 A 6

28.7 *Ropný tanker dodaný 1. února 2002 či dříve* znamená ropný tanker:

- .1 u kterého je smlouva o stavbě uzavřena 1. února 1999 či později nebo
- .2 v případě neexistence smlouvy o stavbě, jehož kým byl položen nebo který byl v podobném stádiu stavby 1. srpna 1999 či později nebo
- .3 jehož dodávka se uskuteční 1. února 2002 či později nebo
- .4 který prošel velkou přestavbou:
 - .4.1 na kterou je smlouva uzavřena 1. února 1999 či později nebo
 - .4.2 v případě neexistence smlouvy, jejíž stavba byla zahájena 1. srpna 1999 či později

nebo

.4.3 která je dokončena 1. února 2002 či později.

VIZ VÝKLADY 5 A 6

28.8 *Ropný tanker dodaný 1. července 2010 či dříve* znamená ropný tanker:

- .1 u kterého je smlouva o stavbě uzavřena 1. ledna 2007 či později nebo
- .2 v případě neexistence smlouvy o stavbě, jehož kýl byl položen nebo který byl v podobném stádiu stavby 1. července 2007 či později nebo
- .3 jehož dodávka se uskuteční 1. ledna 2007 či později nebo
- .4 který prošel velkou přestavbou:
 - .4.1 na kterou je smlouva uzavřena 1. ledna 2007 či později nebo
 - .4.2 v případě neexistence smlouvy, jejíž stavba byla zahájena 1. července 2007 či později nebo
 - .4.3 která je dokončena 1. ledna 2010 či později.

VIZ VÝKLADY 5 A 6

28.9 *Lod' dodaná 1. srpna 2010 či později* znamená loď:

- .1 pro kterou je smlouva o stavbě uzavřena 1. srpna 2007 či později nebo
- .2 v případě neexistence smlouvy o stavbě, jejíž kýl byl položen nebo která byla v podobném stádiu stavby 1. února 2008 či později nebo
- .3 jejíž dodávka se uskuteční 1. srpna 2010 či později nebo
- .4 která prošla velkou přestavbou: *
 - .4.1 pro kterou je smlouva uzavřena po 1. srpnu 2007 nebo
 - .4.2 v případě neexistence smlouvy, jejíž stavba byla zahájena po 1. únoru 2008 nebo
 - .4.3 která je dokončena po 1. srpnu 2010.

VIZ VÝKLADY 5 A 6

29 Termín *miliontina (ppm)* znamená díly ropných látek na milion dílů vody dle objemu.

30 Termín *postavená* znamená loď, jejíž kýl byl položen nebo která byla v podobném stádiu.

VIZ VÝKLAD 5

31 Termín *ropné zbytky (kal)* znamená zbytkové odpadní ropné látky vznikající během normálního provozu lodě, stejně jako látky, které vznikají při čištění paliva nebo mazacího oleje pro hlavní nebo pomocná strojní zařízení, oddělený ropný odpad z odlučovače ropných látek, odpadní ropné látky shromážděné v odkapních mísách a odpadní hydraulické a mazací oleje.

32 Termín *nádrž na ropné zbytky (kal)* znamená nádrž, ve které se přechovávají ropné zbytky (kal), z níž lze kal odstraňovat přímo přes standardní vypouštěcí přípojky nebo jinými schválenými prostředky odstraňování.

33 Termín *ropnými látkami znečištěná stoková voda* znamená vodu, která může být znečištěna ropnými látkami unikajícími z předmětů, např. při netěsnostech nebo údržbových pracích v prostorách strojovny. Za ropnými látkami znečištěnou stokovou vodu se považuje veškerá kapalina vniklá do stokového systému, včetně stokových jímek, stokového potrubí, vrchních ploch nádrží nebo sběrných

* MEPC 59 souhlasil (MEPC 59/24, odstavec 6.18), že vysvětlení požadavků pravidla 12A v Příloze 1 k MARPOL se použije rovněž na velké přestavby ve smyslu pravidla 1.28.9.

nádrží na stokovou vodu.

34 Termín *sběrná nádrž na ropnými látkami znečištěnou stokovou vodu* znamená nádrž shromažďující ropnými látkami znečištěnou stokovou vodu před jejím vypuštěním, přečerpáním nebo odstraněním.

Pravidlo 2

Použití

- 1 Nebude-li výslovně uvedeno jinak, ustanovení této přílohy se budou vztahovat na všechny lodě.
- 2 U lodí jiných druhů než jsou ropné tankery vybavené nákladovými prostory, které jsou postavené a využíváné k hromadné přepravě ropných látek o celkovém objemu 200 m³ a více, požadavky pravidel 16, 26.4, 29, 30, 31, 32, 34 a 36 této přílohy pro ropné tankery se budou rovněž vztahovat na stavbu a provoz těchto prostor, vyjma případů, kdy lze požadavky pravidla 34.6 této přílohy použít namísto pravidla 29, 31 a 32, je-li tento celkový objem nižší než 1000 m³.
- 3 Pokud se náklad podléhající ustanovením Přílohy II této úmluvy přepravuje v nákladovém prostoru ropného tankeru, musí se také použít příslušné požadavky Přílohy II této úmluvy.
- 4 Požadavky pravidel 29, 31 a 32 této přílohy se nevztahují na ropné tankery přepravující asfalt nebo jiné produkty podléhající ustanovením této přílohy, které díky svým fyzikálním vlastnostem omezují účinné oddělování produkt/voda a monitorování, na které se bude vztahovat omezení vypouštění podle pravidla 34 této přílohy, a to prostřednictvím uchovávání zbytků na palubě s vypuštěním všech znečištěných výplachů z nádrží do zařízení pro odevzdávání látek z lodí.

VIZ VÝKLAD 7

5 Na základě ustanovení odstavce 6 tohoto pravidla, pravidla 18.6 až 18.8 této přílohy se nebudou nevztahovat na ropné tankery dodané 1. června 1982 či dříve tak, jak jsou definovány v pravidle 1.28.3, využívané výhradně při zvláštních obchodních činnostech mezi:

- .1 přístavy nebo terminály v rámci smluvních států této úmluvy nebo
- .2 přístavy nebo terminály smluvních států této úmluvy, kde:
 - .2.1 plavba je celá v rámci zvláštní oblasti nebo
 - .2.2 plavba je celá v rámci jiných limitů stanovených Organizací.

6 Ustanovení odstavce 5 tohoto pravidla se použije, jen pokud jsou přístavy nebo terminály, kde se náklady na tyto plavby nakládají, vybaveny zařízeními pro odevzdávání látek z lodí vhodnými pro příjem a zpracování veškeré balastové vody a vody z vymývání nádrží z ropných tankerů využívajících je, a pokud jsou splněny všechny následující podmínky

- .1 na základě výjimek stanovených v pravidle 4 této přílohy, veškerá balastová voda, včetně čisté balastové vody, a voda z vymývání nádrží se zadržuje na palubě a přečerpává se do zařízení pro odevzdávání látek z lodí a příslušný orgán přístavního státu schválí příslušný zápis do Knihy záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část II, uvedené v pravidle 36 této přílohy.
- .2 bylo dosaženo dohody mezi správním orgánem a vládami přístavních států uvedené v odstavcích 5.1 a 5.2 tohoto pravidla týkající se použití ropného tankeru dodaného 1. června 1982 či dříve tak, jak je definován v pravidle 1.28.3, pro zvláštní obchodní aktivity;
- .3 přiměřenost zařízení pro odevzdávání látek z lodí, v souladu s příslušnými ustanoveními této přílohy, v přístavech nebo terminálech uvedených výše, a to pro účely tohoto pravidla, je schválena vládami smluvních států této úmluvy v nichž se tyto přístavy nebo

terminály nacházejí a

- .4 Mezinárodní osvědčení o zamezení znečištění ropnými látkami je schváleno v tom smyslu, že ropný tanker se využívá výhradně k těmto obchodním činnostem.

Pravidlo 3

Výjimky a zproštění povinností

1 Každá loď, například loď na podvodních křídlech, vznášedlo, přípořchové plavidlo nebo ponorné plavidlo, jejíž konstrukční rysy jsou takové, že použití některého z ustanovení kapitol 3 a 4 této přílohy týkajících se konstrukce a vybavení může být nepřiměřené nebo neproveditelné, může být od těchto ustanovení správním orgánem osvobozena, a to za předpokladu, že stavba a vybavení dané lodi poskytuje rovnocennou ochranu proti znečištění ropnými látkami, s ohledem na služby, pro které je určena.

2 Údaje o každé výjimce udělené správním orgánem musí být uvedeny v osvědčení uvedeném v pravidle 7 této přílohy.

3 Správní orgán, který tuto výjimku umožní musí, jakmile je to možné, ale nikoli déle než 90 dní poté, sdělit Organizaci údaje o výjimce a její odůvodnění, které Organizace rozešle smluvním stranám této úmluvy z důvodu jejich informování a přijetí vhodných opatření, jsou-li nutná.

4 Správní orgán může upustit od požadavků pravidel 29, 31 a 32 této přílohy, pro každé ropný tanker, který se využívá výhradně při plavbách jak o trvání 72 hodin nebo méně, tak v délce do 50 námořních mil od nejbližší pevniny, a to za předpokladu, že ropný tanker je zapojen výhradně do obchodních činností mezi přístavy nebo terminály v rámci smluvního státu této úmluvy. Jakékoli takové zproštění bude podléhat požadavku, aby ropný tanker veškeré ropné směsi na palubě zadržel pro následné vypuštění do zařízení pro odevzdávání látek z lodí a aby správní orgán určil, že zařízení jsou k přijímání těchto ropných směsí vhodná.

VIZ VÝKLADY 8, 9 A 10

5 Správní orgán může upustit od požadavků pravidel 31 a 32 této přílohy u ropných tankerů jiných druhů než jsou tankery uvedené v odstavci 4 tohoto pravidla v případech, kdy:

- .1 tanker je ropný tanker dodaný 1. června 1982 či dříve tak, jak je definován v pravidle 1.28.3, o hrubé nosnosti 40.000 tun a více tak, jak je uvedeno v pravidle 2.5 této přílohy, využívané výhradně při zvláštních obchodních činnostech, a při splnění podmínek stanovených v pravidle 2.6 této přílohy nebo
- .2 tanker se využívá k plavbám z jedné nebo více následujících kategorií:
 - .2.1 plavby v rámci zvláštních oblastí nebo
 - .2.2 plavby do 50 námořních mil od nejbližší pevniny mimo zvláštních oblastí, kde se tanker využívá při:
 - .2.2.1 obchodních aktivitách mezi přístavy nebo terminály smluvního státu této úmluvy nebo
 - .2.2.2 omezených plavbách tak, jak je určeno správním orgánem a v trvání 72 hodin a méně;

VIZ VÝKLAD 9

za předpokladu, že jsou splněny všechny následující podmínky:

- .2.3 veškeré ropné směsi se zadržují na palubě pro následné vypuštění do zařízení pro odevzdávání látek z lodí;

VIZ VÝKLAD 10

- .2.4 u plaveb uvedených v odstavci 5.2.2 tohoto pravidla správní orgán rozhodl, že v přístavech nebo terminálech k nakládání ropných látek, které tanker navštíví musí být k dispozici odpovídající zařízení pro odevzdávání látek z lodí pro příjem těchto ropných směsí;
- .2.5 musí být schváleno Mezinárodní osvědčení o zamezení znečištění ropnými látkami, je-li požadováno, v tom smyslu, že loď se výhradně využívá při plavbách z jedné nebo více kategorií uvedených v odstavcích 5.2.1 a 5.2.2.2 tohoto pravidla.
- .2.6 množství, čas a přístav vykládky se zaznamenávají do Knihy záznamů o manipulaci s ropnými látkami.

VIZ VÝKLAD 8

Pravidlo 4

Výjimky

Pravidla 15 a 34 této přílohy se nebudou vztahovat na:

- .1 vypouštění ropných látek a ropných směsí nezbytných kvůli zajištění bezpečnosti lodi nebo záchrany života na moři nebo
- .2 vypouštění ropných látek a ropných směsí v důsledku poškození lodě nebo jejího vybavení:
 - .2.1 za předpokladu, že po vzniku poškození nebo zjištění úniku byla přijata všechna přiměřená bezpečnostní opatření určená k zabránění nebo minimalizaci vypouštění a
 - .2.2 s výjimkou případů, kdy se majitel nebo kapitán dopustili buď jednání s úmyslem způsobit škodu nebo nedbalosti s vědomím, že pravděpodobně vznikne škoda nebo
- .3 vypouštění látek obsahujících ropu, schválené správním orgánem, při použití za účelem boje proti zvláštním mimořádným událostem se znečištěním, aby se škody způsobené znečištěním minimalizovaly. Jakékoliv takové vypouštění podléhá schválení vládou, pod jejíž pravomocí se zamýšlené vypouštění uskuteční.

Pravidlo 5

Ekvivalenty

VIZ VÝKLAD 11

1 Správní orgán může povolit jakékoliv vybavení, materiál, zařízení nebo přístroj k montáži na loď jako alternativu k podobnému vybavení apod. vyžadovanému touto přílohou, pokud je takové vybavení, materiál, zařízení nebo přístroj přinejmenším stejně účinné jako vybavení apod. vyžadované touto přílohou. Tato pravomoc právního orgánu se nebude vztahovat na nahrazení provozních metod k provádění omezení vypouštění ropných látek jako ekvivalentní těm projektovým a konstrukčním prvkům, které jsou předepsané pravidly v této příloze.

2 Správní orgán, který umožňuje montáž vybavení, materiál, zařízení nebo přístroj na loď jako alternativu vybavení apod. vyžadovaného touto přílohou sdělí údaje o tomto vybavení apod. Organizaci, která je rozešle smluvním stranám této úmluvy z důvodu jejich informování a přijetí vhodných opatření, jsou-li nutná.

Kapitola 2 – Inspekce a Vydávání osvědčení

Pravidlo 6

Inspekce

1 Každý ropný tanker o hrubé prostornosti 150 tun a více a každá jiná loď o hrubé prostornosti 400 tun a více musí poléhat níže uvedeným inspekčním:

- .1 počáteční inspekce před uvedením lodi do provozu nebo před prvním vystavením osvědčení požadovaného podle pravidla 7 této přílohy, která zahrnuje kompletní inspekci její konstrukce, vybavení, systémů, armatur, zařízení a materiálu v rozsahu, v němž loď podléhá ustanovením této přílohy. Tato inspekce musí mít takovou formu, aby bylo zajištěno, že jsou konstrukce, vybavení, systémy, armatury, zařízení a materiál plně v souladu s příslušnými požadavky této přílohy;
- .2 obnovovací inspekce v intervalech stanovených správním orgánem, ale nepřekračujících pět let, kromě případů, kdy platí pravidla 10.2.2, 10.5, 10.6 nebo 10.7 této přílohy. Tato obnovovací inspekce musí mít takovou formu, aby bylo zajištěno, že jsou konstrukce, vybavení, systémy, armatury, zařízení a materiál plně v souladu s příslušnými požadavky této přílohy;
- .3 průběžná inspekce ve lhůtě tři měsíců před nebo po druhém výročním datu nebo ve lhůtě tři měsíců před nebo po třetím výročním datu vystavení osvědčení, která se musí uskutečnit při jedné z výročních inspekcí uvedených v odstavci 1.4 tohoto pravidla. Tato průběžná inspekce musí mít takovou formu, aby bylo zajištěno, že zařízení a související čerpadla a potrubní systémy, včetně systémů sledování a řízení vypouštění ropných látek, systémů vymývání zbytků surové ropy, zařízení oddělujících ropu od vody a systémů odlučovačů ropných látek, jsou plně v souladu s platnými požadavky této přílohy a jsou v dobrém provozním stavu. Tyto průběžné inspekce musí být potvrzeny na osvědčení vystaveném na základě pravidel 7 nebo 8 této přílohy;

VIZ VÝKLAD 12

- .4 výroční inspekce do tří měsíců před nebo po každém výročním datu vystavení osvědčení, včetně generální inspekce konstrukce, vybavení, systémů, armatur, zařízení a materiálu uvedené v odstavci 1.1 tohoto pravidla, aby se zajistilo, že byly udržovány v souladu s odstavci 4.1 a 4.2 tohoto pravidla a že zůstanou v uspokojivém stavu po dobu životnosti, pro kterou je loď určena. Tyto výroční inspekce musí být potvrzeny na osvědčení vystaveném na základě pravidel 7 nebo 8 této přílohy a

VIZ VÝKLAD 12

- .5 dodatečná inspekce, podle okolností buď celková nebo částečná, musí být provedena po opravě vyplývající z vyšetřování předepsaných v odstavci 4.3 tohoto pravidla nebo po provedení jakýchkoliv důležitých oprav nebo rekonstrukcí. Tato inspekce musí mít takovou formu, aby bylo zajištěno, že nezbytné opravy nebo rekonstrukce byly provedeny efektivně, že materiál a provedení těchto oprav nebo rekonstrukcí je ve všech ohledech uspokojivé a že loď je ve všech ohledech v souladu s požadavky této přílohy.

2 Správní orgán musí stanovit vhodná opatření pro lodě, které nepodléhají ustanovením odstavce 1 tohoto pravidla, aby se zajistilo, že budou splněna příslušná ustanovení této přílohy.

3.1 Inspekce lodí týkající se vymáhání ustanovení této přílohy musí být prováděny úředníky správního orgánu. Správní orgán však může inspekcemi pověřit buď inspektory jmenované pro tento účel nebo jím uznané Organizace. Tyto Organizace musí splňovat směrnice přijaté Organizací v usnesení A.739(18), která může být Organizací pozměněna, a specifikace přijaté Organizací v usnesení A.789(19), která může být Organizací pozměněna, a to za předpokladu, že tyto změny jsou

přijaty, vstoupí v platnost a nabudou účinnosti v souladu s ustanoveními článku 16 této úmluvy o změnách postupů vztahujících se na tuto přílohu.

3.2 Správní orgán jmenující inspektory nebo uznávající Organizace k provádění inspekci tak, jak je stanoveno v bodě 3.1 tohoto pravidla musí minimálně zmocnit libovolného jmenovaného inspektora nebo uznanou Organizaci k následujícímu:

- .1 vyžadovat provedení oprav lodě a
- .2 provádět inspekce, jsou-li vyžadované příslušnými orgány přístavního státu.

Správní orgán musí Organizaci sdělit konkrétní odpovědnosti a podmínky oprávnění udělených jmenovaným inspektorům nebo uznaným Organizacím, aby mohly být rozeslány smluvním stranám této úmluvy za účelem informování jejich úředníků.

3.3 Když jmenovaný inspektor nebo uznaná Organizace rozhodne, že stav lodi nebo jejího vybavení zásadně neodpovídá údajům v osvědčení nebo je takový, že loď není vhodná k vyplutí na moře aniž by nepředstavovala nepřiměřené riziko poškození životní prostředí v moři, tento inspektor nebo Organizace neprodleně zajistí, aby byla přijata nápravná opatření a včas uvědomí správní orgán. Pokud taková nápravná opatření přijata nejsou, musí být odebráno osvědčení a musí být neprodleně informován správní orgán. Pokud je loď v přístavu jiné smluvní strany, musí být také okamžitě informovány příslušné orgány daného přístavního státu. Když úředník správního orgánu, jmenovaný inspektor nebo uznaná Organizace informuje příslušné orgány přístavního státu, musí dotčená vláda přístavního státu poskytnout tomuto úředníkovi, inspektorovi nebo Organizaci veškerou nezbytnou pomoc, aby mohli plnit své povinnosti plynoucí z tohoto pravidla. Pokud je to možné, musí vláda přístavního státu přijmout taková opatření, která zajistí, že loď nevypluje, dokud nebude možné vyplout na moře nebo opustit přístav za účelem plavby do nejbližšího dostupné vhodné opravárenské loděnice, aniž by tím vzniklo nepřiměřené riziko poškození mořského prostředí.

3.4 V každém případě musí příslušný správní orgán plně zaručit úplnost a účinnost inspekce a zajistit veškeré nezbytné náležitosti ke splnění této povinnosti.

4.1 Stav lodi a jejího vybavení musí být udržován na takové úrovni, aby byl v souladu s ustanoveními této úmluvy a aby bylo zajištěno, že loď zůstane ve všech ohledech vhodná k vyplutí na moře, aniž by tím vzniklo nepřiměřené riziko poškození mořského prostředí.

4.2 Po dokončení každé inspekce lodi podle odstavce 1 tohoto pravidla se v konstrukci, vybavení, systémech, armaturách, zařízeních nebo materiálu, které jsou předmětem inspekce, nesmí bez sankcí ze strany správního orgánu provádět žádné změny, s výjimkou přímé výměny takového vybavení a armatur.

4.3 Kdykoliv na lodi dojde k nehodě nebo je zjištěna závada, která podstatně ovlivňuje integritu lodi nebo účinnost nebo úplnost jejího zařízení, na něž se vztahuje tato příloha, velitel nebo vlastník lodi při nejbližší příležitosti uvědomí správní orgán, uznanou Organizaci nebo jmenovaného inspektora odpovědného za vystavení příslušného osvědčení, který zahájí vyšetřování k určení, zdali je nezbytná inspekce tak, jak vyžaduje odstavec 1 tohoto pravidla. Pokud se loď nachází v přístavu jiné smluvní strany, musí kapitán nebo vlastník také okamžitě uvědomit příslušné orgány přístavního státu a jmenovaný inspektor nebo uznaná Organizace musí zajistit, že taková zpráva byla vyhotovena.

Pravidlo 7

Vystavení nebo potvrzení osvědčení

VIZ VÝKLAD 13

1 Mezinárodní osvědčení o zamezení znečištění ropnými látkami musí být vystaveno po počáteční nebo obnovovací inspekci v souladu s ustanoveními pravidla 6 této přílohy, a to ve prospěch jakéhokoliv tankeru o hrubé prostornosti 150 tun a více a jakéhokoliv jiné lodi o hrubé prostornosti 400

tun a více, které se provozují při plavbách do přístavů nebo příbřežních terminálů pod pravomocí jiných smluvních stran této úmluvy.

2 Toto osvědčení musí být vystaveno nebo náležitě potvrzeno buď správním orgánem nebo jakýmkoliv osobami či organizacemi správním orgánem řádně pověřenými. Ve všech případech správní orgán za osvědčení přejímá plnou zodpovědnost.

Pravidlo 8

Vystavení nebo potvrzení osvědčení jinou vládou

1 Vláda smluvní strany této úmluvy může nechat na žádost správního orgánu provést inspekci lodi a, je-li přesvědčena, že jsou ustanovení této přílohy splněna, pro danou loď vystavit nebo povolit vystavení Mezinárodního osvědčení o zamezení znečištění ropnými látkami a, je-li to vhodné, potvrdit nebo povolí potvrzení uvedeného osvědčení na lodi, a to v souladu s touto přílohou.

2 Kopie tohoto osvědčení a kopie zprávy o inspekci musí být co nejdříve předány zadávajícímu správnímu orgánu.

3 Takto vystavené osvědčení musí obsahovat prohlášení o tom, že bylo vystaveno na žádost správního orgánu musí mít stejnou účinnost a být uznáno stejně jako osvědčení vystavené na základě pravidla 7 této přílohy.

4 Pro loď, která je oprávněna plout pod vlajkou státu, který není smluvní stranou nesmí být vystaveno žádné Mezinárodní osvědčení o zamezení znečištění ropnými látkami.

Pravidlo 9

Forma osvědčení

VIZ VÝKLAD 14

Mezinárodní osvědčení o zamezení znečištění ropnými látkami musí být vypracováno ve formě odpovídající vzoru uvedenému v Dodatku II k této příloze a musí být alespoň v angličtině, francouzštině nebo španělštině. Pokud je také použit úřední jazyk vystavujícího státu, bude mít tento v případě sporu nebo nesrovnalosti přednost.

Pravidlo 10

Trvání a platnost osvědčení

VIZ VÝKLAD 15

1 Mezinárodní osvědčení o zamezení znečištění ropnými látkami se vystavuje na dobu stanovenou správním orgánem a které nesmí přesáhnout dobu pět let.

2.1 Bez ohledu na požadavky odstavce 1 tohoto pravidla, jestliže je obnovovací inspekce dokončena do tří měsíců před uplynutím doby platnosti stávajícího osvědčení, musí být nové osvědčení platné ode dne dokončení obnovovací inspekce do data nepřesahujícího pět let od data skončení platnosti stávajícího osvědčení.

2.2 Když je obnovovací inspekce dokončena po datu uplynutí platnosti stávajícího osvědčení, musí být nové osvědčení platné ode dne dokončení obnovovací inspekce do data nepřesahujícího pět let od data skončení platnosti stávajícího osvědčení.

2.3 Když je obnovovací inspekce dokončena více než tři měsíce před uplynutím doby platnosti stávajícího osvědčení, musí být nové osvědčení platné ode dne dokončení obnovovací inspekce do data nepřesahujícího pět let od data dokončení obnovovací inspekce.

3 Pokud je osvědčení vystaveno na dobu kratší než pět let, správní orgán může prodloužit platnost osvědčení do termínu po uplynutí doby platnosti na maximální dobu uvedenou v odstavci 1 tohoto pravidla, a to za předpokladu, že se řádně provádí inspekce uvedené v pravidlech 6.1.3 a 6.1.4 této přílohy platné, když se osvědčení vystavuje na dobu pěti let.

4 Pokud byla obnovovací inspekce dokončena a nové osvědčení nelze vystavit ani umístit na palubě lodi před skončením platnosti stávajícího osvědčení, může osoba nebo Organizace oprávněná správním orgánem potvrdit stávající osvědčení, které pak musí být přijato jako platné na další období, které nesmí přesáhnout délku pět měsíců od uplynutí data platnosti.

5 Pokud loď v době, kdy vyprší platnost osvědčení není v přístavu, v němž má podstoupit inspekci, může správní orgán dobu platnosti osvědčení prodloužit, ale toto prodloužení se uděluje pouze za účelem umožnění loď dokončit její plavbu do přístavu, v němž má podstoupit inspekci, a pak pouze v případech, kdy se tak zdá správné a přijatelné. Žádné osvědčení se nesmí prodloužit na dobu delší než tři měsíce a loď, pro kterou se prodloužení uděluje nebude oprávněna, při svém příjezdu do přístavu, v němž má podstoupit inspekci, na základě tohoto prodloužení opustit přístav bez nutnosti získat nové osvědčení. Po dokončení obnovovací inspekce bude nové osvědčení platné k datu nepřesahujícímu pět let od data skončení platnosti stávajícího osvědčení před udělením prodloužení.

6 Osvědčení vystavené pro loď, která se provozuje na krátkých plavbách, a které nebylo prodlouženo podle výše uvedených ustanovení tohoto pravidla může být prodlouženo správním orgánem na dobu odkladu v délce až jednoho měsíce od uplynutí na něm vyznačené doby platnosti. Po dokončení obnovovací inspekce bude nové osvědčení platné k datu nepřesahujícímu pět let od data skončení platnosti stávajícího osvědčení před udělením prodloužení.

7 Za zvláštních okolností, jak je stanoveno správním orgánem, nemusí být nové osvědčení datováno od data skončení platnosti stávajícího osvědčení tak, jak požadují odstavce 2.2, 5 nebo 6 tohoto pravidla. Za těchto zvláštních okolností bude nové osvědčení platné k datu nepřesahujícímu pět let od data dokončení obnovovací inspekce.

8 Pokud je výroční či průběžná inspekce dokončena před uplynutím lhůty stanovené v pravidle 6 této přílohy, pak:

- .1 výroční datum uvedené na osvědčení se potvrzením mění na datum, které nesmí být později než tři měsíce po datu, kdy byla inspekce dokončena;
- .2 následné výroční nebo průběžné inspekce požadované v pravidle 61. této přílohy musí být dokončena v intervalech předepsaných tímto pravidlem pomocí nového výročního data a
- .3 datum vypršení platnosti může zůstat beze změny za předpokladu, že je jedna nebo více výročních nebo průběžných inspekci, podle potřeby, provedena tak, aby nebyly překročeny maximální intervaly mezi inspekcemi stanovenými pravidlem 6.1 této přílohy.

9 Osvědčení vystavené na základě pravidel 7 nebo 8 této přílohy pozbude platnosti v některém z následujících případů:

- .1 pokud nejsou příslušné inspekce dokončeny ve lhůtách stanovených podle pravidla 6.1 této přílohy;
- .2 pokud není osvědčení potvrzeno v souladu s pravidlem 6.1.3 nebo 6.1.4 této přílohy nebo
- .3 při převodu loď pod vlajku jiného státu. Nové osvědčení se vystavuje pouze, když je vláda vystavující nové osvědčení plně přesvědčena, že loď je v souladu s požadavky pravidel 6.4.1 a 6.4.2 této přílohy. V případě převodu mezi smluvními stranami, pokud je zažádáno do tří měsíců po skutečném převodu, musí vláda smluvní strany, pod jejíž vlajkou byla loď již dříve oprávněna plout, a to co nejdříve, předat správnímu orgánu kopie osvědčení nesené lodí před převodem a, jsou-li k dispozici, kopie příslušných zpráv o inspekcích.

Pravidlo 11

*Kontroly přístavním státem na základě operativních požadavků**

1 Loď nacházející se v přístavu nebo přibřežním terminálu jiné smluvní strany, podléhá kontrolám prováděným úředníky řádně oprávněnými danou smluvní stranou, které se týkají operativních požadavků podle této přílohy tam, kde je důvodné podezření, že kapitán nebo posádka nejsou obeznámeni se zásadními palubními postupy týkajícími se zamezení znečištění ropnými látkami.

2 Za daných okolností uvedených v odstavci 1 tohoto pravidla, musí smluvní strana přijmout taková opatření, která zajistí, že loď nesmí plout, dokud se situace nedostane do souladu s požadavky této přílohy.

3 Na toho pravidlo se budou vztahovat postupy týkající se kontrol ze strany přístavního státu předepsané v článku 5 této úmluvy.

4 Nic v tomto pravidle se nesmí považovat za omezení práv a povinností smluvní strany provádějící kontrolu nad operativními požadavky výslovně stanovenými v této úmluvě.

* Viz Postupy pro kontroly přístavním státem přijaté usnesením Organizace A.787(19) ve znění usnesení A.882(21); viz prodávanou publikaci IMO IA650E.

Kapitola 3 - Požadavky na prostory strojovny u všech lodí

Část A – Konstrukce

Pravidlo 12

Nádrže na ropné zbytky (kal)

1 Každá loď o hrubé prostornosti 400 tun a více musí být vybavena nádrží nebo nádržemi odpovídajícího objemu, a to s ohledem na druh strojů a délce plavby, které budou zachycovat ropné zbytky (kal), se kterými nelze v souladu s požadavky této přílohy nakládat jinak.

VIZ VÝKLAD 16

2 Ropný zbytek (kal) lze odevzdat přímo z nádrže/nádrží na ropné zbytky (kal) přes standardní vypouštěcí přípojky nebo jinými schválenými prostředky odstraňování. Nádrž/nádrže na ropné zbytky (kal):

- .1 musí být opatřeny čerpadlem určeným pro účely odstraňování, které je schopno nasávat ropné zbytky (kal) z nádrže/nádrží a
- .2 nesmí mít žádnou vypouštěcí přípojku do stokového systému, sběrných nádrží na ropnými látkami znečištěnou stokovou vodu, vrchních ploch nádrží nebo odlučovačů ropnými látkami znečištěné vody vyjma toho, že nádrž/nádrže mohou být vybaveny odtoky, s ručně ovládanými samozavíracími ventily a zařízením pro následné vizuální sledování usazené vody, které vedou do sběrné nádrže na ropnými látkami znečištěnou stokovou vodu nebo stokové jímky nebo alternativním zařízením, pokud takové zařízení není přímo propojené do stokového potrubního systému.

VIZ VÝKLAD 17

3 Potrubí do a z nádrží na ropné zbytky (kal) nesmí být přímo připojitelné mimo loď jinak než standardní vypouštěcí přípojkou uvedenou v pravidle 13.

VIZ VÝKLAD 18

4 U lodí dodaných po 31. prosinci 1979 tak, jak jsou definovány v pravidle 1.28.2, musí být nádrže na ropné zbytky být navrženy a postaveny tak, aby se usnadnilo jejich čištění a vypouštění zbytků do zařízení pro odevzdávání látek z lodí. Lodě dodané 31. prosince 1979 či dříve tak, jak jsou definovány v pravidle 1.28.1, musí splňovat požadavky do té míry, nakolik je to přijatelné a proveditelné.

VIZ VÝKLAD 19

Pravidlo 12A*

Ochrana palivové nádrže

1 Toto pravidlo se vztahuje na veškeré lodě s celkovým objemem paliva 600 a více, které jsou dodány 1. srpna 2010 či později tak, jak jsou definovány v pravidle 1.28.9 této přílohy.

2 Použití tohoto pravidla při určování umístění nádrží využívaných k přepravě paliva neupravuje ustanovení pravidla 19 této přílohy.

3 Pro účely tohoto pravidla se použijí následující definice:

- .1 Termín *palivo* znamená jakoukoliv pohonnou ropnou látku využívanou v pohonných a

* MEPC 58 rozhodl (MEPC 58/23, odstavec 6.10), že s ohledem na přestavby ropných tankerů s jednoduchým trupem na tankery pro přepravu volně ložených substrátů/rud by se mělo pravidlo 12A vztahovat na celý tanker pro přepravu volně ložených substrátů/rud, tj. všechny nové a stávající palivové nádrže.

pomocných strojních zařízeních lodě, která toto palivo přepravuje.

- .2 Termín *ponor na čáře ponoru naložené lodi* (d_s) znamená svislou vzdálenost (v metrech) od konstrukční základní linie v polovině délky k čáře ponoru odpovídající stanovené letní výšce volného boku.
- .3 Termín *ponor prázdné lodi* znamená konstrukční ponor na středu lodi odpovídající prázdné váze.
- .4 Termín *ponor při částečném zatížení* (d_p) znamená ponor prázdné lodi plus 60 % rozdílu mezi ponorem prázdné lodi a ponorem na čáře ponoru zatížené lodi (d_s). Ponor při částečném zatížení (d_p) se měří v metrech.
- .5 Termín *čára ponoru* (d_B) znamená svislou vzdálenost (v metrech) od konstrukční základní linie v polovině délky čáry ponoru odpovídající 30 % hloubky D_S .
- .6 Termín *šířka* (B_S) znamená největší konstrukční šířku lodi (v metrech) na nebo pod nejhlubším ponorem na čáře ponoru naložené lodi d_s .
- .7 Termín *šířka* (B_B) znamená největší konstrukční šířku lodi (v metrech) na nebo pod čárou ponoru d_B .
- .8 Termín *hloubka* (D_S) znamená konstrukční hloubku (v metrech) měřenou v polovině délky k horní palubě na boku. Pro účely použití termín „horní paluba“ znamená nejvyšší palubu, na kterou jsou dovedeny vodotěsné příčné přepážky s výjimkou záďové protikolizní překážky.
- .9 Termín *délka* (L) znamená 96% z celkové délky na čáře ponoru nejméně při 85% konstrukční hloubky měřené od vrcholu kýlu, nebo délku od přední strany příďového vazníku k ose pně kormidla na této čáře ponoru, pokud je tato větší. U lodí navržených s příhradovým kýlem musí být čára ponoru, na které se tato délka měří, rovnoběžná s konstrukční čárou ponoru. Délka (L) se měří v metrech.
- .10 Termín *šířka* (B) znamená maximální šíři lodi měřenou ve středu lodi na konstrukční linii žebra u lodi s kovovou obšívku a k vnějšímu povrchu trupu v lodi s obšívku z jiného materiálu.
- .11 Termín *palivová nádrž* znamená nádrž, ve které je přepravováno palivo, ale vylučuje nádrže, které nebudou za normálního provozu palivo obsahovat, například přepadové nádrže.
- .12 Termín *malá palivová nádrž* znamená palivovou nádrž s maximálním jednotlivým objemem nepřesahujícím 30 m³.
- .13 C znamená celkový objem paliva lodi, včetně paliva v malých palivových nádržích, v metrech krychlových, při 98% naplnění nádrží.
- .14 Termín *objem paliva* znamená objem nádrže (v metrech krychlových) při 98% naplnění nádrží.

4 Ustanovení tohoto pravidla se vztahují na všechny palivové nádrže, vyjma malých palivových nádrží tak, jak jsou definovány v 3.12, za předpokladu, že celkový objem těchto vyloučených nádrží nepřesahuje 600 m³.

5 Jednotlivé palivové nádrže nesmí mít objem přesahující 2.500 m³.

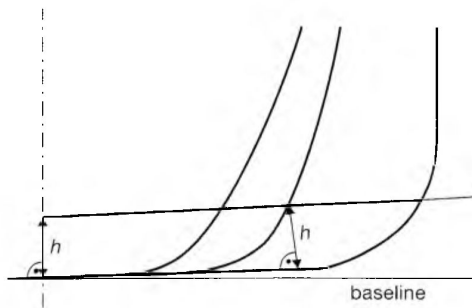
6 U lodí kromě samočinně zdviháných vrtných souprav s celkovým objemem paliva 600 m³ a více, musí být palivové nádrže umístěné nad konstrukční linií dnové obšívky a nikde méně než je vzdálenost h tak, jak je uvedeno níže:

$$h = \frac{B}{20} \text{ (m) nebo}$$

$h = 2,0$ m, podle toho, která hodnota je menší.

Minimální hodnota $h = 0,76$ m.

Na ohybu stokové oblasti a na místech bez jasně definovaného ohybu dna lodi musí být hraniční linie palivové nádrže rovnoběžná s linií rovného dna středu lodi tak, jak je znázorněno na obrázku 1.



Obrázek 1 – Hraniční linie palivové nádrže (baseline = základní linie)

7 U lodí s celkovým objemem paliva 600 m^3 nebo více, avšak méně než 5000 m^3 , musí být palivové nádrže umístěny směrem dovnitř konstrukční linie bočního pláště lodi na žádném místě ne blíže než vzdálenost w , která, jak je znázorněno na obrázku 2, se měří v libovolném průřezu v pravém úhlu k bočnímu plášti, jak je uvedeno níže:

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

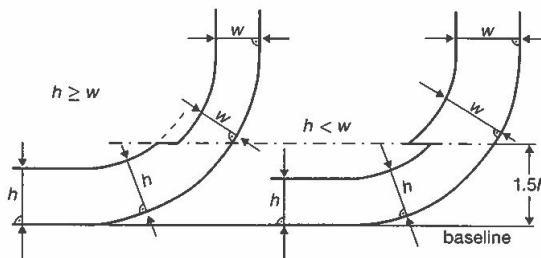
Minimální hodnota $w = 1,0$ m; avšak u jednotlivých nádrží s objemem paliva menším než 500 m^3 je tato minimální hodnota $0,76$ m.

8 U lodí s celkovým objemem paliva 5000 m^3 nebo více musí být palivové nádrže umístěny směrem dovnitř konstrukční linie bočního pláště lodi a na žádném místě ne blíže než vzdálenost w , která, jak je znázorněno na obrázku 2, se měří v libovolném průřezu v pravém úhlu k bočnímu plášti, jak je uvedeno níže:

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

$w = 2,0$ m, podle toho, která hodnota je menší.

Minimální hodnota $w = 1,0$ m.



Obrázek 2 – Hraniční linie palivové nádrže (baseline = základní linie)

9 Vedení potrubí paliva nacházející se ve vzdálenosti od dna lodi menší než h tak, jak je definováno v odstavci 6, nebo od boku lodi menší než w tak, jak je definováno v odstavcích 7 a 8, musí být vybaveny ventily nebo podobnými uzavíracími zařízeními uvnitř nebo bezprostředně vedle palivové nádrže. Tyto ventily se musí uvádět do provozu ze snadno přístupného uzavřeného prostoru,

který je přístupný z navigačního můstku nebo stanoviště ovládání hnacího ústrojí, a to bez nutnosti přechodu po volné palubě nebo palub nástaveb. Ventily se musí uzavřít v případě poruchy dálkového ovládání (při selhání v uzavřené poloze) a na moři musí zůstat zavřené kdykoliv, když nádrž obsahuje palivo vyjma případů, kdy je lze otevřít během přečerpávání paliva.

10 Sací jímky v palivových nádržích mohou vyčnívat do dvojitého dna pod hraniční linií vymezenou vzdáleností h , a to za předpokladu, že takové jímky budou co nejmenší a vzdálenost mezi dnem jímky a pláštěm dna nebude menší než $0,5h$.

11 Alternativně k odstavcům 6 a buď 7 nebo 8, loď musí splňovat níže uvedenou funkční normu pro případ havarijního výtoku paliva:

- .1 Úroveň ochrany před znečištěním palivem v případě srážky nebo najetí na souš se musí posuzovat na základě parametru středního výtoku ropných látek následovně:

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

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

kde:

O_M = parametr středního výtoku ropné látky;

C = celkový objem paliva.

- .2 Následující obecný předpoklad se použije při výpočtu parametru středního výtoku ropné látky:

.2.1 bude se předpokládat, že loď je naložena do ponoru při částečném zatížení (d_p) s nulovým sklonem a náklonem;

.2.2 bude se předpokládat, že všechny palivové nádrže jsou naplněny do 98 % jejich objemové kapacity;

.2.3 jmenovitá hustota paliva (p_n) se obecně považuje na hodnotě 1.000 kg/m^3 . Je-li hustota paliva specificky omezena na nižší hodnotu, lze tuto menší hodnotu použít a

.2.4 za účelem těchto výpočtů výtoku se propustnost jednotlivých palivových nádrží bude považovat za 0,99, není-li prokázáno jinak.

- .3 Následující obecné předpoklady se použijí při kombinaci parametrů výtoku ropné látky:

.3.1 Střední výtok ropné látky se vypočítá nezávisle na poškození boku a na poškození dna a pak se následujícím způsobem spojí do bezrozměrného parametru výtoku ropné látky O_M :

$$O_M = \frac{0.4O_{MS} + 0.6O_{MB}}{C}$$

kde:

O_{MS} = střední výtok u poškození boku, v m^3

O_{MB} = střední výtok u poškození dna, v m^3

C = celkový objem paliva.

.3.2 U poškození dna se musí provést nezávislé výpočty pro přílivové podmínky 0 m a 2,5 m a pak se následujícím způsobem spojí:

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

where:

$O_{MB(0)}$ = střední výtok pro přílivovou podmínku 0 m a

$O_{MB(2,5)}$ = střední výtok pro přílivovou podmínku mínus 2,5 m, v m^3 .

.4 Střední výtok u poškození boku O_{MS} se vypočítá následovně:

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

kde:

i = každá uvažovaná palivová nádrž,

n = celkový počet palivových nádrží;

$P_{S(i)}$ = pravděpodobnost proražení palivové nádrže i poškozením boku, vypočtená v souladu s odstavcem 11.6 tohoto pravidla;

$O_{S(i)}$ = výtok z palivové nádrže i , v m^3 , poškozením boku palivové nádrže i , u kterého se předpokládá, že se rovná celkovému objemu v palivové nádrži i při naplnění na 98 %.

.5 Průměrný výtok u poškození dna se musí vypočítávat pro každý přílivový stav takto:

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

kde:

i = každá uvažovaná palivová nádrž,

n = celkový počet palivových nádrží;

$P_{B(i)}$ = pravděpodobnost proražení palivové nádrže i poškozením dna, vypočtená v souladu s odstavcem 11.7 tohoto pravidla;

$O_{B(i)}$ = výtok z palivové nádrže i , v m^3 , vypočtený v souladu s odstavcem 11.5.3 tohoto pravidla a

$C_{DB(i)}$ = činitel pro započtení zachycení ropné látky tak, jak je definováno v odstavci 11.5.4.

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

kde:

i , n , $P_{B(i)}$ a $C_{DB(i)}$ = jak je definováno v pododstavci .5.1 výše

$O_{B(i)}$ = výtok z palivové nádrže i , v m^3 , po změně přílivových podmínek.

.5.3 Výtok ropné látky $O_{B(i)}$ u každé palivové nádrže musí být vypočten na základě zásad rovnováhy tlaku, a to v souladu s následujícími předpoklady:

.5.3.1 Musí se předpokládat, že loď najela na mělčinu s nulovým náklonem a sklonem, s ponorem na mělčině před přílivovou změnou rovnajícím se částečnému ponoru na čáře zatížení d_p .

.5.3.2 Hladina paliva po poškození se vypočte takto:

$$h_F = \frac{(d_p + t_c - Z_l) P_s}{P_n}$$

kde:

h_F = výška hladiny paliva nad Z_l v metrech;

- t_c = přílivová změna, v metrech. Snížení přílivu se vyjádří jako záporné hodnoty;
- Z_I = výška nejnižšího bodu v palivové nádrži nad základní čarou, v metrech;
- P_s = hustota mořské vody, která se bere jako $1,025 \text{ kg/m}^3$ a
- P_n = jmenovitá hustota paliva tak, jak je definováno v 11.2.3.

.5.3.3 Výtok ropné látky $O_{B(i)}$ u každé nádrže ohraničené dnovou obšívkou musí být brán jako ne menší než následující vzorec, ale ne více než objem nádrže:

$$O_{B(i)} = H_W \cdot A$$

kde:

$$H_W = 1,0 \text{ m, když } Y_B = 0$$

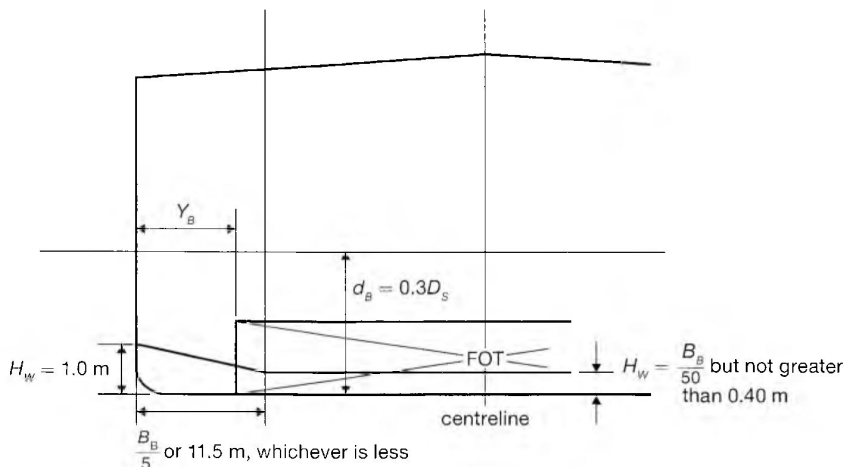
$$H_W = \frac{B_B}{50} \text{ ale ne větší než } 0,4 \text{ m, když } Y_B \text{ je větší než } \frac{B_B}{5} \text{ nebo } 11,5 \text{ m, podle toho, která hodnota je menší}$$

H_W se měří směrem nahoru od linie plochého dna středu lodi. Na stokové oblasti lodi a na místech bez jasně definovaného ohybu stokové oblasti lodi, H_W se měří od čáry rovnoběžné s plochým dnem středu lodi tak, jak je znázorněno u vzdálenosti h na obr. 1.

