

ANEXO AO DECRETO QUE PROMULGA A CONVENÇÃO INTERNACIONAL
PARA A PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO POR NAVIOS DE 1973, SEU
PROTOCOLO DE 1978, SUAS EMENDAS DE 1984 E SEUS
ANEXOS OPCIONAIS III, IV E V.

Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios 1973

As Partes da Convenção,

Conscientes da necessidade de preservar, de um modo geral, o ambiente em que vive o homem e, em particular, o ambiente marinho.

Reconhecendo que despejos de óleo e de outras substâncias nocivas, ocorridos deliberadamente, por negligência ou acidentalmente, constituem uma séria fonte de poluição,

Reconhecendo também a importância da Convenção Internacional para Prevenção da Poluição do Mar por Óleo, 1954, como sendo o primeiro instrumento multilateral a ser concluído tendo como principal objetivo a proteção do ambiente e apreciando a significativa contribuição que essa Convenção tem prestado à preservação do meio ambiente dos mares e costas contra poluição,

Desejando conseguir a completa eliminação da poluição intencional do ambiente marinho por óleo e outras substâncias nocivas e a minimização dos despejos acidentais de tais substâncias,

Considerando que este propósito pode melhor ser atingido pelo estabelecimento de Regras, que não se limitem à poluição por óleo, tendo um sentido universal,

Concordam em:

Artigo 1

Obrigações Gerais Estabelecidas pela Convenção

1. As Partes da Convenção comprometem-se a fazer vigorar as disposições da presente Convenção e dos Anexos que a ela digam respeito, a fim de evitar a poluição do ambiente marinho pelas descargas de substâncias nocivas ou efluentes contendo tais substâncias em violação desta Convenção.
2. A menos que seja expressamente estipulado de outra maneira, uma referência à presente Convenção constitui concomitantemente uma referência a seus Protocolos e aos Anexos.

Artigo 2

Definições

Para os propósitos da presente Convenção, salvo se for expressamente estipulado de outra maneira:

1. "Regras" significa as Regras contidas nos Anexos à presente Convenção.
2. "Substância nociva" significa qualquer substância que se despejada no mar, é capaz de gerar riscos para a saúde humana, danificar os recursos biológicos e a vida marinha, prejudicar as atividades marítimas recreativas ou interferir com outras utilizações legítimas do mar e inclui toda substância sujeita a controle pela presente Convenção.
3. a) "Descarga" em relação a substâncias nocivas ou efluentes contendo tais substâncias, significa quaisquer despejos provenientes de um navio e inclui qualquer escapamento, remoção, derramamento, vazamento, bombeamento, lançamento para fora ou esvaziamento.
b) A "Descarga" não inclui:
 - i) lançamento no sentido da "Convenção sobre a Prevenção da Poluição Marinha por Lançamento de Detritos e outras Substâncias", feita em Londres a 13 de novembro de 1972, ou
 - ii) despejo de substâncias nocivas provenientes da exploração, exploração e processamento executados ao largo, relacionados com os recursos minerais do fundo do mar, ou
 - iii) despejo de substâncias nocivas para fins de legítima pesquisa científica na redução da poluição ou controle.
4. "Navio" significa uma embarcação de qualquer tipo operando no ambiente marinho e inclui "hydrofoil boats", veículos a colchão de ar, submersíveis, engenhos flutuantes e plataformas fixas ou flutuantes.

5. "Administração" significa o Governo do Estado sob cuja autoridade o navio está operando. Com relação a um navio autorizado a arvorar a bandeira de um Estado, a Administração é o Governo desse Estado. Com relação a plataformas fixas ou flutuantes empenhadas na exploração e utilização do fundo do mar e do seu subsolo, adjacente à costa sobre a qual o Estado costeiro exerce os direitos de soberania para fins de exploração e utilização de seus recursos naturais, a Administração é o governo do Estado costeiro interessado.
6. "Incidente" significa um evento envolvendo a descarga real ou provável, no mar, de uma substância nociva ou efluentes contendo tal substância.
7. "Organização" significa a Organização Marítima Consultiva Intergovernamental (IMCO).

Artigo 3 Aplicação

1. A presente Convenção aplicar-se-á:
 - a) a navios autorizados a arvorar a bandeira de uma Parte da Convenção, e
 - b) a navios não autorizados a arvorar a bandeira de uma Parte mas que operem sob a autoridade de uma Parte.
2. Nada no presente Artigo deverá ser interpretado como uma restrição ou ampliação dos direitos soberanos das partes, sob o direito internacional, sobre o fundo do mar e seu subsolo, adjacentes a suas costas, para fins de exploração e utilização de seus