U Y_B hodnoty mimo osu souměrnosti $\frac{B_B}{5}$ nebo 11,5 m, podle toho, která hodnota je nižší, H_W se musí lineárně interpolovat.

Y_B = minimální hodnota Y_B nad délkou palivové nádrže, kde v libovolném místě, Y_B je příčná vzdálenost mezi boční obšívkou na čáře ponoru d_B a nádrží na čáře ponoru d_B anebo pod ní.

A = maximální horizontální promítnutá plocha palivové nádrže až k hladině H_W ode dna nádrže.



(měřeno směrem dovnitř od boku lodi v pravém úhlu k ose na úrovni d_p)

Obrázek 3 – Rozměry pro výpočet minimálního výtoku ropné látky (But not greater than = ale ne větší než; centreline = osa; or = nebo; whichever is less = podle toho, která hodnota je menší)

.5.4 V případě poškození dna, může se část výtoku z palivové nádrže zachytit v úsecích, které nejsou pro ropné látka určeny. Tento efekt je aproximován použitím faktoru $C_{DB(i)}$ pro

každou nádrž, který se bere následovně:

$C_{DB(l)} = 0,6$ u palivových nádrží ohraničených zespodu úseky, které nejsou pro ropu určeny;

$C_{DB(l)} = 1$ jinak.

6 Pravděpodobnost P_S porušení úseku poškozením boku se vypočte následovně:

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

kde:

$P_{SL} = (1 - P_{st} - P_{Sa})$ = pravděpodobnost, že se poškození rozšíří na podélnou zónu ohraničenou X_a s X_f ;

$P_{SV} = (1 - P_{Su} - P_{Sl})$ = pravděpodobnost, že se poškození rozšíří na vertikální zónu ohraničenou Z_l a Z_u ;

$P_{ST} = (1 - P_{Sy})$ = pravděpodobnost, že se poškození rozšíří příčně za hranici definovanou y ;

6.2 P_{Sa} , P_{Sf} , P_{Su} a P_{Sl} se určí lineární interpolací z tabulek pravděpodobností pro poškození boku uvedených v 11.6.3, a P_{Sy} se vypočte ze vzorců uvedených v 11.6.3, kde:

P_{Sa} = pravděpodobnost, že poškození bude ležet zcela za místem $\frac{X_a}{L}$;

P_{Sf} = pravděpodobnost, že poškození bude ležet zcela před místem $\frac{X_f}{L}$;

P_{Sl} = pravděpodobnost, že poškození bude ležet zcela pod nádrží;

P_{Su} = pravděpodobnost, že poškození bude ležet zcela nad nádrží a

P_{Sy} = pravděpodobnost, že poškození bude ležet zcela mimo nádrž.

Hranice úseku X_a , X_f , Z_l , Z_u a y se získají následujícím způsobem:

X_a = podélná vzdálenost od zadního terminálu L k nejzadnějšímu bodu na posuzovaném úseku, v metrech;

X_f = podélná vzdálenost od zadního terminálu L k nejpřednějšímu bodu na posuzovaném úseku, v metrech;

Z_l = svislá vzdálenost od konstrukční základní linie k nejnižšímu bodu na posuzovaném úseku, v metrech. Tam, kde je Z_l větší než D_s , se bude Z_l brát jako Z_i ;

Z_u = svislá vzdálenost od konstrukční základní linie k nejvyššímu bodu na posuzovaném úseku, v metrech. Tam, kde je Z_u větší než D_s , se bude Z_u brát jako D_s ;

y = minimální horizontální vzdálenost měřená kolmo k ose mezi posuzovaným úsekem a boční obšívkou, v metrech.*

Na ohybu stokové oblasti nemusí být y uvažována menší než vzdálenost h nad základní linií, když h je kratší než $\frac{B}{10}$ 3 m nebo vrchní plochy nádrže.

6.3 Tabulky pravděpodobností poškození boku

$\frac{X_a}{L}$	P_{Sa}
0,00	0,000
0,05	0,023

$\frac{X_f}{L}$	P_{Sf}
0,00	0,967
0,05	0,917

$\frac{Z_l}{D_s}$	P_{Sl}
0,00	0,000
0,05	0,000

$\frac{Z_u}{D_s}$	P_{Su}
0,00	0,968
0,05	0,952

* U uspořádání se symetrickými tanky, se uvažují poškození jen pro jednu loď. V tomto případě se budou veškeré rozměry „ y “ měřit od tohoto boku. U asymetrických uspořádání se odkazuje na Vysvětlivky k záležitostem týkajícím se průběhu havarijního výtoku ropných látek přijaté usnesením Organizace MEPC.122(52), ve znění pozdějších předpisů.

0,10	0,068
0,15	0,117
0,20	0,167
0,25	0,217
0,30	0,267
0,35	0,317
0,40	0,367
0,45	0,417
0,50	0,467
0,55	0,517
0,60	0,567
0,65	0,617
0,70	0,667
0,75	0,717
0,80	0,767
0,85	0,817
0,90	0,867
0,95	0,917
1,00	0,967

0,10	0,867
0,15	0,817
0,20	0,767
0,25	0,717
0,30	0,667
0,35	0,617
0,40	0,567
0,45	0,517
0,50	0,467
0,55	0,417
0,60	0,367
0,65	0,317
0,70	0,267
0,75	0,217
0,80	0,167
0,85	0,117
0,90	0,068
0,95	0,023
1,00	0,000

0,10	0,001
0,15	0,003
0,20	0,007
0,25	0,013
0,30	0,021
0,35	0,034
0,40	0,055
0,45	0,085
0,50	0,123
0,55	0,172
0,60	0,226
0,65	0,285
0,70	0,347
0,75	0,413
0,80	0,482
0,85	0,553
0,90	0,626
0,95	0,700
1,00	0,775

0,10	0,931
0,15	0,905
0,20	0,873
0,25	0,836
0,30	0,789
0,35	0,733
0,40	0,670
0,45	0,599
0,50	0,525
0,55	0,452
0,60	0,383
0,65	0,317
0,70	0,255
0,75	0,197
0,80	0,143
0,85	0,092
0,90	0,046
0,95	0,013
1,00	0,000

P_{Sy} se vypočítá následovně:

$$P_{Sy} = \left(\frac{24.96 - 199.6y}{B_s} \right) \left(\frac{y}{B_s} \right) \quad \text{pro } \frac{y}{B_s} \leq 0.05$$

$$P_{Sy} = 0.749 + \left(5 \cdot 44.4 \left(\frac{y}{B_s} - 0.05 \right) \left(\frac{y}{B_s} \right) - 0.05 \right) \quad \text{pro } 0.05 < \frac{y}{B_s} < 0.1$$

$$P_{Sy} = 0.888 + 0.56 \left(\frac{y}{B_s} - 0.1 \right) \quad \text{pro } \frac{y}{B_s} \geq 0.1$$

Bude se uvažovat, že P_{Sy} není větší než 1.

.7 Pravděpodobnost P_B porušení úseku poškozením dna se vypočte následovně:

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

kde:

$P_{BL} = (1 - P_{Bf} - P_{Ba})$ = pravděpodobnost poškození se rozšíří na podélnou zónu ohraničenou X_a a X_f ;

$P_{BT} = (1 - P_{Bp} - P_{Bs})$ = pravděpodobnost poškození se rozšíří na příčnou zónu ohraničenou Y_p a Y_s a

$P_{BV} = (1 - P_{Bz})$ = pravděpodobnost poškození se rozšíří svisle nad hranici definovanou z ;

.7.2 P_{Ba} , P_{Bf} , P_{Bp} a P_{Bs} se určí lineární interpolací z tabulek pravděpodobností pro poškození dna uvedených v 11.7.3 a P_{Bz} se vypočte ze vzorců uvedených v 11.7.3, kde:

P_{Ba} = pravděpodobnost, že poškození bude ležet zcela za místem $\frac{X_a}{L}$;

P_{Bf} = pravděpodobnost, že poškození bude ležet zcela před místem $\frac{X_f}{L}$;

P_{Bp} = pravděpodobnost, že poškození bude ležet zcela vlevo od nádrže;

P_{Bs} = pravděpodobnost, že poškození bude ležet zcela vpravo od nádrže a

P_{Bz} = pravděpodobnost, že poškození bude ležet zcela pod nádrží.

Hranice úseku X_a , X_f , Y_p , Y_s a z se získají následujícím způsobem:

X_a a X_f jak je definováno v 11.6.2;

Y_p = příčná vzdálenosti od bodu nejvíce vlevo na úseku nacházejícím se na nebo pod čarou ponoru d_B ke svislé rovině nacházející se $\frac{B_B}{2}$ vpravo od osy lodí;

Y_s = příčná vzdálenost od bodu nejvíce vpravo na úseku nacházejícím se na nebo pod čarou ponoru d_B ke svislé rovině nacházející se $\frac{B_B}{2}$ vpravo od osy lodí a

z = minimální hodnota z po celé délce úseku, kde v každém podélném místě je z svislá vzdálenost od spodního bodu dnové obšívky v tomto podélném místě ke spodnímu bodu úseku v tomto podélném místě.

7.3 Tabulky pravděpodobností poškození dna

$\frac{X_a}{L}$	P_{Ba}
0,00	0,000
0,05	0,002
0,10	0,008
0,15	0,017
0,20	0,029
0,25	0,042
0,30	0,058
0,35	0,076
0,40	0,096
0,45	0,119
0,50	0,143
0,55	0,171
0,60	0,203
0,65	0,242
0,70	0,289
0,75	0,344
0,80	0,409
0,85	0,482
0,90	0,565
0,95	0,658
1,00	0,761

$\frac{X_f}{L}$	P_{Bf}
0,00	0,969
0,05	0,95
0,10	0,93
0,15	0,916
0,20	0,894
0,25	0,870
0,30	0,842
0,35	0,810
0,40	0,775
0,45	0,734
0,50	0,687
0,55	0,630
0,60	0,563
0,65	0,489
0,70	0,413
0,75	0,333
0,80	0,252
0,85	0,170
0,90	0,089
0,95	0,026
1,00	0,000

$\frac{Y_p}{B_B}$	P_{Bp}
0,00	0,844
0,05	0,794
0,10	0,744
0,15	0,694
0,20	0,644
0,25	0,594
0,30	0,544
0,35	0,494
0,40	0,444
0,45	0,394
0,50	0,344
0,55	0,297
0,60	0,253
0,65	0,211
0,70	0,171
0,75	0,133
0,80	0,097
0,85	0,063
0,90	0,032
0,95	0,009
1,00	0,000

$\frac{Y_s}{B_B}$	P_{Bs}
0,00	0,000
0,05	0,009
0,10	0,032
0,15	0,063
0,20	0,097
0,25	0,133
0,30	0,171
0,35	0,211
0,40	0,253
0,45	0,297
0,50	0,344
0,55	0,394
0,60	0,444
0,65	0,494
0,70	0,544
0,75	0,594
0,80	0,644
0,85	0,694
0,90	0,744
0,95	0,794
1,00	0,844

P_{Bz} se vypočítá následovně:

$$P_{Bz} = \left(14.5 - \frac{67z}{D_s} \right) \left(\frac{z}{D_s} \right) \quad \text{pro } \frac{z}{D_s} \leq 0.1,$$

$$P_{Bz} = 0.78 + 1.1 \left(\frac{z}{D_s} - 0.1 \right) \quad \text{pro } \frac{z}{D_s} > 0.1.$$

Bude se uvažovat, že P_{Bz} není větší než 1.

8 Pro účely údržby a kontroly nesmí být veškeré palivové nádrže, které nesousedí s vnější

obšívkou umístěny blíže ke dnové obšívce než je minimální hodnota h v odstavci 6 a ne blíže k boční obšívce než je použitelná minimální hodnota w v odstavci 7 nebo 8.

12 Při schvalování návrhu a konstrukce lodí, které mají být postaveny v souladu s tímto pravidlem musí brát správní orgán v úvahu obecné bezpečnostní aspekty, včetně potřeby údržby a kontroly bočních nádrží a nádrží či prostor dvojitého dna.

VIZ VÝKLADY 20, 21 A 22

Pravidlo 13

Standardní vypouštěcí přípojka

Aby bylo možné připojení potrubí zařízení pro odevzdávání látek z lodí k vypouštěcímu potrubí lodě pro zbytky stoků strojoven a z nádrží na ropné zbytky (kal), musí být obě vedení vybavena standardní potrubní přípojkou v souladu s následující tabulkou:

Standardní rozměry přírub pro vypouštěcí přípojky

Popis	Rozměr
Vnější průměr	215 mm
Vnitřní průměr	Podle vnějšího průměru potrubí
Průměr roztečné kružnice pro šrouby	183 mm
Drážky v přírubě	6 otvorů, 22 mm v průměru, pravidelně umístěné na roztečné kružnice pro šrouby výše uvedeného průměru, s drážkou k okraji příruby. Šířka drážky musí být 22 mm.
Tloušťka příruby	20 mm
Šrouby a matice: počet a průměr	6, každý o průměru 20 mm a dostatečné délky
Příruba je určena k tomu, aby přijímala potrubí až do maximálního vnitřního průměru 100 mm a musí být z oceli nebo jiného rovnocenného materiálu s plochým čelem. Tato příruba, spolu s vhodným těsněním, musí být vhodná pro provozní tlak 600 kPa.	

Část B – Vybavení

Pravidlo 14

Odlučovače ropných látek

VIZ VÝKLAD 23

1 S výjimkou uvedenou v odstavci 3 tohoto pravidla, každá loď hrubé prostornosti 400 tun a více, ale méně než 10.000 tun hrubé prostornosti musí být vybavena odlučovačem ropných látek v souladu s odstavcem 6 tohoto pravidla. Každá taková loď, která může vypouštět do moře balastovou vodu uskladňovanou v palivových nádržích v souladu s pravidlem 16.2 musí být v souladu s odstavcem 2 tohoto pravidla.

VIZ VÝKLADY 24 A 25

2 S výjimkou uvedenou v odstavci 3 tohoto pravidla, každá loď hrubé prostornosti 10.000 tun a více musí být vybavena odlučovačem ropných látek v souladu s odstavcem 7 tohoto pravidla.

VIZ VÝKLAD 25

3 Lodě, například hotelové lodě, skladovací plavidla atd., která jsou stacionární, vyjma plaveb bez nákladu za účelem přemístění, odlučovačem ropných látek být vybavena nemusí. Tyto lodě musí být vybaveny sběrnou nádrží, která má objem vhodný, ke spokojenosti správního orgánu, pro celkové uchovávání ropnými látkami znečištěné stokové vody na palubě. Veškerá ropnými látkami znečištěná stoková voda se musí uskladňovat na palubě pro následné vypuštění do zařízení pro odevzdávání látek z lodí.

4 Správní orgán musí zajistit, aby lodě o hrubé prostornosti menší než 400 tun byly vybaveny, pokud je to proveditelné, k uskladnění ropných látek nebo ropných směsí na palubě nebo jejich vypouštění v souladu s požadavky pravidla 15.6 této přílohy.

5 Správní orgán může upustit od požadavků odstavců 1 a 2 tohoto pravidla u:

- .1 všech lodí provozovaných výhradně na plavbách v rámci zvláštních oblastí nebo
- .2 všech lodí s osvědčením podle Mezinárodního předpisu o bezpečnosti pro vysokorychlostní plavidla (nebo jinak v rámci tohoto předpisu o bezpečnosti s ohledem na velikost a konstrukci) provozovaných na pravidelných linkách s trváním jízdy nepřesahujícím 24 hodin a zahrnující u těchto lodí i také plavby bez pasažérů a bez nákladu za účelem přemístění,
- .3 s ohledem na ustanovení pododstavců .1 a .2 výše, musí být splněny následující podmínky:
 - .3.1 loď je vybavena sběrnou nádrží, která má objem odpovídající, ke spokojenosti správního orgánu, pro celkové uchovávání ropnými látkami znečištěné stokové vody na palubě;
 - .3.2 veškerá ropnými látkami znečištěná voda se zadržuje na palubě pro následné vypuštění do zařízení pro odevzdávání látek z lodí;
 - .3.3 správní orgán rozhodl, že v přístavech nebo terminálech, které loď navštíví musí být k dispozici odpovídající zařízení pro odevzdávání látek z lodí pro příjem této ropnými látkami znečištěné stokové vody;
 - .3.4 Mezinárodní osvědčení o zamezení znečištění ropnými látkami, je-li požadováno, je potvrzeno v tom smyslu, že loď se výhradně využívá při plavbách v rámci zvláštních oblastí nebo byla přijata jako vysokorychlostní plavidlo za účelem tohoto pravidla toto využití je identifikováno a

VIZ VÝKLAD 26

- .3.5 množství, čas a přístav vypuštění se zaznamenávají do Knihy záznamů o manipulaci s ropnými látkami, Část I.

VIZ VÝKLAD 8

6 Odlučovače ropných látek uvedené v odstavci 1 tohoto pravidla musí mít konstrukci schválenou správním orgánem a musí být takového provedení, aby se zajistilo, že veškeré ropné směsi vypuštěné do moře po průchodu tímto systémem budou obsahovat nejvýše 15 miliontin ropných látek. Při posuzování konstrukce těchto zařízení musí správní orgán postupovat s ohledem na specifikaci doporučenou Organizací.*

7 Odlučovače k odlučování ropných látek uvedené v odstavci 2 tohoto pravidla musí být v souladu s odstavcem 6 tohoto pravidla. Kromě toho musí být vybaveny výstražným systémem

* Viz Doporučení k mezinárodním funkčním a zkušebním specifikacím pro zařízení k separaci ropných látek znečištěné vody a měřičů obsahu ropných látek přijaté usnesením Organizace A.393(X) nebo Pokyny a specifikace pro zařízení k zabránění znečišťování pro stokové prostory lodních strojoven přijaté Výborem na ochranu mořského prostředí prostřednictvím usnesení MEPC.60(33) nebo Pokyny a specifikace pro přídavná zařízení z roku 2011 k aktualizaci usnesení MEPC.60(33) - kompatibilní odlučovače ropných látek, přijaté prostřednictvím usnesení MEPC.205(62), nebo Upravené pokyny a specifikace pro zařízení k zabránění znečišťování pro stokové prostory lodních strojoven přijaté usnesením Výboru na ochranu mořského prostředí MEPC. 107(49).

ukazujícím, že tuto hodnotu nelze udržet. Systém musí být rovněž vybaven zařízením, které zajistí, že se veškeré vypouštění ropných směsí automaticky zastaví, když obsah ropných látek ve výtoku překročí 15 miliontin. Při posuzování a schvalování konstrukce těchto zařízení musí správní orgán postupovat s ohledem na specifikaci doporučenou Organizací.

Část C - Omezení provozního vypouštění ropných látek

Pravidlo 15

Omezení vypouštění ropných látek

VIZ VÝKLADY 23 A 27

1 Na základě ustanovení pravidla 4 této přílohy a odstavců 2, 3, a 6 tohoto pravidla, se jakékoliv vypouštění ropných látek nebo ropných směsí z lodí do moře zakazuje.

A Vypouštění mimo zvláštní oblasti

2 Jakékoliv vypouštění ropných látek nebo ropných směsí do moře z lodí o hrubé prostornosti 400 tun a více se zakazuje vyjma případů, kdy jsou splněny všechny následující podmínky:

- .1 za plavby;

VIZ VÝKLAD 28

- .2 ropná směs je zpracována odlučovačem ropných látek splňujícím požadavky pravidla 14 této přílohy;
- .3 obsah ropných látek ve vypouštěném roztoku bez ředění nepřesahuje 15 miliontin;
- .4 ropná směs nepochází ze stok strojoven čerpadel nákladových prostor na ropných tankerech a
- .5 ropná směs, v případě ropných tankerů, není smíchána se zbytky ropných látek z nákladu.

B Vypouštění ve zvláštních oblastech

3 Jakékoliv vypouštění ropných látek nebo ropných směsí do moře z lodí o hrubé prostornosti 400 tun a více se zakazuje vyjma případů, kdy jsou splněny všechny následující podmínky:

- .1 za plavby;
- .2 ropná směs je zpracována odlučovačem ropných látek splňujícím požadavky pravidla 14.7 této přílohy;
- .3 obsah ropných látek ve vypouštěném roztoku bez ředění nepřesahuje 15 miliontin;
- .4 ropná směs nepochází ze stok strojoven čerpadel nákladových prostor na ropných tankerech a
- .5 ropná směs, v případě ropných tankerů, není smíchána se zbytky ropných látek z nákladu.

4 Pokud jde o oblast Antarktidy, jakékoliv vypouštění ropných látek nebo ropných směsí z jakékoli lodi do moře se zakazuje.

5 Nic v tomto pravidle nebrání lodi na cestě, pouze jejíž část se nachází ve zvláštní oblasti, aby vypouštěla mimo zvláštní oblast v souladu s odstavcem 2 tohoto pravidla.

C Požadavky na lodě o hrubé prostornosti nižší než 400 tun ve všech oblastech vyjma oblasti Antarktidy

6 V případě lodě o hrubé prostornosti nižší než 400 tun, ropné látky a veškeré ropné směsi se musí buď uskladňovat na palubě pro následné vypouštění do zařízení pro odevzdávání látek z lodí nebo vypouštět do moře v souladu s následujícími ustanoveními:

- .1 za plavby;
- .2 na lodi je v provozu zařízení k odlučování ropných látek, které musí mít konstrukci schválenou správním orgánem a které musí být takového provedení, aby se zajistilo, že celkový obsah ropných látek v odpadní vodě nepřekročí 15 miliontin.
- .3 ropná směs nepochází ze stok strojoven čerpadel nákladových prostor na ropných tankerech a
- .4 ropná směs, v případě ropných tankerů, není smíchána se zbytky ropných látek z nákladu.

D Všeobecné požadavky

7 Kdykoli jsou na nebo pod hladinou vody v bezprostřední blízkosti lodi nebo v její stopě pozorovány viditelné stopy ropné látky, vlády smluvních stran této úmluvy by měly, v rozsahu, v jakém jsou přiměřeně schopny učinit, rychle vyšetřit skutečnost, zdali došlo k porušení ustanovení tohoto pravidla. Toto šetření by mělo zahrnovat zejména sílu a směr větru a podmínky na moři, dráhu a rychlost lodi, další možné zdroje viditelných stop v blízkosti a všechny příslušné záznamy o vypouštění ropných látek.

8 Látky vypouštěné do moře nesmí obsahovat chemické či jiné látky v množstvích nebo koncentracích, které jsou nebezpečné pro mořské prostředí, nebo chemické či jiné látky za účelem obcházení podmínek pro vypouštění stanovených v tomto pravidle.

9 Zbytky ropných látek, které nelze vypouštět do moře v souladu s tímto pravidlem, musí být uskladněny na palubě pro následné vypouštění do zařízení pro odevzdávání látek z lodí.

Pravidlo 16

Oddělování ropných látek a vodního balastu a přeprava ropných látek v tancích předního kolizního prostoru

1 S výjimkou případů uvedených v odstavci 2 tohoto pravidla, v lodích dodaných po 31. prosinci 1979 tak, jak jsou definovány v pravidle 1.28.2, o hrubé prostornosti 4.000 a více, které nejsou ropné tankery, a v ropných tankerech dodaných po 31. prosinci 1979 tak, jak jsou definovány v pravidle 1.28.2 o hrubé prostornosti 150 tun a více se balastová voda nesmí přepravovat v žádné palivové nádrži.

2 Když nutnost přepravovat velké množství paliva představuje také nutnost přepravovat v jakékoliv palivové nádrži balastovou vodu, která není čistý balast, musí být tato balastová voda vypouštěna do zařízení pro odevzdávání látek z lodí nebo do moře v souladu s pravidlem 15 této přílohy, a to pomocí zařízení uvedeného v pravidle 14.2 této přílohy a provede se v tomto smyslu zápis do Knihy záznamů o manipulaci s ropnými látkami.

VIZ VÝKLAD 29

3 U lodi o hrubé prostornosti 400 tun a více, u které je smlouva o stavbě uzavřena po 1. lednu 1982 nebo, v případě neexistence smlouvy o stavbě, jejíž kýl byl položen nebo která byla v podobném stádiu stavby po 1 červenci 1982, se ropné látky nesmí přepravovat v nádrži v předním kolizním prostoru nebo v nádrži před kolizní přepážkou.

4 Všechny lodě jiných druhů než jsou lodě podléhající odstavcům 1 a 3 tohoto pravidla musí splňovat ustanovení těchto odstavců, nakolik je to přijatelné a proveditelné.

VIZ VÝKLAD 30

Pravidlo 17

Kniha záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část I – Operace ve strojovně

1 Každý ropný tanker o hrubé prostornosti 150 tun a více a každá loď o hrubé prostornosti 400 tun a více jiného druhu než je ropný tanker musí být vybavena Knihou záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část I (Operace ve strojovně). Kniha záznamů o manipulaci s ropnými látkami, ať již je součástí oficiálního lodního deníku či jinak, musí být ve formě uvedené v Dodatku III k této příloze.

2 Kniha záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část I, musí být vyplňována při každé příležitosti (systémem „nádrž po nádrži“), kdykoliv se ve strojovně na lodi provádí následující operace:

- .1 balastování nebo čištění palivových nádrží;
- .2 vypouštění znečištěné balastní nebo čistící vody z palivových nádrží;
- .3 sběr a odstraňování ropných zbytků (kalu);
- .4 vypouštění mimo loď nebo jiné odstraňování stokové vody, která se nahromadila v prostorech strojovny a
- .5 doplňování paliva nebo mazacího oleje.

3 V případě vypouštění ropné látky nebo ropné směsi tak, jak je uvedeno v pravidle 4 této přílohy, nebo v případě havarijního nebo jiného mimořádného vypouštění ropné látky nevyňatého tímto pravidlem, musí být do Knihy záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část I, zaneseno prohlášení o okolnostech a důvodech tohoto vypouštění.

4 Každá operace popsána v odstavci 2 tohoto pravidla musí být do Knihy záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část I, zaznamenána úplně a bez prodlení proto, aby byly v knize uvedeny všechny položky týkající se dané operace. Každá dokončená operace musí být podepsána důstojníkem nebo důstojníky pověřenými danou operací a každá vyplněná stránka musí být podepsána kapitánem lodi. Položky v Knize záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část I, u lodí nesoucích Mezinárodní osvědčení o zamezení znečištění ropnými látkami musí být minimálně v angličtině, francouzštině nebo španělštině. Pokud se také provádějí záznamy v úředním jazyce státu, pod jehož vlajkou je loď oprávněna plout, tyto záznamy dostanou v případě sporu nebo nesrovnalostí přednost.

5 Do Knihy záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část I, je nutné zanést veškerá selhání odlučovače ropných látek.

6 Kniha záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část I musí být uložena na takovém místě, aby byla v přiměřené době a snadno dostupná ke kontrole a, vyjma případů vlečení lodí bez posádky, musí být uložena na palubě lodi. Je třeba ji uschovávat po dobu tří let od provedení posledního záznamu.

7 Příslušný vládní orgán jedné smluvní strany této úmluvy je oprávněn Knihu záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část I, zkontrolovat na palubě libovolné lodi, na kterou se vztahuje tato příloha, když je tato loď ve svém přístavu nebo přibřežním terminálu, a může pořídit kopii libovolného záznamu v této knize a může požádat kapitána lodi, aby potvrdil, že tato kopie představuje věrnou kopii tohoto záznamu. Jakákoliv takto pořízená kopie, která byla ověřena kapitánem lodi jako věrná kopie daného záznamu v Knize záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část I, bude přípustná při jakémkoliv soudním řízení jako důkaz o skutečnostech uvedených v daném záznamu. Kontrola Knihy záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část I, a pořízení ověřené kopie příslušným orgánem podle tohoto odstavce musí být provedeny co nejrychleji, aniž by došlo ke zbytečnému zpoždění dané lodi.

Kapitola 4 - Požadavky na nákladové prostory ropných tankerů

Část A – Konstrukce

Pravidlo 18

Nádrže na oddělený balast

VIZ VÝKLAD 31

Ropné tankery o hrubé nosnosti 20.000 tun a více dodané po 7. červnu 1982.

1 Každý tanker na surovou ropu o hrubé nosnosti 20.000 tun a více a každý tanker pro přepravu ropných produktů o hrubé nosnosti 30.000 tun a více dodaný po 1. červnu 1982 tak, jak je definováno v pravidle 1.28.4, musí být vybaven nádržemi na oddělený balast a musí splňovat odstavce 2, 3 a 4, nebo 5 podle potřeby, tohoto pravidla.

2 Objem nádrží na oddělený balast musí být určen tak, aby loď mohla být bezpečně provozována na plavbách s balastem bez nutnosti uchýlit se k použití nákladových nádrží pro balastovou vodu s výjimkou případů uvedených v odstavci 3 nebo 4 tohoto pravidla. Ve všech případech však musí být objem nádrží na oddělený balast minimálně takový, aby v každých zátěžových podmínkách a v jakékoliv části plavby, včetně podmínek sestávajících pouze z prázdné lodi plus odděleného balastu, mohl ponor a sklon lodi splňovat následující požadavky:

- .1 konstrukční ponor uprostřed lodi (d_m) v metrech (bez zohlednění všech deformací lodi) nesmí být menší než:

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

- .2 ponory na přední a zadní svislici musí odpovídat hodnotám určeným ponorem uprostřed lodi (d_m) tak, jak je uvedeno v odstavci 2.1 tohoto pravidla, v souvislosti se sklonem v zádi nepřesahujícím 0,015L a
- .3 v každém případě nesmí být ponor na zadní svislici menší než hodnota, která je nezbytná pro dosažení plného ponoření šroubu/šroubů.

3 V žádném případě se nesmí balastová voda přepravovat v nákladových tancích, vyjma:

- .1 na nečetných plavbách, kdy jsou povětrnostní podmínky tak závažné, že, podle názoru kapitána, je nutné vézt další balastovou vodu v nákladových tancích k zajištění bezpečnosti lodě a
- .2 ve výjimečných případech, kdy zvláštní charakter provozu ropného tankeru představuje nutnost vézt balastovou vodu nad rámec množství podle odstavce 2 tohoto pravidla, a to za předpokladu, že tento provoz ropného tankeru spadá do kategorie výjimečných případů tak, jak je stanoveno Organizací.

VIZ VÝKLAD 32

Tato dodatečná balastová voda musí být zpracována a vypuštěna v souladu s pravidlem 34 této přílohy a je nutné provést záznam do Knihy záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část II, uvedené v pravidle 36 této přílohy.

4 V případě tankerů na surovou ropu je nutné vézt dodatečný balast povolený v odstavci 3 tohoto pravidla v nákladových tancích pouze pokud byly z této nádrže vymyty zbytky surové ropy v souladu s pravidlem 35 této přílohy, a to před vyplutím z přístavu nebo terminálu pro vykládku ropných látek.

5 Bez ohledu na ustanovení odstavce 2 tohoto pravidla, musí být podmínky pro oddělený balast u ropných tankerů kratších než 150 metrů ke spokojenosti správního orgánu.

VIZ VÝKLAD 33

Tankery na surovou ropu o hrubé nosnosti 40,000 tun a více dodané 1. června 1982 či dříve

6 Na základě ustanovení odstavce 7 tohoto pravidla musí být každý tanker na surovou ropu o hrubé nosnosti 40,000 tun a více dodaný 1. června 1982 či dříve tak, jak je definováno v pravidle 1.28.3, vybaven nádržemi na oddělený balast a musí splňovat požadavky odstavců 2 a 3 tohoto pravidla.

7 Tankery na surovou ropu uvedené v odstavci 6 tohoto pravidla mohou být vybaveny, namísto vybavení oddělenými nádržemi, systémem vymývání nákladových nádrží využívajícím vymývání zbytků surové ropy z nádrží v souladu s pravidly 33 a 35 této přílohy, pokud není tanker určen k přepravě surové ropy, která není vhodná k vymývání zbytků surové ropy.

VIZ VÝKLAD 34

Tankery pro přepravu ropných produktů o hrubé nosnosti 40,000 tun a více dodané 1. června 1982 či dříve

8 Každý tanker pro přepravu ropných produktů o hrubé nosnosti 40,000 tun a více dodaný 1. června 1982 či dříve tak, jak je definováno v pravidle 1.28.3, musí být vybaven vyčleněnými nádržemi na oddělený balast a musí splňovat požadavky odstavců 2 a 3 tohoto pravidla anebo být provozován s vyčleněnými nádržemi na čistý balast v souladu s následujícími ustanoveními:

1. Tanker pro přepravu ropných produktů musí mít odpovídající objem nádrží vyčleněný výhradně pro přepravu čistého balastu tak, jak je definováno v pravidle 1.17 této přílohy, pro splnění požadavků odstavců 2 a 3 tohoto pravidla.
2. Opatření a provozní postupy pro vyčleněné nádrže na čistý balast musí být v souladu s požadavky stanovenými správním orgánem. Tyto požadavky musí obsahovat minimálně všechna ustanovení revidovaných Specifikací pro ropné tankery s vyčleněnými nádržemi na čistý balast přijatých usnesením Organizace A.495(XII).
3. Tanker pro přepravu ropných produktů musí být vybaven měřičem obsahu ropných látek schváleným správním orgánem na základě specifikací doporučených Organizací, aby byl umožněn dohled nad obsahem ropných látek ve vypouštěné balastní vodě.*

VIZ VÝKLAD 36

4. Každý tanker pro přepravu ropných produktů provozovaný vyčleněnými nádržemi na čistý balast musí být vybaven Návodem k obsluze vyčleněné nádrže na čistý balast[†] s uvedením podrobností o systému a s určením provozních postupů. Tento návod musí být ke spokojenosti správního orgánu a musí obsahovat všechny údaje uvedené ve specifikacích uvedených v pododstavci 8.2 tohoto pravidla. Pokud je provedena změna ovlivňující systém vyčleněné nádrže na čistý balast, musí být odpovídajícím způsobem revidován i tento Návod k obsluze.

VIZ VÝKLADY 34 A 35

Ropný tanker kvalifikovaný jako ropný tanker s odděleným balastem

9 Každý ropný tanker, který není vybaven nádržemi na oddělený balast v souladu s odstavci 1, 6 nebo 8 tohoto pravidla však může být kvalifikován jako tanker s odděleným balastem, a to za předpokladu, že splňuje požadavky odstavců 2 a 3, nebo 5 podle potřeby, tohoto pravidla.

Ropné tankery dodané 7. června 1982 či dříve se zvláštním uspořádáním balastu

* Pokud jde o měřiče obsahu ropných látek nainstalované na ropných tankerech postavených před 2. říjnem 1986, viz Doporučení k mezinárodním funkčním a zkušebním specifikacím pro zařízení k separaci ropných látek znečištěné vody a měřičů obsahu ropných látek přijatého usnesením Organizace A.393(X). Pokud jde o měřiče obsahu ropných látek jako součást systémů sledování a řízení vypouštění nainstalované na ropných tankerech postavených před 2. říjnem 1986, viz Pokyny a specifikace pro systémy sledování a řízení vypouštění pro ropné tankery přijaté usnesením Organizace A.586(14). Pokud jde o měřiče obsahu ropných látek jako součást systémů sledování a řízení vypouštění nainstalované na ropných tankerech postavených 1. ledna 2005 nebo později, viz upravené Pokyny a specifikace pro systémy sledování a řízení vypouštění ropných látek pro ropné tankery přijaté usnesením Organizace MEPC.108(49).

[†] Viz usnesení A.495(XII), kde naleznete standardní formát tohoto návodu.

10 Ropné tankery dodané 1. června 1982 či dříve tak, jak je definováno v pravidle 1.28.3, se zvláštním uspořádáním balastu:

- .1 Pokud je ropný tanker dodaný 1. června 1982 či dříve tak, jak je definováno v pravidle 1.28.3, postaven nebo provozován takovým způsobem, že vždy splňuje požadavky na ponor a sklon uvedené v odstavci 2 tohoto pravidla bez nutnosti použít balastovou vodu, má se za to, že splňuje požadavky na nádrž na oddělený balast uvedené v odstavci 6 tohoto pravidla, a to za předpokladu, že jsou splněny všechny následující podmínky:
 - .1.1 provozní řád a uspořádání balastu jsou schválené správním orgánem;
 - .1.2 mezi správním orgánem a dotčenými vládami smluvních přístavních států této úmluvy je dosaženo dohody, když je požadavků na ponor a sklon dosaženo prostřednictvím provozního řádu a
 - .1.3 Mezinárodní osvědčení o zamezení znečištění ropnými látkami je schváleno v tom smyslu, že ropný tanker se provozuje se speciálním uspořádáním balastu.
- .2 V žádném případě nesmí být balastová voda vezena v ropných tancích, vyjma nečetných plaveb, kdy jsou povětrnostní podmínky tak závažné, že, podle názoru kapitána, je nutné vézt další balastovou vodu v nákladových tancích k zajištění bezpečnosti lodě. Tato dodatečná balastová voda musí být zpracována a vypuštěna v souladu s pravidlem 34 této přílohy a v souladu s pravidly 29, 31 a 32 této přílohy je nutné provést záznam do Knihy záznamů o manipulaci s ropnými látkami uvedené v pravidle 36 této přílohy.
- .3 Správním orgánem, který osvědčení potvrdil v souladu s pododstavcem 10.1.3 tohoto pravidla, sdělí Organizaci údaje o osvědčení za účelem jejich rozšíření smluvním stranám této úmluvy.

Ropné tankery o hrubé nosnosti 70,000 tun a více dodané po 31. prosinci 1979

11 Ropné tankery o hrubé nosnosti 70,000 tun a více dodané po 31. prosinci 1979 tak, jak je definováno v pravidle 1.28.2, musí být vybaveny nádržemi na oddělený balast a musí splňovat odstavce 2, 3, 4, nebo 5 podle potřeby, tohoto pravidla.

Ochranné umístění odděleného balastu

12 *Ochranná umístění prostor odděleného balastu*

U každého tankeru na surovou ropu o hrubé nosnosti 20.000 tun a více a každého tankeru pro přepravu ropných produktů o hrubé nosnosti 30.000 tun a více dodaného po 1. červnu 1982 tak, jak je definováno v pravidle 1.28.4, vyjma tankerů splňujících pravidlo 19, musí být nádrže na oddělený balast nezbytné k vytvoření objemu tak, aby byly splněny požadavky odstavce 2 tohoto pravidla, které jsou umístěné uvnitř délky nákladové nádrže, uspořádány v souladu s požadavky odstavců 13, 14 a 15 tohoto pravidla, čímž se vytvoří uspořádání k ochraně před výtokem ropných látek v případě najetí na pevninu nebo srážky.

VIZ VÝKLAD 37

13 Nádrže na oddělený balast a prostory jiných druhů než jsou nádrže na ropné látky uvnitř délky nákladových nádrží (L_i) musí být uspořádány tak, aby splňovaly následující požadavek:

$$\Sigma PA_C + \Sigma PA_S \geq J[L_i(B + 2D)]$$

kde:

PA_C = plocha boční obšívky (v metrech čtverečních) u každé nádrže na oddělený balast nebo prostoru jiného druhu než je nádrž na ropné látky na základě projektovaných

konstrukčních rozměrů,

PA_S = plocha dnové obšívky (v metrech čtverečních) u každé takové nádrže nebo prostoru na základě projektovaných konstrukčních rozměrů,

L_t = délka (v metrech) mezi předním a zadním okrajem nákladových nádrží,

B = maximální šířka lodi (v metrech) tak, jak je definováno v pravidle 1.22 této přílohy,

D = konstrukční hloubka (v metrech) měřená svisle od vrcholu kýlu k horní části palubního nosníku volného boku na boku středu lodi. Na lodích, které mají zaoblené okrajnice, musí se konstrukční hloubka měřit k průsečíku konstrukčních linií paluby a boční obšívky, linie prodloužené, jakoby byly okrajnice hranaté,

J = 0,45 pro ropné tankery o hrubé nosnosti 20.000 tun, 0,30 pro ropné tankery o hrubé nosnosti 200.000 tun a více, na základě ustanovení odstavce 14 tohoto pravidla.

Pro střední hodnoty hrubé nosnosti se hodnota J určí lineární interpolací.

Kdykoli se symboly uvedené v tomto odstavci objeví v tomto pravidle, budou mít význam definovaný v tomto odstavci.

VIZ VÝKLAD 37

14 U tankerů o hrubé nosnosti 200,000 tun a více se hodnota J může zmenšit následovně:

$$J \text{ zmenšena} = J - \left(a - \frac{O_c + O_s}{4O_A} \right) 0,2 \text{ podle toho, která hodnota je větší}$$

kde:

$a = 0,25$ pro ropné tankery o hrubé nosnosti 200,000 tun,

$a = 0,40$ pro ropné tankery o hrubé nosnosti 300,000 tun,

$a = 0,50$ pro ropné tankery o hrubé nosnosti 420,000 tun a více,

Pro střední hodnoty hrubé nosnosti se hodnota a určí lineární interpolací.

O_c = jak definováno v pravidle 25.1.1 této přílohy,

O_s = jak definováno v pravidle 25.1.2 této přílohy,

O_A = přípustný výtok ropných látek tak, jak vyžaduje pravidlo 26.2 této přílohy.

VIZ VÝKLAD 37

15 Při určování PA_C a PA_S pro nádrže na oddělený balast a prostory jiného druhu než jsou nádrže na ropné látky budou platit následující podmínky:

- 1.1 minimální šířka každé boční nádrže nebo prostoru, z nichž každý se rozprostírá po celé hloubce boku lodě nebo od paluby k horní části dvojitého dna, nesmí být menší než 2 m. Tato šířka se musí měřit směrem dovnitř od boku lodi v pravém úhlu k ose. Pokud je k dispozici menší šířka, boční nádrž nebo prostor nelze při výpočtu ochranného prostoru PA_C brát v úvahu a
- 1.2 minimální svislá hloubka každé nádrže dvojitého dna nebo prostoru musí být $\frac{B}{15}$ nebo 2 m, podle toho, která hodnota je menší. Pokud je k dispozici menší šířka, dolní nádrž nebo prostor nelze při výpočtu ochranného prostoru PA_S brát v úvahu.

Minimální šířka a hloubka bočních nádrží a nádrží dvojitého dna se musí měřit mimo stokové oblasti a, v případě minimální šířky, se musí měřit mimo všech oblastí zaoblených okrajnic.

VIZ VÝKLAD 37

Pravidlo 19

Požadavky na dvojité trup a dvojitě dno u ropných tankerů dodaných 6. července 1996 či později*

VIZ VÝKLADY 13, 31 A 38

1 Toto pravidlo se bude vztahovat na ropné tankery o hrubé nosnosti 600 tun a více dodané 6. července 1996 či později tak, jak je definováno v pravidle 1.28.6, a to následovně:

2 Všechny ropné tankery o hrubé nosnosti 5.000 tun a více musí:

- .1 namísto odstavců 12 až 15 pravidla 18, podle potřeby, splňovat požadavky odstavce 3 tohoto pravidla, pokud nepodléhá ustanovením odstavců 4 a 5 tohoto pravidla a
- .2 splňovat, podle potřeby, požadavky pravidla 28.6.

3 Nákladová nádrže po celé její délce musí být chráněna balastními nádržemi nebo prostory jiného druhu než jsou nádrže, ve kterých se přepravují ropné látky, a to následovně:

.1 *Boční nádrže nebo prostory*

Boční nádrže nebo prostory musí být rozloženy po celé hloubce boku lodi nebo od horní strany dvojitého dna k nejhořejší palubě, a to bez ohledu na místa, kde je nainstalovaná zaoblená okrajnice. Musí být uspořádány tak, aby se nákladové nádrže nacházely uvnitř konstrukční linie boční obšívky na žádném místě blíže než je vzdálenost w , která, jak ukazuje obrázek 1, se měří v libovolném průřezu kolmo k plášti boku tak, jak je uvedeno níže:

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

$w = 2,0$ m, podle toho, která hodnota je menší.

Minimální hodnota $w = 1,0$ m.

.2 *Nádrže nebo prostory dvojitého dna*

V každém průřezu musí být hloubka každé nádrže nebo prostoru dvojitého dna taková, aby vzdálenost h mezi dnem nákladových nádrží a konstrukční linií dnové obšívky měřená v kolmo ke dnové obšívce tak, jak je znázorněno na obrázku 1, nebyla menší než je uvedeno níže:

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

I J

$h = 2,0$ m, podle toho, která hodnota je menší.

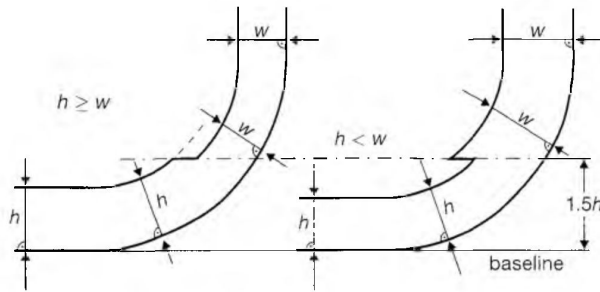
Minimální hodnota $h = 1,0$ m.

.3 *Ohyb stokové oblasti nebo na místech bez jasně definovaného ohybu stokové oblasti*

Když se vzdálenosti h a w liší, musí mít vzdálenost w přednost v úrovních překračujících $1,5h$ nad základní linií tak, jak je znázorněno na obrázku 1.

VIZ VÝKLAD 39

* Jednotné výklady k měření vzdáleností naleznete v MSC-MEPC.5/Circ.5.



Obrázek 1 – Hraniční linie nákladové nádrže (baseline = základní linie)

.4 Celkový objem balastních nádrží

Na tankerech na surovou ropu o hrubé nosnosti 20.000 tun a více a tankerech pro přepravu ropných produktů o hrubé nosnosti 30.000 tun nesmí být celkový objem bočních nádrží, nádrží dvojitého dna, nádrží v předním kolizním prostoru a nádrží v zadním prostoru menší než objem nádrží na oddělený balast nutný ke splnění požadavků pravidla 18 této přílohy. Boční nádrže nebo prostory a nádrže dvojitého dna využívané ke splnění požadavků pravidla 18 musí být umístěny co nejrovnoměrněji, je-li to proveditelné, po celé délce nákladové nádrže. Dodatečný objem odděleného balastu poskytnutý ke snížení namáhání ohybem na podélném nosníku trupu, sklonu apod. může být umístěn kdekoli uvnitř lodi.

.5 Sací jímky v nákladových tancích

Sací jímky v nákladových tancích mohou vyčnívat do dvojitého dna pod hraniční linií definovanou vzdáleností h za předpokladu, že tyto jímky jsou co nejmenší a vzdálenost mezi dnem jímky a dnovou obšívku není menší než $0,5h$.

.6 Potrubí pro balast a náklad

Potrubí pro balast a jiné potrubí, např. sondovací a odvzdušňovací potrubí do balastních nádrží nesmí procházet nákladovými nádržemi. Nákladové potrubí a podobné potrubí to nákladových nádrží nesmí procházet balastními nádržemi. Výjimky z tohoto požadavku mohou být udělena na krátké úseky potrubí, a to za předpokladu, že jsou zcela svařované nebo ekvivalentní.

4 Následující platí pro nádrže nebo prostory dvojitého dna:

- .1 Od nádrží nebo prostor dvojitého dna podle požadavků odstavce 3.2 tohoto pravidla může být upuštěno, a to za předpokladu, že konstrukce tankeru je taková, aby tlak nákladu a par vyvíjený na dnovou obšívku tvořící jedinou hranici mezi nákladem a mořem nepřekročil vnější hydrostatický tlak vody tak, jak je vyjádřeno následujícím vzorcem:

$$f \times h_c \times p_c \times g \times p \leq d_n \times p_s \times g$$

kde:

h_c = výška nákladu v kontaktu s dnovou obšívku (v metrech)

p_c = maximální hustota nákladu v (v kg/m^3)

d_n = minimální provozní ponor za libovolného očekávaného naložení (v metrech)

p_s = hustota mořské vody (v kg/m^3)

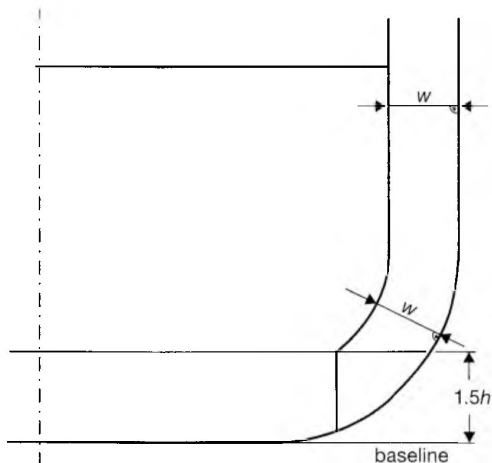
p = maximální nastavený tlak oproti atmosférickému tlaku (přetlaku) ventilu tlak/podtlak zajištěného pro nákladovou nádrž (v Pa)

f = bezpečnostní faktor = 1,1

g = standardní gravitační zrychlení ($9,81 \text{ m/s}^2$).

- .2 Veškeré horizontální dělící stěny nezbytné pro splnění výše uvedených požadavků musí být umístěny ve výšce nejméně $\frac{B}{6}$ nebo 6 m, podle toho, která hodnota je nižší, ale nejvíce $0,6D$ nad základní linií, kde D je konstrukční hloubka uprostřed lodi.
- .3 Umístění bočních nádrží nebo prostor jsou definována v odstavci 3.1 tohoto pravidla s výjimkou případů, že pod úrovní $1,5h$ nad základní linií, kde h je definována v odstavci 3.2 tohoto pravidla, může být hraniční linie nákladové nádrže svislá dolů k obšívce dna tak, jak je znázorněno na obrázku 2.

VIZ VÝKLAD 40



Obrázek 2 – Hraniční linie nákladové nádrže (baseline = základní linie)

5 Jiné metody navrhování a konstrukce ropných tankerů mohou být přijaty i jako alternativy k požadavkům stanoveným v odstavci 3 tohoto pravidla, a to za předpokladu, že tyto metody zajišťují přinejmenším stejnou úroveň ochrany proti znečištění ropnými látkami v případě srážky nebo ztroskotání a že jsou v zásadě přijaty Výborem na ochranu životního prostředí v mořích na základě pokynů vypracovaných Organizací.*

6 Každý ropný tanker o hrubé nosnosti nejméně 5.000 tun musí splňovat ustanovení odstavců 3 a 4 tohoto pravidla nebo musí:

- .1 být minimálně vybaven nádržemi nebo prostory dvojitého dna s takovou hloubkou, že vzdálenost h , uvedená v odstavci 3.2 tohoto pravidla, bude v souladu s následujícím:

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

s minimální hodnotou $h = 0,76 \text{ m}$;

na ohybu stokové oblasti a na místech bez jasně definovaného ohybu stokové oblasti, musí být hraniční linie nákladové nádrže rovnoběžná s linií rovného dna středu lodi tak, jak je znázorněno na obrázku 3 a

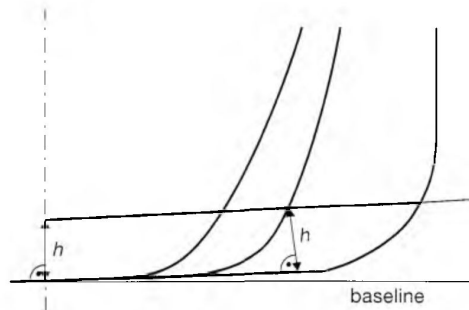
- .2 být vybaveny nákladovými nádržemi uspořádanými tak, aby objem každé nákladové nádrže nepřesáhl 700 m³, pokud nebudou boční nádrže nebo prostory uspořádány v souladu s odstavcem 3.1 tohoto pravidla, splňujícími následující:

* Schvalování alternativních metod navrhování a konstrukce ropných tankerů přijatých Výborem na ochranu životního prostředí v mořích Organizace usnesením MEPC.110(49) naleznete v Revidovaných prozatímních pokynech.

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

s minimální hodnotou $w = 0,76 \text{ m}$;

VIZ VÝKLAD 41



Obrázek 3 – Hraniční linie nákladové nádrže (baseline = základní linie)

7 Ropné látky se nesmí přepravovat v žádném prostoru rozprostírajícím se dopředu ke kolizní přepážce umístěné v souladu s pravidlem II-1/11 Mezinárodní úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři z roku 1974, ve znění pozdějších předpisů.* Ropný tanker, který v souladu s výše uvedeným pravidlem nemusí mít kolizní přepážku, nesmí přepravovat ropu v žádném prostoru rozprostírajícím se dopředu před příčnou rovinu kolmou k ose, která je umístěna jako by se jednalo o kolizní přepážku umístěnou v souladu s výše uvedeným pravidlem.

8 Při schvalování návrhu a konstrukce ropných tankerů, které mají být postaveny v souladu s ustanoveními tohoto pravidla musí brát správní orgán v úvahu obecné bezpečnostní aspekty, včetně potřeby údržby a kontroly bočních nádrží a nádrží či prostor dvojitého dna.

Pravidlo 20

Požadavky na dvojitý trup dvojité dno u ropných tankerů dodaných před 6. červencem 1996

VIZ VÝKLAD 31

1 Nebude-li výslovně stanoveno jinak, toto pravidlo se:

- .1 bude vztahovat na ropné tankery o hrubé nosnosti 5.000 tun a více, které jsou dodány před 6. červencem 1996 tak, jak je definováno v pravidle 1.28.5 této přílohy a
- .2 nebude vztahovat na ropné tankery splňující pravidlo 19 a pravidlo 28 s ohledem na odstavec 28.6, které jsou dodány před 6. červencem 1996 tak, jak je definováno v pravidle 1.28.5 této přílohy a
- .3 nebude vztahovat na ropné tankery na něž se vztahuje výše uvedený pododstavec 1 splňující pravidla 19.3.1 a 19.3.2 nebo 19.4 nebo 19.5 této přílohy, vyjma toho, že požadavek na minimální vzdálenosti mezi hranicemi nákladových nádrží a obšívku boku či dna lodi nemusí být ve všech ohledech splněn. V tomto případě, boční ochranné vzdálenosti nesmí být menší než je uvedeno v Mezinárodním předpisu o hromadné přepravě chemických látek pro umístění nákladových nádrží typu 2 a spodní ochranné vzdálenosti v ose musí splňovat pravidlo 18.15.2 této přílohy.

2 Pro účely tohoto pravidla:

* Viz změny z roku 2006 (Kapitoly II-1, II-2, III a XII a dodatek) přijaté usnesením Organizace MSC.216(82).

1. Termín *těžká motorová nafta* bude znamenat motorovou naftu jiného druhu než jsou frakce, z nichž více než 50 % objemu se destiluje při teplotě nepřesahující 340 °C při testování metodou přijatelnou pro Organizaci.*
 2. Termín *pohonná ropná látka* bude znamenat těžké frakce nebo zbytky surové ropy nebo směsi těchto materiálů určené k použití jako palivo pro výrobu tepla nebo elektrického proudu v kvalitě odpovídající specifikaci přijatelné pro Organizaci.†
- 3 Pro účely tohoto pravidla se ropné tankery dělí do následujících kategorií:
1. Termín *ropný tanker kategorie 1* znamená ropný tanker o hrubé nosnosti 20.000 tun a více přepravující surovou ropu, pohonnou ropnou látku, těžkou motorovou naftu nebo mazací olej jako náklad, a o hrubé nosnosti 30.000 tun a více přepravující ropné látky jiného druhu než je uvedeno výše, který nespĺňuje požadavky na ropné tankery dodané po 1. červnu 1982 tak, jak je stanoveno v pravidle 1.28.4 této přílohy;
 2. Termín *ropný tanker kategorie 2* znamená ropný tanker o hrubé nosnosti 20.000 tun a více přepravující surovou ropu, pohonnou ropnou látku, těžkou motorovou naftu nebo mazací olej jako náklad, a o hrubé nosnosti 30.000 tun a více přepravující ropné látky jiného druhu než je uvedeno výše, který splňuje požadavky na ropné tankery dodané po 1. červnu 1982 tak, jak je stanoveno v pravidle 1.28.4 této přílohy a

VIZ VÝKLAD 42

3. Termín *ropný tanker kategorie 3* znamená ropný tanker o hrubé nosnosti 5.000 tun a více, ale méně než je určeno v pododstavci 1 nebo 2 tohoto odstavce.

4 Ropný tanker, na který se vztahuje toto pravidlo musí splňovat požadavky odstavců 2 až 5, 7 a 8 pravidla 19 a pravidla 28 s ohledem na odstavec 28.6 této přílohy nejpozději do 5. dubna 2005 nebo výročí data dodání lodí v den nebo v roce uvedeným v následující tabulce:

Kategorie ropného tankeru	Datum nebo rok
Kategorie 1	5. dubna 2005 u lodí dodaných 5. dubna 1982 či dříve 2005 u lodí dodaných po 5. dubnu 1982
Kategorie 2 a Kategorie 3	5. dubna 2005 u lodí dodaných 5. dubna 1977 či dříve 2005 u lodí dodaných po 5. dubnu 1977, ale před 1. lednem 1978 2006 u lodí dodaných v letech 1978 a 1979 2007 u lodí dodaných v letech 1980 a 1981 2008 u lodí dodaných v roce 1982 2009 u lodí dodaných v roce 1983 2010 u lodí dodaných v roce 1984 či později

VIZ VÝKLAD 43

5 Bez ohledu na ustanovení odstavce 4 tohoto pravidla, v případě ropných tankerů kategorie 2 nebo 3 vybavených pouze dvojitým dnem nebo dvojitými boky, které se nevyužívají k přepravě ropných látek a táhnoucími se po celé délce nákladové nádrže, nebo prostory dvojitého trupu, které se nevyužívají k přepravě ropných látek a táhnoucími se po celé délce nákladové nádrže, ale které nespĺňují podmínky osvobozující je od ustanovení odstavce 1.3 tohoto pravidla, může správní orgán povolit další provoz takových lodí po datu stanoveném v odstavci 4 tohoto pravidla, a to za předpokladu, že:

* Viz Standardní zkušební metodu Americké společnosti pro zkoušení a materiály (Označení D86).

† Viz Pohonnou ropnou látku číslo čtyři nebo těžší Americké společnosti pro zkoušení a materiály (Označení D396).

- .1 loď byla v provozu dne 1. července 2001;
- .2 správní orgán je spokojen s ověřením úředních záznamů, že loď splňuje výše uvedené podmínky;
- .3 výše uvedené podmínky lodi zůstávají beze změny a
- .4 tento další provoz nepokračuje po dni, kdy loď dosáhne 25 let ode dne jejího dodání.

6 Ropný tanker kategorie 2 nebo 3 starý 15 let a více po dni jeho dodání musí splňovat tento Systém hodnocení stavu přijatý Výborem na ochranu životního prostředí v mořích usnesením MEPC.94 (46), ve znění pozdějších předpisů, a to za předpokladu, že tyto změny musí být přijaty, vstoupí v platnost a nabudou účinnosti v souladu s ustanoveními článku 16 této úmluvy s ohledem na změnu postupů, které platí pro dodatek k příloze.

VIZ VÝKLAD 44

7 Správní orgán může povolit další provoz ropného tankeru kategorie 2 nebo 3 po datu uvedeném v odstavci 4 tohoto pravidla, pokud uspokojivé výsledky Systému hodnocení stavu zaručí, že, podle názoru správního orgánu, je loď schopna pokračovat v provozu, a to za předpokladu, že tento provoz nesmí pokračovat po výročí dne dodání loď v roce 2015 nebo od dne, kdy loď dosáhne 25 let ode dne jejího dodání, podle toho, které datum je dřívější.

8.1 Správní orgán smluvní strany této úmluvy, který umožňuje použití odstavce 5 tohoto pravidla, nebo povoluje, pozastavuje, ruší nebo odmítá použití odstavce 7 tohoto pravidla, pro loď oprávněnou plout pod její vlajkou neprodleně sdělí Organizaci uvedené údaje za účelem jejich distribuce smluvním stranám této úmluvy kvůli informování a přijetí vhodných opatření, jsou-li nutná.

8.2 Smluvní strana této úmluvy bude oprávněna odeprít vstup do přístavů nebo přístřežných terminálů, které spadají do její pravomoci, ropným tankerům provozovaným v souladu s ustanoveními:

- .1 odstavce 5 tohoto pravidla po uplynutí výročí dne dodání loď v roce 2015 nebo
- .2 odstavce 7 tohoto pravidla.

V takových případech musí daná smluvní strana sdělit údaje o tomto odeprění Organizaci, která je rozešle smluvním stranám této úmluvy z důvodu jejich informování a přijetí vhodných opatření, jsou-li nutná.

Pravidlo 21

Zabraňování znečištění z ropných tankerů přepravujících těžké ropné látky jako náklad

1 Toto pravidlo:

- .1 bude vztahovat na ropné tankery o hrubé nosnosti 600 tun a více přepravujících těžké ropné látky jako náklad bez ohledu na datum dodání a
- .2 nebude vztahovat na ropné tankery na něž se vztahuje výše uvedený pododstavec 1 splňující pravidla 19.3.1 a 19.3.2 nebo 19.4 nebo 19.5 této přílohy, vyjma toho, že požadavek na minimální vzdálenosti mezi hranicemi nákladových nádrží a obšívku boku či dna lodi nemusí být ve všech ohledech splněn. V tomto případě, boční ochranné vzdálenosti nesmí být menší než je uvedeno v Mezinárodním předpisu o hromadné přepravě chemických látek pro umístění nákladových nádrží typu 2 a spodní ochranné vzdálenosti v ose musí splňovat pravidlo 18.15.2 této přílohy.

2 Pro účely tohoto pravidla bude termín *těžké ropné látky* znamenat jedno z následujících:

- .1 surovou ropu o hustotě při 15 °C vyšší než 900 kg/m³;
- .2 ropné látky jiného druhu než je surová ropa, buď o hustotě při 15 °C vyšší než 900 kg/m³

nebo s kinematickou viskozitou při 50 °C vyšší než 180 mm²/s nebo

.3 bitumen, dehet a jejich emulze

3 Ropný tanker, na který se toto pravidlo vztahuje musí splňovat ustanovení odstavců 4 až 8 tohoto pravidla, a to navíc se splněním příslušných ustanovení pravidla 20.

4 Na základě ustanovení odstavců 5, 6 a 7 tohoto pravidla, ropný tanker, na který se toto pravidlo vztahuje, musí:

- .1 má-li hrubou nosnost 5.000 tun a více, splňovat požadavky pravidla 19 této přílohy nejpozději do 5. dubna 2005 nebo
- .2 má-li hrubou nosnost 600 tun a více, ale méně než 5000 tun hrubé nosnosti, být vybaven oběma nádržemi nebo prostory dvojitého dna splňujícími ustanovení pravidla 19.6.1 této přílohy, a bočními nádržemi nebo prostory uspořádanými v souladu s pravidlem 19.3.1 a splňujícími požadavek na vzdálenost w tak, jak je uvedeno v pravidle 19.6.2, nejpozději ve výročí dne dodání lodě v roce 2008.

5 V případě ropných tankerů o hrubé nosnosti 5.000 tun a více přepravujících těžké ropné látky jako náklad vybavený pouze dvojitými dny nebo dvojitými boky nevyužívanými k přepravě ropných látek a táhnocími se po celé délce nákladové nádrže, nebo prostory dvojitého trupu, které se nevyužívají k přepravě ropných látek a táhnocími se po celé délce nákladové nádrže, ale které nesplňují podmínky osvobozující je od ustanovení odstavce 1.2 tohoto pravidla, může správní orgán povolit další provoz takových lodí po datu stanoveném v odstavci 4 tohoto pravidla, a to za předpokladu, že:

- .1 loď byla v provozu dne 4. prosince 2003;
- .2 správní orgán je spokojen s ověřením úředních záznamů, že loď splňuje výše uvedené podmínky;
- .3 výše uvedené podmínky lodi zůstávají beze změny a
- .4 tento další provoz nepokračuje po dni, kdy loď dosáhne 25 let ode dne jejího dodání.

6.1 Správní orgán může povolit další provoz ropného tankeru o hrubé nosnosti 5.000 tun a víc přepravujících těžké ropné látky o hustotě při 15 °C vyšší než kg/m³, ale nižší než 945 kg/m³, po datu uvedeném v odstavci 4 tohoto pravidla, pokud uspokojivé výsledky Systému hodnocení stavu uvedeného v pravidle 20.6 zaručí, že, podle názoru správního orgánu, je loď schopna pokračovat v provozu, s ohledem na rozměry, stáří provozní oblast a konstrukční stav a za předpokladu, že tento provoz nesmí pokračovat po datu, kdy loď dosáhne 25 let ode dne jejího dodání.

VIZ VÝKLAD 45

6.2 Správní orgán může povolit další provoz ropného tankeru o hrubé nosnosti 600 tun a víc, ale méně než 5.000 tun hrubé nosnosti přepravujících těžké ropné látky jako náklad, po datu uvedeném v odstavci 4.2 tohoto pravidla, pokud, podle názoru správního orgánu, je loď schopna pokračovat v provozu, s ohledem na rozměry, stáří provozní oblast a konstrukční stav lodí, a to za předpokladu, že tento provoz nesmí pokračovat po datu, kdy loď dosáhne 25 let ode dne jejího dodání.

7 Správní orgán smluvní strany této úmluvy může osvobodit ropný tanker o hrubé nosnosti 600 tun a více přepravujících těžké ropné látky jako náklad z platnosti ustanovení tohoto zařízení, pokud ropný tanker:

- .1 se využívá na plavbách výhradně v oblasti pod její pravomocí nebo se provozuje jako plovoucí skladovací jednotka na těžké ropné látky nacházející se v oblasti pod její pravomocí nebo
- .2 se využívá na plavbách výhradně v oblasti pod pravomocí jiné smluvní strany, nebo působí jako plovoucí skladovací jednotka na těžké ropné látky nacházející se v oblasti

pod pravomocí jiné smluvní strany, a to za předpokladu, že smluvní strana, pod jejíž pravomocí bude ropný tanker provozován souhlasí s provozem daného ropného tankeru v oblasti pod její pravomocí.

8.1 Správní orgán smluvní strany této úmluvy, který povoluje, pozastavuje, ruší nebo odmítá použití odstavce 5, 6 nebo 7 tohoto pravidla pro loď oprávněnou plout pod její vlajkou neprodleně sdělí Organizaci uvedené údaje za účelem jejich distribuce smluvním stranám této úmluvy kvůli informování a přijetí vhodných opatření, jsou-li nutná.

8.2 Na základě ustanovení mezinárodního práva, smluvní strana této úmluvy bude oprávněna odmítnout vstup ropných tankerů provozovaných v souladu s ustanoveními odstavce 5 nebo 6 tohoto pravidla do přístavů nebo příbřežních terminálů, které spadají do její pravomoci, nebo odepřít přečerpávání těžkých ropných látek z lodi na loď v oblastech spadajících pod její pravomoc vyjma případů, kdy je to nezbytné kvůli zajištění bezpečnosti lodi nebo záchranu života na moři. V takových případech musí daná smluvní strana sdělit údaje o tomto odepření Organizaci, která je rozešle smluvním stranám této úmluvy z důvodu jejich informování a přijetí vhodných opatření, jsou-li nutná.

Pravidlo 22

Spodní ochrana strojoven čerpadel

1 Toto pravidlo se vztahuje na ropné tankery o hrubé nosnosti 5.000 tun a více postavené 1. ledna 2007 či později.

2 Strojovny čerpadel musí být vybaveny dvojitým dnem tak, aby v každém průřezu byla hloubka každé nádrže nebo prostoru dvojitého dna taková, že vzdálenost h mezi spodní částí strojovny čerpadel a základní linií lodi měřená kolmo k základní linii lodi nebude menší než je stanoveno níže:

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

$$h = 2 \text{ m, podle toho, která hodnota je menší.}$$

Minimální hodnota $h = 1$ m.

3 V případě strojoven čerpadel, jejichž spodní deska je umístěna nad základní linií o alespoň minimální výšce požadovanou v odstavci 2 výše (např. konstrukce se zářovou gondolou) nebude existovat žádná nutnost konstruovat strojovnu čerpadel dvojitého dna.

4 Čerpadla balastu musí být vybavena vhodnými zařízeními k zajištění účinného sání z nádrží dvojitého dna.

5 Bez ohledu na ustanovení výše uvedených odstavců 2 a 3, kde by zaplavení strojoven čerpadel neznamenal nefunkčnost čerpacího systému pro balast nebo náklad, není nutné dvojitě dno instalovat.

VIZ VÝKLAD 46

Pravidlo 23

Průběh havarijního výtoku ropných látek

1 Toto pravidlo se bude vztahovat na ropné tankery dodané 1. ledna 2010 či později tak, jak je definováno v pravidle 1.28.8.

2 Pro účely tohoto pravidla se použijí následující definice:

- .1 termín *ponor na čáře ponoru zatížené lodi* (d_s) znamená svislou vzdálenost (v metrech) od konstrukční základní linie v polovině délky k čáře ponoru odpovídající stanovené letní výšce volného boku. Výpočty vztahující se k tomuto pravidlu by měla být založeny na ponoru d_s bez ohledu na stanovené ponory, které mohou překročit d_s , například tropickou

čáru ponoru naložené lodi.

- .2 termín *čára ponoru* (d_B) znamená svislou vzdálenost (v metrech) od konstrukční základní linie v polovině délky k čáře ponoru odpovídající 30 % hloubky D_s .
- .3 termín *šířka* (B_s) znamená největší konstrukční šířku lodi (v metrech) na nebo pod nejhlubším ponorem na čáře ponoru naložené lodi d_s .
- .4 termín *šířka* (B_B) znamená největší konstrukční šířku lodi (v metrech) na nebo pod čarou ponoru d_B .
- .5 termín *hloubka* (D_s) znamená konstrukční hloubku (v metrech) měřenou v polovině délky k horní palubě na boku.
- .6 termíny *délka* (L) a *hrubá nosnost* (DW) jsou definované v pravidlech 1.19 a 1.23 respektive.

3 K zajištění dostatečné ochrany před znečištěním ropnými látkami v případě srážky nebo najetí na souš je nutné splnit následující:

- .1 u ropných tankerů o hrubé nosnosti 5.000 tun (DWT) a více musí být parametr středního výtoku ropných látek následující:

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

$$O_M \leq 0,012 + \frac{0,003}{200.000} (400.000 - C) \\ \text{pro } 200.000 \text{ m}^3 < C < 400.000 \text{ m}^3$$

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

u kombinovaných tankerů o hrubé nosnosti mezi 5.000 tun (DWT) a objemu 200.000 m³ lze použít parametr středního výtoku ropných látek, a to za předpokladu, že provedené výpočty jsou předloženy ke spokojenosti správního orgánu a prokazují, že po zohlednění zvýšené pevnosti konstrukce, má kombinovaný tanker alespoň průběh výtoku ropných látek ekvivalentní standardnímu tankeru s dvojitým trupem o stejné velikosti s $O_M \leq 0,015$.

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

$$O_M \leq 0,015 + \left(\frac{0,006}{100.000} \right) (200.000 - C) \\ \text{pro } 100.000 \text{ m}^3 < C < 200.000 \text{ m}^3$$

kde:

O_M = parametr středního výtoku ropných látek

C = celkový objem nákladu ropných látek, v m³, při naplnění nádrže na 98 %.

- .2 u ropných tankerů o hrubé nosnosti 5.000 tun (DWT) délka každé nákladové nádrže nesmí překročit 10 m nebo jednu z následujících hodnot, podle toho, která hodnota je větší:
 - .2.1 kde se uvnitř nákladových nádrží nenachází žádná podélná přepážka:
$$\left(0,5 \frac{b_i}{B} + 0,1\right)L \text{ ale nepřekročí } 0,2L$$
 - .2.2 kde se uvnitř nákladových nádrží nachází středová podélná přepážka:
$$\left(0,25 \frac{b_i}{B} + 0,15\right)L$$
 - .2.3 kde se uvnitř nákladových nádrží nachází dvě či více podélných přepážek:
 - .2.3.1 u bočních nákladových nádrží: $0,2L$

.2.3.2 u středových nákladových nádrží:

.2.3.2.1 pokud $\frac{b_i}{B} \geq 0,2L$: $0,2L$

.2.3.2.2 pokud $\frac{b_i}{B} < 0,2L$:

.2.3.2.2.1 kde se nenachází žádná podélná přepážka:
 $(0,5 \frac{b_i}{B} + 0,1)L$

.2.3.2.2.2 kde se nachází středová podélná přepážka:
 $(0,25 \frac{b_i}{B} + 0,15)L$

b_i je minimální vzdálenost od boku lodi k vnější podélné přepážce dotýčné nádrže měřená uvnitř lodi kolmo k ose na úrovni odpovídající stanovené letní výšce volného boku.

4 Následující obecné předpoklady se použijí při výpočtu parametru středního výtoku ropných látek:

- .1 Délka nákladového bloku je prodloužena mezi přední a zadní konce všech nádrží uspořádaných pro přepravu nákladu ropných látek, včetně odpadních nádrží.
- .2 Tam, kde se toto pravidlo vztahuje na nákladové nádrže, má se za to, že zahrnuje veškeré nákladové nádrže, odpadní nádrže a palivové nádrže umístěné v délce nákladového bloku.
- .3 Bude se předpokládat, že loď naložena do ponoru na čáře ponoru naložené lodi d_s s nulovým sklonem a náklonem;
- .4 Bude se předpokládat, že všechny nákladové nádrže jsou naplněny do 98 % jejich objemové kapacity. Jmenovitá hustota ropného nákladu (p_n) se vypočítá následovně:

$$p_n = \frac{1.000(DWT)}{C} \text{ (kg/m}^3\text{)}$$

- .5 Za účelem těchto výpočtů výtoku se propustnost jednotlivých prostor v nákladovém bloku, včetně nákladových nádrží, nádrží na balast a jiných prostor, kde nenachází ropné látky, bude považovat za 0,99, není-li prokázáno jinak.
- .6 Sací jímky není nutné při určování umístění nádrže zohledňovat, a to za předpokladu, že tyto jímky jsou co nejmenší a vzdálenost mezi dnem jímky a dnovou obšívkou není menší než $0,5h$, kde h je výška definovaná v pravidle 19.3.2.

5 Následující předpoklady se použijí při kombinaci parametrů výtoku ropných látek:

- .1 Střední výtok ropných látek se vypočítá samostatně u poškození boku a u poškození dna a pak se spojil do bezrozměrného parametru výtoku ropných látek O_M , a to následovně:

$$O_M = \frac{0,4O_{MS} + 0,6O_{MB}}{C}$$

kde:

O_{MS} = střední výtok ropných látek u poškození boku, v m^3 a

O_{MB} = střední výtok ropných látek u poškození dna, v m^3 .

- .2 U poškození dna se u středního výtoku provedou samostatné výpočty pro přílivové stavy 0 m a minus 2,5 m a pak se následovně spojí:

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

kde:

$O_{MB(0)}$ = střední výtok ropných látek u přílivového stavu 0 m a

$O_{MB(2,5)}$ = střední výtok ropných látek u přílivového stavu minus 2,5 m v (m^3).

6 Střední výtok u poškození boku O_{MS} se vypočítá následovně:

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

kde:

i představuje každou posuzovanou nákladovou nádrž;

n = celkový počet nákladových nádrží;

$P_{S(i)}$ = pravděpodobnost proražení nákladové nádrže i poškozením boku, vypočtená v souladu s odstavcem 8.1 tohoto pravidla;

$O_{S(i)}$ = výtok (v m^3) z poškození boku do nákladové nádrže i , u kterého se předpokládá, že se rovná celkovému objemu v nákladové nádrži i při naplnění na 98 %, pokud není prokázáno uplatněním Pokynů uvedených v pravidle 19.5, že zůstane zadržen jakýkoliv významný objem nákladu a

C_3 = 0,77 u lodí s dvěma podélnými přepážkami uvnitř nákladových nádrží, a to za předpokladu, že tyto přepážky jsou souvislá v celé délce nákladového bloku a $P_{S(i)}$ je získán v souladu s tímto pravidlem. C_3 se rovná 1,0 pro všechny ostatní lodě, nebo když je $P_{S(i)}$ získán v souladu s odstavcem 10 tohoto pravidla.

7 Průměrný výtok u poškození dna se musí vypočítat pro každý přílivový stav následovně:

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

kde:

i představuje každou posuzovanou nákladovou nádrž;

n = celkový počet nákladových nádrží;

$P_{B(i)}$ = pravděpodobnost proražení nákladové nádrže i poškozením dna, vypočtená v souladu s odstavcem 9.1 tohoto pravidla;

$O_{B(i)}$ = výtok z nákladové nádrže i (v m^3) vypočtený v souladu s odstavcem 7.3 tohoto pravidla a

$C_{DB(i)}$ = činitel k zahrnutí zachycení ropných látek tak, jak je definováno v odstavci 7.4 tohoto pravidla

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

kde:

i , n , $P_{B(i)}$ a $C_{DB(i)}$ = jak je definováno v pododstavci .1 výše;

$O_{B(i)}$ = výtok z nákladové nádrže i (v m^3) po změně přílivového stavu.

.3 Výtok ropných látek $O_{B(i)}$ u každé nákladové nádrže musí být vypočten na základě zásad rovnováhy tlaku, a to v souladu s následujícími předpoklady:

.3.1 Musí se předpokládat, že loď najela na mělčinu s nulovým sklonem a náklonem, s ponorem na mělčině před přílivovou změnou rovnajícím se ponoru na čáře ponoru naložené lodi d_s .

.3.2 Hladina nákladu po poškození se vypočte následovně:

$$h_c = \frac{(d_s + t_c \cdot Z_1)(\rho_s) - \frac{1,000p}{g}}{\rho_n}$$

kde:

h_c = výška nákladu ropných látek nad Z_1 v metrech;

t_c = přílivová změna, v metrech. Snížení přílivu se vyjádří jako záporné hodnoty;

Z_1 = výška nejnižšího bodu v nákladové nádrži nad základní linií, v metrech;

ρ_s = hustota mořské vody, která se bere jako 1.025 kg/m³;

p = je-li nainstalován systém s inertním plynem, normální přetlak (v kPa) se bude brát jako ne menší než 5 kPa. Pokud systém s inertním plynem nainstalován není, lze přetlak brát jako 0;

VIZ VÝKLAD 47

g = gravitační zrychlení, které se bere jako 9,81 m/s² a

ρ_n = jmenovitá hustota ropných látek v nákladu vypočítaná v souladu s odstavcem 4.4 tohoto pravidla.

- .3.3 U nákladových nádrží ohraničených dnovou obšívkou, pokud není prokázáno jinak, musí být výtok ropných látek $O_{B(i)}$ brán jako menší než 1 % z celkového objemu nákladu ropných látek naloženého do nákladové nádrže i , aby se přihlédlo ke ztrátám při počátečním přečerpávání a dynamickým efektům v důsledku proudu a vln.
- .4 V případě poškození dna, se může část výtoku z nákladové nádrže zachytit v úsecích, které nejsou pro ropu určeny. Tento efekt je aproximován použitím faktoru $C_{DB(i)}$ pro každou nádrž, který se bere následovně:

$C_{DB(i)} = 0,6$ u nákladových nádrží ohraničených zespodu úseky, které nejsou pro ropné látky určeny;

$C_{DB(i)} = 1,0$ u nákladových nádrží ohraničených dnovou obšívkou.

8 Pravděpodobnost P_s porušení úseku poškozením boku se vypočte následovně:

.1 $P_s = P_{SL} \cdot P_{SV} \cdot P_{ST}$

kde:

$P_{SL} = 1 - P_{sf} - P_{sa}$ = pravděpodobnost, že se poškození rozšíří na podélnou zónu ohraničenou X_a a X_f ;

$P_{SV} = 1 - P_{su} - P_{sl}$ = pravděpodobnost, že se poškození rozšíří na vertikální zónu ohraničenou Z_l a Z_u a

$P_{ST} = 1 - P_{sy}$ = pravděpodobnost, že se poškození rozšíří příčně za hranici definovanou y .

- .2 P_{sa} , P_{sf} , P_{su} , P_{sl} a P_{sy} se určí lineární interpolací z tabulek pravděpodobností pro poškození boku uvedených v odstavci 8.3 tohoto pravidla, kde:

P_{sa} = pravděpodobnost, že poškození bude ležet zcela za místem $\frac{x_a}{l}$;

P_{sf} = pravděpodobnost, že poškození bude ležet zcela před místem $\frac{x_f}{l}$;

P_{sl} = pravděpodobnost, že poškození bude ležet zcela pod nádrží;

P_{su} = pravděpodobnost, že poškození bude ležet zcela nad nádrží a

P_{sy} = pravděpodobnost, že poškození bude ležet zcela mimo nádrž.

Hranice úseku X_a , X_f , Z_l , Z_u a y se získají následujícím způsobem:

X_a = podélná vzdálenost od zadního terminálu L k nejzadnějšímu bodu na posuzovaném úseku, v metrech;

X_f = podélná vzdálenost od zadního terminálu L k nejřednějšímu bodu na posuzovaném úseku, v metrech;

Z_l = svislá vzdálenost od konstrukční základní linie k nejnižšímu bodu na posuzovaném úseku, v metrech.

Z_u = svislá vzdálenost od konstrukční základní linie k nejvyššímu bodu na posuzovaném úseku, v metrech. Bude se uvažovat, že Z_u není větší než D_S a

y = minimální horizontální vzdálenost měřená kolmo k ose mezi posuzovaným úsekem a boční obšívkou, v metrech.*

3 Tabulky pravděpodobností poškození boku

$\frac{X_a}{L}$	P_{Sa}	$\frac{X_f}{L}$	P_{Sf}	$\frac{Z_l}{D_S}$	P_{Sl}	$\frac{Z_u}{D_S}$	P_{Su}
0,00	0,000	0,00	0,967	0,00	0,000	0,00	0,968
0,05	0,023	0,05	0,917	0,05	0,000	0,05	0,952
0,10	0,068	0,10	0,867	0,10	0,001	0,10	0,931
0,15	0,117	0,15	0,817	0,15	0,003	0,15	0,905
0,20	0,167	0,20	0,767	0,20	0,007	0,20	0,873
0,25	0,217	0,25	0,717	0,25	0,013	0,25	0,836
0,30	0,267	0,30	0,667	0,30	0,021	0,30	0,789
0,35	0,317	0,35	0,617	0,35	0,034	0,35	0,733
0,40	0,367	0,40	0,567	0,40	0,055	0,40	0,670
0,45	0,417	0,45	0,517	0,45	0,085	0,45	0,599
0,50	0,467	0,50	0,467	0,50	0,123	0,50	0,525
0,55	0,517	0,55	0,417	0,55	0,172	0,55	0,452
0,60	0,567	0,60	0,367	0,60	0,226	0,60	0,383
0,65	0,617	0,65	0,317	0,65	0,285	0,65	0,317
0,70	0,667	0,70	0,267	0,70	0,347	0,70	0,255
0,75	0,717	0,75	0,217	0,75	0,413	0,75	0,197
0,80	0,767	0,80	0,167	0,80	0,482	0,80	0,143
0,85	0,817	0,85	0,117	0,85	0,553	0,85	0,092
0,90	0,867	0,90	0,068	0,90	0,626	0,90	0,046
0,95	0,917	0,95	0,023	0,95	0,700	0,95	0,013
1,00	0,967	1,00	0,000	1,00	0,775	1,00	0,000

P_{Sy} se vypočítá následovně:

$$P_{Sy} = \left(24,96 - \frac{199,6y}{B_S} \right) \left(\frac{y}{B_S} \right) \quad \text{pro } \frac{y}{B_S} \leq 0,05$$

$$P_{Sy} = 0,749 + \left(5 - 44,4 \left(\frac{y}{B_S} - 0,05 \right) \right) \left(\frac{y}{B_S} - 0,05 \right) \quad \text{pro } 0,05 < \frac{y}{B_S} < 0,1$$

* U uspořádání se symetrickými tanky, se uvažují poškození jen pro jeden bok lodí. V tomto případě se budou veškeré rozměry „y“ měřit od tohoto boku. U asymetrických uspořádání se odkazuje na Vysvětlivky k záležitostem týkajícím se průběhu havarijního výtoku ropné látky přijaté usnesením Organizace MEPC.122(52), ve znění pozdějších předpisů.

$$P_{Sy} = 0.888 + 0.56 \left(\frac{Y}{B_S} - 0.1 \right) \quad \text{pro } \frac{Y}{B_S} > 0,1$$

Bude se uvažovat, že P_{Sy} není větší než 1.

9 Pravděpodobnost P_B porušení úseku poškozením dna se vypočte následovně:

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

kde:

$P_{BL} = 1 - P_{Bf} - P_{Ba} =$ pravděpodobnost, že se poškození rozšíří na podélnou zónu ohraničenou X_a a X_f ;

$P_{BT} = 1 - P_{Bp} - P_{Bs} =$ pravděpodobnost, že se poškození rozšíří na příčnou zónu ohraničenou Y_p a Y_s a

$P_{BV} = 1 - P_{Bz} =$ pravděpodobnost, že se poškození rozšíří svise nad hranici definovanou z .

.2 P_{Ba} , P_{Bf} , P_{Bp} , P_{Bs} a P_{Bz} se určí lineární interpolací z tabulek pravděpodobností pro poškození dna uvedených v odstavci 9.3 tohoto pravidla, kde:

$P_{Ba} =$ pravděpodobnost, že poškození bude ležet zcela za místem $\frac{X_a}{L}$;

$P_{Bf} =$ pravděpodobnost, že poškození bude ležet zcela před místem X_f/L ;

$P_{Bp} =$ pravděpodobnost, že poškození bude ležet zcela vlevo od nádrže;

$P_{Bs} =$ pravděpodobnost, že poškození bude ležet zcela vpravo od nádrže a

$P_{Bz} =$ pravděpodobnost, že poškození bude ležet zcela pod nádrží.

Hranice úseku X_a , X_f , Y_p , Y_s a z se získají následujícím způsobem:

hodnoty X_a a X_f jsou takové, jak je definováno v odstavci 8.2 tohoto pravidla;

$Y_p =$ příčná vzdálenost od bodu nejvíce vlevo na úseku nacházejícím se na nebo pod čarou ponoru d_B ke svislé rovině nacházející se $B_B/2$ k pravoboku od osy lodi, v metrech;

$Y_s =$ příčná vzdálenost od bodu nejvíce vpravo na úseku nacházejícím se na nebo pod čarou ponoru d_B ke svislé rovině nacházející se $B_B/2$ vpravo od osy lodi, v metrech, a

$z =$ minimální hodnota z po celé délce úseku, kde v každém podélném místě je z svislá vzdálenost od spodního bodu dnové obšívky v tomto podélném místě ke spodnímu bodu úseku v tomto podélném místě, v metrech.

.3 Tabulky pravděpodobností poškození dna

$\frac{x_a}{L}$	P_{Ba}
0,00	0,000
0,05	0,002
0,10	0,008
0,15	0,017
0,20	0,029
0,25	0,042
0,30	0,058
0,35	0,076
0,40	0,096
0,45	0,119
0,50	0,143
0,55	0,171
0,60	0,203
0,65	0,242
0,70	0,289
0,75	0,344
0,80	0,409
0,85	0,482
0,90	0,565
0,95	0,658
1,00	0,761

$\frac{x_f}{L}$	P_{Bf}
0,00	0,969
0,05	0,953
0,10	0,936
0,15	0,916
0,20	0,894
0,25	0,870
0,30	0,842
0,35	0,810
0,40	0,775
0,45	0,734
0,50	0,687
0,55	0,630
0,60	0,563
0,65	0,489
0,70	0,413
0,75	0,333
0,80	0,252
0,85	0,170
0,90	0,089
0,95	0,026
1,00	0,000

$\frac{y_p}{B_B}$	P_{Bp}
0,00	0,844
0,05	0,794
0,10	0,744
0,15	0,694
0,20	0,644
0,25	0,594
0,30	0,544
0,35	0,494
0,40	0,444
0,45	0,394
0,50	0,344
0,55	0,297
0,60	0,253
0,65	0,211
0,70	0,171
0,75	0,133
0,80	0,097
0,85	0,063
0,90	0,032
0,95	0,009
1,00	0,000

$\frac{y_s}{B_B}$	P_{Bs}
0,00	0,000
0,05	0,009
0,10	0,032
0,15	0,063
0,20	0,097
0,25	0,133
0,30	0,171
0,35	0,211
0,40	0,253
0,45	0,297
0,50	0,344
0,55	0,394
0,60	0,444
0,65	0,494
0,70	0,544
0,75	0,594
0,80	0,644
0,85	0,694
0,90	0,744
0,95	0,794
1,00	0,844

P_{Bz} se vypočítá následovně:

$$P_{Bz} = \left(14.5 - \frac{67z}{D_s} \right) \left(\frac{z}{D_s} \right) \quad \text{pro } \frac{z}{D_s} \leq 0,1,$$

$$P_{Bz} = 0.78 + 1.1 \left(\frac{z}{D_s} - 0.1 \right) \quad \text{pro } \frac{z}{D_s} > 0,1.$$

Bude se uvažovat, že P_{Bz} není větší než 1.

10 Toto pravidlo využívá zjednodušený pravděpodobnostní přístup tam, kde se provádí shrnutí příspěvků k průměrné výtok z každé nákladové nádrže. U některých konstrukcí, například u konstrukcí charakterizovaných výskytem schodů/osazení v přepážkách/palubách a šikmých přepážek a/nebo výrazných zakřivení trupu, mohou být vhodné přísnější. V těchto případech lze použít jeden z následujících postupů výpočtu:

- .1 Pravděpodobnosti uvedené v 8 a 9 výše lze vypočítat s větší přesností díky použitím hypotetických dílčích úseků.*
- .2 Pravděpodobnosti uvedené v 8 a 9 výše lze vypočítat přímým použitím funkcí pravděpodobnosti hustoty obsažených v Pokynech uvedených v pravidle 19.5.
- .3 Průběh výtoku ropných látek lze vyhodnotit v souladu s metodou popsanou v Pokynech uvedených v pravidle 19.5.

11 Následující ustanovení týkající se uspořádání potrubí ujednání se bude vztahovat na:

- .1 Potrubní vedení, která jsou vedena přes nákladové nádrže ve vzdálenosti menší než

* Odkazuje na Vysvětlivky k záležitostem týkajícím se průběhu havarijního výtoku ropných látek přijaté usnesením Organizace MEPC.122(52), ve znění pozdějších předpisů.

0,30B_S od boku lodi nebo méně než 0,30D_S od dna lodi musí být vybavena ventily nebo podobnými uzavíracími zařízeními na místech, kde se otevírají do libovolné nákladové nádrže. Tyto ventily musí být na moři uzavřeny kdykoli, kdy nádrže obsahují náklad ropných látek, vyjma případů, kdy mohou být otevřeny pouze pro přečerpání nákladu za účelem operací s nákladem.

- .2 Snížení výtoku ropné látky přes systém nouzového rychlého přečerpání nákladu nebo jiný systém použitý ke snížení výtoku ropných látek v případě nehody lze vzít v úvahu pouze poté, co budou účinnost a bezpečnostní aspekty systému schváleny Organizací. Předložení ke schválení musí být provedeno v souladu s ustanoveními Pokynů uvedených v pravidle 19.5.

Pravidlo 24

Předpoklady poškození

1 Za účelem výpočtu hypotetického výtoku ropných látek z ropných tankerů v souladu s pravidly 25 a 26, budou se uvažovat tři rozměry rozsahu poškození rovnoběžnostěnu na boku a dně lodi části lodi, a to následovně. V případě poškození dna jsou stanoveny dvě podmínky, které mají být použity jednotlivě na uvedené části ropného tankeru.

- .1 Poškození boku:

.1.1 Rozsah v podélné ose (I_C): $\frac{1}{3}L^{\frac{2}{3}}$ nebo 14,5 m, podle toho, která hodnota je menší

.1.2 Rozsah v příčné ose (t_C) $\frac{B}{5}$ nebo 11,5 m, podle toho, která hodnota je menší

(směrem dovnitř od boku lodi v pravém úhlu k ose na úrovni odpovídající stanovené letní výšce volného boku):

.1.3 Rozsah ve svislé ose (v_C): Od základní linie vzhůru bez omezení

- .2 Poškození dna:

	<i>Pro 0,3L od přední svislice lodi</i>	<i>Jakékoliv jiné části lodi</i>
--	---	----------------------------------

.2.1 Rozsah v podélné ose (I_S):	$\frac{L}{10}$	$\frac{L}{10}$ nebo 5 m, podle toho, která hodnota je menší
--------------------------------------	----------------	---

.2.2 Rozsah v příčné ose (t_S):	$\frac{B}{6}$ nebo 10 m, podle toho, která hodnota je menší, ale ne méně než 5 m	5 m
-------------------------------------	--	-----

.2.3 Rozsah ve svislé ose od základní linie (v_S):	$\frac{B}{15}$ nebo 6 m, podle toho, která hodnota je menší	
--	---	--

2 Kdykoli se symboly uvedené v tomto pravidle objeví v této kapitole, budou mít významy definované v tomto pravidle.

Pravidlo 25

Hypotetický výtok ropných látek

VIZ VÝKLAD 49

1 Hypotetický výtok ropných látek v případě poškození boku (O_c) a poškození dna (O_s) se vypočítá podle následujícího vzorce s ohledem na úseky narušené poškozením všech myslitelných míst po celé délce lodi v rozsahu definovaném v pravidle 24 této přílohy.

.1 U poškození boku:

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

.2 U poškození dna:

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

kde:

W_i = objem boční nádrže, v metrech krychlových, u kterého se předpokládá narušení poškozením tak, jak je uvedeno v pravidle 24 této přílohy; hodnotu W_i u nádrže na oddělený balast lze považovat za nulovou.

C_i = objem středové nádrže, v metrech krychlových, u kterého se předpokládá narušení poškozením tak, jak je uvedeno v pravidle 24 této přílohy; hodnotu C_i u nádrže na oddělený balast lze považovat za nulovou.

$K_i = 1 - \frac{b_i}{t_c}$; když se b_i rovná nebo je větší než t_c , hodnota K_i se bude považovat za nulovou.

$Z_i = 1 - \frac{h_i}{v_s}$; když se h_i rovná nebo je větší než v_s , hodnota Z_i se bude považovat za nulovou.

b_i = šířka posuzované boční nádrže, v metrech, měřeno směrem dovnitř od boku lodi v kolmo k ose na úrovni odpovídající stanovené letní výšce volného boku.

h_i = minimální uvažované hloubka dvojitého dna, v metrech; tam, kde není žádné dvojité dno nainstalováno, hodnota h_i se bude považovat za nulovou.

Kdykoli se symboly uvedené v tomto odstavci objeví v této kapitole, budou mít význam definovaný v tomto pravidle.

VIZ VÝKLAD 50

2 Pokud se volný prostor nebo nádrž na oddělený balast o délce menší než l_c tak, jak je definováno v pravidle 24 této přílohy nachází mezi bočními nádržemi na ropné látky, lze O_c ve vzorci (I) vypočítat na základě objemu W_i , což je skutečný objem jedné takové nádrže (kdy jsou stejné velikosti) nebo menší ze dvou nádrží (v případě, že se liší v objemu) v blízkosti tohoto prostoru, což se vynásobí S_i tak, jak je definováno níže a při skutečném plném objemu všech ostatních bočních nádrží zapojených v tomto nárazu.

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

kde l_i = délka, v metrech, posuzovaného volného prostoru nebo nádrže na oddělený balast.

3.1 Uznání bude uděleno jen s ohledem na nádrže dvojitého dna, které jsou buď prázdné nebo přepravující čistou vodu, když je náklad vezen v tancích výše.

3.2 V případě, že se dvojité dno nerozkládá po celé délce a šířce dotyčné nádrže, toto dvojité dno se bude považovat za nepřítomné a objem nádrží nad oblastí poškození dna se zahrne do vzorce (II), i když nádrž není považována za porušenou kvůli instalaci takového částečného dvojitého dna.

3.3 Sací jímky lze při stanovení hodnoty h_t zanedbat, a to za předpokladu, že tyto jímky nemají nadměrnou plochu a nesahají pod nádrž v délce minimální vzdálenosti a v žádném případě ne více než je polovina výšky dvojitého dna. Pokud hloubka takové jímky přesahuje polovinu výšky dvojitého dna, hodnota h_j se bude považovat za rovnající se výšce dvojitého dna minus výška jímky.

Potrubní vedení, která slouží těmto jímkám, jsou-li nainstalována ve dvojitěm dnu, musí být vybavena ventily nebo podobnými uzavíracími zařízeními na místech připojení k obsluhované nádrži, aby se zabránilo výtoku ropných látek v případě poškození potrubí. Toto potrubní vedení musí být nainstalováno co nejvýše od dnové obšívky. Tyto ventily musí být na moři uzavřeny kdykoli, kdy nádrže obsahují náklad ropných látek, vyjma případů, kdy mohou být otevřeny pouze pro přečerpání nákladu za účelem podélného vyvážení lodi.

VIZ VÝKLAD 51

4 V případě, kdy poškození dna zahrnuje současně čtyři středové nádrže, lze hodnotu O_s vypočítat podle následujícího vzorce:

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

5 Správní orgán může uznat jako snížení výtoku ropných látek v případě poškození dna nainstalovaný systém přečerpávání nákladu s nouzovým vysokým sacím výkonem v každé nádrži s nákladem ropné látky, která je schopna přečerpávání poškozené nádrže nebo nádrží do nádrží na oddělený balast nebo do dostupných nákladových nádrží, pokud lze zajistit, že tyto nádrže budou mít dostatek volného prostoru k plnění. Uznání tohoto systému by se řídilo schopností přečerpát do dvou hodin provozu ropu v množství rovnajícím se jedné polovině největšího z poškozených nádrží a dostupností odpovídající přijímací kapacity v balastních či nákladových nádržích. Uznání se omezí na povolení výpočtu O_s podle vzorce (III). Potrubí pro toto odsávání musí být instalováno nejméně ve výšce ne menší než vertikální rozsah poškození dna v_s . Správní orgán poskytne Organizaci informace týkající se jím přijatých opatření za účelem rozeslání ostatním smluvním stranám úmluvy.

6 Toto pravidlo se nebude vztahovat na ropné tankery dodané 1. ledna 2010 či později tak, jak je definováno v pravidle 1.28.8.

Pravidlo 26

Omezení velikosti a uspořádání nákladových nádrží

1 S výjimkou případů uvedených v odstavci 7 níže:

- .1 každý ropný tanker o hrubé prostornosti 150 tun a více dodaný po 31. prosinci 1979 tak, jak definováno v pravidle 1.28.2 a
- .2 každý ropný tanker o hrubé prostornosti 150 tun a více dodaný 31. prosinci 1979 či dříve tak, jak definováno v pravidle 1.28.1, který spadá do jedné z následujících kategorií:
 - .2.1 tanker, k jehož dodání došlo po 1. lednu 1977 nebo
 - .2.2 tanker, na který se vztahují obě následující podmínky:
 - .2.2.1 k dodání došlo nejpozději po 1. lednu 1977 a
 - .2.2.2 smlouva o stavbě je uzavřena po 1. lednu 1974 nebo, v případě neexistence smlouvy o stavbě, jehož kýl byl položen nebo tanker, který byl v

musí splňovat ustanovení tohoto pravidla.

2 Nákladové nádrže ropných tankerů musí mít takovou velikost a uspořádání, aby hypotetický výtok O_C nebo O_S vypočtený v souladu s ustanoveními pravidel 25 této přílohy kdekoli v délce lodi nepřesáhnul 30.000 m^3 nebo $400\sqrt{D\overline{W}}$, podle toho, která hodnota je větší, ale aby nepřesáhnul maximum 40.000 m^3 .

3 Objem libovolné boční nádrže na náklad ropných látek u ropného tankeru nesmí překročit 75 % z mezí hypotetického výtoků ropných látek uvedených v odstavci 2 tohoto pravidla. Objem libovolné středové nádrže na náklad ropných látek nesmí překročit 50.000 m^3 . Nicméně, u ropných tankerů s odděleným balastem tak, jak je definováno v pravidle 18 této přílohy, povolený objem boční nádrže na náklad ropných látek nacházejícího se mezi dvěma nádržemi na oddělený balast, každý přesahující délku l_c , může být zvýšen na maximální hranici hypotetického výtoků ropných látek, a to za předpokladu, že je šířka bočních nádrží přesahuje t_c .

4 Délka jednotlivých nákladových nádrží nesmí překročit 10 m nebo jednu z následujících hodnot, podle toho, která hodnota je větší:

- .1 kde se uvnitř nákladových nádrží nenachází žádná podélná přepážka:

$$\left(0.5\frac{b_i}{B} + 0.1\right)L \text{ ale nepřekročí } 0,2L$$

- .2 kde se uvnitř nákladových nádrží nachází středová podélná přepážka:

$$\left(0.25\frac{b_i}{B} + 0.15\right)L$$

- .3 kde se uvnitř nákladových nádrží nachází dvě či více podélných přepážek:

- .3.1 u bočních nákladových nádrží: $0,2L$

- .3.2 u středových nákladových nádrží:

- .3.2.1 pokud se $\frac{b_i}{B}$ rovná nebo je větší než jedna pětina: $0,2L$

- .3.2.2 pokud je $\frac{b_i}{B}$ menší než jedna pětina:

- .3.2.2.1 kde se nenachází žádná podélná přepážka:

$$\left(0.5\frac{b_i}{B} + 0.1\right)L$$

- .3.2.2.2 kde se nachází středová podélná přepážka:

$$\left(0.25\frac{b_i}{B} + 0.15\right)L$$

b_i je minimální vzdálenost od boku lodi k vnější podélné přepážce dotýčné nádrže měřená uvnitř lodi kolmo k ose na úrovni odpovídající stanovené letní výšce volného boku.

5 Aby nedošlo k překročení omezení objemu stanovených v odstavcích 2, 3 a 4 tohoto pravidla a bez ohledu na přijatý druh nainstalovaného systému přečerpávání nákladu, když tento systém propojuje dva nebo více nákladových nádrží, musí být nainstalované ventily nebo jiné podobné uzavírací zařízení ke vzájemnému oddělení nádrží. Když je tanker na moři, tyto ventily nebo zařízení musí být uzavřeny.

6 Potrubní vedení, která běží přes nákladové nádrže ve vzdálenosti menší než $0.30B$ s od boku lodi nebo méně než v_c od dna lodi musí být vybavena ventily nebo podobnými uzavíracími zařízeními na místech, kde se otevírají do libovolné nákladové nádrže. Tyto ventily musí být na moři uzavřeny kdykoli, kdy nádrže obsahují náklad ropných látek, vyjma případů, kdy mohou být otevřeny pouze pro přečerpání nákladu za účelem podélného vyvážení lodi.

7 Toto pravidlo se nebude vztahovat na ropné tankery dodané 1. ledna 2010 či později tak, jak je definováno v pravidle 1.28.8.

Pravidlo 27

Stabilita v neporušeném stavu

VIZ VÝKLAD 52

1 Každý ropný tanker o hrubé nosnosti 40,000 tun a více dodaný 1. února 2002 či později tak, jak je definováno v pravidle 1.28.7, musí splňovat kritéria stability v neporušeném stavu uvedená v odstavcích 1.1 a 1.2 tohoto pravidla, v případě potřeby, pro každý provozní ponor za nejhorších možných podmínek zatížení nákladem a balastem, a to v souladu s dobrou provozní praxí, včetně mezistupňů při přečerpávání kapalin. Za všech podmínek se musí předpokládat, že jsou balastní nádrže nevytížené.

- .1 V přístavu, počáteční metacentrická výška GM_0 , opravená o volnou hladinu měřenou při náklonu 0° , nesmí být menší než 0,15 m;
- .2 Na moři musí platit následující kritéria:
 - .2.1 plocha pod křivkou vzpřimujícího ramene páky (křivka GZ) nesmí být menší než 0,055 m·rad do $\theta =$ úhlu náklonu 30° a ne méně než 0,09 m·rad do $\theta = 40^\circ$ nebo jiného úhlu zaplavení θ_f^* je-li tento úhel menší než 40° . Navíc, plocha pod křivkou vzpřimujícího ramene páky (křivka GZ) mezi úhly náklonu 30° a 40° nebo mezi 30° a θ_f , je-li tento úhel menší než 40° , nesmí být menší než 0,03 m·rad;
 - .2.2 vzpřimující rameno páky GZ musí být nejméně 0,20 m při úhlu náklonu rovnajícím se nebo větším než 30° ;
 - .2.3 maximální vyrovnávací rameno se vyskytuje při úhlu náklonu větším než 30° , ale ne menším než 25° a
 - .2.4 počáteční metacentrická výška GM_0 , opravená o volnou hladinu měřenou při náklonu 0° , nesmí být menší než 0,15 m;

2 Požadavky odstavce 1 tohoto pravidla musí být splněny prostřednictvím konstrukčních opatření. U kombinovaných tankerů lze povolit jednoduché dodatkové provozní postupy.

3 Jednoduché dodatkové provozní postupy pro přečerpávání tekutin uvedené v odstavci 2 tohoto pravidla musí znamenat písemné postupy, které jsou k dispozici kapitánu a které:

- .1 jsou schválené správním orgánem;
- .2 označte nákladové nádrže a nádrže na balast, které mohou, za konkrétních podmínek přečerpávání kapaliny a možného rozmezí hustoty nákladu, být nevytížené a stále umožňovat splnění kritérií stability. Nevytížené nádrže se mohou lišit v průběhu přečerpávání kapalin a být v jakékoli kombinaci, a to za předpokladu, že splňují kritéria;
- .3 bude snadno srozumitelné důstojníku pověřenému vedením přečerpávání kapalin;
- .4 zajistí plánované postupy při přečerpávání nákladu/balastu;
- .5 umožní porovnání dosažené a požadované stability pomocí funkčních kritérií stability v grafické nebo tabulkové formě;
- .6 nevyžadují rozsáhlé matematické výpočty ze strany pověřeného důstojníka;

* θ_f je úhel náklonu při němž by se otvory v trupu nástavby nebo palubách, které nelze vodotěsně uzavřít, ponořily. Při použití tohoto kritéria, malé otvory, u kterých nemůže dojít k postupnému zaplavení, nemusí být považovány za otevřené.

- .7 stanovit nápravná opatření, která mají být přijata pověřeným důstojníkem v případě odchylky od doporučených hodnot a v případě mimořádných situací a
- .8 jsou viditelně zobrazeny ve schválené brožuře pro určení sklonu a stability a na řídicí stanici přečerpávání nákladu/balastu a ve veškerém počítačového softwaru, pomocí kterého se provádějí výpočty stability.

Pravidlo 28

Dělení na úseky a stabilita při poškození

1 Každý ropný tanker dodaný po 31. prosinci 1979 tak, jak je definováno v pravidle 1.28.2, a o hrubé prostornosti 150 tun a více musí splňovat kritéria dělení na úseky a stability při poškození uvedené v odstavci 3 tohoto pravidla, po předpokládaném poškození boku tak, jak je definováno v odstavci 2 tohoto pravidla, pro každý provozní ponor, který odráží skutečné podmínky částečného nebo úplného zatížení v souladu se sklonem a pevností lodi, jakož i relativní hustoty na nákladu. Toto poškození se vztahuje na všechna myslitelná místa po délce lodi následovně:

- .1 u tankerů o délce více než 225 metrů, kdekoli v délce lodi;
- .2 u tankerů o délce více než 150 m, avšak nejvýše 225 m na délku, kdekoli po délce lodi, vyjma případů, které se týkají zadní nebo přední přepážky vymežující prostor strojovny umístěné na zádi. Prostor strojovny je nutné považovat za jeden zaplavitelný úsek a
- .3 u tankerů nepřesahujících délku 150 metrů, kdekoli v délce lodi mezi sousedními příčnými přepážkami, s výjimkou prostoru strojovny. U tankerů o délce 100 m nebo méně, kde všechny požadavky uvedené v odstavci 3 tohoto pravidla nelze splnit aniž by podstatnému zhoršení provozních vlastností lodi, může správní orgán povolit zmírnění těchto požadavků.

Zátěžové podmínky v případech, kdy tanker nepřevazuje ropu v nákladových tancích, vyjma jakýchkoli ropných zbytků, nebude brán na zřetel.

VIZ VÝKLAD 53

2 Budou platit následující ustanovení týkající se rozsahu a charakteru předpokládaného poškození:

- .1 Poškození boku:

.1.1 Rozsah v podélné ose: $\frac{1}{3}L^{\frac{2}{3}}$ nebo 14,5 m, podle toho, která hodnota je menší

.1.2 Rozsah v příčné ose $\frac{B}{5}$ nebo 11,5 m, podle toho, která hodnota je menší

(směrem dovnitř od boku lodi v pravém úhlu k ose na úrovni odpovídající stanovené letní výšce volného boku):

.1.3 Rozsah ve svislé ose: Od konstrukční linie dnové obšívky v ose vzhůru bez omezení

- .2 Poškození dna:

*Pro 0,3L od přední
svislice lodi*

Jakékoliv jiné části lodi

- | | | |
|----------------------------|--|--|
| .2.1 Rozsah v podélné ose: | $\frac{1}{3}L^{\frac{2}{3}}$, podle toho, která hodnota je menší | $\frac{1}{3}L^{\frac{2}{3}}$, podle toho, která hodnota je menší |
| .2.2 Rozsah v příčné ose: | $\frac{B}{6}$ nebo 10 m, podle toho, která hodnota je menší | $\frac{B}{6}$ nebo 5 m |
| .2.3 Rozsah ve svislé ose: | $\frac{B}{15}$ nebo 6 m, podle toho, která hodnota je menší, měřeno od konstrukční linie dnové obšívky v ose | $\frac{B}{15}$ nebo 6 m, podle toho, která hodnota je menší, měřeno od konstrukční linie dnové obšívky v ose |
- .3 Pokud by jakékoli poškození rozsahu menšího než je maximální rozsah poškození uvedený v pododstavcích 2.1 a 2.2 tohoto odstavce mělo za následek závažnější stav, toto poškození se musí brát v úvahu.
- .4 V případě, že se předpokládá poškození týkající se příčných přepážek tak, jak je uvedeno v pododstavcích 1.1 a 1.2 tohoto pravidla, musí být příčné vodotěsné přepážky rozmístěny nejméně ve vzdálenosti rovnající se podélnému rozsahu předpokládaného poškození uvedenému v pododstavci 2.1 tohoto odstavce, aby je bylo možné považovat za účelné. Pokud jsou příčné přepážky rozmístěny v menší vzdálenosti, jedna nebo více z těchto přepážek v takovém rozsahu poškození se budou pro účely určení zaplavených úseků považovat za neexistující.
- .5 V případě, že se předpokládá poškození mezi sousedícími příčnými vodotěsnými přepážkami tak, jak je uvedeno v pododstavci 1.3 tohoto pravidla, bude se předpokládat, že není poškozená žádná hlavní příčná přepážka nebo příčná přepážka vymezující boční nádrže nebo nádrže dvojitého dna, pokud:
- .5.1 rozteč přilehlých přepážek není menší než je podélný rozsah předpokládaného poškození uvedený v pododstavci 2.1 tohoto odstavce nebo
- .5.2 v příčné přepážce o délce více než 3,05 m, která se nachází v rozsahu proražení předpokládaného poškození, není schůdek nebo výklenek. Schůdek tvořený zadní protikolizní přepážkou a vrškem zadního kolizního prostoru se pro účely tohoto pravidla nebude nepovažovat za schůdek.
- .6 Pokud se potrubí, vedení nebo tunely nacházejí v předpokládaném rozsahu poškození, musí být přijata opatření, aby se postupnému zaplavení nemohlo jimi rozšířit do jiných úseků jiného druhu než jsou předpokládané zaplavitelné úseky pro každý případ poškození.

VIZ VÝKLAD 54

3 Bude se mít za to, že ropné tankery splňují kritéria stability při poškození, pokud jsou splněny následující požadavky:

- .1 Konečná čára ponoru, s přihlédnutím k poklesu, sklonu a náklonu musí být níže než dolní okraj všech otvorů, kterými může dojít k postupnému zaplavení. Tyto otvory musí zahrnovat vzduchové potrubí a otvory, které jsou uzavřené pomocí vodotěsných dveří nebo poklopů palubních průlezů a nemusí zahrnovat otvory uzavřené pomocí vodotěsných poklopů průlezů a splachovacích průlezů, malé vodotěsné poklopy palubních průlezů nákladových nádrží, které udržují vysokou odolnost paluby, dálkově

ovládané vodotěsné posuvné dveře, a kruhová lodní okna, které nelze otevřít.

- .2 V konečné fázi zaplavení nesmí úhel náklonu plynoucí z asymetrického zaplavení překročit 25° , a to za předpokladu, že tento úhel může být zvýšen na 30° , pokud nedojde k ponoření hrany paluby.
- .3 Musí být zjištěna stabilita v konečné fázi zaplavení a lze ji považovat za dostatečnou, pokud křivka vzpřimujícího ramene páky má rozsah přinejmenším 20° nad rovnovážnou polohou ve spojení s maximální zbývající vzpřimující ramenem páky nejméně 0,1 m v rozsahu 20° ; plocha pod křivkou v tomto rozsahu nesmí být menší než 0,0175 m². Nechráněné otvory nesmí být ponořeny v tomto rozsahu, pokud se dotčený prostor nebere jako zaplavený. V tomto rozsahu lze povolit ponoření libovolného z otvorů uvedených v pododstavci 3.1 tohoto odstavce a jiných otvorů, které lze vodotěsně uzavřít.
- .4 Správný orgán se přesvědčí, že stabilita během přechodných etap zaplavení je dostatečná.
- .5 Vyrovnávací opatření vyžadující mechanické prostředky, například ventily nebo příčné vyrovnávací trubky, jsou-li namontovány, se nepovažují pro účely zmenšení náklonu nebo dosažení minimálního rozsahu zbytkové stability, že splňují požadavky pododstavců 3.1, 3.2 a 3.3 tohoto odstavce a dostatečná zbytková stabilita musí být zachována ve všech fázích, kde se vyrovnávání využívá. Prostory, které jsou spojené potrubím velkým průřezem lze považovat za společné.

4 Požadavky odstavce 1 tohoto pravidla musí být potvrzeny výpočty, které berou v úvahu konstrukční vlastnosti lodí, uspořádání, konfiguraci a obsah poškozených úseků; a distribuci, relativní hustoty a účinek volné hladiny kapalin. Tyto výpočty musí být založeny na následujícím:

- .1 V úvahu je nutné brát veškeré prázdné nebo částečně zaplněné nádrže, relativní hustoty přepravovaných nákladů, jakož i jakékoli výtoky kapalin z poškozených úseků.
- .2 Předpokládá se propustnost u zaplavených prostor v důsledku poškození budou následující:

<i>Prostory</i>	<i>Propustnosti</i>
Určené pro sklady	0,60
Určené k ubytování	0,95
Určené pro stroje	0,85
Volné prostory	0,95
Určené pro provozní kapaliny	0 až 0,95*
Určené pro jiné kapaliny	0 až 0,95*

- .3 Vztlak všech nástaveb přímo nad poškozením boku se nebude brát v úvahu. Nezaplavené části nástaveb mimo rozsah poškození lze však brát v úvahu, a to za předpokladu, že jsou odděleny od poškozeného prostoru vodotěsnými přepážkami a že jsou splněny požadavky pododstavce .3.1 tohoto pravidla ve vztahu k těmto intaktním prostorům. Ve vodotěsných přepážkách v nástavbě mohou být přijatelné zavěšené vodotěsné dveře.
- .4 Účinek volné hladiny se vypočítává při náklonu 5° pro každý jednotlivý úsek. Správný orgán může vyžadovat nebo umožnit opravy volné hladiny, které se vypočítají při úhlu náklonu větším než 5° pro částečně zaplněné nádrže.
- .5 Při výpočtu účinku volné hladiny u spotřebních kapalin se bude mít za to, že u každého druhu kapaliny minimálně jeden pár příčných nebo jedna středová nádrže má volnou hladinu a nádrž nebo skupina nádrží, které se budou brát v úvahu musí být nádrže, kde je

* Propustnost částečně zaplněných úseků musí být v souladu s množstvím kapaliny v úseku přepravované. Kdykoliv poškození prorazí tank obsahující kapaliny, bude se mít za to, že obsah je z tohoto úseku zcela ztracen a nahrazen slanou vodou až do dosažení úrovně konečné rovnovážné roviny.

účinek volného hladiny největší.

5 Kapitán každého ropného tankeru, na který se vztahuje toto pravidlo a osoby odpovědné za ropný tanker bez vlastního pohonu, na který se vztahuje toto pravidlo musí poskytnout, ve schválené formě, následující:

- .1 informace týkající se naložení a rozložení nákladu nezbytné k zajištění souladu s ustanoveními tohoto pravidla a
- .2 údaje o schopnosti lodi splnit kritéria stability při poškození stanovená tímto pravidlem, včetně vlivu zmírnění, která mohou být povolena podle pododstavce 1.3 tohoto pravidla.

6 U ropných tankerů o hrubé nosnosti 20.000 tun a více dodaných 6. července 1996 či později tak, jak je definováno v pravidle 1.28.6, musí být předpoklady poškození uvedené v odstavci 2.2 tohoto pravidla doplněné následujícím předpokládaným poškození oblouku dna:

- .1 rozsah v podélné ose:
 - .1.1 u lodí o hrubé nosnosti 75,000 tun a více:
0,6L měřeno od přední svislice lodi;
 - .1.2 u lodí o hrubé nosnosti menší než 75,000 tun:
0.4L měřeno od přední svislice lodi;
- .2 rozsah v příčné ose: $\frac{B}{3}$ kdekoliv na dně;
- .3 rozsah ve svislé ose: porušení vnějšího trupu.

Pravidlo 29

Odpadní nádrže

1 Na základě ustanovení odstavce 4 pravidla 3 této přílohy, ropné tankery o hrubé prostornosti 150 tun a více musí být vybaveny odpadní nádrží v souladu s požadavky odstavců 2.1 až 2.3 tohoto pravidla. U ropných tankerů dodaných 31. prosince 1979 či dříve tak, jak je definováno v pravidle 1.28.1, lze libovolnou nákladovou nádrž určit jako odpadní nádrž.

2.1 Je nutné zajistit odpovídající prostředky k čištění nákladových nádrží a k přečerpávání zbytků znečištěného balastu a výplachů z nákladových nádrží do odpadní nádrže schválené správním orgánem.

2.2 V tomto systému musí být zajištěno přečerpávání ropného odpadu do odpadní nádrže nebo skupiny odpadních nádrží takovým způsobem, aby veškeré odpadní vody vypuštěné do moře splňovaly ustanovení pravidla 34 této přílohy.

2.3 Uspořádání odpadní nádrže nebo skupiny odpadních nádrží musí mít objem nezbytný k zadržení odpadu tvořeného výplachy z nádrží, ropnými zbytky a zbytky znečištěného balastu. Celkový objem odpadní nádrže nebo nádrží nesmí být menší než 3 % přepravovaného objemu ropných látek lodi, kromě toho, že správní orgán může přijmout:

- .1 2 % u ropných tankerů, kde jsou opatření pro výplachy z nádrží taková, že jakmile je odpadní nádrž (nebo nádrže) naplněna vodou z vymývání, tato voda je dostačující pro vymývání nádrží a případně pro zajištění hnací kapaliny pro odváděče, aniž by do systému vnikla dodatečná voda;
- .2 2 %, kde jsou zajištěny nádrže na oddělený balast nebo vyčleněnými nádržemi na čistý balast splňující pravidlo 18 této přílohy nebo pokud je systém na čištění nákladových nádrží využívající vymývání zbytků surové ropy vybaven v souladu s pravidlem 33 této přílohy. Tento objem lze dále snížit na 1,5 % u ropných tankerů, kde jsou opatření pro splašky z nádrží taková, že jakmile je odpadní nádrž (nebo nádrže) naplněna vodou z

vymývání, tato voda je dostačující pro vymývání nádrží a případně pro zajištění hnací kapaliny pro odváděče, aniž by do systému vnikla dodatečná voda a

- 3 1 % u kombinovaných tankerů, kde se náklad ropných látek přepravuje v tancích s hladkými stěnami. Tento objem lze dále snížit na 0,8 % tam, kde jsou opatření pro splašky z nádrží taková, že jakmile je odpadní nádrž (nebo nádrže) naplněna vodou z vymývání, tato voda je dostačující pro vymývání nádrže a případně pro zajištění hnací kapaliny pro odváděče, aniž by do systému vnikla dodatečná voda.

VIZ VÝKLAD 55

2.4 Odpadní nádrže musí být konstruovány tak, zejména pokud jde o postavení vpustí, výpustí, klapek nebo přelivů, jsou-li nainstalovány, aby nedošlo k nadměrné turbulenci a strhávání ropných látek nebo emulze s vodou.

3 Ropné tankery o hrubé nosnosti 70,000 tun a více dodané po 31. prosinci 1979 tak, jak je definováno v pravidle 1.28.2, musí být vybaveny minimálně dvěma odpadními nádržemi.

Pravidlo 30

Čerpání, potrubí, opatření při vypouštění

1 U každého ropného tankeru musí být výtokové rozvodné potrubí pro připojení k zařízením pro odevzdávání látek z lodí určeným k vypouštění znečištěné balastové vody nebo vody znečištěné ropnými látkami umístěno na otevřené palubě na obou stranách lodi.

2 U každého ropného tankeru o hrubé prostornosti 150 tun a více, musí být potrubí pro vypouštění balastové vody nebo vody znečištěné ropnými látkami do moře z prostor nákladových nádrží, které může být povoleno v souladu s pravidlem 34 této přílohy, vedeno na otevřenou palubu nebo bok lodě nad čarou nejhlubšího ponoru s balastem. Lze přijmout různá opatření pro potrubí, která umožní provoz povoleným způsobem v pododstavcích 6.1 až 6.5 tohoto pravidla.

VIZ VÝKLAD 56

3 U ropných tankerů o hrubé prostornosti 150 tun a více dodaných po 31. prosinci 1979 tak, jak je uvedeno v pravidle 1.28.2, musí být k dispozici prostředky pro zastavení vypouštění balastové vody nebo vody znečištěné ropnými látkami do moře z prostor nákladových nádrží, které se liší od vypouštění pod čarou ponoru podle odstavce 6 tohoto pravidla, z místa na horní palubě nebo výše umístěné tak, aby mohlo být použito rozvodné potrubí uvedené v odstavci 1 tohoto pravidla a vypouštění do moře z potrubí uvedeného v odstavci 2 tohoto článku vizuálně pozorováno. Prostředky k zastavení vypouštění nemusí být zajištěny na místě pozorování, pokud je zajištěn spolehlivý komunikační systém, například telefon nebo vysílačka, mezi místem pozorování a místem řízení vypouštění.

4 Každý ropný tanker dodaný po 1. červnu 1982 tak, jak je definováno v pravidle 1.28.4, u kterého se vyžaduje vybavení nádržemi na oddělený balast nebo vybavení systémem vymývání zbytků surové ropy, musí splňovat následující požadavky:

1. musí být vybaven ropným potrubím zkonstruovaným a nainstalovaným tak, aby se minimalizovalo zadržování ropných látek ve vedení a
2. musí být k dispozici prostředky k vyprázdnění všech nákladových čerpadel a všech ropných potrubí při ukončení vypouštění nákladu, v případě nutnosti připojení k začistiřovému systému. Vyprázdňování potrubí a čerpadel musí být schopné vypouštění jak na pevnině tak do nákladové nádrže nebo odpadní nádrže. Pro vypouštění na břeh je nutné zajistit speciální potrubí s malým průměrem, které je nutné připojit k vnějším ventilům rozvodného potrubí lodi.

5 Každý tanker na surovou ropu dodaný 1. června 1982 či dříve tak, jak je definováno v pravidle 1.28.3, u kterého se vyžaduje vybavení nádržemi na oddělený balast nebo vybavení systémem vymývání zbytků surové ropy, musí splňovat ustanovení odstavce 4.2 tohoto pravidla.

6 Na každém ropném tankeru musí docházet k vypouštění balastové vody nebo vody znečištěné ropnými látkami z prostor nákladových nádrží nad čarou ponoru, vyjma následujících případů:

- .1 Oddělený balast a čistý balast lze vypouštět pod čarou ponoru:
 - .1.1 v přístavech nebo v příbřežních terminálech nebo
 - .1.2 na moři samospádem nebo
 - .1.3 na moři pomocí čerpadel, pokud se výměna balastové vody vodní provádí na základě ustanovení pravidla D-1.1 Mezinárodní úmluvy o řízeném zacházení s lodní balastní vodou a usazeninami, a to za předpokladu, že je hladina balastové vody byla zkontrolována buď vizuálně nebo jinými prostředky bezprostředně před vypouštěním, aby se zajistilo, že nedošlo k žádnému znečištění ropnými látkami.
- .2 Ropné tankery dodané 31. prosince 1979 či dříve tak, jak je definováno v pravidle 1.28.1, které nejsou bez úprav schopné vypouštět oddělený balast nad čarou ponoru mohou vypouštět oddělený balast pod čarou ponoru na moři, a to za předpokladu, že hladina balastové vody byla zkontrolována bezprostředně před vypouštěním, aby se zajistilo, že nedošlo k žádnému znečištění ropnými látkami.
- .3 Ropné tankery dodané 1. června 1982 či dříve tak, jak je definováno v pravidle 1.28.3, provozované s vyčleněnými nádržemi na čistý balast, které nejsou bez úprav schopné vypouštět balastovou vodu vyčleněných nádrží pro čistý balast nad čarou ponoru, mohou vypouštět tento balast pod čarou ponoru na moři, a to za předpokladu, že hladina balastové vody byla zkontrolována v souladu s pravidlem 18.8.3 této přílohy.
- .4 Na každém ropném tankeru na moři lze vypouštět znečištěnou balastovou vodu nebo vodu znečištěnou ropnými látkami z nádrží v nákladovém prostoru jiných druhů než jsou odpadní nádrže, a to samospádem pod čarou ponoru, za předpokladu, že uplynula dostatečná doba, aby došlo k separaci vody a ropných látek a balastová voda byla bezprostředně před vypouštěním zkontrolována pomocí detektoru rozhraní ropná látka/voda uvedeného v pravidle 32 této přílohy, aby se zajistilo, že výška této styčné plochy je taková, že vypouštění nepředstavuje žádné zvýšení rizika poškození mořského prostředí.
- .5 Na ropných tankerech dodaných 31. prosince 1979 či dříve tak, jak je definováno v pravidle 1.28.1, lze na moři vypouštět znečištěnou balastovou vodu nebo vodu znečištěnou ropnými látkami z nádrží v nákladovém prostoru pod čarou ponoru, následně po nebo místo vypouštění způsobem uvedeným v pododstavci 6.4 tohoto odstavce, a to za předpokladu, že:
 - .5.1 část toku takové vody je veden trvalým potrubím na snadno dostupné místo na horní palubě nebo výše, kde může být během vypouštění vizuálně pozorován a
 - .5.2 tato zařízení částečně odděleného toku splňují požadavky stanovené správním orgánem, které musí obsahovat minimálně všechna ustanovení Specifikací pro navrhování, instalaci a provoz systému částečně odděleného toku pro omezení vypouštění mimo loď přijatých Organizací.*

* Viz Dodatek 4 k Jednotným výkladům.

7 Každý ropný tanker o hrubé prostornosti 150 tun a více dodaný 1. ledna 2010 či později tak, jak je definováno v pravidle 1.28.8, který má nainstalovanou mořskou sací skříň, která je trvale připojena k nákladovému potrubnímu systému, musí být vybaven jednak ventilem mořské sací skříňe, tak i palubním uzavíracím ventilem. Kromě těchto ventilů musí existovat možnost izolace mořské sací skříňe od nákladového potrubního systému, když tanker nakládá, přepravuje nebo vykládá náklad pomocí spolehlivého prostředku splňujícího požadavky správního orgánu. Tyto spolehlivé prostředky představují zařízení, které je instalováno do potrubního systému, aby se za všech okolností zabránilo naplnění úseku potrubí mezi ventilem mořské sací skříňe a palubním ventilem nákladem.

VIZ VÝKLAD 59

Část B – Vybavení

Pravidlo 31

Systém sledování a řízení vypouštění ropných látek

1 Na základě ustanovení odstavců 4 a 5 pravidla 3 této přílohy, ropné tankery o hrubé prostornosti 150 tun a více musí být vybaveny systémem sledování a řízení vypouštění ropných látek schváleným správním orgánem.

2 Při posuzování konstrukce měřiče obsahu ropných látek, který bude zabudován do tohoto systému musí správní orgán postupovat s ohledem na specifikaci doporučenou Organizací.* Systém musí být vybaven záznamovým zařízením poskytujícím průběžný záznam vypouštění v litrech za námořní míli a celkové vypuštěné množství nebo obsah ropných látek a rychlost vypouštění. Tento záznam musí být identifikovatelný ohledně času a data a musí být uchovávan po dobu nejméně tří let. Systém sledování a řízení vypouštění ropných látek musí být uveden do provozu, když dojde k nějakému vypouštění odpadních vod do moře, a musí být takového druhu, aby zajistil, že jakékoliv vypouštění ropných směsí se automaticky zastaví, když okamžitá rychlost vypouštění ropných látek překročí hodnoty povolené pravidlem 34 této přílohy. Jakékoliv selhání tohoto systému sledování a řízení musí zastavit vypouštění. V případě selhání systému sledování a řízení vypouštění ropných látek lze použít alternativní manuální metodu, ale vadná jednotka musí co nejdříve uvedena do provozu. Na základě povolení ze strany orgánu přístavního státu může tanker s vadným systémem sledování a řízení vypouštění ropných látek podniknout jednu balastní plavbu před tím, než bude pokračovat do opravárenského přístavu.

3 Systém sledování a řízení vypouštění ropných látek musí být navržen a nainstalován v souladu s pokyny a specifikacemi pro systémy sledování a řízení vypouštění ropných látek pro ropné tankery vypracované Organizací.† Správní orgány mohou přijmout zvláštní opatření, která jsou uvedena v Pokynech a specifikacích.

4 Pokyny týkající se fungování tohoto systému musí být v souladu s provozní příručkou schválenou správním orgánem. Zahrnují příručku a také automatické operace a budou určeny k zajištění toho, aby nikdy nedocházelo k vypouštění ropných látek vyjma případů, kdy je to v souladu s podmínkami stanovenými v pravidle 34 této přílohy.

Pravidlo 32

Detektor rozhraní ropná látka/voda‡

Na základě ustanovení odstavců 4 a 5 pravidla 3 této přílohy, ropné tankery o hrubé prostornosti 150 tun a více musí být vybaveny účinnými detektory rozhraní ropná látka/voda schválenými správním orgánem pro rychlé a přesné určení rozhraní ropná látka/voda v odpadních tancích a které musí být k dispozici pro použití v jiných tancích, kde se provádí separaci ropných látek od vody a ze které jsou určeny k vypouštění odpadních vod přímo do moře.

* Pokud jde o měřiče obsahu nainstalované na ropných tankerech postavených před 2. říjnem 1986 naleznete v Doporučení o mezinárodních funkčních a zkušebních specifikacích pro zařízení oddělování ropnými látkami znečištěné vody a měřičů obsahu ropných látek přijatých usnesením Organizace A.393 (X). Pokud jde o měřiče obsahu ropných látek jako součást systému sledování a řízení vypouštění nainstalované na ropných tankerech postavených 2. října 1986 či později, viz Pokyny a specifikace pro systémy sledování a řízení vypouštění pro ropné tankery přijaté usnesením Organizace A.586(14). Pokud jde o měřiče obsahu ropných látek jako součást systému sledování a řízení vypouštění nainstalované na ropných tankerech postavených 1. ledna 2005 či později, viz Upravené pokyny a specifikace pro systémy sledování a řízení vypouštění pro ropné tankery přijaté usnesením Organizace MEPC. 108(49).

† Viz Pokyny a specifikace pro systémy sledování a řízení vypouštění pro ropné tankery přijaté usnesením Organizace A.496(XII) nebo Upravené pokyny a specifikace pro systémy sledování a řízení vypouštění pro ropné tankery přijaté usnesením Organizace A.586(14) nebo Upravené pokyny a specifikace pro systémy sledování a řízení vypouštění pro ropné tankery přijaté usnesením Organizace MEPC.108(49) podle potřeby.

‡ Viz Specifikace pro detektory rozhraní ropná látka/voda přijaté usnesením Organizace MEPC.5(XIII).

Pravidlo 33

Požadavky na vymývání zbytků surové ropy

VIZ VÝKLAD 31

1 Každý ropný tanker o hrubé nosnosti 20.000 tun a více dodaný po 1. červnu 1982 tak, jak je definováno v pravidle 1.28.4, musí být vybaven systémem čištění nákladových nádrží pomocí vymýváním zbytků surové ropy. Správní orgán musí zajistit, aby systém zcela splňoval požadavky tohoto pravidla, a to do jednoho roku po té, co byl tanker poprvé použit při přepravě surové ropy nebo do konce třetí plavby s nákladem surové ropy vhodné pro vymývání zbytků surové ropy, podle toho, co nastane později.

2 Instalace systému vymývání zbytků surové ropy a souvisejících zařízení a opatření musí být splňovat požadavky stanovené správním orgánem. Tyto požadavky musí obsahovat minimálně všechna ustanovení Specifikací pro konstrukci, provoz a řízení systémů na vymývání zbytků surové ropy přijatých Organizací.* Když se nevyžaduje, aby loď, v souladu s odstavcem 1 tohoto pravidla, nebyla vybavena, ale vybavena je zařízením na vymývání zbytků surové ropy, musí splňovat bezpečnostní aspekty výše uvedených specifikací.

3 Každý systém na vymývání zbytků surové ropy, který musí být zajištěn v souladu s pravidlem 18.7 této přílohy, musí splňovat požadavky tohoto pravidla.

Část C - Omezení provozního vypouštění ropných látek

Pravidlo 34

Omezení vypouštění ropných látek

A Vypouštění mimo zvláštní oblasti

1 Na základě ustanovení pravidla 4 této přílohy a odstavce 2 tohoto pravidla, se jakékoliv vypouštění ropných látek nebo ropných směsí z nákladových prostorů ropných tankerů do moře zakazuje, vyjma případů, kdy jsou splněny následující podmínky:

- .1 tanker se nenachází ve zvláštní oblasti;
- .2 tanker se nachází více než 50 námořních mil od nejbližší pevniny;
- .3 tanker pluje;
- .4 okamžitá rychlost vypouštění ropných látek nepřesahuje 30 litrů na jednu námořní míli;
- .5 celkové množství ropných látek vypuštěných do moře nepřesahuje, u tankerů dodaných 31. prosince 1979 či dříve tak, jak je definováno v pravidle 1.28.1, $\frac{1}{15.000}$ z celkového množství daného nákladu, jehož část tyto zbytky tvoří, a u tankerů dodaných po 31. prosinci 1979 tak, jak je definováno v pravidle 1.28.2, $\frac{1}{30.000}$ z celkového množství daného nákladu, jehož část tyto zbytky tvoří a

VIZ VÝKLAD 60

- .6 tanker má v provozu systém sledování a řízení vypouštění ropných látek a odpadní nádrží tak, jak je požadováno v pravidlech 29 a 31 této přílohy.

2 Ustanovení odstavce 1 tohoto pravidla se nevztahují na vypouštění čistého nebo odděleného balastu.

* Viz upravené Specifikace pro konstrukci, provoz a řízení systémů na vymývání zbytků surové ropy přijatých usnesením Organizace A.446(XI) a pozměněné usnesením Organizace A.497(XII) a dále ve znění usnesení A.897(21).

B Vypouštění ve zvláštních oblastech

3 Na základě ustanovení pravidla 4 této přílohy, se jakékoliv vypouštění ropných látek nebo ropných směsí z nákladových prostorů ropných tankerů do moře zakazuje, nachází-li se ve speciální oblasti.*

4 Ustanovení odstavce 3 tohoto pravidla se nevztahují na vypouštění čistého nebo odděleného balastu.

5 Nic v tomto pravidle nebrání lodi na cestě, pouze jejíž část se nachází ve zvláštní oblasti, aby vypouštěla mimo zvláštní oblast v souladu s odstavcem 1 tohoto pravidla.

C Požadavky na ropné tankery o hrubé prostornosti 150 tun

6 Požadavky pravidel 29, 31 a 32 této přílohy se nebudou vztahovat na ropné tankery o hrubé prostornosti méně než 150 tun, u kterých se omezení vypouštění ropných látek podle tohoto pravidla provede uskladněním ropných látek na palubě s následným vypouštěním veškerých znečištěných výplachů do zařízení pro odevzdávání látek z lodí. Celkové množství ropných látek a vody použité pro vymývání a vrácené se do zásobní nádrže musí být vypuštěno do zařízení pro odevzdávání látek z lodí, pokud nebudou přijata vhodná opatření, která zajistí, aby případné odpadní vody, které mohou být vypuštěny do moře byly účinně sledovány k zajištění toho, že jsou splněna ustanovení tohoto pravidla.

D Všeobecné požadavky

7 Kdykoli jsou na nebo pod hladinou vody v bezprostřední blízkosti lodi nebo v její stopě pozorovány viditelné stopy ropných látek, vlády smluvních stran této úmluvy by měly, v rozsahu, v jakém jsou přiměřeně schopny učinit, rychle vyšetřit skutečnost týkající se toho, zdali došlo k porušení ustanovení tohoto pravidla. Toto šetření by mělo zahrnovat zejména vítr a podmínky na moři, dráhu a rychlost lodi, další možné zdroje viditelných stop v blízkosti a všechny příslušné záznamy o vypouštění ropných látek.

8 Látky vypouštěné do moře nesmí obsahovat chemické či jiné látky v množstvích nebo koncentracích, které jsou nebezpečné pro mořské prostředí, nebo chemické či jiné látky za účelem obcházení podmínek pro vypouštění stanovených v tomto pravidle.

9 Zbytky ropných látek, které nelze vypouštět do moře v souladu s odstavci 1 a 3 tohoto pravidla, musí být uskladněny na palubě pro následné vypouštění do zařízení pro odevzdávání látek z lodí.

Pravidlo 35

Činnosti při vymývání zbytků surové ropy

VIZ VÝKLAD 31

1 Každý ropný tanker provozovaný se systémy vymývání zbytků surové ropy musí být vybaven Příručkou k provozu a vybavení[†], která tento systém a vybavení popisuje a určuje provozní postupy. Tato příručka musí být ke spokojenosti správních orgánů a musí obsahovat veškeré informace uvedené ve specifikacích uvedených v pododstavci 2 pravidla 33 této přílohy. Pokud je provedena změna ovlivňující systém vymývání zbytků surové ropy, musí být odpovídajícím způsobem revidován i tato Příručka k provozu a vybavení.

2 Pokud jde o balastování nákladových nádrží, z dostatečného počtu nákladových nádrží je nutné

* Viz pravidlo 38.6.

† Viz Standardní formát Příručky k provozu a vybavení systému vymývání zbytků surové ropy, který přijal Výbor na ochranu životního prostředí v mořích usnesením Organizace MEPC.3(XII) ve znění usnesení MEPC.81(43).

vymýt zbytky surové ropy před každou plavbou s balastem, aby byla, s přihlédnutím k obchodnímu modelu tankeru a očekávaným meteorologickým podmínkám, balastová voda napuštěna jen do nákladových nádrží, ze kterých byly vymyty zbytky surové ropy.

3 Pokud ropný tanker přepravuje surovou ropy, která pro vymývání zbytků surové ropy není vhodná, musí ropný tanker provozovat systém vymývání zbytků surové ropy v souladu s Příručkou k provozu a vybavení.

Pravidlo 36

Knih záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část II - Manipulace s nákladem/balastem

1 Každý ropný tanker o hrubé prostornosti 150 tun a více musí být vybaven Knihou záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část II. (Manipulace s nákladem/balastem). Kniha záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část II, ať již je součástí oficiálního lodního deníku či jinak, musí být ve formě uvedené v dodatku III k této příloze.

2 Kniha záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část II., musí být vyplňována při každé příležitosti, je-li nutné i pro jednotlivé nádrže, kdykoli na lodi dojde k následující manipulaci s nákladem/balastem:

- .1 nakládce přepravované ropné látky;
- .2 vnitřnímu přečerpávání přepravované ropné látky během plavby;
- .3 vykládce přepravované ropné látky;
- .4 balastování nákladových nádrží a vyčleněných nádrží na čistý balast;
- .5 čištění nákladových nádrží, včetně vymývání zbytků surové ropy;
- .6 vypouštění balastu, vyjma z nádrží na oddělený balast;
- .7 vypouštění vody z odpadních nádrží;
- .8 uzavření všech příslušných ventilů nebo podobných zařízení po vypouštění odpadní nádrže;
- .9 uzavření ventilů nutných k oddělení vyčleněných nádrží na čistý balast od nákladových a začišťovacích vedení po vypouštění odpadní nádrže a
- .10 odstraňování zbytků.

3 U ropných tankerů uvedených v pravidle 34.6 této přílohy, do Knihy záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část II, musí být zaznamenáno celkové množství ropných látek a vody použité k vymývání a vrácené do zásobní nádrže.

4 V případě vypouštění ropných látek nebo ropných látek, jak je uvedeno v pravidle 4 této přílohy, nebo v případě havarijního nebo jiného mimořádného vypouštění ropných látek nevyňatého tímto pravidlem, do Knihy záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část II, musí být zaneseno prohlášení o okolnostech a důvodech tohoto vypouštění.

5 Každá operace popsána v odstavci 2 tohoto pravidla musí být do Knihy záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část II, zaznamenána úplně a bez prodlení proto, aby byly v knize uvedeny všechny položky týkající se dané operace. Každá dokončená operace musí být podepsána důstojníkem nebo důstojníky pověřenými danou operací a každá vyplněná stránka musí být podepsána kapitánem lodi. Položky v Knize záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část II, musí být minimálně v angličtině, francouzštině nebo španělštině. Pokud se také provádějí záznamy v úředním jazyce státu, pod jehož vlajkou je loď oprávněna plout, tyto záznamy dostanou v případě sporu nebo nesrovnalostí přednost.

6 Do Knihy záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část II, je nutné zanést veškerá selhání

systemu sledování a řízení vypouštění.

7 Kniha záznamů o manipulaci s ropnými látkami musí být uložena na takovém místě, aby byla vždy v přiměřené době a snadno dostupná ke kontrole a, vyjma případů vlečení lodí bez posádky, musí být uložena na palubě lodi. Je třeba ji uschovávat po dobu tří let od provedení posledního záznamu.

8 Příslušný vládní orgán jedné smluvní strany úmluvy je oprávněn Knihu záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část II, zkontrolovat na palubě libovolné lodi, na kterou se vztahuje tato příloha, když se tato loď nachází ve svém přístavu nebo přibřežním terminálu, a může pořídit kopii libovolného záznamu v této knize a může požádat velitele lodi, aby potvrdil, že tato kopie představuje věrnou kopii tohoto záznamu. Jakákoli takto pořízená kopie, která byla ověřena velitelem lodi jako věrnou kopii tohoto záznamu v Knize záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část II, lodí, bude přípustná jako důkaz o skutečnostech uvedených v daném záznamu při libovolném soudním řízení. Kontrola Knihy záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část II, a pořízení ověřené kopie příslušným orgánem podle tohoto odstavce musí být provedeny co nejrychleji, aniž by došlo ke zbytečnému zpoždění dané lodi.

9 U ropných tankerů o hrubé prostornosti méně než 150 tun provozovaných v souladu s pravidlem 34.6 této přílohy, musí Knihu záznamů o manipulaci s ropnými látkami zavést příslušný správní orgán.

Kapitola 5 – Zabraňování znečištění při mimořádné události se znečištěním ropnými látkami

Pravidlo 37

Palubní nouzový plán pro případ znečištění ropnými látkami

1 Každý ropný tanker o hrubé prostornosti 150 tun a více a každá loď jiného druhu než je ropný tanker, o hrubé prostornosti 400 tun a více musí nést palubní nouzový plán pro případ znečištění ropnými látkami schválený správním orgánem.

VIZ VÝKLAD 61

2 Tento plán musí být připraven na základě pokynů* vypracovaných Organizací a sepsán v pracovním jazyce kapitána a důstojníků lodi. Tento plán musí obsahovat minimálně:

- .1 postup, který musí kapitán a jiné osoby pověřené velením lodi dodržovat při podávání zpráv o mimořádné události se znečištěním ropnými látkami tak, jak je požadováno v článku 8 a Protokolu I této úmluvy, a to na základě pokynů vypracovaných Organizací;†
- .2 seznam orgánů nebo osob, které mají být kontaktovány v případě mimořádné události se znečištěním ropnými látkami;
- .3 podrobný popis opatření, která musí okamžitě přijmout osoby na palubě, aby se snížilo nebo omezilo vypouštění ropných látek po mimořádných událostech a
- .4 postupy a kontaktní bod na lodi pro koordinaci činností na palubě s národními a místními orgány v boji proti znečištění.

3 V případě lodí, na které se také vztahuje pravidlo 17 Přílohy II této úmluvy, musí být tento plán spojen s palubním nouzovým plánem pro případ znečištění moře škodlivými kapalnými látkami požadovaným podle pravidla 17 Přílohy II této úmluvy. V tomto případě bude název takového plánu „Palubní nouzový plán pro případ znečištění moře“.

4 Veškeré ropné tankery o hrubé nosnosti 5.000 tun nebo více musí umožňovat okamžitý přístup k počítačovým programům, umístěným na pevnině, na výpočet stability při poškození a zbytkové konstrukční pevnosti.

* Viz Pokyny pro přípravu palubních nouzových plánů pro případ znečištění ropnými látkami přijatých usnesením Organizace MEPC.54(32), ve znění usnesení MEPC.86(44).

† Viz Obecné zásady pro lodní systémy hlášení a požadavky na hlášení z lodí, včetně pokynů pro ohlašování mimořádných událostí zahrnujících nebezpečné věci, škodlivé látky anebo mořské prostředí znečišťující látky přijaté usnesením Organizace A.851(20), ve znění usnesení MEPC.138(53).

Kapitola 6 – Zařízení pro odevzdávání látek z lodí

Pravidlo 38

Zařízení pro odevzdávání látek z lodí

VIZ VÝKLAD 62

A Zařízení pro odevzdávání látek z lodí mimo zvláštní oblasti

1 Vláda každé smluvní strany této Úmluvy se zavazuje zajistit, že v nákladních ropných terminálech, opravárenských přístavech a v jiných přístavech, ve kterých se v lodích nachází ropné zbytky k vypuštění, budou k dispozici zařízení pro příjem těchto zbytků a ropných směsí, které zůstávají z ropných tankerů a jiných lodí, a to v přiměřeném* množství vyhovujícím potřebám jednotlivých lodí, které je využívají, aniž by docházelo k nepřiměřenému zpoždění lodí.

2 Zařízení pro odevzdávání látek z lodí v souladu s odstavcem 1 tohoto pravidla musí být k dispozici ve:

- .1 všech přístavech a terminálech, kde se ropné látky nakládají do ropných tankerů, kdy tyto tankery bezprostředně před příjezdem dokončily plavbu s balastem v trvání nepřesahujícím 72 hod. nebo v délce nepřesahující 1.200 námořních mil;
- .2 všech přístavech a terminálech, ve kterých se ropné látky jiného druhu než je surová ropa hromadně nakládá u průměrném množství více než 1.000 tun za den;
- .3 všech přístavech, které mají opravárenské loděnice nebo zařízení na začišťování nádrží;
- .4 všech přístavech a terminálech, které obsluhují lodě vybavené nádrží (nádržemi) na ropné zbytky (kal) vyžadovanou pravidlem 12 této přílohy;
- .5 všech přístavech, pokud jde o stokové vody znečištěné ropnými látkami a jiné zbytky, které nelze vypouštět v souladu s pravidly 15 a 34 této přílohy a
- .6 všech přístavech určených pro nakládku sypkých nákladů, pokud jde o ropné zbytky z kombinovaných tankerů, které nelze vypouštět v souladu s pravidlem 34 této přílohy.

3 Kapacita zařízení pro odevzdávání látek z lodí musí být následující:

- .1 Nákladové terminály pro surovou ropu musí mít dostatek zařízení pro odevzdávání látek z lodí, která mohou přijímat ropu a ropných směsí, které nelze vypouštět v souladu s ustanoveními pravidel 34.1 této přílohy ze všech ropných tankerů na plavbách tak, jak je popsáno v odstavci 2.1 tohoto pravidla.
- .2 Nákladové přístavy a terminály uvedené v odstavci 2.2 tohoto pravidla musí mít dostatek zařízení pro odevzdávání látek z lodí, která mohou přijímat ropu a ropné směsí, které nelze vypouštět v souladu s ustanoveními pravidel 34.1 této přílohy z ropných tankerů, které hromadně nakládají ropné látky jiného druhu než je surová ropa.
- .3 Všechny přístavy, které mají opravárenské loděnice nebo zařízení na začišťování nádrží musí mít dostatek zařízení pro odevzdávání látek z lodí, která mohou přijímat ropné látky a ropné směsí, které zůstávají na palubě k odstranění z lodí před vstupem do těchto loděnic nebo zařízení.
- .4 Veškerá zařízení k dispozici v přístavech a terminálech podle odstavce 2.4 tohoto pravidla musí být dostatečné kapacity pro příjem všech zbytků uskladněných na palubě podle pravidla 12 této přílohy ze všech lodí, u kterých lze očekávat, že do těchto přístavů a terminálů připlují.
- .5 Všechna zařízení k dispozici v přístavech a terminálech podle tohoto pravidla musí být

* Viz usnesení MEPC.83(44) „Pokyny k zajištění přiměřenosti přístavních zařízení pro odevzdávání látek z lodí pro odpady“.

dostatečné kapacity pro příjem ropnými látkami znečištěné stokové vody a jiných zbytků, které nelze vypouštět v souladu s pravidlem 15 této přílohy.

- .6 Zařízení k dispozici v nákladových přístavech pro sypké náklady musí podle potřeby brát v úvahu zvláštní problémy kombinovaných tankerů.

B Zařízení pro odevzdávání látek z lodí v rámci zvláštních oblastí

4 Vláda každé smluvní strany této úmluvy, jejíž pobřeží hraničí s jakoukoliv uvedenou zvláštní oblastí musí zajistit, aby byly všechny ropné nákladové terminály a opravárenské přístavy v rámci zvláštní oblasti vybaveny zařízením s dostatečnou kapacitou pro příjem a zpracování veškerého znečištěného balastu a vody z promývání nádrží z ropných tankerů. Kromě toho musí být všechny přístavy v rámci zvláštní oblasti vybaveny odpovídajícími zařízeními pro odevzdávání látek z lodí pro příjem dalších zbytků a ropných směsí ze všech lodí. Tato zařízení musí mít dostatečnou* kapacitu tak, aby vyhovovala potřebám jednotlivých lodí, které je využívají, aniž by docházelo k jejich nepřiměřenému zpoždění.

5 Vláda každé smluvní strany této úmluvy, která má v rámci své pravomoci i vstupy do mořských vodních toků s profilem o nízké hloubce, které by mohly vyžadovat snížení ponoru vypouštěním balastu, musí zajistit přítomnost zařízení uvedených v odstavci 4 tohoto pravidla, avšak s podmínkou, že lodi nucené k vypuštění splašků nebo znečištěného balastu mohou podléhat určitým zpožděním.

6 S ohledem na oblast Rudého moře, oblast Perského zálivu,[†] oblast Adenského zálivu a Ománskou oblast Arabského moře:

- .1 Každá smluvní strana oznámí Organizaci opatření přijatá na základě ustanovení odstavců 4 a 5 tohoto pravidla. Po obdržení dostatečných oznámení, musí Organizace stanovit datum, od kterého vstoupí v platnost požadavky na vypouštění uvedené v pravidlech 15 a 34 této přílohy, pokud jde o dané oblasti. Organizace oznámí všem smluvním stranám toto stanovené datum, a to nejméně dvanáct měsíců před tímto datem.
- .2 V období mezi datem vstupu této úmluvy v platnost a tímto stanoveným datem musí lodě při plavbě ve zvláštní oblasti splňovat požadavky pravidla 15 a 34 této přílohy týkající se vypouštění mimo zvláštní oblasti.
- .3 Po tomto datu ropné tankery nakládané v přístavech v těchto speciálních oblastech, kde tato zařízení nejsou dosud k dispozici, musí také zcela splňovat požadavky právních předpisů 15 a 34 této přílohy týkající se vypouštění ve zvláštních oblastech. Ropné tankery vstupující do těchto zvláštních oblastí za účely nakládky však musí vyvinout veškeré úsilí, aby do těchto oblastí vplouvaly pouze s čistým balastem na palubě.
- .4 Po datu, kdy požadavky na danou zvláštní oblast vstoupí v platnost musí každá smluvní strana oznámit Organizaci, za účelem předání dotčeným smluvním stranám, všechny případy, kdy se tato zařízení zdají být nedostatečná.
- .5 Nejméně by měla být zařízení pro odevzdávání látek z lodí tak, jak jsou předepsána v odstavcích 1, 2 a 3 tohoto pravidla, zřízena po uplynutí jednoho roku ode dne vstupu této úmluvy v platnost.

7 Bez ohledu na odstavce 4, 5 a 6 tohoto pravidla, na oblast Antarktidy se budou vztahovat následující pravidla:

- .1 Vláda každé smluvní strany této úmluvy, z jejíž přístavů lodě odplouvají na cestu do nebo kam se vrací z oblasti Antarktidy, se zavazuje zajistit co nejdříve zřízení odpovídajících zařízení pro příjem všech ropných zbytků (kalu), znečištěného balastu, vody z promývání

* Viz usnesení MEPC.83(44) „Pokyny k zajištění přiměřenosti přístavních zařízení pro odevzdávání látek z lodí pro odpady“.

† MEPC rozhodl, usnesením MEPC.168(56), že požadavky na vypouštění pro zvláštní oblast Perského zálivu stanovené v pravidlech 15 a 34 této přílohy vstoupí v platnost dne 1. srpna 2008.

nádrží a jiných ropných zbytků a směsí ze všech lodí, aniž by docházelo k jejich nepřiměřenému zpoždění, a podle potřeby lodí, které je využívají.

- .2 Vláda každé smluvní strany této úmluvy musí zajistit, aby všechny lodě plující pod její vlajkou byly před vstupem do prostoru Antarktidy vybaveny nádrží nebo nádržemi s dostatečnou kapacitou pro uchovávání všech ropných zbytků (kalů), znečištěného balastu, vody z promývání nádrží a jiných ropných zbytků a směsí na palubě, když působí v této oblasti a aby uzavřely dohody o vypouštění těchto ropných zbytků do zařízení pro odevzdávání látek z lodí po opuštění této oblasti.

C Všeobecné požadavky

8 Každá smluvní strana musí oznámit Organizaci, za účelem předání dotčeným smluvním stranám, všechny případy, kdy se zařízení zřízená podle tohoto pravidla zdají být nedostatečná.

Kapitola 7 – Zvláštní požadavky na pevné nebo plovoucí plošiny

Pravidlo 39

Zvláštní požadavky na pevné nebo plovoucí plošiny

VIZ VÝKLAD 63

1 Toto pravidlo se vztahuje na pevné nebo plovoucí plošiny, včetně vrtných souprav, plovoucí výrobních zařízení, skladovacích a vykládací zařízení (FPSO) využívaných pro příbřežní produkci a skladování ropných látek a na plovoucí skladovací jednotky (FSU) využívané pro příbřežní skladování vyprodukované ropné látky.

2 Pevné nebo plovoucí plošiny, jsou-li použity při průzkumu, využívání a souvisejícím příbřežním zpracování nerostných zdrojů z mořského dna, a jiné plošiny musí splňovat požadavky této přílohy vztahující se na lodě o hrubé prostornosti 400 tun a více jiného druhu než jsou ropné tankery, kromě toho, že:

- .1 musí být vybaveny, pokud je to proveditelné, instalacemi vyžadovanými v pravidlech 12 a 14 této přílohy;
- .2 musí vést záznamy o všech operacích zahrnujících vypouštění ropných látek nebo ropných směsí, a to ve formě schválené správním orgánem a
- .3 na základě ustanovení pravidla 4 této přílohy se vypouštění ropných látek nebo ropných směsí do moře zakazuje, vyjma případů, kdy obsah ropných látek ve vypouštěné kapalině bez ředění nepřesahuje 15 miliontin.

3 Při ověřování souladu s touto přílohou ve vztahu k plošinám nakonfigurovaným jako FPSO nebo FSU, kromě požadavků uvedených v odstavci 2, by měly správní orgány brát v úvahu i pokyny vypracované Organizací.*

* Viz Pokyny pro použití revidovaných požadavků Přílohy I k MARPOL na FPSO a FSU přijatých Organizací usnesením MEPC. 139(53) ve znění usnesení MEPC.142(54).

Kapitola 8 – Zabraňování znečištění při přečerpávání nákladu ropných látek mezi tankery na moři

Pravidlo 40

Rozsah použití

1 Pravidla obsažená v této kapitole se vztahují na ropné tankery o hrubé prostornosti 150 tun a více využívané při přečerpávání nákladu ropných látek mezi ropnými tankery na moři (operace STS) a jejich operace STS prováděné 1. dubnu 2012 či později. Nicméně operace STS prováděné před tímto datem, ale po schválení Plánu operací STS ze strany správního orgánu požadovaného na základě pravidla 41.1 musí být co nejvíce v souladu s Plánem operací STS.

2 Pravidla obsažená v této kapitole se nevztahují operace při přečerpávání ropných látek související s pevnými nebo plovoucími plošinami, včetně vrtných souprav, plovoucích výrobních, skladovacích a vykládací zařízení (FPSO) využívaných pro příbřežní produkci a skladování ropných látek a na plovoucí skladovací jednotky (FSU) využívané pro příbřežní skladování vyprodukované ropné látky.

3 Pravidla obsažená v této kapitole se nevztahují na operace při doplňování.

4 Pravidla obsažená v této kapitole se nevztahují na operace STS nezbytné pro účely zajištění bezpečnosti lodi nebo záchrany života na moři nebo pro boj proti zvláštním mimořádným událostem se znečištěním za účelem minimalizace škod způsobených znečištěním.

5 Pravidla obsažená v této kapitole se nevztahují na operace STS, kterých se účastní buď válečná loď, pomocná válečná ani jiná loď vlastněná nebo provozovaná smluvním státem a využívaná, v daném okamžiku, pouze ke státním nekomerčním službám. Každý smluvní stát musí zajistit, přijetím příslušných opatření neovlivňujících provoz nebo provozní schopnosti takových lodí, aby operace STS probíhaly v souladu s touto kapitolou, nakolik je to přijatelné a proveditelné.

Pravidlo 41

Obecná pravidla týkající se bezpečnosti a ochrany životního prostředí

1 Každý ropný tanker zapojený do operací STS musí nést na palubě plán předepisující způsob, jak operace STS provádět (Plán operací STS) nejpozději ke dni provedení první výroční, průběžné nebo obnovovací inspekce lodi nebo 1. ledna 2011 či později. Každý Plán operací STS ropného tankeru musí být schválen správním orgánem. Plán operací STS musí být sepsán v pracovním jazyce lodi.

2 Plán operací STS musí být vypracován s ohledem na informace obsažené v pokynech pro osvědčené postupy pro operace STS určených Organizací.* Plán operací STS lze začlenit do stávajícího Systému řízení bezpečnosti podle kapitoly IX Mezinárodní úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři z roku 1974, ve znění pozdějších předpisů, v případě, že se požadavek vztahuje na dotčený ropný tanker.

3 Každý ropný tanker podléhající ustanovením této kapitoly a účastníci se operací STS musí být v souladu s jeho Plánem operací STS.

4 Osoba v obecném poradním řízení operací STS musí být kvalifikována k provádění všech příslušných úkolů, a to s přihlédnutím ke kvalifikacím obsaženým v pokynech pro osvědčené postupy pro operace STS uvedených Organizací.

5 Záznamy[†] o operacích STS musí být uchovávány na palubě po dobu tří let a musí být snadno

* „Příručka ke znečištění ropnými látkami, oddíl I, Prevence“ vydaná IMO, ve znění pozdějších předpisů, a ICS a OCIMF „Příručka pro přečerpávání z lodě na loď, Ropné látky“, čtvrté vydání, 2005.

† Upravená Příloha I ke kapitolám 3 a 4 MARPOL (usnesení MEPC. 117(52)); požadavky na záznamy o operacích při doplňování a přečerpávání nákladu ropných látek do Knihy záznamů o manipulaci s ropnými látkami, a veškeré záznamy předepsané Plánem operací STS.

dostupné za účelem kontroly smluvní stranou této úmluvy.

Pravidlo 42

Oznamování

1 Každý ropný tanker podléhající ustanovením této kapitoly, který plánuje operace STS v teritoriálních vodách nebo výlučně ekonomické zóně smluvní strany této úmluvy musí oznámit plánované operace STS dané smluvní straně, a to nejméně 48 hod. předem. Pokud nejsou ve výjimečném případě všechny informace uvedené v odstavci 2 k dispozici nejméně 48 hod. předem, ropný tanker vypouštějící náklad ropné látky musí informovat smluvní stranu této úmluvy, nejméně 48 hod. předem, že budou prováděny operace STS a informace uvedené v odstavci 2 musí být poskytnuty dané smluvní straně při nejbližší příležitosti.

2 Oznámení uvedená v odstavci 1 tohoto pravidla* musí obsahovat minimálně následující informace:

- .1 Jméno, vlajku, volací značku, identifikační číslo IMO a odhadovaný čas příjezdu ropných tankerů zapojených do operací STS;
- .2 datum, čas a zeměpisnou polohu při zahájení plánovaných operací STS;
- .3 zdali se operace STS budou provádět na kotvě nebo při plavbě;
- .4 druh a jakost ropné látky;
- .5 plánované trvání operací STS;
- .6 identifikaci poskytovatele služeb operací STS nebo osoby v celkovém poradním řízení a kontaktní informace a
- .7 potvrzení, že ropný tanker má na palubě Plán operací STS splňující požadavky pravidla 41.

3 Pokud se odhadovaná doba příjezdu ropného tankeru na místo nebo do oblasti pro operace STS změni o více než šest hodin, kapitán, majitel nebo jeho zástupce tohoto ropného tankeru předloží přepracovaný odhadovaný čas příjezdu smluvní straně této úmluvy uvedené v odstavci 1 tohoto pravidla.

* Národní provozní kontaktní místo tak, jak je uvedeno v dokumentu MSC-MEPC.6/Circ.9 ze dne 31. prosince 2010 nebo ve znění pozdějších úprav.

Kapitola 9 – Zvláštní požadavky na použití nebo přepravu ropných látek v oblasti Antarktidy

Pravidlo 43

Zvláštní požadavky na použití nebo přepravu ropných látek v oblasti Antarktidy

1 Vyjma plavidel, která se využívají při zajištění bezpečnosti lodí nebo při pátracích a záchranných operacích, hromadná přeprava jako nákladu nebo přeprava a použití jako paliva následujících:

- .1 surové ropy s hustotou při 15 °C vyšší než 900 kg/m³;
- .2 ropných látek jiných druhů než je surová ropa, buď s hustotou při 15 °C vyšší než 900 kg/m³ nebo s kinematickou viskozitou při 50 °C vyšší než 180 mm²/s nebo
- .3 bitumenu, dehtu a jejich emulzí,

se v oblasti Antarktidy zakazuje tak, jak je definováno v Příloze I, pravidlo 1.11.7.

2 Když předchozí operace zahrnovaly přepravu nebo použití ropných látek uvedených v odstavcích 1.1 až 1.3 tohoto pravidla, čištění nebo proplachování nádrží nebo potrubí se nevyžaduje.

Dodatek I

Seznam ropných látek*

Asfaltové roztoky

Mísící frakce
Pokrývačské tavidlo
Primární zbytek

Oleje

Vyčištěný
Surový olej
Směsi obsahující surový olej
Nafta
Pohonná ropná látka č. 4
Pohonná ropná látka č. 5
Pohonná ropná látka č. 6
Zbytková pohonná ropná látka
Silniční olej
Transformátorový olej
Aromatický olej (vyjma rostlinného oleje)
Mazací oleje a mísící frakce
Minerální olej
Motorový olej
Penetrační olej
Vřetenový olej
Turbínový olej

Destiláty

Primární
Okamžité východiskové produkty

Plynový olej

Krakovaný

Benzínové mísící frakce

Alkyláty – palivo
Reformáty
Polymer – palivo

Benzíny

Benzín z ropného plynu (přírodní)
Automobilní
Letecké
Primární
Pohonná ropná látka č. 1 (petrolej)
Pohonná ropná látka č. 1-D
Pohonná ropná látka č. 2
Pohonná ropná látka č. 2-D

Trysková paliva

JP-1 (petrolej)
JP-3
JP-4
JP-5 (petrolej, těžký)
Turbínové palivo
Petrolej
Lakový benzín

Nafta

Rozpouštědlo
Surový petrolej
Destilátový olej

* Tento seznam ropných látek nemusí být nutně považován za vyčerpávající.

Formulář osvědčení IOPP a dodatků*

MEZINÁRODNÍ OSVĚDČENÍ O ZAMEZENÍ ZNEČIŠTĚNÍ ROPNÝMI LÁTKAMI

(Poznámka: Toto osvědčení musí být doplněno Záznamem o stavbě a vybavení)

Vydáno na základě ustanovení Mezinárodní úmluvy o zamezení znečištění z lodí z roku 1973 ve znění Protokolu z roku 1978, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „úmluva“) na základě pověření vlády státu:

.....
(úplné označení státu)

kým
(úplné označení příslušné osoby nebo Organizace oprávněné podle ustanovení této úmluvy)

Údaje o lodi†

Jméno lodi

Volací znak nebo číslo

Rejstříkový přístav

Hrubá prostornost.....

Hrubá nosnost lodi (tuny)‡

Číslo IMO§

Typ lodi**

Ropný tanker

Lod' jiného druhu než je ropný tanker s nákladovými nádržemi podléhajícími pravidlu 2.2 Přílohy I úmluvy

Lod' jiná než kterýkoli z výše uvedených

TÍMTO SE POTVRZUJE:

1. Že loď podstoupila inspekci v souladu s pravidlem 6 Přílohy I úmluvy a
2. Že inspekce prokazuje, že konstrukce, vybavení, systémy, zařízení, uspořádání a materiál lodi a její stav jsou ve všech ohledech uspokojivé a že loď splňuje příslušné požadavky Přílohy I úmluvy.

Platnost tohoto osvědčení trvá do (dd/mm/rrrr)††
na základě inspekci v souladu s pravidlem 6 Přílohy I úmluvy.

Datum dokončení inspekce, jež tvoří základ tohoto osvědčení (dd/mm/rrrr)

Místo vydání
(místo vydání osvědčení)

Datum (dd/mm/rrrr).....
(datum vydání) (podpis řádně pověřeného úředníka
vydávajícího toto osvědčení)

(pečeť nebo razítko orgánu, podle potřeby)

* Osvědčení IOPP (Mezinárodní osvědčení o zamezení znečištění ropnými látkami; dále jen „Osvědčení IOPP“) musí být alespoň v angličtině, francouzštině nebo španělštině. Pokud je také použit úřední jazyk vystavujícího státu, bude mít tento v případě sporu nebo nesrovnalosti přednost.

† Alternativně lze údaje o lodi vpisovat do polí vodorovně.

‡ U ropných tankerů.

§ Viz Schéma identifikačního čísla lodi IMO přijaté usnesením Organizace A.600(15).

** Nehodící se škrtněte.

†† Vyplňte datum ukončení platnosti tak, jak je specifikováno správním orgánem v souladu s pravidlem 10.1 Přílohy I úmluvy. Den a měsíc tohoto data odpovídají výročnímu datu tak, jak je definováno v pravidle 1.27 Přílohy I úmluvy, pokud není upraveno v souladu s pravidlem 10.8 Přílohy I úmluvy.

POTVRZENÍ PRO VÝROČNÍ NEBO PRŮBĚŽNÉ INSPEKCE

TÍMTO SE POTVRZUJE, že při inspekci předepsané pravidlem 6 Přílohy I úmluvy bylo zjištěno, že loď splňuje příslušná ustanovení této úmluvy:

Výroční inspekce Podpis
(podpis řádně pověřeného úředníka)

Místo

Datum (dd/mm/rrrr)
(pečeť nebo razítko orgánu, podle potřeby)

Výroční/průběžná* inspekce Podpis
(podpis řádně pověřeného úředníka)

Místo

Datum (dd/mm/rrrr)
(pečeť nebo razítko orgánu, podle potřeby)

Výroční/průběžná* inspekce Podpis
(podpis řádně pověřeného úředníka)

Místo

Datum (dd/mm/rrrr)
(pečeť nebo razítko orgánu, podle potřeby)

Výroční inspekce Podpis
(podpis řádně pověřeného úředníka)

Místo

Datum (dd/mm/rrrr)
(pečeť nebo razítko orgánu, podle potřeby)

VÝROČNÍ/PRŮBĚŽNÁ INSPEKCE V SOULADU S PRAVIDLEM 10.8.3

TÍMTO SE POTVRZUJE, že při výroční/průběžné* inspekci v souladu s pravidlem 10.8.3 Přílohy I úmluvy bylo zjištěno, že loď splňuje příslušná ustanovení této úmluvy:

.....

Podpis
(podpis řádně pověřeného úředníka)

Místo

Datum (dd/mm/rrrr)
(pečeť nebo razítko orgánu, podle potřeby)

* Nehodící se škrtněte.

**POTVRZENÍ K PRODLOUŽENÍ PLATNOSTI OSVĚDČENÍ, JE-LI PLATNÉ NA MÉNĚ
NEŽ 5 LET V PŘÍPADECH, NA KTERÉ SE VZTAHUJE PRAVIDLO 10.3**

Lod' splňuje příslušná ustanovení této úmluvy, a toto osvědčení musí být přijato, v souladu s
pravidlem 10.3 Přílohy I úmluvy, jako platné do (dd/mm/rrrr)

Podpis
(podpis řádně pověřeného úředníka)

Místo

Datum (dd/mm/rrrr)
(pečeť nebo razítko orgánu, podle potřeby)

**POTVRZENÍ PRO PŘÍPADY, VE KTERÝCH BYLA DOKONČENA OBNOVOVACÍ
INSPEKCE A PLATÍ PRAVIDLO 10.4**

Lod' splňuje příslušná ustanovení této úmluvy, a toto osvědčení musí být přijato, v souladu s pravidlem 10.4 Přílohy I úmluvy, jako platné do (dd/mm/rrrr)

Podpis
(podpis řádně pověřeného úředníka)

Místo

Datum (dd/mm/rrrr)
(pečeť nebo razítko orgánu, podle potřeby)

**POTVRZENÍ PRO PRODLOUŽENÍ PLATNOSTI OSVĚDČENÍ PRO DOPLUTÍ DO
INSPEKČNÍHO PŘÍSTAVU NEBO NA BODU ODKLADU, KDY PLATÍ PRAVIDLO 10.5
NEBO 10.6**

Toto osvědčení musí být přijato, v souladu s pravidlem 10.5 nebo 10.6* Přílohy I úmluvy, jako platné do (dd/mm/rrrr)

Podpis
(podpis řádně pověřeného úředníka)

Místo

Datum (dd/mm/rrrr)
(pečeť nebo razítko orgánu, podle potřeby)

**POTVRZENÍ PRO POSUNUTÍ VÝROČNÍHO DATA V PŘÍPÁDECH, VE KTERÝCH
PLATÍ PRAVIDLO 10.8**

V souladu s pravidlem 10.8 Přílohy I úmluvy bude nové výroční datum dne (dd/mm/rrrr)

Podpis
(podpis řádně pověřeného úředníka)

Místo

Datum (dd/mm/rrrr)
(pečeť nebo razítko orgánu, podle potřeby)

V souladu s pravidlem 10.8 Přílohy I úmluvy bude nové výroční datum dne (dd/mm/rrrr)

Podpis
(podpis řádně pověřeného úředníka)

Místo

Datum (dd/mm/rrrr)
(pečeť nebo razítko orgánu, podle potřeby)

* Nehodící se škrtněte.

**Dodatek k Mezinárodnímu osvědčení o zamezení znečištění ropnými látkami
(Osvědčení IOPP)**

**ZÁZNAM O STAVBĚ A VYBAVENÍ PRO LODĚ JINÝCH DRUHŮ NEŽ JSOU ROPNÉ
TANKERY**

pokud jde o ustanovení Přílohy I Mezinárodní úmluvy o zamezení znečištění z lodí z roku 1973, ve znění Protokolu z roku 1978 (dále jen „úmluva“).

Poznámky:

- 1 Tento formulář se musí využívat pro třetí typ lodí podle zařazení v Osvědčení IOPP, tj. „loď jiného druhu než je některá z výše uvedených“. U ropných tankerů a lodí jiných druhů než jsou ropné tankery s nákladovými nádržemi, které podléhají pravidlu 2.2 Přílohy I úmluvy se musí použít formulář B.
- 2 Tento Záznám musí být trvale připojen k Osvědčení IOPP. Osvědčení IOPP se musí vždy nacházet na palubě lodi.
- 3 Jazyk originálu Záznamu musí být alespoň v angličtině, francouzštině nebo španělštině. Pokud je také použit úřední jazyk vystavujícího státu, bude mít tento v případě sporu nebo nesrovnalosti přednost.
- 4 Záznamy v kolonkách se musí podle potřeby provádět vepsáním buď křížku (x) u odpovědi „ano“ a „platí“ nebo pomlčky (-) u odpovědi „ne“ a „neplatí“.
- 5 Pravidla uvedená v tomto Záznamu odkazují na pravidla Přílohy I Úmluvy a usnesení odkazují na usnesení přijatá Mezinárodní námořní Organizací.

1 Údaje o lodi

1.1 Jméno lodi

1.2 Volací znak nebo čísla.....

1.3 Rejstříkový přístav.....

1.4 Hrubá prostornost.....

1.5 Datum stavby:

1.5.1 Datum uzavření smlouvy o stavbě.....

1.5.2 Datum, kdy byl položen kýl nebo kdy loď byla v podobném stádiu stavby.....

1.5.3 Datum dodání.....

1.6 Velká přestavba (byla-li provedena):

1.6.1 Datum uzavření smlouvy o přestavbě.....

1.6.2 Datum zahájení přestavby.....

1.6.3 Datum dokončení přestavby.....

1.7 Loď byla přijata správním orgánem jako „loď dodaná 31. prosince 1979 či dříve“ na základě pravidla 1.28.1 kvůli nepředvídanému zpoždění při dodání.....

2 Zařízení pro řízení vypouštění ropných látek ze stokových prostorů lodních strojoven a palivových nádrží (pravidla 16 a 14)

2.1 Přeprava balastové vody v palivových nádržích:

- 2.1.1 Lod' může za normálních podmínek převážet balastovou vodu v palivových nádržích
- 2.2 Typ nainstalovaného odlučovače ropných látek:
- 2.2.1 Odlučovač ropných látek (15 miliontin) (pravidlo 14.6)
- 2.2.2 Odlučovač ropných látek (15 miliontin) s výstražným a automatickým ochranným vypínačem (pravidlo 14.7)
- 2.3 Schvalovací standardy:
- 2.3.1 Separální/filtrační zařízení:
- .1 bylo schváleno v souladu s usnesením A.393(X)
- .2 bylo schváleno v souladu s usnesením MEPC.60(33)
- .3 bylo schváleno v souladu s usnesením MEPC.107(49)
- .4 bylo schváleno v souladu s usnesením A.233(VII)
- .5 bylo schváleno v souladu s národními normami, které se nezakládají na usnesení A.393(X) nebo A.233(VII)
- .6 nebylo schváleno
- 2.3.2 Provozní jednotka byla schválena v souladu s usnesením A.444(XI)
- 2.3.3 Měřič obsahu ropných látek:
- .1 byl schválen v souladu s usnesením A.393(X)
- .2 byl schválen v souladu s usnesením MEPC.60(33)
- .3 byl schválen v souladu s usnesením MEPC.107(49)
- 2.4 Maximální propustnost systému je m³/hod.
- 2.5 Zřeknutí se pravidla 14:
- 2.5.1 Od požadavků pravidel 14.1 nebo 14.2 se upustí v případě lodi splňující pravidlo 14.5.
- 2.5.1.1 Lod' se provozuje výhradně pro plavby ve zvláštní oblasti (oblastech)
- 2.5.1.2 Lod' je certifikována podle Mezinárodního bezpečnostního kodexu pro vysokorychlostní plavidla provozovaná na pravidelných linkách s trváním jízdy nepřesahujícím 24 hodin
- 2.5.2 Lod' je vybavena sběrnou nádrží (nádržemi) pro úplné uchování veškeré ropnými látkami znečištěné stokové vody na palubě, a to následovně:

Označení nádrže	Umístění nádrže		Objem (m ³)
	Žebra (od)-(do)	Boční pozice	
Celkový objem:			m³

- 2A.1 Lod' musí být postavena v souladu s pravidlem 12A a splňovat požadavky:
- odstavců 6 a buď 7 nebo 8 (konstrukce s dvojitým trupem)
- odstavce 11 (průběh havarijního výtoku paliva)
- 2A.2 Lod' nemusí splňovat požadavky pravidlem 12A
- 3 Prostředky pro uchování a odstraňování ropných zbytků (kalu) (pravidlo 12) a sběrnou nádrží (nádržemi) na ropnými látkami znečištěnou stokovou vodu***

* Viz Doporučení k mezinárodním funkčním a zkušebním specifikacím pro zařízení k separaci ropných látek znečištěné vody a měřičů obsahu ropných látek přijaté usnesením Organizace dne 14. listopadu 1977 usnesením A.393(X), které nahradilo usnesení A.233(VII). Dále se odkazuje na Pokyny a specifikace pro zařízení k zabránění znečišťování pro stokové prostory lodních strojoven přijaté Výborem na ochranu mořského prostředí Organizace prostřednictvím usnesení MEPC.60(33), které s účinností od 6. července 1993, nahradilo usnesení A.393(X) a A.444(XI), Pokyny a specifikace pro přidavná zařízení z roku 2011 k aktualizaci usnesení MEPC.60(33) – kompatibilní odlučovače ropných látek, přijaté prostřednictvím usnesení MEPC.205(62) a Upravené pokyny a specifikace pro zařízení k zabránění znečišťování pro stokové prostory lodních strojoven přijaté usnesením Výboru na ochranu mořského prostředí Organizace prostřednictvím usnesení MEPC.107 (49), které s účinností od 1. ledna 2005 nahradilo usnesení MEPC.60 (33), A.393 (X) a A.444 (XI).

Sběrný tank (tanky) na ropnými látkami znečištěnou stokovou vodu se úmluvou nevyžaduje; pokud takové tanky nainstalované jsou, musí být uvedeny v tabulce 3.3.

3.1 Loď je vybavena nádržemi na ropné zbytky (kal) k uchovávání ropných zbytků (kalu) na palubě, a to následovně:

Označení nádrže	Umístění nádrže		Objem (m ³)
	Žebra (od)-(do)	Boční pozice	
Celkový objem:			m³

3.2 Prostředky pro odstraňování ropných zbytků (kalu) uskladněných v nádržích na ropné zbytky (kal):

3.2.1 Spalovna ropných zbytků (kalu), maximální kapacita kW nebo kcal/h (nehodící se škrtněte)

3.2.2 Pomocný kotel vhodný pro spalování ropných zbytků (kalu)

3.2.3 Ostatní přijatelné prostředky, uveďte, které

3.3 Loď je vybavena sběrnou nádrží (nádržemi) pro uchovávání ropnými látkami znečištěné stokové vody na palubě, a to následovně:

Označení nádrže	Umístění nádrže		Objem (m ³)
	Žebra (od)-(do)	Boční pozice	
Celkový objem:			m³

4 Standardní vypouštěcí přípojka (pravidlo 13)

4.1 Loď je vybavena potrubím k vypouštění zbytků ze stoků strojoven a kalů do zařízení pro odevzdávání látek z lodí, opatřeným standardní vypouštěcí přípojkou v souladu s pravidlem 13

5 Palubní nouzový plán pro případ znečištění ropnými látkami/moře (pravidlo 37)

5.1 Loď je vybavena palubním nouzovým plánem pro případ znečištění ropnými látkami/moře v souladu s pravidlem 37

5.2 Loď je vybavena palubním nouzovým plánem pro případ znečištění moře v souladu s pravidlem 37.3

6 Výjimka

6.1 Výjimky byly uděleny správním orgánem z požadavků v kapitole 3 Přílohy I úmluvy v souladu s pravidlem 3.1 na položky uvedené v odstavci (odstavcích) tohoto Záznamu

7 Ekvivalenty (pravidlo 5)

7.1 Výjimky byly uděleny správním orgánem pro určité požadavky Přílohy I na položky uvedené v odstavci (odstavcích) tohoto Záznamu

TÍMTO SE POTVRZUJE, že tento záznam je ve všech ohledech správný.

Místo vydání

(místo vydání Záznamu)

Datum (dd/mm/rrrr).....

(datum vydání)

(podpis řádně pověřeného úředníka
vydávajícího tento Záznam)

(pečeť nebo razítko orgánu, podle potřeby)

**Dodatek k Mezinárodnímu osvědčení o zamezení znečištění ropnými látkami
(Osvědčení IOPP)**

ZÁZNAM O STAVBĚ A VYBAVENÍ PRO ROPNÉ TANKERY

pokud jde o ustanovení Přílohy I Mezinárodní úmluvy o zamezení znečištění z lodí z roku 1973, ve znění Protokolu z roku 1978 (dále jen „úmluva“).

Poznámky:

- 1 Tento formulář se musí využívat pro první dva typy lodí podle zařazení v Osvědčení IOPP, tj. „ropné tankery“ a „lodi jiných druhů než jsou ropné tankery s nákladovými nádržemi, které podléhají pravidlu 2.2 Přílohy I úmluvy“. Pro třetí typ lodí podle zařazení v Osvědčení IOPP, se použije formulář A.
- 2 Tento Záznám musí být trvale připojen k Osvědčení IOPP. Osvědčení IOPP se musí vždy nacházet na palubě lodi.
- 3 Jazyk originálu Záznamu musí být alespoň v angličtině, francouzštině nebo španělštině. Pokud je také použit úřední jazyk vystavujícího státu, bude mít tento v případě sporu nebo nesrovnalosti přednost.
- 4 Záznamy v kolonkách se musí podle potřeby provádět vepsáním buď křížku (x) u odpovědi „ano“ a „platí“ nebo pomlčky (-) u odpovědi „ne“ a „neplatí“.
- 5 Není-li uvedeno jinak, pravidla uvedená v tomto Záznamu odkazují na pravidla Přílohy I úmluvy a usnesení odkazují na usnesení přijatá Mezinárodní námořní Organizací.

1 Údaje o lodi

- 1.1 Jméno lodi
- 1.2 Volací znak nebo čísla.....
- 1.3 Rejstříkový přístav.....
- 1.4 Hrubá prostornost.....
- 1.5 Objem nákladu lodi (m3)
- 1.6 Hrubá nosnost lodi..... (tuny) (pravidlo 1.23)
- 1.7 Délka lodi (m) (pravidlo 1.19)
- 1.8 Datum stavby:
 - 1.8.1 Datum uzavření smlouvy o stavbě
 - 1.8.2 Datum, kdy byl položen kýl nebo kdy loď byla v podobném stádiu stavby.....
 - 1.8.3 Datum dodání.....
- 1.9 Velká přestavba (byla-li provedena):
 - 1.9.1 Datum uzavření smlouvy o přestavbě.....
 - 1.9.2 Datum zahájení přestavby.....
 - 1.9.3 Datum dokončení přestavby.....
- 1.10 Nepředvídané zpoždění při dodání:
 - 1.10.1 Loď byla přijata správním orgánem jako „loď dodaná 31. prosince 1979 či dříve“ na základě pravidla 1.28.1 kvůli nepředvídanému zpoždění při dodání.....
 - 1.10.2 Loď byla přijata správním orgánem jako „ropný tanker dodaný 1. července 1982 či dříve“ na základě pravidla 1.28.3 kvůli nepředvídanému zpoždění při dodání
 - 1.10.3 Loď nemusí splňovat požadavky pravidlem 26 kvůli nepředvídanému zpoždění při dodání
- 1.11 Typ lodi:
 - 1.11.1 Tanker na surovou ropu

- 1.11.2 Tanker pro přepravu ropných produktů
- 1.11.3 Tanker pro přepravu ropných produktů nepřepavující pohonnou ropnou látku ani těžkou naftu tak, jak je uvedeno v pravidle 20.2, ani mazací olej.....
- 1.11.4 Tanker pro přepravu surové ropy/produktů
- 1.11.5 Kombinovaný tanker.....
- 1.11.6 Loď jiného druhu než je ropný tanker s nákladovými nádržemi, která podléhá pravidlu 2.2 Přílohy I úmluvy.....
- 1.11.7 Ropný tanker vyhrazený k přepravě produktů uvedených v pravidle 2.4.....
- 1.11.8 Loď, označená jako „tanker na surovou ropu“ provozovaný s COW (systém vymývání zbytků surové ropy; dále jen „COW“), se také označuje jako „tanker pro přepravu ropných produktů“ provozovaný s CBT (vyčleněné nádrže na čistý balast; dále jen „CBT“), pro který bylo také vystaveno zvláštní Osvědčení IOPP.....
- 1.11.9 Loď, označená jako „tanker pro přepravu ropných produktů“ provozovaný s CBT, se také označuje jako „tanker na surovou ropu“ provozovaný s COW, pro který bylo také vystaveno zvláštní Osvědčení IOPP.
- 2 Zařízení pro řízení vypouštění ropných látek ze stokových prostorů lodních strojoven a palivových nádrží (pravidla 16 a 14)**
- 2.1 Přeprava balastové vody v palivových nádržích:
- 2.1.1 Loď může za normálních podmínek převážet balastovou vodu v palivových nádržích
- 2.2 Typ nainstalovaného odlučovače ropných látek:
- 2.2.1 Odlučovač ropných látek (15 miliontin) (pravidlo 14.6)
- 2.2.2 Odlučovač ropných látek (15 miliontin) s výstražným a automatickým ochranným vypínačem (pravidlo 14.7)
- 2.3 Schvalovací standardy:*
- 2.3.1 Separční/filtrační zařízení:
- .1 byl schválen v souladu s usnesením A.393(X).....
- .2 byl schválen v souladu s usnesením MEPC.60(33).....
- .3 byl schválen v souladu s usnesením MEPC.107(49)
- .4 bylo schváleno v souladu s usnesením A.233(VII)
- .5 bylo schváleno v souladu s národními normami, které se nezakládají na usnesení A.393(X) nebo A.233(VII)
- .6 nebylo schváleno
- 2.3.2 Provozní jednotka byla schválena v souladu s usnesením A.444(XI)
- 2.3.3 Měřič obsahu ropných látek:
- .1 byl schválen v souladu s usnesením A.393(X);.....
- .2 byl schválen v souladu s usnesením MEPC.60(33);.....
- .3 byl schválen v souladu s usnesením MEPC.107(49).....
- 2.4 Maximální propustnost systému je m³/hod.
- 2.5 Zřeknutí se pravidla 14:
- 2.5.1 Od požadavků pravidla 14.1 nebo 14.2 se upustí v případě lodi splňující pravidlo 14.5.

* Viz Doporučení k mezinárodním funkčním a zkušebním specifikacím pro zařízení k separaci ropných látek znečištěné vody a měřičů obsahu ropných látek přijaté usnesením Organizace dne 14. listopadu 1977 usnesením A.393(X), které nahradilo usnesení A.233(VII). Dále se odkazuje na Pokyny a specifikace pro zařízení k zabránění znečišťování pro stokové prostory lodních strojoven přijaté Výborem na ochranu mořského prostředí Organizace prostřednictvím usnesení MEPC.60(33), které s účinností od 6. července 1993, nahradilo usnesení A.393(X) a A.444(XI), Pokyny a specifikace pro přídavná zařízení z roku 2011 k aktualizaci usnesení MEPC.60(33) – kompatibilní odlučovače ropných látek, přijaté prostřednictvím usnesení MEPC.205(62) a Upravené pokyny a specifikace pro zařízení k zabránění znečišťování pro stokové prostory lodních strojoven přijaté usnesením Výboru na ochranu mořského prostředí Organizace prostřednictvím usnesení MEPC.107 (49), které s účinností od 1. ledna 2005 nahradilo usnesení MEPC.60 (33), A.393 (X) a A.444 (XI).

Lod' se využívá výhradně pro plavby ve zvláštní oblasti (oblastech):

2.5.2 Lod' je vybavena sběrnou nádrží (nádržemi) pro úplné uchování veškeré ropnými látkami znečištěné stokové vody na palubě, a to následovně: EH

Označení nádrže	Umístění nádrže		Objem (m ³)
	Žebra (od)-(do)	Boční pozice	
Celkový objem:			m ³

2.5.3 .. Místo sběrné nádrže (nádrží) je lod' vybavena zařízením k přečerpávání stokové vody do odpadní nádrže

2A.1 Lod' musí být postavena v souladu s pravidlem 12A a splňovat požadavky:

odstavců 6 a buď 7 nebo 8 (konstrukce s dvojitým trupem)

odstavce 11 (průběh havarijního výtoku paliva)

2A.2 Lod' nemusí splňovat požadavky dané pravidlem 12A.....

3 Prostředky pro uchovávání a odstraňování ropných zbytků (kalu) (pravidlo 12) a sběrná nádrž (nádrže) na ropnými látkami znečištěnou stokovou vodu*

3.1 Loď je vybavena nádržemi na ropné zbytky (kal) k uchovávání ropných zbytků (kalu) na palubě, a to následovně:

Označení nádrže	Umístění nádrže		Objem (m ³)
	Žebra (od)-(do)	Boční pozice	
Celkový objem:			m³

3.2 Prostředky pro odstraňování ropných zbytků (kalu) uskladněných v nádržích na ropné zbytky (kal):

3.2.1 Spalovna ropných zbytků (kalu), maximální kapacita kW nebo kcal/h (nehodící se škrtněte).....

3.2.2 Pomocný kotel vhodný pro spalování ropných zbytků (kalu)

3.2.3 Ostatní přijatelné prostředky, uveďte, které.....

3.3 Loď je vybavena sběrnou nádrží (nádržemi) pro uchovávání ropnými látkami znečištěné stokové vody na palubě, a to následovně:

Označení nádrže	Umístění nádrže		Objem (m ³)
	Žebra (od)-(do)	Boční pozice	
Celkový objem:			m³

4 Standardní vypouštěcí přípojka (pravidlo 13)

4.1 Loď je vybavena potrubím k vypouštění zbytků ze stoků strojoven a kalů do zařízení pro odevzdávání látek z lodí, opatřeným standardní vypouštěcí přípojkou v souladu s pravidlem 13

5 Konstrukce (pravidla 18, 19, 20, 23, 26, 27 a 28)

5.1 V souladu s požadavky pravidla 18 musí být loď:

5.1.1 vybavena SBT, PL a COW

5.1.2 vybavena SBT a PL

5.1.3 vybavena SBT

5.1.4 vybavena SBT nebo COW

5.1.5 vybavena SBT nebo COW

5.1.6 nemusí splňovat požadavky pravidla 18

5.2 Nádrže na oddělený balast (SBT):

5.2.1 Loď je vybavena SBT v souladu s pravidlem 18

5.2.2 Loď je vybavena SBT (Nádrže na oddělený balast; dále jen „SBT^{cs}“) v souladu s pravidlem 18, které jsou uspořádány na ochranných místech (dále jen „PL^{cs}“) v souladu s pravidly 18.12 až 18.15

5.2.3 SBT jsou rozloženy následovně:

Nádrž	Objem (m ³)	Nádrž	Objem (m ³)
Celkový objem:			m³

* Sběrný tank (tanky) na ropnými látkami znečištěnou stokovou vodu se úmluvou nevyžadují; pokud takové tanky nainstalované jsou, musí být uvedeny v tabulce 3.3.

5.3 Vyčleněné nádrže na čistý balast (CBT):

5.3.1 Loď je vybavena CBT v souladu s pravidlem 18.8 a může být provozována jako tanker pro přepravu ropných produktů

5.3.2 CBT jsou rozloženy následovně:

Nádrž	Objem (m ³)	Nádrž	Objem (m ³)
		Celkový objem:	m³

5.3.3 Loď je vybavena Návodem k použití vyčleněné nádrže na čistý balast, který nese datum

5.3.4 Loď má společné potrubí a čerpací zařízení pro balastování CBT a manipulaci s nákladem ropné látky

5.3.5 Loď má oddělené samostatné potrubí a čerpací zařízení pro balastování CBT

5.4 Systém vymývání zbytků surové ropy (COW):

5.4.1 Loď je vybavena systémem COW v souladu s pravidlem 33

5.4.2 ...Loď je vybavena systémem COW v souladu s pravidlem 33 vyjma případů, kdy účinnost systému nebyla potvrzena v souladu s pravidlem 33.1 a odstavcem 4.2.10 Revidovaných specifikací COW (usnesení A.446(XI) ve znění usnesení A.497(XII) a A.897(21))

5.4.3 Loď je vybavena platným Příručkou k provozu a vybavení pro vymývání zbytků surové ropy, která nese datum

5.4.4 Loď nemusí být vybavena COW, ale vybavena jimi je v souladu s bezpečnostními aspekty Revidovaných specifikací COW (usnesení A.446(XI) ve znění usnesení A.497(XII) a A.897(21))

5.5 Výjimka z pravidla 18:

5.5.1 Loď se využívá výlučně při komerčních aktivitách mezi v souladu s pravidlem 2.5 a proto je osvobozena od požadavků pravidla 18

5.5.2 Loď je provozována se zvláštními balastními zařízeními v souladu s pravidlem 18.10 a proto je osvobozena od požadavků pravidla 18

5.6 Omezení rozměrů a uspořádání nákladových nádrží (pravidlo 26):

5.6.1 Loď musí být postavena v souladu s a splňuje požadavky pravidla 26

5.6.2 Loď musí být postavena v souladu s a splňuje požadavky pravidla 26.4 (viz pravidlo 2.2) ..

5.7 Dělení na úseky a stabilita (pravidlo 28):

5.7.1 Loď musí být postavena v souladu s a splňuje požadavky pravidla 28

5.7.2 Informace a údaje požadované na základě pravidla 28.5 byly na loď dodány ve schválené formě

5.7.3 Loď musí být postavena v souladu s a splňuje požadavky pravidla 27

5.7.4 Informace a údaje požadované na základě pravidla 27 pro kombinované tankery byly na loď dodány v písemné formě schválené správním orgánem

5.8 Konstrukce s dvojitým trupem:

5.8.1 Loď musí být postavena v souladu s pravidlem 19 a splňuje požadavky:

.1 odstavec 3 (konstrukce s dvojitým trupem)

.2 odstavec 4 (tankery se střední výškou paluby a konstrukce s dvojitým bokem)

.3 odstavec 5 (alternativní metoda schválená Výborem na ochranu životního prostředí v mořích)

.....

- 5.8.2 Lod' musí být postavena v souladu s a splňuje požadavky pravidla 19.6
- 5.8.3 Lod' nemusí splňovat požadavky pravidla 19
- 5.8.4 Lod' podléhá pravidlu 20 a
- .1 musí splňovat ustanovení odstavců 2 až 5, 7 a 8 pravidla 19 a pravidla 28 pokud jde o odstavec 28.6 nejpozději
 - .2 může být nadále provozována v souladu s pravidlem 20.5 až do
 - .3 může být nadále provozována v souladu s pravidlem 20.7 až do
- 5.8.5 Lod' nepodléhá pravidlu 20 a:
- .1 lod' má hrubou nosnost menší než 5.000 tun
 - .2 lod' splňuje ustanovení pravidla 20.1.2
 - .3 lod' splňuje ustanovení pravidla 20.1.3
- 5.8.6 Lod' podléhá pravidlu 21 a:
- .1 musí splňovat požadavky pravidla 21.4 nejpozději
 - .2 může být nadále provozována v souladu s pravidlem 21.5 až do
 - .3 může být nadále provozována v souladu s pravidlem 21.6.1 až do
 - .4 může být nadále provozována v souladu s pravidlem 21.6.2 až do
 - .5 je osvobozena od platnosti ustanovení pravidla 21 v souladu s pravidlem 21.7.2
- 5.8.7 Lod' nepodléhá pravidlu 21 a:
- .1 lod' má hrubou nosnost menší než 600 tun
 - .2 lod' splňuje ustanovení pravidla 19 (hrubá nosnost ≥ 5.000 tun)
 - .3 lod' splňuje ustanovení pravidla 21.1.2
 - .4 lod' splňuje ustanovení pravidla 21.4.2 ($600 \text{ tun} \leq \text{hrubá nosnost} < 5.000 \text{ tun}$)
 - .5 lod' nepřevazuje „těžké ropné látky“ tak, jak je definováno v pravidle 21.2 Přílohy I k MARPOL
- 5.8.8 Lod' podléhá pravidlu 22 a:
- .1 splňuje požadavky pravidla 22.2
 - .2 splňuje požadavky pravidla 22.3
 - .3 splňuje požadavky pravidla 22.5
- 5.8.9 Lod' nepodléhá pravidlu 22
- 5.9 Průběh havarijního výtoku ropných látek:
- 5.9.1 Lod' splňuje požadavky pravidla 23
- 6 Uchovávání ropných látek na palubě (pravidlo 29, 31 a 32)**
- 6.1 Systém sledování a řízení vypouštění ropných látek:
- 6.1.1 Lod' spadá do kategorie ropný tanker tak, jak je definováno v usnesení A.496(XII) nebo A.586(14) * (*nehodící se škrtněte*)
- 6.1.2 Systém sledování a řízení vypouštění ropných látek byl schválen v souladu s usnesením MEPC.108(49)
- 6.1.3 Systém se skládá z:
- .1 řídicí jednotky
 - .2 počítačové jednotky
 - .3 výpočetní jednotky
- 6.1.4 Systém je:

* Ropné tankery jejichž kýly byly položeny nebo které byly v podobném stádiu stavby 2. října 1986 či později by měly být vybaveny systémem schváleným na základě usnesení A.586(14).

- .1 vybaven uzávěrem spouštění
- .2 vybaven automatickým zastavovacím zařízením
- 6.1.5 Měřič obsahu ropných látek je schválen za základě podmínek usnesení A.393(X) nebo A.586(14) nebo MEPC.108(49)* (*nehodící se škrtněte*) jako vhodný pro:
 - .1 surovou ropu
 - .2 tmavé ropné látky
 - .3 světlé ropné látky
- 6.1.6 Loď byla vybavena návodem k obsluze systému sledování a řízení vypouštění ropných látek
- 6.2 Odpadní nádrže:
 - 6.2.1 Loď je vybavena
 - vyčleněnou odpadní nádrží (nádržemi) s celkovým objemem m³, což je % objemu určeného k přepravě ropných látek v souladu s:
 - .1 pravidlem 29.2.3
 - .2 pravidlem 29.2.3.1
 - .3 pravidlem 29.2.3.2
 - .4 pravidlem 29.2.3.3
 - 6.2.2 Nákladové nádrže byly určeny jako odpadní nádrže
- 6.3 Detektory rozhraní ropná látka/voda:
 - 6.3.1 ..Loď je vybavena detektory rozhraní ropná látka/voda schválenými v souladu s usnesením MEPC.5(XIII)[†]
- 6.4 Výjimky z pravidel 29, 31 a 32:
 - 6.4.1 Loď je osvobozena od požadavků pravidel 29, 31 a 32 v souladu s pravidlem 2.4
 - 6.4.2 Loď je osvobozena od požadavků pravidel 29, 31 a 32 v souladu s pravidlem 2.2
- 6.5 Zřeknutí se pravidel 31 a 32
 - 6.5.1 Od požadavků pravidel 31 a 32 se upustí v případě lodi splňující pravidlo 3.5. Loď se využívá výhradně pro:
 - .1 zvláštní obchodní činnosti na základě pravidla 2.5
 - .2 plavby ve zvláštní oblasti (oblastech)
 - .3 plavby do 50 námořních mil od nejbližší pevniny mimo zvláštní oblast (oblasti) o trvání 72 hod. nebo méně omezené na
- 7 Čerpání, potrubí, opatření při vypouštění (pravidlo 30)**
 - 7.1 Výpusti pro vypouštění mimo loď pro oddělený balast se nachází:
 - 7.1.1 Nad čárou ponoru
 - 7.1.2 Pod čárou ponoru
 - 7.2 Výpusti pro vypouštění mimo loď, jiného druhu než je výtokové rozvodové potrubí, pro čistý balast se nachází:
 - 7.2.1 Nad čárou ponoru
 - 7.2.2 Pod čárou ponoru
 - 7.3 Výpusti pro vypouštění mimo loď, jiného druhu než je výtokové rozvodové potrubí, pro

* U měřičů obsahu ropných látek nainstalovaných na tankerech postavených před 2. říjnem 1986, viz Doporučení k mezinárodním funkčním a zkušebním specifikacím pro zařízení k separaci ropnými látkami znečištěné vody a měřiče obsahu ropných látek přijaté usnesením Organizace A.393(X). U měřičů obsahu ropných látek, které jsou součástí systémů sledování a řízení vypouštění nainstalovaných na tankerech postavených 2. října 1986 či později, viz Pokyny a specifikace pro systémy sledování a řízení vypouštění ropných látek pro ropné tankery přijaté usnesením Organizace A.586(14). U měřičů obsahu ropných látek, které jsou součástí systémů sledování a řízení vypouštění nainstalovaných na tankerech postavených 1. ledna 2005 či později viz Pokyny a specifikace pro systémy sledování a řízení vypouštění ropných látek pro ropné tankery přijaté usnesením Organizace MEPC.108(49).

[†] Viz Specifikace pro detektory rozhraní ropná látka/voda přijaté Výborem na ochranu životního prostředí v mořích Organizace usnesením MEPC.5(XIII).

znečištěnou balastovou vodu nebo ropnými látkami znečištěnou vodu z prostor nákladových nádrží se nachází:*

- 7.3.1 Nad čárou ponoru
- 7.3.2 Pod čárou ponoru ve spojení se zařízením částečně odděleného toku v souladu s pravidlem 30.6.5
- 7.3.3 Pod čárou ponoru
- 7.4 Vypouštění ropných látek z nákladových čerpadel a potrubí pro ropné látky (pravidla 30.4 a 30.5):
- 7.4.1 Prostředky k vyprazdňování všech nákladových čerpadel a potrubí pro ropné látky po dokončení vypouštění nákladu:
- .1 výplachy, které lze vypouštět do nákladové nádrže nebo odpadní nádrže
- .2 k dispozici je zvláštní potrubí o malém průměru určené k vypouštění na břeh
- 8 Palubní nouzový plán pro případ znečištění ropnými látkami/moře (pravidlo 37)**
- 8.1 Loď je vybavena palubním nouzovým plánem pro případ znečištění ropnými látkami/moře v souladu s pravidlem 37
- 8.2 Loď je vybavena palubním nouzovým plánem pro případ znečištění moře v souladu s pravidlem 37.3
- 8A Přečerpávání ropných látek z lodi na loď na moři (pravidlo 41)**
- 8A.1 Ropný tanker je vybaven Plánem operací STS v souladu s pravidlem 41

9 Výjimka

- 9.1 Výjimky byly uděleny správním orgánem z požadavků v kapitole 3 Přílohy I úmluvy v souladu s pravidlem 3.1 na položky uvedené v odstavci (odstavcích) tohoto Záznamu.

10 Ekvivalenty (pravidlo 5)

- 10.1 Výjimky byly uděleny správním orgánem pro určité požadavky Přílohy I na položky uvedené v odstavci (odstavcích) tohoto Záznamu

TÍMTO SE POTVRZUJE, že tento záznam je ve všech ohledech správný.

Místo vydání

(místo vydání Záznamu)

Datum (dd/mm/rrrr).....

(datum vydání)

*(podpis řádně pověřeného úředníka
vydávajícího tento Záznam)*

(pečeť nebo razítko orgánu, podle potřeby)

* Je nutné označit jen ty výpusti, které lze sledovat.

Forma Knihy záznamů o manipulaci s ropnými látkami*

KNIHA ZÁZNAMŮ O MANIPULACI S ROPNÝMI LÁTKAMI

ČÁST I – Činnosti v prostorech strojoven

(Veškeré lodě)

Jméno lodi

Volací znak nebo čísla

Hrubá prostornost

Období od: do

Poznámka: Kniha záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část I, musí být k dispozici na každém ropném tankeru o hrubé prostornosti 150 tun a více a na každé lodi o hrubé prostornosti 400 tun a více jiného druhu než je ropný tanker za účelem zaznamenávání příslušných činností v prostorech strojoven. U ropných tankerů musí být také k dispozici Kniha záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část II, za účelem zaznamenávání příslušných činností s nákladem/balastem.

Úvod

Následující stránky této části uvádějí úplný seznam položek činností v prostorech strojoven, které se musí, pokud je to vhodné, zaznamenávat do Knihy záznamů o manipulaci s ropnými látkami v souladu s pravidlem 17 Přílohy I Mezinárodní úmluvy o zamezení znečištění moří z lodí z roku 1973, ve znění Protokolu z roku 1978 (MARPOL 73/78). Tyto položky byly seskupeny do provozních oddílů, z nichž každý je označen kódovým písmenem.

Při zapisování do Knihy záznamů o manipulaci s ropnými látkami, části I, musí být vždy do příslušných sloupců zapsáno datum, provozní kód a číslo zapisované položky a požadované údaje se musí zaznamenávat chronologicky do prázdných míst.

Každá dokončená činnost musí být podepsána a datována odpovědným důstojníkem nebo důstojníky. Každou vyplněnou stránku musí podepsat kapitán lodi.

Kniha záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část I, obsahuje mnoho odkazů na množství ropných látek. Přesnost těchto údajů bude ovlivněna omezenou přesností měřících zařízení v tancích, změnami teplot a ulpíváním. Záznamy v Knize záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část I, musí být posuzovány s ohledem na tuto skutečnost.

V případě havarijního nebo jiného mimořádného vypouštění ropných látek se do Knihy záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část I, provede zápis s uvedením okolností a důvodů tohoto vypouštění.

Do Knihy záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část I, se musí zaznamenávat veškeré závady odlučovačů ropných látek.

Záznamy v Knize záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část I, u lodí s Osvědčením IOPP, musí být alespoň v angličtině, francouzštině nebo španělštině. Pokud se provádějí záznamy v úředním jazyce státu, pod jehož vlajkou je loď oprávněna plout, tyto záznamy dostanou v případě sporu nebo nesrovnalostí přednost.

* Pokyny k zaznamenávání činností do Knihy záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část I - Činnosti v prostorech strojoven (veškeré lodě) naleznete v MFPC.1/Circ.736/Rev.2.

Kniha záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část I, musí být uložena na takovém místě, aby byla v přiměřené době a snadno dostupná ke kontrole a, vyjma případů vlečení lodí bez posádky, musí být uložena na palubě lodí. Je třeba ji uschovávat po dobu tří let od provedení posledního záznamu.

Příslušný vládní orgán jedné smluvní strany této úmluvy je oprávněn Knihu záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část I, zkontrolovat na palubě libovolné lodí, na kterou se vztahuje tato příloha, když je tato loď ve svém přístavu nebo přibřežním terminálu, a může pořídit kopii libovolného záznamu v této knize a může požádat kapitána lodí, aby potvrdil, že tato kopie představuje věrnou kopii tohoto záznamu. Jakákoliv takto pořízená kopie, která byla ověřena kapitánem lodí jako věrná kopie daného záznamu v Knize záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část I, bude přípustná při jakémkoliv soudním řízení jako důkaz o skutečnostech uvedených v daném záznamu. Kontrola Knihy záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část I, a pořízení ověřené kopie příslušným orgánem podle tohoto odstavce musí být provedeny co nejrychleji, aniž by došlo ke zbytečnému zpoždění dané lodí.

SEZNAM ZAZNAMENÁVANÝCH POLOŽEK

(A) Balastování nebo čištění palivových nádrží

- 1 Označení balastované nádrže (nádrží).
- 2 Byla-li vyčištěna po poslední přepravě ropných látek a, pokud ne, druh naposledy přepravovaných ropných látek.
- 3 Proces čištění:
 - .1 poloha lodí při zahájení a dokončení procesu čištění;
 - .2 uveďte nádrž (nádrže), u které byl použit jeden nebo jiný způsob (proplachování, čištění párou, čištění chemikáliemi; druh a množství použitých chemických látek v m³);
 - .3 označení nádrže (nádrží), do které byla přečerpána voda po čištění a její množství v m³.
- 4 Balastování:
 - .1 poloha lodí na začátku a konci procesu balastování;
 - .2 množství balastu, pokud nádrže nejsou vyčištěné, v m³.

(B) Vypouštění znečištěné balastní nebo čistící vody z palivových nádrží uvedených v oddíle

(A)

- 5 Označení nádrže (nádrží).
- 6 Poloha lodí na začátku procesu vypouštění.
- 7 Poloha lodí při dokončení procesu vypouštění.
- 8 Rychlost (rychlosti) lodě během vypouštění.
- 9 Způsob vypouštění:
 - .1 odlučovačem 15 miliontin;
 - .2 do zařízení pro odevzdávání látek z lodí.
- 10 Vypuštěné množství, v m³.

(C) Sběr, přečerpávání a odstraňování ropných zbytků (kalu)

- 11 Sběr ropných zbytků (kalu).

Množství ropných zbytků (kalu) uskladněných na palubě. Toto množství by se mělo

zaznamenávat týdně: * (to znamená, že toto množství se musí zaznamenávat jednou týdně, i když se jedná o plavby trvající déle než jeden týden):

- .1 označení nádrže (nádrží)
- .2 objem nádrže (nádrží)..... m³
- .3 celkové uskladněné množství m³
- .4 množství zbytků sebraných manuálně m³

(Manuální sběr zahájený provozovatelem v případech, kdy se ropné zbytky (kal) přečerpává do sběrné nádrže (nádrží) na ropné zbytky (kal).)

12 Způsoby přečerpávání nebo odstraňování ropných zbytků (kalu).

Uveďte množství ropných zbytků přečerpávaných, vyprázdňené nádrže (nádrží) a uskladněné množství obsahu v m³:

- .1 do zařízení pro odevzdávání látek z lodí (uveďte přístav);[†]
- .2 do jiné nádrže (nádrží) (uveďte nádrž (nádrže) a celkový obsah nádrže (nádrží));
- .3 spálené (uveďte celkovou dobu provozu);
- .4 jiným způsobem (uveďte jaký).

(D) Neautomatické spuštění vypouštění mimo loď, přečerpávání nebo jiného odstraňování stokové vody, která se nahromadila v prostorách strojoven

13 Vypuštěné, přečerpávané nebo odstraněné množství, v m³.[‡]

14 Doba vypouštění, přečerpávání nebo odstraňování (zahájení a zastavení).

15 Způsob vypouštění, přečerpávání nebo odstranění:

- .1 odlučovačem 15 miliontin (uveďte polohu na začátku a na konci);
- .2 do zařízení pro odevzdávání látek z lodí (uveďte přístav);[§]
- .3 do odpadní nádrže (nádrží) nebo jiného nádrže (nádrží) (uveďte nádrž (nádrže); uveďte množství v nádrži (nádržích) uskladněné, v m³).

(E) Automatické spuštění vypouštění mimo loď, přečerpávání nebo jiného odstraňování stokové vody, která se nahromadila v prostorách strojoven

16 Čas a pozice lodí, ve které byl systém uveden do automatického režimu provozu vypouštění mimo loď, odlučovačem 15 miliontin.

17 Čas, kdy byl systém uveden do automatického režimu provozu přečerpávání stokové vody do sběrné nádrže (uveďte nádrž).

18 Čas, kdy byl systém uveden do manuálního režimu provozu.

* Jen ty tanky, které jsou uvedené v bodu 3.1 Formulářů A a B Dodatku k Osvědčení IOPP využívané pro ropné zbytky (kal).

[†] Kapitán lodí by si měl od provozovatele zařízení pro odevzdávání látek z lodí, která zahrnují tankové čluny a autocisterny, obstarat potvrzení nebo osvědčení uvádějící množství přečerpávaných výplachů z nádrží, znečištěného balastu, zbytků nebo ropných směsí, spolu s časem a datem přečerpávání. Toto potvrzení nebo osvědčení, je-li přiloženo ke Knize záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část I, může pomoci kapitánu lodí prokázat, že loď nebyla součástí mimořádné události s následkem znečištění. Toto potvrzení nebo osvědčení se musí uchovávat spolu s Knihou záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část I.

[‡] V případě vypouštění nebo odstraňování stokové vody ze sběrné nádrže (nádrží) uveďte označení a objem ze sběrné nádrže (nádrží) a množství ve sběrném tanku zadržované.

[§] Kapitán lodí by si měl od provozovatele zařízení pro odevzdávání látek z lodí, která zahrnují tankové čluny a autocisterny, obstarat potvrzení nebo osvědčení uvádějící množství přečerpávaných výplachů z nádrží, znečištěného balastu, zbytků nebo ropných směsí, spolu s časem a datem přečerpávání. Toto potvrzení nebo osvědčení, je-li přiloženo ke Knize záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část I, může pomoci kapitánu lodí prokázat, že loď nebyla součástí mimořádné události s následkem znečištění. Toto potvrzení nebo osvědčení se musí uchovávat spolu s Knihou záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část I.

(F) Stav odlučovače ropných látek

- 19 Čas selhání odlučovače*
- 20 Čas, kdy byl odlučovač uveden do provozu.
- 21 Důvody selhání.

(G) Havarijní nebo jiné mimořádné vypouštění ropných látek

- 22 Čas události.
- 23 Místo a poloha lodi v čase události.
- 24 Přibližné množství a druh ropné látky.
- 25 Okolnosti vypouštění nebo úniku, jeho důvody a obecné poznámky.

(H) Doplnění paliva nebo většího množství mazacího oleje

- 26 Doplnění paliva:
 - .1 Místo doplňování paliva.
 - .2 Čas doplňování paliva.
 - .3 Druh a množství paliva a označení nádrže (nádrží) (uved'te doplněné množství, v tunách, a celkový obsah nádrže (nádrží)).
 - .4 Druh a množství mazacího oleje a označení nádrže (nádrží) (uved'te doplněné množství, v tunách, a celkový obsah nádrže (nádrží)).

* Uvedení stavu odlučovače ropných látek se také týká nese výstražných a automatických ochranných vypínačích.

KNIHA ZÁZNAMŮ O MANIPULACI S ROPNÝMI LÁTKAMI

ČÁST II – Manipulace s nákladem/balastem.

(Ropné tankery)

Jméno lodi

Volací znak nebo čísla

Hrubá prostornost.....

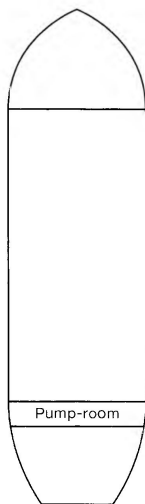
Období od:do

Poznámka: Každý ropný tanker o hrubé prostornosti 150 tun a více musí nést Knihu záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část II, za účelem zaznamenávání příslušných činností s nákladem/balastem. Takový tanker musí také nést Knihu záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část I, za účelem zaznamenávání příslušných činností v prostorech strojoven.

Jméno lodi

Volací znak nebo čísla

PŮDORYSNÝ NÁKRES NÁKLADOVÝCH A ODPADNÍCH NÁDRŽÍ (doplnit na palubě)



Pump-room = Strojovna čerpadel

Označení nádrží	Objem
Hloubka odpadní nádrže (nádrží):	

(Uveďte objem každé nádrže a hloubku odpadní nádrže (nádrží))

Úvod

Následující stránky této části uvádějí úplný seznam položek činností s nákladem a balastem, které se musí, pokud je to vhodné, zaznamenávat do Knihy záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část II, v souladu s pravidlem 36 Přílohy I Mezinárodní úmluvy o zamezení znečištění moří z lodí z roku 1973, ve znění Protokolu z roku 1978 (MARPOL 73/78). Tyto položky byly seskupeny do provozních oddílů, z nichž každý je označen kódovým písmenem.

Při zapisování do Knihy záznamů o manipulaci s ropnými látkami, části II, musí být vždy do příslušných sloupců zapsáno datum, provozní kód a číslo zapisované položky a požadované údaje se musí zaznamenávat chronologicky do prázdných míst.

Každá dokončená činnost musí být podepsána a datována odpovědným důstojníkem nebo důstojníky. Každá vyplněná stránka musí být spolupodepsána a datována kapitánem lodi.

Pokud jde o ropné tankery využívané při zvláštních obchodních činnostech v souladu s pravidlem 2.5 Přílohy I MARPOL 73/78, příslušný záznam v Knize záznamů o manipulaci s ropnými látkami, části II, musí být potvrzen příslušným orgánem přístavního státu.

Kniha záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část II, obsahuje mnoho odkazů na množství ropných látek. Přesnost těchto údajů bude ovlivněna omezenou přesností měřících zařízení v tancích, změnami teplot a ulpíváním. Záznamy v Knize záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část II, musí být posuzovány s ohledem na tuto skutečnost.

V případě havarijního nebo jiného mimořádného vypouštění ropných látek se do Knihy záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část II, provede zápis s uvedením okolností a důvodů tohoto vypouštění.

Do Knihy záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část II, se musí zaznamenávat veškeré závady systému sledování a řízení vypouštění ropných látek.

Záznamy v Knize záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část II, u lodí s Osvědčením IOPP, musí být alespoň v angličtině, francouzštině nebo španělštině. Pokud se provádějí záznamy v úředním jazyce státu, pod jehož vlajkou je loď oprávněna plout, tyto záznamy dostanou v případě sporu nebo nesrovnalostí přednost.

Kniha záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část II, musí být uložena na takovém místě, aby byla v přiměřené době a snadno dostupná ke kontrole a, vyjma případů vlečení lodí bez posádky, musí být uložena na palubě lodi. Je třeba ji uschovávat po dobu tří let od provedení posledního záznamu.

Příslušný vládní orgán jedné smluvní strany této úmluvy je oprávněn Knihu záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část II, zkontrolovat na palubě libovolné lodi, na kterou se vztahuje tato příloha, když je tato loď ve svém přístavu nebo přibřežním terminálu, a může pořídit kopii libovolného záznamu v této knize a může požádat kapitána lodi, aby potvrdil, že tato kopie představuje věrnou kopii tohoto záznamu. Jakákoliv takto pořízená kopie, která byla ověřena kapitánem lodi jako věrná kopie daného záznamu v Knize záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část II, bude přípustná při jakémkoliv soudním řízení jako důkaz o skutečnostech uvedených v daném záznamu. Kontrola Knihy záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část II, a pořízení ověřené kopie příslušným orgánem podle tohoto odstavce musí být provedeny co nejrychleji, aniž by došlo ke zbytečnému zpoždění dané lodi.

SEZNAM ZAZNAMENÁVANÝCH POLOŽEK

(A) Nakládka ropného nákladu

- 1 Místo nakládky.
- 2 Druh nakládaných ropných látek a Označení nádrže (nádrží).
- 3 Celkové množství naložených ropných látek (uveďte doplněné množství, v metrech krychlových, při teplotě 15 °C a celkový obsah nádrže (nádrží), v metrech krychlových).

(B) Vnitřní přečerpávání ropného nákladu během plavby

- 4 Označení nádrže (nádrží):
- .1 z:
 - .2 do: (uved'te přečerpané množství a celkové množství nádrže (nádrží), v metrech krychlových).
- 5 Byla(y) nádrž(e) v 4.1 vyprázdněna(y)? (Pokud ne, uveďte zadržené množství, v metrech krychlových).

(C) Vykládka ropného nákladu

- 6 Místo vykládky.
- 7 Označení vykládané nádrže (nádrží).
- 8 Byla(y) nádrž(e) v vyprázdněna(y)? (Pokud ne, uveďte zadržené množství, v metrech krychlových).

* Tato věta by měla být vložena pouze do Knihy záznamů o manipulaci s ropnými látkami tankeru využívaného při zvláštních obchodních činnostech.

(D) Vymývání zbytků surové ropy (pouze tankery COW)

(Vyplnit u každé nádrže, ze které byly vymyty zbytky surové ropy)

- 9 Přístav, kde se vymývání zbytků surové ropy provádělo nebo poloha lodi, pokud se toto vymývání provádělo mezi dvěma přístavy vypouštění.
- 10 Označení vymývané nádrže (nádrží).
- 11 Počet použitých strojů.
- 12 Čas zahájení vymývání.
- 13 Použitý způsob vymývání.*
- 14 Tlak ve vymývacím potrubí.
- 15 Čas dokončení nebo zastavení vymývání.
- 16 Uveďte způsob určování, zdali byla(y) nádrž(e) suchá (suché).
- 17 Poznámky.†

(E) Balastování nákladových nádrží

- 18 Poloha lodi na začátku a konci procesu balastování.
- 19 Proces balastování:
- .1 označení balastované nádrže (nádrží);
 - .2 čas zahájení a ukončení;
 - .3 množství přijatého balastu. Uveďte celkové množství balastu u každé nádrže zapojené do operace, v metrech krychlových.

(F) Balastování vyčleněných nádrží na čistý balast (pouze tankery CBT)

- 20 Označení balastované nádrže (nádrží).
- 21 Poloha lodi, když byla do vyčleněné nádrže (nádrží) na čistý balast napuštěna voda určená k proplachování nebo přístavní balast.
- 22 Poloha lodi, když byla čerpadla a potrubí propláchnuta do odpadní nádrže.

* V souladu s Příručkou k provozu a vybavení uveďte, zdali je použit jedno- či vícefázový způsob vymývání. Je-li použit vícefázový způsob, udejte hodnotu vislého oblouku pokrytého stroji a kolikrát je oblouk čistěn v konkrétní fázi programu.

† Pokud se nepostupuje podle programů uvedených v Příručce k provozu a vybavení, musí být v části Komentáře uvedeny důvody.

- 23 Množství ropnými látkami znečištěné vody, které je po propláchnutí potrubí přečerpáno do odpadní nádrže (nádrží) nebo nákladové nádrže (nádrží), ve kterém se předběžně uskladňuje odpad (uveďte nádrž(a)). Uveďte celkové množství, v metrech krychlových.
- 24 Poloha lodi, když byla do vyčleněné nádrže (nádrží) na čistý balast napuštěna balastová voda.
- 25 Čas a poloha lodi, když byly uzavřeny ventily oddělující vyčleněné nádrže na čistý balast od nákladu a začišťovacího potrubí.
- 26 Množství čistého balastu přijatého na palubu, v metrech krychlových.

(G) Čištění nákladových nádrží

- 27 Označení čištěné nádrže (nádrží).
- 28 Přístav nebo poloha lodi.
- 29 Doba čištění
- 30 Způsob čištění.*
- 31 Výplachy z nádrže přečerpány do:
- 1 zařízení pro odevzdávání látek z lodí (uveďte přístav a množství, v metrech krychlových);[†]
 - 2 odpadní nádrž(a) nebo nákladová nádrž(e) určené jako odpadní nádrž(e) (uveďte nádrž(e)); přečerpáné uveďte a celkové množství, v metrech krychlových).

(H) Vypouštění znečištěného balastu

- 32 Označení nádrže (nádrží).
- 33 Čas a poloha lodi na začátku procesu vypouštění do moře.
- 34 Čas a poloha lodi při dokončení procesu vypouštění do moře.
- 35 Množství vypuštěné do moře, v metrech krychlových.
- 36 Rychlost (rychlosti) lodě během vypouštění.
- 37 Byl během vypouštění v provozu systém sledování a řízení vypouštění ropných látek?
- 38 Byly na místě vypouštění prováděny pravidelné kontroly odpadních vod a hladiny vody?
- 39 Množství ropnými látkami znečištěné vody přečerpáné do odpadní nádrže (nádrží) (uveďte nádrž(e)). Uveďte celkové množství, v metrech krychlových.
- 40 Vypuštěné do zařízení pro odevzdávání látek z lodí na břehu (uveďte přístav a dané množství, v metrech krychlových).[‡]

(I) Vypouštění vody z odpadních nádrží do moře

- 41 Označení odpadních nádrží.
- 42 Čas usazení od posledního napouštění zbytků nebo
- 43 Čas usazení od posledního vypouštění.

* Ruční vymývání hadicemi, strojní vymývání anebo chemické čištění. V případě chemického čištění je nutné uvést množství daného chemického přípravku.

[†] Kapitáni lodí by si měli od provozovatele zařízení pro odevzdávání látek z lodí, která zahrnují tankové čluny a autocisterny, obstarat potvrzení nebo osvědčení uvádějící množství přečerpávaných výplachů z nádrží, znečištěného balastu, zbytků nebo ropných směsí, spolu s časem a datem přečerpávání. Toto potvrzení nebo osvědčení, je-li přiloženo ke knize záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část II, může pomoci kapitánu lodi prokázat, že loď nebyla účastna mimořádné události s následkem znečištění. Toto potvrzení nebo osvědčení se musí uchovávat spolu s knihou záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část II.

[‡] Kapitáni lodí by si měli od provozovatele zařízení pro odevzdávání látek z lodí, která zahrnují tankové čluny a autocisterny, obstarat potvrzení nebo osvědčení uvádějící množství přečerpávaných výplachů z nádrží, znečištěného balastu, zbytků nebo ropných směsí, spolu s časem a datem přečerpávání. Toto potvrzení nebo osvědčení, je-li přiloženo ke knize záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část II, může pomoci kapitánu lodi prokázat, že loď nebyla účastna mimořádné události s následkem znečištění. Toto potvrzení nebo osvědčení se musí uchovávat spolu s knihou záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část II.

- 44 Čas a poloha lodi na začátku procesu vypouštění.
- 45 Manko celkového obsahu na začátku procesu vypouštění.
- 46 Manko rozhraní ropná látka/voda na začátku procesu vypouštění.
- 47 Vypuštěné objemové množství v metrech krychlových a rychlost vypouštění v m³/hod.
- 48 Konečné vypuštěné objemové množství v metrech krychlových a rychlost vypouštění v m³/hod.
- 49 Čas a poloha lodi při dokončení procesu vypouštění.
- 50 Byl během vypouštění v provozu systém sledování a řízení vypouštění ropných látek?
- 51 Manko rozhraní ropná látka/voda při dokončení procesu vypouštění, v metrech.
- 52 Rychlost (rychlosti) lodě během vypouštění.
- 53 Byly na místě vypouštění prováděny pravidelné kontroly odpadních vod a hladiny vody?
- 54 Potvrďte, že všechny použitelné ventily v lodním potrubním systému byly po dokončení procesu vypouštění z odpadních nádrží uzavřeny.

(J) Sběr, přečerpávání a odstraňování ropných zbytků a ropných směsí, se kterými není nakládáno jinak

- 55 Označení nádrží.
- 56 Přečerpané nebo odstraněné množství z každé nádrže. (Uveďte zadržené množství, v m³).
- 57 Způsob přečerpávání nebo odstranění:
- .1 odstranění do zařízení pro odevzdávání látek z lodí (uveďte přístav a dané množství);”
 - .2 smíchání s nákladem (uveďte množství);
 - .3 přečerpání do nebo z jiného nádrže (nádrží), včetně přečerpání z nádrží na ropné zbytky (kal) a ropnými látkami znečištěné stokové vody z prostor strojoven (uveďte nádrž(e)); uveďte přečerpané množství a celkové množství v nádrži (nádržích), v m³) a
 - .4 jiný způsob (uveďte jaký); uveďte odstraněné množství v m³.

(K) Vypouštění čistého balastu uloženého v nákladových nádržích

- 58 Poloha lodi na začátku procesu vypouštění čistého balastu.
- 59 Označení vypouštěné nádrže (nádrží).
- 60 Byla(y) nádrž(e) po dokončení prázdný (prázdne)?
- 61 Poloha lodi při dokončení procesu, liší-li se od 58.
- 62 Byly na místě vypouštění prováděny pravidelné kontroly odpadních vod a hladiny vody?

(L) Vypouštění balastu z vyčleněných nádrží na čistý balast (pouze tankery CBT)

- 63 Označení vypouštěné nádrže (nádrží).
- 64 Čas a poloha lodi na začátku procesu vypouštění čistého balastu do moře.
- 65 Čas a poloha lodi při dokončení procesu vypouštění do moře.
- 66 Vypuštěné množství, v metrech krychlových:
- .1 do moře nebo

.2 do zařízení pro odevzdávání látek z lodí (uved'te přístav).*

- 67 Byly před nebo během vypouštění do moře vidět nějaké známky znečištění balastové vody ropnými látkami?
- 68 Bylo vypouštění sledováno pomocí měřiče obsahu ropných látek?
- 69 Čas a poloha lodí, když byly po ukončení procesu vypouštění balastu uzavřeny ventily oddělující vyčleněné nádrže na čistý balast od nákladu a začišťovacího potrubí.

(M) Stav systému sledování a řízení vypouštění ropných látek

- 70 Čas selhání systému.
- 71 Čas, kdy byl systém uveden do provozu.
- 72 Důvody selhání.

(N) Havarijní nebo jiné mimořádné vypouštění ropných látek

- 73 Čas události.
- 74 Přístav nebo poloha lodí v čase události.
- 75 Přibližné množství, v metrech krychlových, a druh ropné látky.
- 76 Okolnosti vypouštění nebo úniku, jeho důvody a obecné poznámky.

(O) Další provozní postupy a obecné poznámky

TANKERY VYUŽÍVANÉ PŘI ZVLÁŠTNÍCH PŘEPRAVÁCH

(P) Nakládka balastové vody

- 77 Označení balastní nádrže (nádrží).
- 78 Poloha lodí při balastování.
- 79 Celkové množství napuštěného balastu v metrech krychlových.
- 80 Poznámky.

(Q) Přemístování balastové vody uvnitř lodí

- 81 Důvody přemístování.

(R) Vypouštění balastové vody do zařízení pro odevzdávání látek z lodí

- 82 Přístav(y), kde byla balastová voda vypuštěna.
- 83 Název nebo označení zařízení pro odevzdávání látek z lodí.
- 84 Celkové množství vypuštěné balastové vody v metrech krychlových.
- 85 Datum, podpis a razítko úředníka přístavního správního orgánu.

Jméno lodí.....

Volací znak nebo písmena.

* Kapitáni lodí by si měli od provozovatele zařízení pro odevzdávání látek z lodí, která zahrnují tankové čluny a autocisterny, obstarat potvrzení nebo osvědčení uvádějící množství přečerpaných výplachů z nádrží, znečištěného balastu, zbytků nebo ropných směsí, spolu s časem a datem přečerpávání. Toto potvrzení nebo osvědčení, je-li přiloženo ke knize záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část II, může pomoci kapitánu lodí prokázat, že loď nebyla účastna mimořádné události s následkem znečištění. Toto potvrzení nebo osvědčení se musí uchovávat spolu s knihou záznamů o manipulaci s ropnými látkami, část II.

MANIPULACE S NÁKLADEM/BALASTEM (ROPNÉ TANKERY)

Datum	Kód (písmeno)	Položka (číslo)	Záznam o činnostech/podpis odpovědného důstojníka

Podpis kapitána

Jednotné výklady Přílohy I

Poznámky: Pro účely Jednotných výkladů se používají následující zkratky:

MARPOL	Úmluva MARPOL z roku 1973 ve znění Protokolů z let 1978 a 1997, které se jí týkají
Pravidlo	Pravidlo v Příloze I k MARPOL
Osvědčení IOPP	Mezinárodní osvědčení o zabránění znečištění ropou
SBT	Nádrže na oddělený balast
CBT	Nádrže vyčleněné na čistý balast
COW	Systém vymývání zbytků surové ropy
IGS	Systémy s inertním plynem
PL	Ochranné umístění nádrží na oddělený balast
CAS	Systém hodnocení stavu

1 Definice

Prav. 1.1 *Nakládání s ropnými látkami znečištěnými tkaninami*

1.1 S tkaninami znečištěnými ropnými látkami takovými, jak jsou definovány v Pokynech pro provádění Přílohy V k MARPOL, by se mělo nakládat v souladu s Přílohou V a s postupy stanovenými v Pokynech.

Prav. 1.5 *Definice ropného tankeru*

1.2 Plovoucí výrobní zařízení, skladovací a vykládací zařízení (FPSO) a plovoucí skladovací jednotky (FSU) nejsou ropné tankery a nejsou určeny k přepravě ropných látek vyjma případů, kdy, při existenci zvláštní souhlasu od státu vlajky a příslušných pobřežních států pro jednotlivé plavby, lze produkovanou ropnou látku přepravovat do přístavu za mimořádných a výjimečných okolností.

2 Velká přestavba

Prav. 1.9 2.1 Hodnota hrubé nosnosti, která se použije při určování platnosti ustanovení Přílohy I je hrubá nosnost stanovená ropnému tankeru v okamžiku stanovení čar ponoru naložené lodi. Pokud se čary ponoru naložené lodi stanovují opakovaně za účelem změny hrubé nosnosti, a to bez změny konstrukce lodi, veškeré velké změny hrubé nosnosti následující po těchto nových stanoveních by neměly být chápány jako „velké přestavby“ tak, jak je definováno v pravidle 1.9. Osvědčení IOPP by však mělo uvádět pouze jednu hodnotu hrubé nosnosti lodi a musí být po každém novém stanovení čar ponoru naložené lodi obnoveno.

2.2 Pokud tanker na přepravu surové ropy o hrubé nosnosti 40.000 tun a více dodaný 1. června 1982 či dříve tak, jak je definováno v pravidle 1.28.3, splňující požadavky COW změni své obchodní činnosti na přepravu ropných látek*, bude nutná přestavba na CBT nebo SBT a opětovné vystavení Osvědčení IOPP. Tato přestavba by se neměla chápat jako „velká přestavba“ tak, jak je definováno v pravidle 1.9.

2.3 Když se ropný tanker využívá výhradně k uskladňování ropných látek a je následně uveden do provozu při přepravě ropných látek, tato změna funkce se neměla chápat jako „velká přestavba“ tak, jak je definováno v pravidle 1.9.

2.4 Přestavba stávajícího ropného tankeru na kombinovaný tanker pro přepravu ropných produktů nebo zkrácení tankeru odstraněním příčného úseku nákladových

* „Ropná látka“ znamená jakýkoliv ropná látka jiného druhu než je surová ropa tak, jak je definováno v pravidle 1.2.

nádrží by se mělo chápat jako „velká přestavba“ tak, jak je definováno v pravidle 1.9.

2.5 Přestavba stávajícího ropného tankeru na tanker s odděleným balastem přidáním příčného úseku nákladových nádrží by se mělo chápat jako „velká přestavba“ tak, jak je definováno v pravidle 1.9 jen pokud se zvýší objem určený k přepravě nákladu.

2.6 Když se loď postavená jako kombinovaný tanker pro přepravu ropných produktů využíváný výhradně při přepravě sypkého nákladu, loď lze považovat za loď jiného druhu než je ropný tanker a je pro ni nutné vystavit Formu A Záznamu o stavbě a vybavení. Převodění této lodi z přepravy sypkých nákladů na přepravu ropných látek by se neměla chápat jako „velká přestavba“ tak, jak je definováno v pravidle 1.9.

3 Definice „odděleného balastu“

Prav. 1.18 3.1 Systém odděleného balastu by měl být systém, který je „zcela oddělen od nákladu ropných látek a palivových systémů“ tak, jak to vyžaduje pravidlo 1.18. Nicméně, může být přijato opatření pro nouzové vypouštění odděleného balastu prostřednictvím přípojky k nákladovému čerpadlu přes přenosnou cívku. V tomto případě by měly být na přípojkách odděleného balastu nainstalované zpětné ventily bránící průniku ropných látek do nádrží na balast. Přenosná cívka by měla být namontována na viditelném místě ve strojovně čerpadel a vedle ní by mělo být umístěno trvalé upozornění omezující její použití.

3.2 Za účely prodlužování na místech, kde potrubí pro ropný náklad nebo palivo prochází Nádrže na oddělený balast a kde potrubí na oddělený balast prochází nákladovými nádržemi nebo palivovými nádržemi by se neměly používat výsuvné spojky. Tento výklad se vztahuje na loď, jejichž kýl byl položen nebo které byly v podobném stádiu stavby 2. července 1992 či později.

4 Nepředvídané zpoždění dodání lodí

Prav. 1.28 4.1 Pro účely vymezení kategorie lodí na základě pravidla 1.28, loď, pro kterou byla smlouva o stavbě (nebo položení kýlu) a dodání naplánovány před termíny stanovenými v těchto pravidlech, ale u které došlo ke zpoždění dodání na dobu po konkrétním termínu, a to v důsledku nepředvídaných okolností nezávislých na vůli výrobce a vlastníka, může být přijata správním orgánem jako loď v kategorii vztahující se k odhadovanému datu dodání. Nakládání s těmito loďmi by mělo být posuzováno správním orgánem případ od případu, a to s ohledem na zvláštní okolnosti.

4.2 Je důležité, aby loď dodaná po stanovených termínech v důsledku nepředvídaných zpoždění a se kterými může být nakládáno jako s loďmi kategorie vztahující se k odhadovanému datu dodání podle správního orgánu byly jako takové rovněž přijaté přístavními státy. Za účelem zajištění tohoto, doporučuje se u takových lodí správním orgánům následující postup posuzování žádosti:

.1 správní orgán by měl žádosti důkladně posoudit případ od případu, a to s ohledem na zvláštní okolnosti. Přitom v případě lodi postavené v cizí zemi, může správní orgán zažádat o formální zprávu od orgánů země, ve které byla loď postavena, která bude uvádět, že ke zpoždění došlo kvůli nepředvídaným okolnostem nezávislých na vůli výrobce a vlastníka;

.2 když je s lodí po přijetí žádosti nakládáno jako s lodí kategorie vztahující se k odhadovanému datu dodání, je nutné pro loď potvrdit Osvědčení IOPP uvádějící, že daná loď je správním orgánem přijata jako taková loď a

.3 správní orgán by měl podat Organizaci zprávu o totožnosti lodi a důvody, na jejichž základě byla loď přijata jako taková loď.

5 Definice „v podobném stádiu stavby“

Prav. 1.28, 1.28.1, 1.30 Termín „v podobném stádiu stavby“ znamená stádium, ve kterém:

.1 začíná stavba, kterou lze ztotožnit s konkrétní lodí a

.2 montáž této lodě začala a zahrnuje nejméně 50 tun nebo jedno procento odhadované hmoty veškerého stavebního materiálu, podle toho, která hodnota je nižší.

6 Definice „generace lodí“

Prav. 1.28.2, 1.28.2, 1.28.6, 1.28.7, 1.28.8, 1.28.9 Za účelem definování lodí v souladu s pravidly 1.28.2, 1.28.4, 1.28.6, 1.28.7, 1.28.8 1.28.4 a 1.28.9, loď, která spadá do jedné z kategorií uvedených v pododstavcích 1, 2, 3, 4.1, 4.2 nebo 4.3 těchto odstavců je nutné považovat za loď spadající pod odpovídající definici.

7 Příloha I látky, které díky svým fyzikálním vlastnostem brání účinnému odlučování a sledování produktu/vody

Prav. 2.4 7.1 Vláda přijímající smluvní strany by měla zavést odpovídající opatření s cílem zajistit dodržení ustanovení 7.2.

7.2 Nádrž, která byla vyložena by, na základě ustanovení 7.3, měla být vymyta a všechny znečištěné výplachy by měly být vypuštěny do zařízení pro odevzdávání látek z lodí ještě před tím, než loď odpluje z přístavu vykládky do jiného přístavu.

7.3 Na žádost kapitána lodi může vláda přijímající smluvní strany osvobodit loď od požadavků uvedených v 6.2 tam, kde je prokázáno, že:

.1 vykládaná nádrž bude opět naložena stejnou látkou nebo jinou látkou kompatibilní s předchozí látkou a že tanker nebude před nakládkou vymýván nebo balastován a

.2 vykládaná nádrž se ani nevymývá ani nebalastuje na moři, pokud má loď pokračovat do jiného přístavu, pokud nebylo písemně potvrzeno, že je v daném přístavu k dispozici zařízení pro odevzdávání látek z lodí, přiměřené pro účely přijímání zbytků a rozpouštědel nezbytných pro čištění.

7.4 Výjimka uvedená v 6.3 by měla být udělena pouze vládou přijímající smluvní strany lodí využívané při plavbách do přístavů nebo terminálů pod pravomocí jiných smluvních stran Úmluvy. Byla-li taková výjimka udělena, měla by být potvrzena písemně vládou přijímající smluvní strany.

7.5 V případě lodí zadržujících své zbytky na palubě a pokračujícího do přístavů nebo terminálů pod pravomocí jiných smluvních stran Úmluvy, je doporučeno vládě přijímající smluvní strany sdělit následujícímu přístavu údaje o lodi a zbytcích nákladu z důvodu jejich informování a přijetí vhodných opatření pro zjišťování porušení a prosazování úmluvy.

8 Podmínky zproštění

Prav. 3.4, 3.5, 14.5.3 Mezinárodní osvědčení o zamezení znečištění ropnými látkami by mělo obsahovat dostatečné informace umožňující přístavnímu státu určit, zdali loď vyhovuje podmínkám zproštění týkajících se fráze „omezené plavby tak, jak je určeno správním orgánem“. To může zahrnovat seznam přístavů, maximální dobu trvání plavby mezi přístavy se zařízením pro odevzdávání látek z lodí nebo podobné podmínky tak, jak je stanoveno správním orgánem.

9 Plavby o trvání méně než 72 hod.

Prav. 3.4, 3.5.2.2.2 Časové omezení „trvání méně než 72 hod.“ v pravidlech 3.4 a 3.5.2.2.2 by se mělo počítat:

- .1 od okamžiku, kdy tanker opustí zvláštní oblast, když plavba ve zvláštní oblasti začíná nebo
- .2 od okamžiku, kdy tanker opustí přístav nacházející se mimo zvláštní oblast do okamžiku, kdy se tanker zvláštní oblasti přiblíží.

10 Definice „veškeré ropné směsi“

Prav. 3.4, 3.5.2.2.3 Fráze „veškeré ropné směsi“ v pravidlech 3.4 a 3.5.2.2.3 zahrnuje veškerou balastovou vodu a vodu z výplachu nákladových nádrží.

11 Ekvivalenty

Prav. 5 Přijetí, ze strany správního orgánu na základě pravidla 5, jakéhokoliv vybavení, materiálu, přístroje nebo zařízení jako alternativy k vybavení, materiálu, přístroji nebo zařízení vyžadovanému Přílohou I zahrnuje schválení typu zařízení k zabránění znečišťování, které je rovnocenné se zařízením specifikovaným v usnesení A.393(X).^{*} Správní orgán, který toho schválení typu umožní musí sdělit jeho údaje, včetně výsledků zkoušek, na kterých se schválení rovnocennosti zakládá, Organizaci v souladu s pravidlem 5.2.

Pokud jde o termín „vhodná opatření, jsou-li nutná“ v pravidle 5.2, každá smluvní strana Úmluvy, která má námitku proti rovnocennosti předložené jinou smluvní stranou by měla tuto námitku sdělit Organizaci a smluvní straně, která tuto rovnocennost umožnila, a to do jednoho roku od okamžiku, kdy Organizace rovnocennost rozešle smluvním stranám. Smluvní strana vznášející námitku proti rovnocennosti by měla upřesnit, zdali námitka týká lodí vstupujících do jejich přístavů.

12 Inspekce a kontroly

Prav. 6.1.3, 6.1.4 *Průběžná a výroční inspekce u lodí, které nemusí nést Osvědčení IOPP 1*

Platnost pravidel 6.1.3 a 6.1.4 pro lodě, které nejsou povinny mít Mezinárodní osvědčení o zamezení znečištění ropnými látkami osvědčení by měla být stanovena správním orgánem.

13 Označení typu ropných tankerů

Prav. 7, 19 13.1 Ropné tankery musí být označeny na Dodatku formuláře B k Osvědčení IOPP buď jako „tanker na surovou ropu“, „tanker pro přepravu ropných produktů“ nebo „tanker pro přepravu surové ropy/ropných látek“. Kromě toho se požadavky uvedené v pravidle 19 liší pro různé kategorie stáří „tankerů na surovou ropu“ a „tankerů pro přepravu ropných produktů“ a splnění těchto ustanovení je zaznamenáno v Osvědčení IOPP. Přepravy ropných látek, u kterých jsou povoleny různé typy ropných tankerů jsou následující:

- .1 Tanker pro přepravu surové ropy/ropných látek může přepravovat buď surovou ropu nebo ropné látky nebo obojí současně;
- .2 Tanker na surovou ropu může přepravovat surovou ropu, ale nesmí

^{*} Pokud jde o odlučovače ropných látek znečištěné vody u stokových prostor lodních strojoven viz Pokyny a specifikace pro zařízení k zabránění znečišťování pro stokové prostory lodních strojoven přijaté Výborem na ochranu mořského prostředí prostřednictvím usnesení MEPC.60(33) – odlučovače ropných látek, přijaté prostřednictvím usnesení MEPC.205(62) a upravené Pokyny a specifikace pro zařízení k zabránění znečišťování pro stokové prostory lodních strojoven přijaté usnesením Výboru na ochranu mořského prostředí Organizace prostřednictvím usnesení MEPC.107 (49). Pokud jde o systémy sledování a řízení vypouštění nainstalované na ropných tankerech postavených před 2. říjnem 1986, viz Pokyny a specifikace pro systémy sledování a řízení vypouštění pro ropné tankery a, pokud jde o systémy sledování a řízení vypouštění nainstalované na ropných tankerech postavených po 2. říjnu 1986, viz Upravené pokyny a specifikace pro systémy sledování a řízení vypouštění ropných látek pro ropné tankery přijaté usnesením Organizace A.496(XII) respektive A.586(14); viz prodávanou publikaci IMO I646E. Pokud jde o systémy sledování a řízení vypouštění nainstalované na ropných tankerech, jejichž kyl byl položen nebo které byly v podobném stádiu stavby 1. ledna 2005 či později, viz Upravené pokyny a specifikace pro systémy sledování a řízení vypouštění ropných látek pro ropné tankery přijaté usnesením Organizace MEPC.108(49).

přepřavovat ropné látky a

.3 *Tanker pro přepravu ropných produktů* může přepravovat ropné látky, ale nesmí přepravovat surovou ropu.

13.2 Při určování označení typu ropného tankeru na Osvědčení IOPP na základě splnění ustanovení pro SBT, PL, CBT a COW by měly platit následující normy.

13.3 *Ropné tankery dodané po 1. červnu 1982 tak, jak je definováno v pravidle 1.28.4 o hrubé nosnosti menší než 20.000 tun*

13.3.1 Tyto ropné tankery mohou být označeny jako „tankery pro přepravu surové ropy/ropných látek“.

13.4 *Ropné tankery dodané po 1. červnu 1982 tak, jak je definováno v pravidle 1.28.4 o hrubé nosnosti 20.000 tun a více*

13.4.1 Ropné tankery splňující požadavky pro SBT + PL - COW mohou být označeny jako „tankery pro přepravu surové ropy/ropných látek“.

13.4.2 Ropné tankery splňující požadavky pro SBT — PL, ale nikoliv COW mohou být označeny jako „tankery pro přepravu ropných produktů“.

13.4.3 Ropné tankery o hrubé nosnosti 20.000 tun a více, ale o hrubé nosnosti méně než 30.000 tun nepřevážující surovou ropu, těžkou motorovou naftu nebo mazací olej jako náklad, nevybavené SBT + PL by měly být označeny jako „tankery pro přepravu ropných produktů“.

13.5 *Ropné tankery dodané 1. června 1982 či dříve tak, jak je definováno v pravidle 1.28.3, ale dodané po 31. prosinci 1979 tak, jak je definováno v pravidle 1.28.2 o hrubé nosnosti 70.000 tun a více*

13.5.1 Ropné tankery splňující požadavky pro SBT mohou být označeny jako „tankery pro přepravu surové ropy/ropných látek“.

13.6 *Ropné tankery dodané 1. června 1982 či dříve tak, jak je definováno v pravidle 1.28.3 o hrubé nosnosti menší než 40.000 tun*

13.6.1 Tyto ropné tankery mohou být označeny jako „tankery pro přepravu surové ropy/ropných látek“.

13.7 *Ropné tankery dodané 1. června 1982 či dříve tak, jak je definováno v pravidle 1.28.3 o hrubé nosnosti 40.000 tun a více*

13.7.1 Ropné tankery splňující požadavky pro SBT by měly být označeny jako „tankery pro přepravu surové ropy/ropných látek“.

13.7.2 Ropné tankery splňující požadavky jen pro COW by měly být označeny jako „tankery na surovou ropu“.

13.7.3 Ropné tankery splňující požadavky pro CBT by měly být označeny jako „tankery pro přepravu ropných produktů“.

14 Nový formulář osvědčení IOPP nebo jeho Dodatku

Prav. 9 V případě, kdy formulář Osvědčení IOPP nebo jeho Dodatku projde změnou a tato změna nezpůsobí zkrácení platnosti Osvědčení IOPP lodi, stávající formulář osvědčení nebo dodatku, který je v době, kdy změna vstoupí v platnost aktuální, může zůstat v platnosti až do uplynutí doby platnosti tohoto osvědčení, a to za předpokladu, že při první inspekci po termínu vstupu změny v platnost ve stávajícím osvědčení nebo dodatku budou vyznačeny nezbytné změny prostřednictvím vhodných oprav, např. přeškrtnutím neplatného zápisu a vepsáním nového zápisu.

15 Prodloužení platnosti Osvědčení IOPP

Prav. 10 Není-li výroční nebo průběžná inspekce vyžadovaná na základě pravidla 6 Přílohy I k MARPOL provedena v rámci lhůty stanovené v daném pravidle, Osvědčení IOPP přestává platit. Pokud se následně provede inspekce odpovídající požadované inspekci, platnost Osvědčení může být obnovena bez změny výročního data a data ukončení platnosti původního osvědčení a osvědčení potvrzeného k tomuto účelu. Důkladnost a přesnost takové inspekce bude záviset na období, pro které předepsaná inspekce uplynula a na stavu lodi.

16 Objem kalových nádrží

Prav. 12.1 16.1 Jako pomoc správním orgánům při určování přiměřeného objemu kalových nádrží, lze jako vodítko použít následující kritéria. Tato kritéria by neměla být chápána jako určení výše ropných zbytků, které budou vyprodukovány zařízením strojeven v daném časovém období. Objem kalových nádrží lze však vypočítat na základě jiných přijatelných předpokladů. U lodi jejíž kýl byl položen nebo která byla v podobném stádiu stavby 31. prosince 1990 či později by měly být použity pokyny uvedené v níže uvedených bodech .4 a .5 namísto pokynů uvedených v bodech .1 a .2.

1. Pokud jde o lodě, které v palivových nádržích nepřevážují balastovou vodu, minimální objem kalové nádrže (V_1) by se měl vypočítat pomocí následujícího vzorce:

$$V_1 = K_1CD \text{ (m}^3\text{)}$$

kde

$K_1 = 0,01$ u lodí, kde se těžká motorová nafta čistí pro použití v hlavním motoru nebo $0,005$ u lodí používající naftu nebo těžkou motorovou naftu, která před použitím nevyžaduje čištění,

$C =$ denní spotřeba paliva (tuny) a

$D =$ maximální doba plavby mezi přístavy, kde lze kal vypustit na břeh (dny). Při nedostatku přesných údajů je nutné použít hodnotu 30 dnů.

2. Pokud jsou takové lodě vybavené homogemizátory, spalovnicemi kalů či jinými uznávanými prostředky na palubě za účelem omezení množství kalu, minimální objem kalové nádrže (V_1) by měla, namísto výše uvedené hodnoty, být:

$V_1 = 1 \text{ m}^3$ u lodí o hrubé nosnosti 400 tun a více, ale o hrubé nosnosti menší než 4.000 tun nebo 2 m^3 u lodí o hrubé nosnosti 4.000 tun a více.

3. Pokud jde o lodě, které v palivových nádržích přepravují balastovou vodu, minimální objem kalové nádrže (V_2) by se měl vypočítat pomocí následujícího vzorce:

$$V_2 = V_1 + K_2B \text{ (m}^3\text{)}$$

kde

$V_1 =$ objem kalové nádrže uvedený v bodě .1 nebo .2 výše v m^3 ,

$K_2 = 0,01$ u nádrží na těžkou motorovou naftu nebo $0,005$ u doplňovacích nádrží na naftu a

$B =$ objem nádrží na balastovou vodu, které lze taky použít k přepravě paliva (tuny).

4. Pokud jde o lodě, které v palivových nádržích nepřevážují balastovou

vodu, minimální objem kalové nádrže (V_l) by se měl vypočítat pomocí následujícího vzorce:

$$V_l = K_l CD \text{ (m}^3\text{)}$$

kde

$K_l = 0,015$ u lodí, kde se těžká motorová nafta čistí pro použití v hlavním motoru nebo $0,005$ u lodí používající naftu nebo těžkou motorovou naftu, která před použitím nevyžaduje čištění,

$C =$ denní spotřeba paliva (m^3) a

$D =$ maximální doba plavby mezi přístavy, kde lze kal vypustit na břeh (dny). Při nedostatku přesných údajů je nutné použít hodnotu 30 dnů.

- .5 Pokud jde lodě, u kterých je smlouva o stavbě uzavřena nebo, v případě neexistence smlouvy o stavbě, jejichž kýl byl položen před 1. červencem 2010 a které jsou vybavené homogenizátory, spalovny kalů či jinými uznávanými prostředky na palubě za účelem omezení množství kalu, minimální objem kalové nádrže by měl být:
 - .5.1 50% hodnoty vypočítané podle výše uvedeného bodu .4 nebo
 - .5.2 1 m^3 u lodí o hrubé nosnosti 400 tun a více, ale o hrubé nosnosti menší než 4.000 tun nebo 2 m^3 u lodí o hrubé nosnosti 4.000 tun a více, podle toho, která hodnota je větší.

16.2 Správní orgány by měly stanovit, že na lodi, jejíž kýl byl položen nebo která byla v podobném stádiu stavby 31. prosince 1990 či později, musí být k dispozici také nádrž odpovídajícího objemu, který může zahrnovat i kalovou nádrž(e) uvedenou v bodě 16.1 výše, k uskladňování ropných látek z netěsností, odtoků a odpadů zařízení strojeven. Ve stávajících zařízeních je toto třeba vzít v úvahu, nakořik je to přijatelné a proveditelné.

17 Čerpadlo vyhrazené k odstraňování

Prav. 12.2.1 Vyhrazené čerpadlo by mělo být vykládáno jako jakékoliv čerpadlo používané odstraňování ropných zbytků (kalu) pomocí standardní vypouštěcí přípojky uvedené v pravidle 13, nebo jakékoliv čerpadlo používané k přečerpávání ropných zbytků (kalu) do jiných schválených prostředků k odstraňování, např. spalovny, pomocného kotle vhodného ke spalování ropných zbytků (kalu) nebo jiných přijatelných prostředků, které jsou předepsány v odstavci 3.2 Dodatku k Osvědčení IOPP, Formulář A nebo B.

Prav. 12.2.2 *Vypouštěcí potrubí kalových nádrží*

1 Pravidlo 12.2.2 by se nemělo zpětně uplatňovat u lodí dodaných před 1. lednem 2014.*

2 Nemělo by docházet k propojování mezi vypouštěcím potrubím kalových nádrží a potrubím pro stokovou vodu jiného druhu než jsou možná společná potrubí vedoucí ke standardní vypouštěcí přípojce uvedené v pravidle 13.

3 U lodí dodaných před 1. lednem 2014 stávající zařízení, kde je nádrž na ropné zbytky (kal) mají vypouštěcí přípojky do sběrných nádrží na ropnými látkami znečištěnou stokovou vodu, může být přijata vrchní plocha nádrží nebo odlučovač ropnými látkami znečištěné vody.

* Lod' dodaná před 1. lednem 2014 znamená lod':

.1 u které je smlouva o stavbě uzavřena před 1. lednem 2011 nebo

.2 v případě neexistence smlouvy o stavbě, jejíž kýl byl položen nebo která byla v podobném stádiu stavby před 1. lednem 2012 nebo

.3 k jejíž dodání došlo před 1. lednem 2014.

18 Přípojky k vypouštění mimo loď u nádrže na ropné zbytky (kal)

Prav. 12.3 Lodě vybavené potrubím do a z nádrží na ropné zbytky (kal) k výpustím pro vypouštění mimo loď jiného druhu než jsou standardní vypouštěcí přípojky uvedené v pravidle 13 nainstalovaným před 4. dubnem 1993 mohou splnit pravidlo 12.3 nainstalováním záslepek do tohoto potrubí.

19 Začišťování nádrží na ropné zbytky (kal) a vypouštění zbytků

Prav. 12.4 Jako pomoc správním orgánům při určování vhodnosti návrhu a konstrukce nádrží na ropné zbytky (kal) s cílem usnadnit jejich čištění a vypouštění zbytků do zařízení pro odevzdávání látek z lodí jsou poskytnuty následující pokyny vztahující se na lodě, jejichž kýl byl položen nebo které je v podobném stádiu stavby 31. prosince 1990 či později:

.1 je nutné zajistit vhodné průřezy, díky kterým, s přihlédnutím k vnitřní struktuře nádrží na ropné zbytky (kal), lze dosáhnout všech částí nádrží, aby se usnadnilo čištění.

.2 nádrže na ropné zbytky (kal) v lodích s těžkou motorovou naftou, kterou je nutné před použitím čistit, musí být vybaveny vhodným topným zařízením nebo jinými vhodnými prostředky ke zlepšení čerpatelnosti a vypouštění obsahu nádrží;

.3 nádrže na ropné zbytky (kal) by měly být vybaveny vyhrazeným čerpadlem určeným k vypouštění obsahu nádrží do zařízení pro odevzdávání látek z lodí. Čerpadlo musí být vhodného typu, kapacity a výtlačné výšky, s ohledem na vlastnosti čerpané kapaliny a velikosti a umístění nádrže(i) a celkovou dobu vypouštění.

.4, když je jakákoliv nádrž na ropné zbytky (kal) (tj. provozní nádrž na ropné zbytky (kal)*), která dodává ropné zbytky (kal) přímo do prostředků k odstraňování ropných zbytků (kalu) předepsaných v odstavci 3.2 Dodatku k Osvědčení IOPP, Formulář A nebo B, vybavena vhodnými prostředky určenými k vypouštění, nemusí se na danou nádrž na ropné zbytky (kal) vztahovat požadavky pododstavce .3.

20 Ochrana palivové nádrže

Prav. 12A.6, 12A.7, 12A8 20.1 S ventily pro palivové nádrže umístěné v souladu s ustanoveními odstavců 6, 7 a 8 z 12A.7, Příloha I k MARPOL, pravidlo 12A, může být nakládáno podobným způsobem jako při nakládání se sacími jímkami jako 12A.8 podle pravidla MARPOL 12A.10, a proto mohou být uspořádány ve vzdálenosti od dna lodi nejméně $h/2$.

20.2 Ventily pro nádrže, které mohou být umístěny ve vzdálenosti od dna nebo boku lodi spodní nebo boční menší než h nebo respektive w , v souladu s funkční normou pro havarijní výtok paliva Přílohy I k MARPOL, pravidlo 12A.11, mohou být uspořádány ve vzdálenosti nejméně h nebo respektive w .

20.3 Odvzdušňovací potrubí a přepadové potrubí palivových nádrží se nepovažují za součást „vedení palivového potrubí“ a proto mohou být umístěna ve vzdálenosti od boku lodi menší než w .

20.4 Kromě toho, že musí být co nejmenší, rozměry sacích jímek uvedených v Příloze I k MARPOL, pravidlo 12A.10, by měly být přiměřené rozměrům sacího potrubí a pokryté ploše.

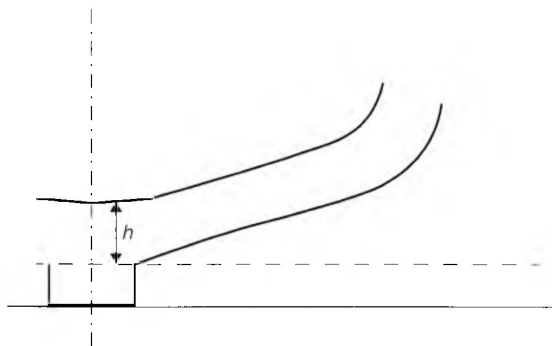
* Provozní tank na ropné zbytky (kal) znamená tank určený k přípravě ropných zbytků (kalu) ke spalování tak, jak je definováno v odstavci 5.3.3 dodatku k příloze k MEPC 1/Circ.642 ve znění MEPC. 1/Circ.676 a MEPC. 1/Circ.760.

21 Měření vzdálenosti „ h “

**Prav.
12A.6,
12A.7,
12A.8,
12A.11.8**

21.1 Vzdálenost „ h “ by se měla měřit od konstrukční linie dnové obšívky kolmo k ní (pravidlo 12A, obrázek 1).

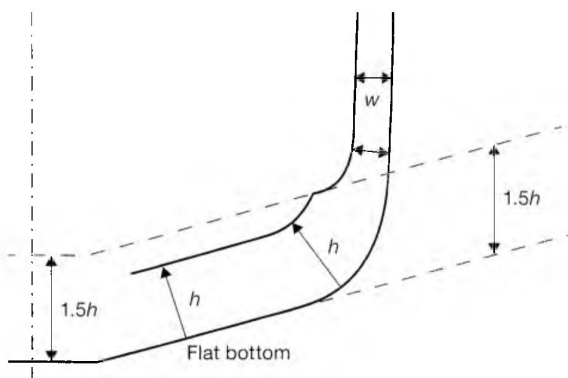
.1 U plavidel navržených s kýlovou ostruhou by se kýlová ostruha neměla považovat za ochranu palivových nádrží. U oblastí v rámci šířky kýlové ostruhy by se vzdálenost „ h “ měla měřit kolmo k rovnoběžce se základní linií na průsečíku kýlové ostruhy a konstrukční linie dnové obšívky tak, jak je uvedeno na obrázku A.



Obrázek A

.2 U plavidel navržených s trvalým sklonem by se jako referenční bod neměla používat základní linie. Vzdálenost „ h “ měla měřit kolmo k základní linii dnové obšívky na příslušných žebrech, kde se mají palivové nádrže chránit.

21.2 U plavidel navržených s úkosem dna by se měla vzdálenost „ $1,5h$ “ měřit od konstrukční linie dnové obšívky, ale v pravém úhlu k základní linii tak, jak je uvedeno na obrázku B.



Obrázek B (Flat bottom = ploché dno)

21.3 Výše uvedené odstavce 1 a 2 se také vztahují na odkaz na vzdálenost „ h “ v pravidle 12A.11.8.

22 Platnost pravidla 12A na MODU

**Prav.
12A.7,**

Při použití pravidla 12A z Přílohy I k MARPOL na sloupy stabilizované soupravy (dále jen „MODU“) tak, jak je definováno v Předpisu MODU 12A.8, za účelem umístění

12A.8 palivových nádrží, omezení polohy v odstavcích 7 a 8 tohoto pravidla se vztahují na ty oblasti, které mohou být poškozeny, a to následovně:

- .1 bude se předpokládat, že jsou poškozeny pouze sloupce, podvodní trupy a výztuže na periférii soupravy a bude se předpokládat, že k poškození došlo v exponovaných částech sloupů, podvodních trupů a výztuh;
- .2 bude se předpokládat, že sloupy a výztuhy budou poškozeny na jakékoliv úrovni mezi 5,0 m výše a 3,0 m níže než je rozsah ponorů v návodu MODU pro normální a náročné povětrnostní podmínky a
- .3 bude se předpokládat, že podvodní trup a patky budou poškozeny při provozu ve stavu tranzitu stejným způsobem tak, jak je uvedeno v .1 a .2 s ohledem na jejich tvar.

23 Automatický ochranný vypínač vyžadovaný pravidlem 15.3.2

Prav. 14, 15 Pravidlo 15.3.2 obsahuje odkaz na pravidlo 14.7, které vyžaduje jak stokový alarm 15 miliontin, tak i ochranný vypínač, který zajistí, že vypouštění bude automaticky zastaveno, když obsah ropných látek v odpadní vodě přesáhne 15 miliontin. Vzhledem k tomu, že to však není požadavek pravidla 14 pro lodě o hrubé prostornosti menší než 10.000 tun, takové lodě nemusí být vybavené tímto alarmem a ochranným vypínačem, pokud se odpadní vody ze stok prostorů strojoven nebudou vypouštět v rámci zvláštních oblastí. Naopak, vypouštění odpadních vod v rámci zvláštních oblastí z lodí bez stokového alarmu 15 miliontin a automatického ochranného vypínače je porušením úmluvy, i když je obsah ropných látek ve výtoku nižší než 15 miliontin.

24 Omezování vypouštění balastové vody z palivových nádrží

Prav. 14.1 24.1 Druhá věta pravidla 14.1 by měla být vykládána takto:

Každá loď o hrubé prostornosti 400 tun a více, ale o hrubé prostornosti menší než 10.000 tun:

- .1 která nenes balastovou vodu v palivových nádržích by měla být vybavena odlučovačem ropných látek 15 miliontin pro omezení vypouštění stok z prostor strojoven;
- .2 která nese balastovou vodu v palivových nádržích by měla být vybavena zařízením vyžadovaným pravidlem 14.2 pro omezení vypouštění stok z prostor strojoven znečištěné balastové vody z palivových nádrží. Lodě, na kterých není racionální nainstalovat toto zařízení by měly znečištěnou balastovou vodu z palivových nádrží uskladňovat na palubě a vypouštět ji do zařízení pro odezdávání látek z lodí.

24.2 Výše uvedené zařízení by mělo mít dostatečnou kapacitu, aby zvládlo množství vypouštěných odpadních vod.

25 Odlučovač ropných látek

Prav. 14.1, 14.2 Odlučovač ropných látek uvedený v pravidlech 14.1 a 14.2 je odlučovač stok 15 miliontin a může zahrnovat libovolnou kombinaci odlučovače, filtru nebo koalesceru a také samostatné jednotky určené k produkci odpadních vod s obsahem ropných látek nepřekračujícím 15 miliontin.

26 Výjimky pro omezené plavby

Prav. 14.5.3.4 Prav. 14.5.3.4 Mezinárodní osvědčení o zamezení znečištění ropnými látkami by mělo obsahovat dostatečné informace umožňující přístavnímu státu určit, zdali loď vyhovuje podmínkám zproštění týkajících se fráze „omezené plavby tak, jak je určeno správním orgánem“. To může zahrnovat seznam přístavů, maximální dobu trvání plavby mezi

přístavy se zařízením pro odevzdávání látek z lodí nebo podobné podmínky tak, jak je stanoveno správním orgánem.

27 Omezení vypouštění ropných látek

Prav. 15 *Přečerpávání ropných zbytků souvisejících s nákladem bez ropných látek do odpadních nádrží ropných tankerů.*

27.1 Pokud se ropné zbytky související s nákladem bez ropných látek přečerpávají do odpadních nádrží ropných tankerů, vypouštění těchto zbytků by mělo být v souladu s pravidlem 34.

27.2 Výše uvedená interpretace by neměla být vykládána jako uvolnění stávajícího zákazu uspořádání potrubí spojujících strojovnu a odpadních nádrží, které by mohlo povolit vniknutí nákladu do prostor strojovny. Jakákoliv uspořádání stanovená pro vypouštění stok z prostor strojoven do odpadních nádrží by mělo zahrnovat odpovídající prostředky určené k zabránění zpětného toku kapalného nákladu a plynů do prostor strojovny. Jakákoliv takové uspořádání nepředstavuje uvolnění požadavků pravidla 14, pokud jde o odlučovač ropných látek.

28 Definice „pluje“

Prav. 15.2.1 Termín „pluje“ (en route) znamená, že loď je na cestě na moři na kurzu nebo kurzech, včetně odchylky od nejkratší přímé trasy, které, nakolik je to možné pro účely navigace, způsobí, že veškeré vypouštěné látky budou rozloženy tak velké ploše moře, nakolik je to přijatelné a proveditelné.

29 Palivo

Prav. 16.2 *Velká množství paliva*

29.1 Fráze „velká množství paliva“ v pravidle 16.2 odkazuje na lodě, které musí zůstat na moři po delší dobu z důvodu zvláštní povahy jejich provozu a obchodních činností. Za zvažovaných okolností by se vyžadovalo, aby tyto lodě napustily své prázdné palivové nádrže balastovou vodou s cílem udržet dostatečnou stabilitu a bezpečné plavební podmínky.

29.2 Tyto lodě mohou zahrnovat mimo jiné některé velké rybářské lodě nebo oceánské remorkéry. Do této skupiny mohou být zahrnuty některé jiné typy lodí, u kterých z bezpečnostních důvodů, např. stability, může vyžadovat přeprava balastu v palivových nádržích.

30 Platnost pravidla 16.4

Prav. 16.4 Jestliže je oddělení palivových nádrží a nádrží na balastovou vodu neodůvodněné nebo neproveditelné u lodí na něž se vztahuje pravidlo 16.4, balastovou vodu lze přepravovat v palivových nádržích, a to za předpokladu, že tato balastová voda je vypouštěna do moře v souladu s pravidly 15.2, 15.3, 15.5 a 15.6 nebo do zařízení pro odevzdávání látek z lodí v souladu s pravidlem 15.9.

31 Ropné tankery využívané ke skladování znečištěného balastu

Prav. 18, 19, 20, 33, 35 Když se ropný tanker využívá jako plovoucí zařízení pro příjem znečištěného balastu vypouštěného z ropných tankerů, u takového tankeru se nevyžaduje splnění ustanovení pravidel 18, 19, 20, 33 a 35. 20, 33, 35

32 Požadavky na SBT, CBT, COW a PL

Prav. 18.3.2 *Objem SBT*

Pro účely uplatňování pravidla 18.3.2 se považuje, že následující operace ropných tankerů spadají do kategorie výjimečných případů:

- .1 kdy se vyžaduje, aby byly kombinované tankery provozovány pod nakládacími a vykládacími mostovými jeřáby;
- .2 kdy se vyžaduje, aby tankery proplouvaly pod nízkými mosty;
- .3 když místní předpisy přístavu nebo kanálu vyžadují pro bezpečnou plavbu zvláštní ponory;
- .4 když opatření při nakládání a vykládání vyžadují, aby byl tanker na hlubším ponoru než je dosaženo úplným naplněním všech nádrží na oddělený balast;
- .5 když pravidla povolují důkladnou kontrolu anebo měření tloušťky oceli pomocí raftů a
- .6 hydrostatické tlakové zkoušky nádrží.

33 Podmínky pro oddělený balast u ropných tankerů o délce kratší než 150 m

Prav. 18.5 33.1 Při stanovování minimálního ponoru a sklonu ropných tankerů o délce kratší než 150 metrů, které se budou kvalifikovat jako ropné tankery SBT, by měl správný orgán postupovat v souladu s pokyny stanovenými v dodatku 1.

33.2 Vzorce uvedené v dodatku 1 nahradí vzorce uvedené v pravidle 18.2 a tyto ropné tankery by měly rovněž splňovat podmínky stanovené v pravidlech 18.3 a 18.4, aby mohly být kvalifikovány jako ropné tankery SBT.

34 Ropné tankery definované v pravidle 1.28.3 o hrubé nosnosti 40.000 tun a více s CBT a COW

Prav. 18.7, 18.8 34.1 Ropné tankery definované v pravidle 1.28.3 o hrubé nosnosti 40.000 tun a více, které jsou vybaveny CBT a COW a označeny v Dodatku k Osvědčení IOPP jako „tankery pro přepravu surové ropy/ropných látek“ a provozované následovně:

- .1 Měly by být vždy provozované s CBT a ve vyhrazených tancích na čistý balast by se neměla přepravovat ani surová ropa, ani ropné látky a
- .2 Při přepravě úplného nebo částečného nákladu surové ropy by se měly provozovat s COW, v tancích přepravujících surovou ropu, za účelem omezení množství kalu.

34.2 Správním orgánem schválené postupy pro přepínání mezi režimy COW a CBT na tankerech s běžným nebo samostatným nezávislým potrubím a čerpadly pro manipulaci s nákladem a (CBT) balastem by měly být průběžně přijatelné, pokud není přeprava surové ropy v režimu CBT daná jako přípustná.

35 Objem CBT

Prav. 18.8 Pro účely stanovení objemu CBT lze zahrnout následující nádrže:

- .1 Nádrže na oddělený balast a
- .2 jímky a nádrže v předním a zadním kolizním prostoru, a to za předpokladu, že slouží výhradně k přepravě balastové vody a jsou spojeny s trvalým potrubím s čerpadly balastové vody.

36 Měřič obsahu ropných látek v CBT

Prav. 18.8.3 Vypouštění balastu z vyčleněných nádrží na čistý balast by mělo být průběžně sledováno (ale ne nutně zaznamenáváno) měřičem obsahu ropných látek vyžadovaným pravidlem 18.8.3, aby bylo možné čas od času pozorovat obsahu ropných látek, pokud existuje. Tento měřič obsahu ropných látek se nemusí uvádět do provozu automaticky.

37 Ochranné umístění SBT

Prav. 18.12 až 18.15 37.1 Mělo by se provést měření minimální šířky bočních nádrží a minimální svislé hloubky nádrží dvojitého dna a hodnoty ochranných oblastí (PA_C a PA_S) by se měly vypočítat v souladu s „Prozatímním doporučením pro jednotný výklad pravidel 18.12-18.15 - Ochranná umístění prostor na oddělený balast“ uvedeným v dodatku 2.

37.2 Lodě postavené v souladu s tímto výkladem by měly být považovány za splňující požadavky pravidel 18.12-18.15 a nebude nutné je měnit, pokud z pozdějšího výkladu nevplynou jiné požadavky.

37.3 Pokud podle názoru správního orgánu jakýkoliv ropný tanker, jehož kýl byl položen nebo který byly v podobném stádiu stavby před 1. červencem 1980 splňuje požadavky pravidel 18.12-18.15 bez zohlednění výše uvedeného Prozatímního doporučení, správní orgán může uznat, že takový tanker splňuje pravidla 18.12 - 18.15.

38 Ropné tankery s nezávislými nádržemi

Prav. 19 Ropné tankery s nezávislými nádržemi se považují za ropné tankery s dvojitým dnem, a to za předpokladu, že jsou navrženy a postaveny tak, že minimální vzdálenost mezi hranicemi nákladových nádrží a dnovou a boční obšívku lodí splňuje ustanovení pravidla 19.

39 Šířka bočních nádrží a výška nádrží dvojitého dna na ohybu stokové oblasti

Prav. 19.3.3 Požadavky pravidla 19.3.3 na ohybu stokových oblastí se vztahují na celou délku nádrže.

40 Celkový objem balastních nádrží

Prav. 19.4 40.1 Veškerý balast přepravovaný ve vnitřních rozšířeních, vybráních nebo výklencích dvojitého trupu, např. kozlicích přepážek, by měl být přídatný balast nad minimální požadavek na objem odděleného balastu podle pravidla 18.

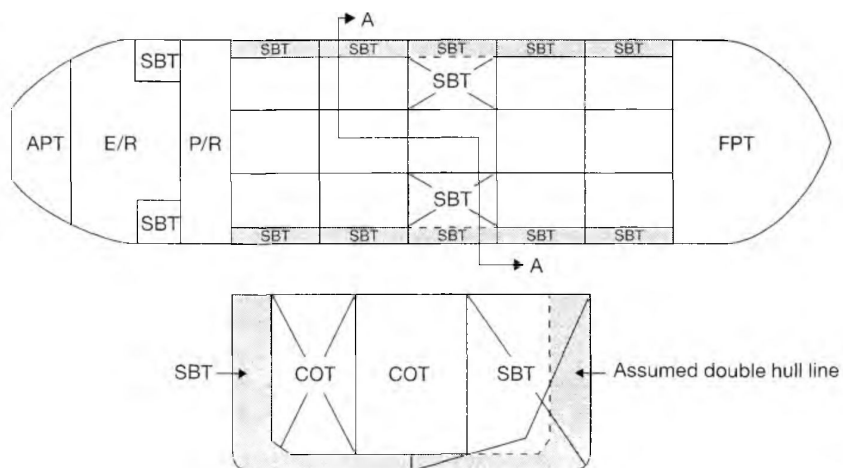
40.2 Při výpočtu celkového objemu podle pravidla 19.3.4 je třeba dále brát v úvahu následující:

1. objem balastních nádrží ve strojovně by měl být z celkového objemu balastních nádrží vyloučen;
2. objem balastních nádrží umístěných uvnitř dvojitého trupu by měl být z celkového objemu balastních nádrží vyloučen (viz obrázek 1).

41 Definice bočních nádrží dvojitého boku

Prav. 19.6.2 Boční nádrže vyžadované z důvodu ochrany celé délky nákladového tanku pravidlem 19.6.2, a to za účelem souladu s pravidlem 21.4.2, lze použít jako nákladové nádrže pro přepravu ropných produktů jiných druhů než jsou těžké ropné látky, když je loď vybavena nákladovými nádržemi uspořádanými tak, že objem každé nákladové nádrže nepřesahuje 700 m³.

Řez A-A



Assumed double hull line = Předpokládaná linie dvojitého trupu

SBT: Nádrž na oddělený balast

COT: Nádrž na ropný náklad

FPT: Nádrž předního kolizního prostoru

APT: Nádrž zadního kolizního prostoru

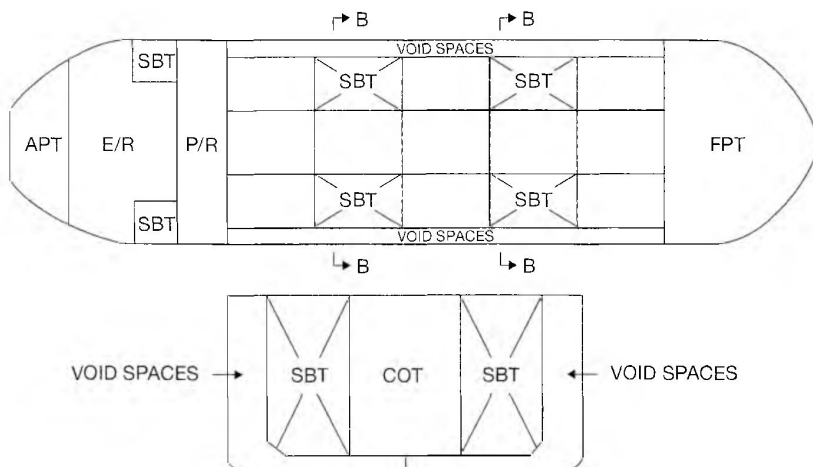
E/R: Strojovna

P/R: Strojovna čerpadel

Obrázek 1

3. prostory jako jsou prázdné prostory umístěné uvnitř dvojitého trupu po délce nákladové nádrže by měly být do celkového objemu balastních nádrží zahrnuty (viz obrázek 2).

Řez B-B



VOID SPACES = PRÁZDNÉ PROSTORY

SBT: Nádrž na oddělený balast

COT: Nádrž na ropný náklad

FPT: Nádrž předního kolizního prostoru

APT: Nádrž zadního kolizního prostoru

E/R: Strojovna

P/R: Strojovna čerpadel

Obrázek 2

42 Definice ropného tankeru kategorie 2

Prav. 20.3.2 Každý ropný tanker kategorie 2 musí být vybaven Nádrže na oddělený balast na ochranném umístění (SBT/PL).

43 Velká přestavba, pokud jde o pravidlo 20.4

Prav. 20.4 Pro účely stanovení platnosti data pro požadavky pravidla 20.4 v Příloze I k MARPOL, kde tanker prošel velkou přestavbou tak, jak je definováno v pravidle 1 v Příloze I k MARPOL, která vyústila ve výměnu přídě, včetně celého nákladového úseku, se za datum dokončení velké přestavby ropného tankeru považuje den dodání loď podle pravidla 20.4 v Příloze I k MARPOL, a to za předpokladu, že:

- 1 přestavba ropného tankeru byla dokončena před 6. červencem 1996;
- 2 přestavba zahrnovala výměnu celého nákladového úseku a přídě a tanker splňuje všechna příslušná ustanovení Přílohy I k MARPOL platná ke dni dokončení velké přestavby a
- 3 původní datum dodání ropného tankeru bude platit, bere-li se v úvahu hranice 15 let stáří týkající se první inspekce Systému hodnocení stavu (CAS), která má být dokončena v souladu s pravidlem 20.6 v Příloze I k MARPOL.

44 Boční nádrže a prostory dvojitého dna tankerů tak, jak je definováno v pravidle 1.28.5 využívané pro balastovou vodu

Prav. 20.6 Pokud se boční nádrže a nádrže dvojitého dna uvedené v pravidle 20.6 využívají pro balastovou vodu, uspořádání balastu musí minimálně splňovat Revidované specifikace pro ropné tankery s vyčleněnými nádržemi na čistý balast (usnesení A.495 (XII)).

45 Požadavky na Systém hodnocení stavu (CAS)

Prav. 21.6.1 První inspekce CAS se provádí současně s první průběžnou nebo obnovovací inspekcí:

- po 5. dubnu 2005 nebo
- po datu, kdy loď dosáhne stáří 15 let,

podle toho, co nastane později.

46 Spodní ochrana strojoven čerpadel

Prav. 22.5 4 6.1 Termín „strojovna čerpadel“ znamená strojovna čerpadel nákladu. Potrubí na balast může být umístěno uvnitř strojovny čerpadel dvojitého dna, a to za předpokladu, že žádné poškození tohoto potrubí nezpůsobí nečinnost lodních čerpadel umístěných ve „strojovně čerpadel“.

46.2 Ochrana „strojovny čerpadel“ dvojitým dnem může mít formu prázdné nádrže, balastní nádrže, nebo není-li to zakázáno jinými předpisy, palivové nádrže.

46.3 Stokové jímky mohou být uznány v rámci dvojitého dna za předpokladu, že tyto jímky jsou co nejmenší a vzdálenost mezi dnem jímky a základní linií lodi měřená kolmo k základní linii lodi není menší než 0,5h.

46.4 Nachází-li část strojovny čerpadel pod minimální výškou vyžadovanou pravidlem

22.2, pak pouze tato část strojovny čerpadel musí být dvojitého dna.

47 Průběh havarijního výtoku ropných látek Přetlak v kPa

Prav. 23.7.3.2 Je-li nainstalován systém s inertním plynem, za normální přetlak (v kPa) se bude brát 5 kPa.

48 Omezení velikosti nádrže a stabilita při poškození

Prav. 24.1.2 *Předpoklady poškození dna*

Při použití hodnot pro poškození dna v přední části lodi tak, jak je uvedeno v pravidle 24.1.2 pro účely výpočtu jak výtoku ropných látek a stability při poškození, $0,3L$ od přední svislice by měl být nejvzdálenějším bodem rozsahu poškození.

49 Hypotetický výtok ropných látek u kombinovaných tankerů

Prav. 25 Za účelem výpočtu hypotetického výtoku ropných látek u kombinovaných tankerů:

- .1 objem nákladové nádrže musí zahrnovat objem jícnu až k vrcholu sil jícnu, a to bez ohledu na konstrukci poklopu, ale nemusí obsahovat objem žádného krytu jícnu a
- .2 u měření objemu na konstrukčních liniích se nebudou odečítat žádné objemy vnitřních konstrukcí.

50 Výpočet hypotetického výtoku ropných látek

Prav. 25.1.2 V případě, kdy šířka b_i , není po celé délce konkrétní boční nádrže konstantní, pro účely posouzení hypotetických výtoků ropných látek O_c a O_s by měla být použita nejmenší hodnota b_i v nádrži.

51 Hypotetický výtok ropných látek Umístění ventilů

Prav. 25.3.3 51.1 S ventily a jinými uzavíracími zařízeními umístěnými v souladu s ustanoveními Přílohy I k MARPOL, pravidlo 25.3.3, může být nakládáno podobným způsobem jako při nakládání se sacími jímkami jako podle pravidla 12A.10 MARPOL, a proto mohou být uspořádány ve vzdálenosti od dna lodi nejméně $h/2$.

51.2 Kromě toho, že musí mít co nejmenší plochu, rozměry sacích jímek uvedených v Příloze I k MARPOL, pravidlo 25.3.3, by měly být přiměřené rozměrům sacího potrubí a pokryté ploše.

52 Stabilita v neporušeném stavu

Prav. 27 52.1 Plavidlo by mělo být naloženo se všemi nákladovými nádržemi naplněnými na úroveň odpovídající maximálnímu celkovému součtu vertikálního momentu objemu plus moment setrvačnosti volné hladiny při nulovém náklonu u každé jednotlivé nádrže. Hustota nákladu by měla odpovídat dostupné hrubé nosnosti nákladu při výtlačku, při kterém příčná KM dosáhne minimální hodnoty, a to za předpokladu plného objemu spotřebního materiálu při odplutí a 1 % celkového objemu balastové vody. Maximální moment setrvačnosti volné hladiny by měl předpokládat ve všech zátěžových podmínkách. Za účelem výpočtu GM_0 by opravy volné hladiny kapaliny měly být založeny na příslušném svislém momentu setrvačnosti volné hladiny. Křivka vzpřimujícího ramene páky může být opravena na základě momentů dopravy kapalin.

52.2 Za účelem prokázání splnění pravidla 27 v Příloze I k MARPOL, jako alternativa k případu naložení popsaném v Jednotném výkladu 45.1 k MARPOL se přijímá provedení rozsáhlou analýzu zahrnující všechny možné kombinace naplnění nákladových a balastních nádrží. Pro tak rozsáhlé podmínky analýzy se má za to, že:

- .1 hmotnost, souřadnice těžiště a moment volné hladiny u všech nádrží by měly

být podle skutečného obsahu posuzovaného ve výpočtech a

- .2 v souladu s následujícím by měly být provedeny rozsáhlé výpočty:
 - .2.1 ponory by se měly měnit mezi ponorem s lehkým balastem a vzorovým ponorem;
 - .2.2 je nutné uvažovat spotřební materiál, včetně, ale nikoli výlučně paliva, motorové nafty a pitné vody, v množství odpovídajícím 97 %, 50 % a 10 % obsahu;
 - .2.3 pro každý ponor a variantu spotřebního materiálu, by měla dostupná hrubá nosnost zahrnovat balastovou vodu a náklad tak, aby byly zahrnuty kombinace mezi maximálním obsahem balastu a minimálním obsahem nákladu a naopak. Ve všech případech, by měl být počet naložených balastních a nákladových nádrží zvolen tak, aby odrážel nejhorší možnou kombinaci VCG a bez vlivů volné hladiny. Provozní omezení počtu nádrží považovaných za současně nevytížené a vyloučení konkrétních nádrží by nemělo být povoleno. Všechny balastní nádrže musí mít nejméně 1 % obsahu;
 - .2.4 musí být posuzovány hustoty nákladu mezi nejnižší a nejvyšší určenou k přepravě a
 - .2.5 měly by být prozkoumány dostatečné kroky mezi všemi limity, aby se zajistilo, že budou identifikovány nejhorší podmínky. Mělo by být prozkoumáno minimálně 20 kroků pro rozsah obsahu nákladu a balastu mezi 1 % a 99 % celkového objemu. Mohou být nezbytné kroky s užšími rozestupy poblíž kritických částí rozsahu.

V každé fázi musí být splněna kritéria uvedená v odstavci 1 pravidla 27.

53 Provozní ponor

Prav. 28.1 S ohledem na termín „každý provozní ponor, který odráží skutečné podmínky částečného nebo úplného zatížení“ by měly požadované informace umožnit posouzení stability při poškození za podmínek stejných jako nebo podobných těm, za nichž se předpokládá provoz lodi.

54 Sací jímky

Prav. 28.2 Za čelem stanovení rozsahu předpokládaného poškození podle pravidla 28.2 lze sací jímky vyloučit, a to za předpokladu, že tyto jímky nejsou příliš velké plochy a přesahují pod nádrží na minimální vzdálenost a v žádném případě ne více než je polovina výšky dvojitého dna.

55 Nádrže s hladkými stěnami

Prav. 29.2.3.3 Termín „nádrže s hladkými stěnami“ by měl zahrnovat hlavní nákladové nádrže u tankerů pro přepravu ropných produktů/volně ložených substrátů/rud, které mohou být postaveny s vertikální kostrou o malé hloubce. Za hladké stěny se považují i vertikálně prolamované přepážky.

56 Čerpací a potrubní zařízení

Prav. 30.2 *Potrubní zařízení pro vypouštění nad čarou ponoru*

56.1 Na základě pravidla 30.2, musí být vedení pro vypouštění do moře nad čarou ponoru vedena buď:

- .1 do výpusti lodi umístěné nad čarou ponoru ve stavu nejhlubšího ponoru s balastem nebo

- .2 do výtokového rozvodného potrubí ve středu lodi nebo, je-li nainstalováno, do zádového či příďového nakládacího/vypouštěcího zařízení nad horní palubou.

56.2 Boční výpust lodi l uvedená v 56.1.1 by měla být umístěna tak, aby se její spodní hrana neponořila, když loď přepravuje maximální množství balastu během plaveb s balastem s ohledem na druh a činnost lodi. Vypouštěcí vývod umístěný nad čarou ponoru při následujících zátěžových podmínkách bude uznán jako vyhovující tomuto požadavku:

- .1 na ropných tankerech, které nejsou vybaveny SBT a CBT, zátěžové podmínky, kdy loď současně přepravuje jak normální balast při odplutí tak i normální čistý balast a
- .2 na ropných tankerech vybavených SBT a CBT, zátěžové podmínky, kdy loď přepravuje balastovou vodu v tancích na oddělený balast nebo vyčleněných tancích na čistý balast spolu s dalším balastem v nákladových tancích v souladu s pravidlem 18.3.

56.3 Správní orgány mohou povolit potrubní zařízení, která vedou k boční výpusti lodi umístěné nad čarou ponoru s balastem při odplutí, ale ne nad čarou ponoru ve stavu nejhlubšího ponoru s balastem, pokud byla tato zařízení byla nainstalována před 1. lednem 1981.

56.4 Ačkoliv pravidlo 30.2 nebrání použití zařízení uvedeného v 56.1.2 určeného k vypouštění balastové vody, je zřejmé, že použití tohoto zařízení není žádoucí a důrazně se doporučuje, aby byly lodě vybavené jednou buď bočními výpustěmi uvedenými v 56.1.1 nebo zařízením částečně odděleného toku uvedeným v pravidle 30.6.5.

57 Potrubí o malém průměru

**Prav.
30.4.2**

57.1 Pro účely uplatňování pravidla 30.4.2, by průřez potrubí malého průměru neměl překročit:

- .1 10 % průřezu hlavního vypouštěcího potrubí nákladu u ropných tankerů dodaných po 1. červnu 1982 tak, jak je definováno v pravidle 1.28.4 nebo ropných tankerů dodaných 1. června 1982 či dříve tak, jak je definováno v pravidle 1.28.3, dosud nevybavených potrubím o malém průměru nebo
- .2 25 % průřezu hlavního vypouštěcího nákladového potrubí u ropných tankerů dodaných 1. června 1982 či dříve tak, jak je definováno v pravidle 1.28.3, již vybavených takovým potrubím. (Viz odstavec 4.4.5 revidovaných Specifikací COW obsažených v usnesení A.446(XI) ve znění usnesení Organizace A.497(XII) a A.897(21)).

57.2 Připojení potrubí s malým průměrem k ventilu rozvodného potrubí

Fráze „připojen mimo loď“ týkající se potrubí s malým průměrem pro vypouštění na břeh by měla být vykládána ve smyslu přípojka na straně po proudu ventilů rozvodného potrubí na palubě lodi, a to jak na levoboku, tak i na pravoboku, když se vypouští náklad. Toto uspořádání by umožnilo přečerpání odtoků zpět z nákladového potrubí tankeru na břeh s ventily rozvodného potrubí tankeru uzavřenými přes stejné přípojky jako pro hlavní nákladové potrubí (viz nákres uvedený v dodatku 3).

58 Specifikace systému částečně odděleného toku

**Prav.
30.6.5.2**

Specifikace pro navrhování, instalaci a provoz systému částečně odděleného toku pro omezení vypouštění mimo loď uvedený v pravidle 30.6.5.2 jsou uvedeny v dodatku 4.

59 Příklady spolehlivých prostředků

Prav. 30.7

Příklady spolehlivých prostředků mohou mít formu záślepek, brýlových záślepek,

potrubních klapek, vyprazdňovacích a odsávacích systémů nebo vzduchových či vodních tlakových systémů. V případě, že se používají vyprazdňovací a odsávací systémy nebo vzduchové či vodní tlakové systémy, tyto systémy musí být vybaveny jak tlakoměrem, tak i poplašným systémem, které umožní nepřetržité sledování stavu úseku potrubí a tím integritu ventilů mezi mořskou sací skříní a ventily na lodi.

60 Celkové množství vypouštění

Prav. 34.1.5 Fráze „celkové množství konkrétního nákladu, jehož část tyto zbytky tvoří“ v pravidle 34.1.5 se týká celkového množství konkrétního nákladu, který byl přepravován při předchozí plavbě a neměla by být chápána tak, že se týká pouze celkového množství nákladu, který byl obsažen v nákladových tancích, do kterých byla následně napuštěna balastová voda.

61 Palubní nouzový plán pro případ znečištění ropnými látkami

Prav. 37.1 *Ekvivalentní ustanovení o uplatňování požadavku na nouzové plány pro případ znečištění ropnými látkami*

Veškeré pevné nebo plovoucí vrtné soupravy nebo jiná zařízení na volném moři použitá při průzkumu, využívání a souvisejícím příbřežním zpracování nerostných zdrojů z mořského dna, která mají nouzový plán pro případ znečištění ropnými látkami koordinovaný s, a schválený v souladu s postupy stanovenými, pobřežním státem by měla být považována splňující pravidlo 37.

62 Odpovídající zařízení pro odevzdávání látek z lodí pro látky upravené pravidlem 2.4

Prav. 38 Vykládací přístavy přijímající látky upravené pravidlem 2.4 (mezi něž patří mimo jiné ropné látky s vysokou hustotou) by měly mít odpovídající zařízení určená pro tyto produkty umožňující čištění celých nádrží prováděné v přístavu a měly by mít odpovídající zařízení pro odevzdávání látek z lodí pro řádné vypouštění a přijímání zbytků nákladu a rozpouštědel nezbytných pro čištění v souladu s odstavcem 7.2 z Jednotných výkladů.

63 Požadavky na pevné či plovoucí plošiny

Prav. 39 *Platnost MARPOL*

čl. 2(3)(b)(ii) Existuje pět kategorií vypouštění, které lze spojit s provozem pevných či plovoucích plošin na něž se vztahuje toto pravidlo, pokud jsou použity při průzkumu, využívání a souvisejícím příbřežním zpracování nerostných zdrojů, tj.:

- .1 odtoky z prostor strojoven;
- .2 odtoky z příbřežního zpracování;
- .3 vypouštění provozních vod;
- .4 vypouštění vytlačené vody a
- .5 znečištěná mořská voda z provozních důvodů, např. voda k začišťování nádrží na vyrobené ropné látky, voda k hydrostatickému zkoušení nádrží na vyrobené ropné látky, voda z balastování nádrží na vyrobené ropné látky k provádění kontrol raftování.

Pouze vypouštění odtoků z prostor strojoven a znečištěného balastu by mělo být předmětem úmluvy MARPOL (viz schéma uvedené v dodatku 5).

Dodatky k Jednotným výkladům Přílohy I

Dodatek 1

Pokyny pro správní orgány týkající se ponorů doporučených pro tankery s odděleným balastem o délce kratší než 150 m

Úvod

1 Pro správní orgány týkající se požadavků na minimální ponory pro tankery s odděleným balastem o délce kratší než 150 m jsou uvedeny tři formulace.

2 Tyto formulace jsou založeny jak na teoretickém výzkumu a šetření praktických postupů na tankerech s různou konfigurací odrážející různé stupně zájmu týkajícího se vynoření vrtule, vibrací, silného podélného houpání, ztráty rychlosti, kolébání, dokování a dalších záležitosti. Kromě toho jsou zahrnuty určité informace týkající se předpokládaných podmínek na moři.

3 Uznávajíc povahu základní práce, velmi rozličné uspořádání menších tankerů a jedinečnou citlivost každého plavidla na vítr a podmínky na moři, nelze nalézt žádný základ pro doporučení jedné samostatné formulace.

Pozor

4 Je třeba upozornit, že uvedené informace by měly být použity jako obecné pokyny pro správní orgány. S ohledem na jedinečné provozní požadavky konkrétního plavidla, správní orgán by se měl ujistit, že tanker má dostatečný objem pro balast pro bezpečný provoz. V každém případě by měla být stabilita zkoumána samostatně.

5 *Formulace A*

- .1 střední ponor (m) $= 0,200 + 0,032L$
- .2 maximální sklon $- (0,024 - 6 \times 10^{-5}L)L$

6 Tyto výrazy byly odvozeny ze studie 26 tankerů v rozmezí délky od 50 do 150 m. Ponory, v některých případech, byly abstrahovány od sklonu a knih stability a představují zátěžové podmínky při odplutí. Tyto zátěžové podmínky představují plavební podmínky za meteorologických podmínek až do stupně 5 Beaufortovy stupnice.

7 *Formulace B*

- .1 minimální ponor na přídi (m) $= 0,700 + 0,0170L$
 - .2 minimální ponor na zádi (m) $= 2,300 + 0,030L$
- nebo
- .3 minimální střední ponor (m) $= 1,550 + 0,023L$
 - .4 maximální sklon $= 1,600 + 0,013L$

8 Tyto výrazy jsou výsledkem šetření na základě teoretického výzkumu, modelu a plnohodnotných zkoušek. Tyto vzorce jsou založeny na hodnotách Moře 6 (Mezinárodní námořní stupnice).

9 *Formulace C*

- .1 minimální ponor na zádi (m) $= 2,0000 + 0,0275L$
- .2 minimální ponor na přídi (m) $= 0,5000 + 0,0225L$

10 Tyto výrazy určují některé větší ponory jako pomoc při zamezování vynoření vrtule a úderům vln do trupu při silném podélném houpání u lodí o větších délkách.

Prozatímní doporučení pro jednotný výklad pravidel 18.12 až 18.15

„Ochranná umístění prostor odděleného balastu“

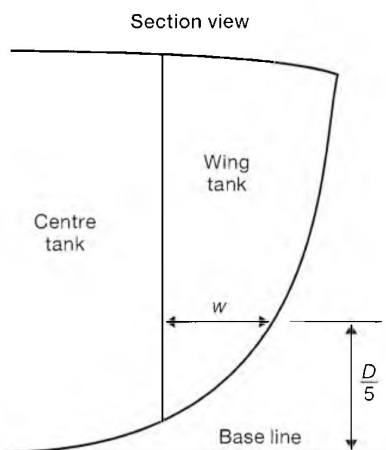
1 Pravidlo 18.15 Přílohy I k úmluvě MARPOL týkající se měření minimální šířky 2 m u bočních nádrží a měření minimální svislé hloubky 2 m nebo $B/15$ u nádrží dvojitého dna nebo v souvislosti s nádržemi na koncích lodí, kde není identifikovatelná žádná stoková oblast, by se mělo vykládat ve smyslu uvedeném níže. Při měření nádrží v rovnoběžném střední části lodí, kde je stoková oblast jasně identifikovatelná neexistují žádné obtíže. Pravidlo nevysvětluje, jak by se měření mělo provádět.

2 Minimální šířka bočních nádrží by se měla měřit ve výšce $D/5$ nad základní linii poskytující přiměřenou úroveň, nad kterou by se měla aplikovat dvoumetrová šířka protikolizní ochrany, a to za předpokladu, že ve všech případech je $D/5$ nad horním ohybem stok ve středu lodí (viz obrázek 1). Minimální výška nádrží dvojitého dna by se měla měřit ve svislé rovině měřené $D/5$ směrem dovnitř od průsečíku obšívky s vodorovnou linií $D/5$ nad základní linií (viz obrázek 2).

3 Hodnota PA_C pro boční nádrž, která nemá minimální šířku 2 m po celé své délce, je nulová. Ta část nádrže, jejíž minimální šířka přesahuje 2 m by neměla být zohledněna. Při posuzování PA_S by se neměla zohledňovat žádná nádrž dvojitého dna, jehož část, kdekoli v celé jeho délce, nesplňuje požadavky na minimální hloubku. Pokud však předpokládané rozměry dna nákladové nádrže nad dvojitým dnem spadají zcela do oblasti nádrže nebo prostoru dvojitého dna, která splňuje požadavek na minimální výšku a za předpokladu, že boční přepážky ohraničující výše uvedenou nákladovou nádrž jsou svislé nebo mají sklon maximálně 45° od svislé roviny, lze zohlednit tu část tanku dvojitého dna definovanou promítnutím dna nákladové nádrže. Podobné případy, kdy jsou boční nádrže nad dvojitým dnem nádržemi na oddělený balast nebo prázdné prostory, lze rovněž zohlednit. To by však nevyklučovalo ve výše uvedených případech zohlednění hodnoty PA_S v prvním případě a hodnotu PA_C v druhém případě, kdy je příslušná svislá nebo vodorovná ochrana v souladu s minimálními vzdálenostmi předepsanými pravidlem 18.15.

4 Promítnuté rozměry by se měly použít tak, jak je uvedeno v příkladech na obrázcích 3 až 8. Obrázky 7 a 8 představují měření výšky pro výpočet PA_C u nádrží dvojitého dna se šikmou horní plochou. Obrázky 9 a 10 představují případy, kdy je ve výpočtu PA_S zohledněna část nebo celek nádrže dvojitého dna.

Obrázek 1 – Měření minimální šířky boční balastní nádrže na koncích lodí



Section view = Příčný řez

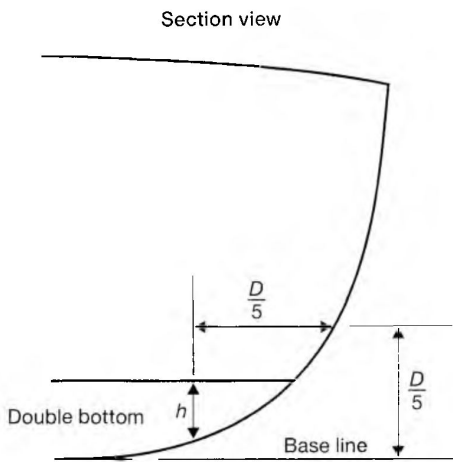
Centre tank = Středová nádrž

Wing tank = Boční nádrž

Base line = Základní linie

w musí být nejméně 2 m po celé délce nádrže u nádrže, která má být použita při výpočtu PA_C

Obrázek 2 – Měření minimální výšky boční balastní nádrže na koncích lodi



Section view = Příčný řez

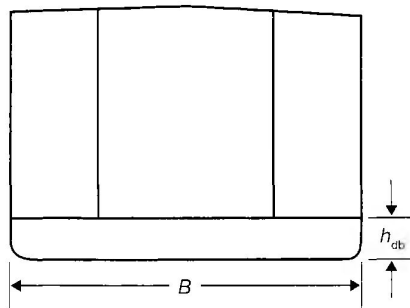
Double bottom = Dvojité dno

Base line = Základní linie

h musí být nejméně 2 m nebo $B/15$, podle toho, která hodnota je menší, po celé délce nádrže u nádrže, který má být použit při výpočtu PA_S

Obrázek 3 – Výpočet PA_C a PA_S u nádrže dvojitého dna ve středu lodi

Příčný řez



Pokud je h_{db} minimálně 2 m nebo $B/15$ podle toho, která hodnota je menší, po celé délce nádrže,

$$PA_C = h_{db} \times \text{délka nádrže dvojitého dna} \times 2$$

$$PA_S = 6 \times \text{délka nádrže dvojitého dna}$$

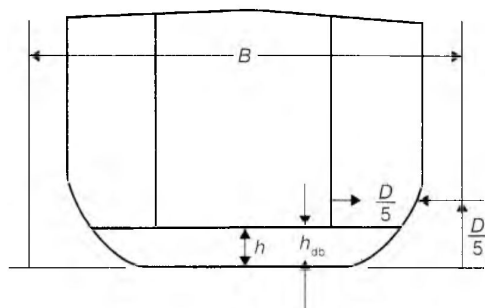
Pokud je h_{db} menší než 2 m nebo $B/15$ podle toho, která hodnota je menší,

$$PA_C = h_{db} \times \text{délka nádrže dvojitého dna} \times 2$$

$$PA_S = 0$$

Obrázek 4 – Výpočet PA_C a PA_S u nádrže dvojitého dna na koncích lodi

Příčný řez



Pokud je h_{db} minimálně 2 nebo $B/15$ podle toho, která hodnota je menší, po celé délce nádrže,

$$PA_C = h \times \text{délka nádrže dvojitého dna} \times 2$$

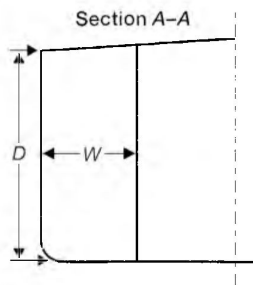
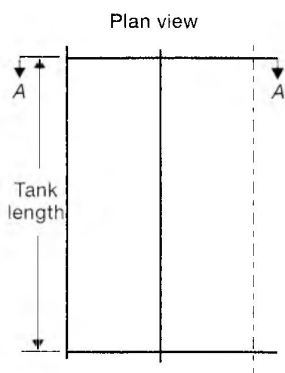
$$PA_S = B \times \text{délka nádrže dvojitého dna}$$

Pokud je h_{db} menší než 2 m nebo $B/15$ podle toho, která hodnota je menší,

$$PA_C = h \times \text{délka nádrže dvojitého dna} \times 2$$

$$PA_S = 0$$

Obrázek 5 – Výpočet PA_C a PA_S u boční nádrže ve středu lodi



Plan view = Půdorys

Tank length = Délka nádrže

Section = Příčný řez

Pokud se W rovná 2 m nebo více,

$$PA_C = D \times \text{délka nádrže} \times 2$$

$$PA_S = W \times \text{délka nádrže} \times 2$$

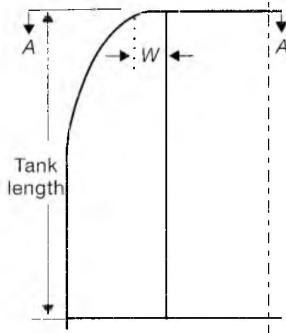
Pokud je W menší než 2 m,

$$PA_C = 0$$

$$PA_S = W \times \text{délka nádrže} \times 2^*$$

Obrázek 6 – Výpočet PA_C a PA_S u boční nádrže na koncích lodi

Půdorys na D

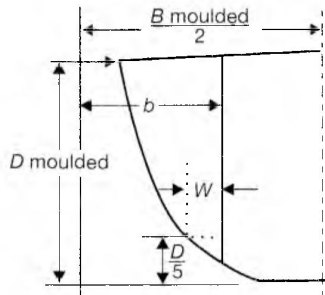


Tank length = Délka nádrže

Section = Příčný řez

moulded = konstrukční

Section A-A



Pokud se W rovná 2 m nebo více,

$$PA_C = D \times \text{délka nádrže} \times 2$$

$$PA_S = b \times \text{délka nádrže} \times 2$$

Pokud je W menší než 2 m,

$$PA_C = 0$$

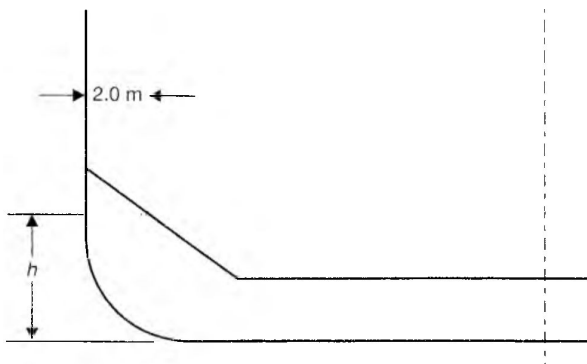
$$PA_S = b \times \text{délka nádrže} \times 2^\dagger$$

* Je-li nutné zahrnout levobok a pravobok.

† Je-li nutné zahrnout levobok a pravobok.

Obrázek 7 – Měření h pro výpočet PA_C u nádrží dvojitého dna se šikmými horními plochami (1)

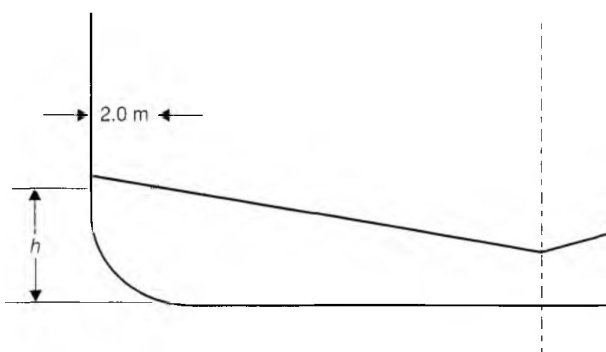
Příčný řez



$$PA_C = h \times \text{délka nádrže dvojitého dna} \times 2$$

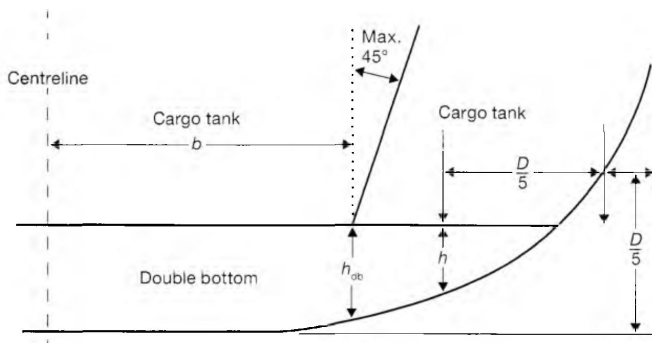
Obrázek 8 – Měření h pro výpočet PA_C u nádrží dvojitého dna se šikmými horními plochami (2)

Příčný řez



$$PA_C = h \times \text{délka nádrže dvojitého dna} \times 2^*$$

Obrázek 9 – Výpočet PA_S u nádrže dvojitého dna bez jasně definovaného ohybu stokové oblasti – když je boční nádrž nákladovou nádrží



Centreline = Osa

Cargo tank = Nákladová nádrž

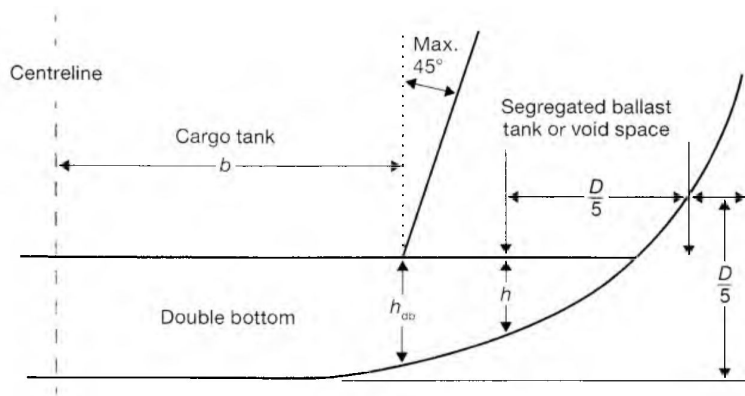
Double bottom = Dvojité dno

Pokud je h menší než 2 nebo $B/15$, podle toho, která hodnota je menší, kdekoli v celé délce nádrže, ale hodnota h_{ob} je alespoň 2 nebo $B/15$, podle toho, která hodnota je menší, po celé délce nádrže v šířce $2b$, pak:

$$PA_S = 2b \times \text{délka nákladové nádrže}$$

* Je-li nutné zahrnout levobok a pravobok.

Obrázek 10 – Výpočet PA_S u nádrže dvojitého dna bez jasně definovaného ohybu stokové oblasti
 – když je boční nádrž nádrží na oddělený balast nebo prázdný prostor



Centreline = Osa

Cargo tank = Nákladová nádrž

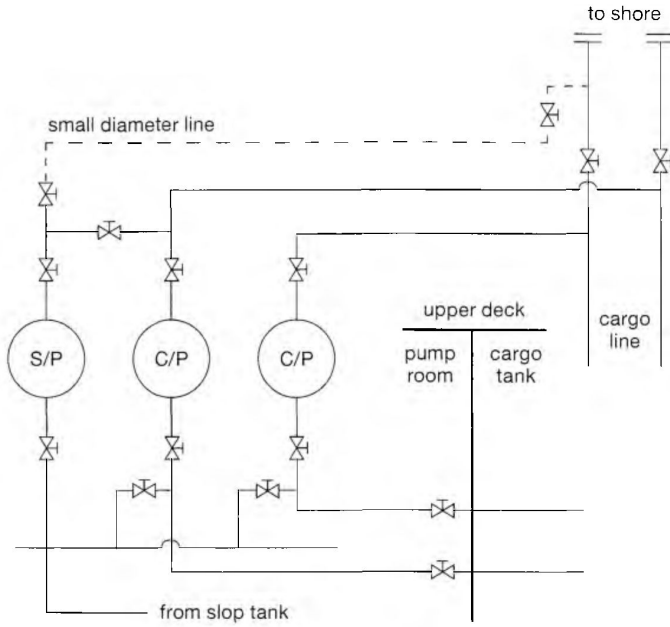
Segregated ballast tank or void space = Nádrž na oddělený balast nebo prázdný prostor

Double bottom = Dvojité dno

Pokud je h menší než 2 nebo $B/15$, podle toho, která hodnota je menší, kdekoli po celé délce nádrže, ale hodnota h_{db} je minimálně 2 nebo $B/15$, podle toho, která hodnota je menší, po celé délce nádrže v šířce $2b$, pak:

$$PA_S = B \times \text{délka nákladové nádrže}$$

Připojení potrubí s malým průměrem k ventilu rozvodného potrubí



to shore = na břeh

small diameter line = potrubí o malém průměru

upper deck = horní paluba

cargo line = nákladové potrubí

pump room = strojovna čerpadel

cargo tank = nákladová nádrž

from slop tank = z odpadní nádrže

Specifikace pro navrhování, instalaci a provoz systému částečně odděleného toku pro omezení vypouštění mimo loď

1 Účel

1.1 Účelem těchto specifikací je poskytnout specifická konstrukční kritéria a požadavky na instalaci a provoz systému částečně odděleného toku uvedené v pravidle 30.6.5 Přílohy I Mezinárodní úmluvy o zabránění znečišťování z lodí z roku 1973 ve znění Protokolu z roku 1973 (MARPOL).

2 Použití

2.1 Ropné tankery dodané 31. prosince 1979 či dříve tak, jak je definováno v pravidle 1.28.1, mohou, v souladu s pravidlem 30.6.5 Přílohy I úmluvy MARPOL, vypouštět znečištěnou balastní a ropnými látkami znečištěnou vodu z nákladových nádrží pod čarou ponoru, a to za předpokladu, že část toku je vedena trvalým potrubím na snadno přístupné místo na horní palubě nebo výše, kde může být vizuálně pozorována během vypouštění a za předpokladu, že zařízení splňují požadavky stanovené správním orgánem, které musí obsahovat alespoň všechna ustanovení těchto specifikací.

2.2 Koncept částečně odděleného toku je založen na principu, že pozorování reprezentativní části toku odpadní vody vypouštěné mimo loď je rovnocenné pozorování celého vytékajícího proudu. Tyto specifikace poskytují podrobné informace o konstrukci, instalaci a provozu systému částečně odděleného toku.

3 Obecná ustanovení

3.1 Systému částečně odděleného toku musí být vybaven tak, aby byl schopen poskytovat reprezentativní vzorky odpadní vody vypouštěné mimo loď za účelem vizuálního zobrazení za všech normálních provozních podmínek.

3.2 Systém částečně odděleného toku je v mnoha ohledech podobný systému odběru vzorků u systému sledování a řízení vypouštění ropných látek, ale musí mít čerpací a potrubní zařízení oddělené od takového systému nebo kombinované rovnocenné zařízení přijatelné pro správní orgán.

3.3 Zobrazení částečně odděleného toku musí být nainstalováno na chráněném a snadno přístupném místě na horní palubě nebo výše schváleném správním orgánem (např. vstup do strojovny čerpadel). Nutné je věnovat pozornost efektivní komunikaci mezi tímto místem zobrazení částečně odděleného toku a pozicí řízení vypouštění.

3.4 Vzorky se musí odebírat z příslušných částí z vypouštěcího potrubí a musí být předány do zobrazovacího zařízení stálým potrubním systémem.

3.5 Systém částečně odděleného toku musí obsahovat následující součásti:

- .1 odběrné sondy;
- .2 potrubí na vzorky vody;
- .3 podávací čerpadlo (čerpadla) na vzorky;
- .4 zobrazovací zařízení;
- .5 zařízení k vypouštění vzorků a, v závislosti na průměru potrubí na vzorky vody,
- .6 proplachovací zařízení.

3.6 Systém částečně odděleného toku musí splňovat platné bezpečnostní požadavky.

4 Uspořádání systému

4.1 Místa odběru vzorků

4.1.1 Umístění míst odběru vzorků:

- .1 Místa odběru vzorků musí být umístěna tak, aby bylo možné získat příslušné vzorky z odpadní vody vypouštěné přes výpusti pod čarou ponoru, které se používají pro provozní vypouštění.
- .2 Místa odběru vzorků musí být umístěna, nakolik je to proveditelné, v úsecích potrubí, kde se běžně vyskytuje turbulentní proudění.
- .3 Místa odběru vzorků musí být, nakolik je to proveditelné, uspořádána na přístupných místech ve svislých úsecích vypouštěcího potrubí.

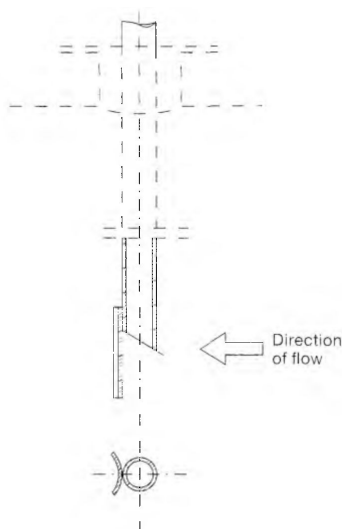
4.1.2 Odběrné sondy:

- .1 Odběrné sondy musí být uspořádány tak, aby vyčnívaly do potrubí o vzdálenost asi čtvrtiny průměru potrubí.
- .2 Odběrné sondy musí být vhodně uspořádány pro snadné vytažení za účelem čištění.
- .3 Systém částečně odděleného toku musí mít uzavírací ventil nainstalovaný vedle každé sondy, vyjma případů, kdy je sonda namontována v nákladovém potrubí, dva uzavírací ventily musí být nainstalované do série ve vzorkovacím potrubí.
- .4 Odběrné sondy by měly být z korozi vzdorného a ropným látkám odolného materiálu, dostatečně odolné, řádně spojené a podložené.
- .5 Odběrné sondy musí mít tvar, který není náchylný k ucpání částicemi nečistot a neměl by na špičce odběrné sondy vytvářet vysoké hydrodynamické tlaky. Obrázek 1 je příklad jednoho vhodného tvaru odběrné sondy.
- .6 Odběrné sondy musí mít stejnou jmenovitou světlost jako má vzorkovací potrubí.

4.2 Vzorkovací potrubí

- .1 Vzorkovací potrubí musí být uspořádáno mezi místy odběru vzorků a zobrazovacím zařízením jako pokud možno co nejrovnější. Je třeba se vyhnout ostrým ohybům a kapsám, kde by se mohly hromadit ropné látky nebo usazeniny.
- .2 Vzorkovací potrubí musí být uspořádáno tak, aby byl vzorek vody dopraven do zobrazovacího zařízení do 20 sekund. Rychlost proudění v potrubí nesmí být menší než 2 m/s.

Obrázek 1 – Odběrná sonda pro systém částečně odděleného toku



- .3 Průměr potrubí nesmí být menší než 40 mm, pokud není nainstalované pevné

proplachovací zařízení, a nesmí být menší než 25 mm, pokud je nainstalováno tlakové proplachovací zařízení tak, jak je uvedeno v odstavci 4.4.

- .4 Vzorkovací potrubí by mělo být z korozivzdorného a ropným látkám odolného materiálu, dostatečně odolné, řádně spojené a podložené.
- .5 Pokud je instalováno více míst odběru vzorků, musí být potrubí připojeno k ventilové skříně na podtlakové straně podávacího čerpadla na vzorky.

4.3 Podávací čerpadlo na vzorky

- .1 Výkon podávacího čerpadla na vzorky musí být dostatečný k tomu, aby průtok vzorku vody splňoval požadavky 4.2.2.

4.4 Proplachovací zařízení

- .1 Pokud je průměr vzorkovacího potrubí menší než 40 mm, musí být instalováno pevné připojení z tlakového potrubí na mořskou nebo pitnou vodu za účelem proplachování vzorkovacího potrubí.

4.5 Zobrazovací zařízení

- .1 Zobrazovací zařízení se musí skládat ze zobrazovací komory opatřené průhledítkem. Komora by měla mít takové rozměry, které umožní volný pád proudu vzorku vody, aby byla jasně viditelná v délce alespoň 200 mm. Správní orgán může schválit rovnocenné zařízení.
- .2 Součástí zobrazovacího zařízení by měly být ventily a potrubí, které by umožnily přepouštění části proudu vzorku kolem zobrazovacího zařízení s cílem dosáhnout laminárního proudění pro zobrazení v komoře.
- .3 Zobrazovací zařízení musí být navrženo tak, aby bylo možné je snadno otevřít a vyčistit.
- .4 Vnitřní prostor zobrazovací komory musí být bílý výjimkou stěny v pozadí, která musí být zbarvená tak, aby usnadnilo pozorování jakékoliv změny v kvalitě vzorku vody.
- .5 Dolní část zobrazovací komory musí být ve tvaru trychtýře pro sběr vzorků vody.
- .6 Musí být nainstalován zkušební kohout na odebrání náhodných vzorků, aby bylo možné vzorek vody prozkoumat nezávisle na zobrazovacím zařízení.
- .7 Zobrazovací zařízení musí být odpovídajícím způsobem osvětleno za účelem usnadnění vizuálního pozorování vzorků vody.

4.6 Zařízení k vypouštění vzorků

- .1 Vzorek vody opouštějící zobrazovací komoru musí být veden do moře nebo do odpadní nádrže, a to pevným potrubím odpovídajícího průměru.

5 Provoz

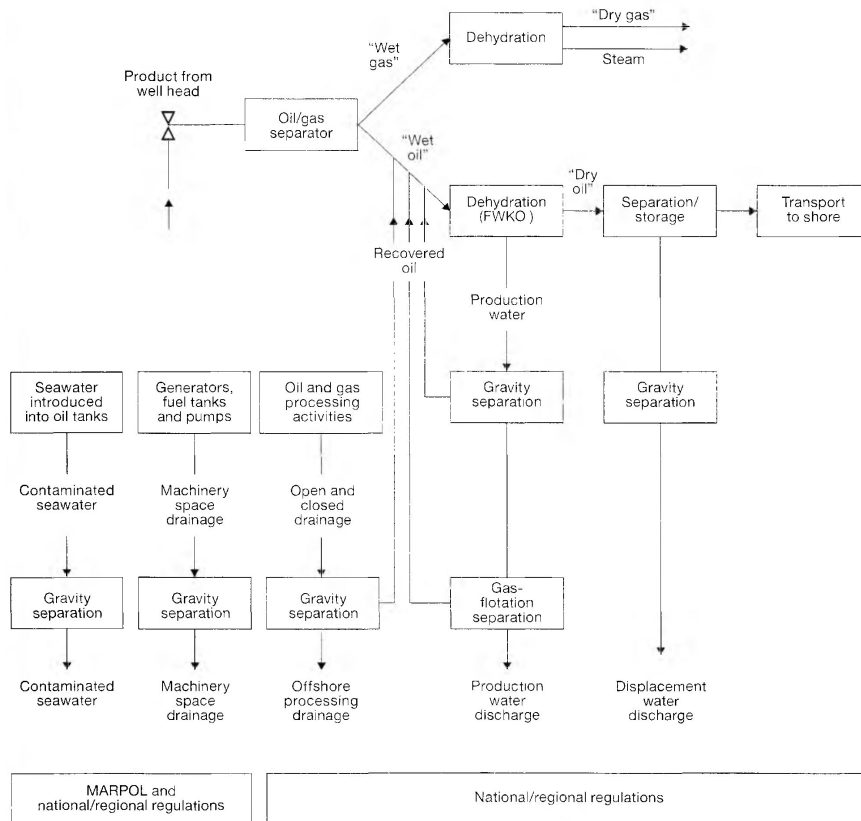
5.1 Při vypouštění znečištěné balastové vody nebo jiné ropnými látkami znečištěné vody z oblasti nákladových nádrží přes výpust pod čarou ponoru, systém částečně odděleného toku musí vždy zajišťovat odebrání vzorku vody z příslušné výpusti.

5.2 Vzorek vody musí být sledován zejména během fází vypouštění, kdy je možnost znečištění ropnými látkami největší. Vypouštění se musí zastavit, když budou v proudu vidět jakékoliv stopy ropných látek a když měřič obsahu ropných látek ukáže, že obsah ropných látek překračuje přípustné meze.

5.3 U systémů, které jsou vybaveny proplachovacími zařízeními, by mělo být po zjištění znečištění propláchnuto vzorkovací potrubí a navíc se doporučuje vzorkovací potrubí proplachovat po každém použití.

5.4 Návody k nakládání s lodním nákladem a balastem a případně manuály vyžadované u systémů vymývání zbytků surové ropy nebo pro provoz vyčleněných nádrží na čistý balast musí jasně popisovat použití systému částečně odděleného toku ve spojení s vypouštěním balastu a postupy odkalování odpadních nádrží.

Vypouštění z pevných či plovoucích plošin



Legenda:

- Contaminated seawater = Znečištěná mořská voda
- Dehydration = Odlučování vody
- Displacement water discharge = Vypouštění vytlačené vody
- Dry gas = Suchý plyn
- Gas-flotation separation = Rozdružování flotací plynu
- Generators, fuel tanks a pumps = Generátory, palivové nádrže a čerpadla
- Gravity separation = Gravitační rozdružování
- Machinery space drainage = Odtoky z prostor strojoven
- MARPOL and national/regional regulations = MARPOL a národní/místní předpisy
- National/regional regulations = Národní/místní předpisy
- Offshore processing drainage = Odtoky z příbřežního zpracovávání
- Oil and gas processing activities = Zpracování ropných látek a plynu
- Oil/gas separator = Odlučovač ropné látky/plynu
- Open and closed drainage = Otevřený a uzavřený odtok
- Production water = Voda z výrobních procesů
- Production water discharge = Vypouštění vody z výrobních procesů
- Product from well head = Produkt z ústí vrtu
- Recovered oil = Znovu získaná ropná látka
- Seawater introduced into oil tanks = Mořská voda napuštěná do ropných nádrží
- Separation/storage = Odlučování/uskladnění
- Steam = Pára
- Transport to shore = Doprava na břeh
- Wet gas = Mokrý plyn

Wet oil = Mokrý ropná látka

FWKO znamená „odstraňování volné vody“ (free-water knock out)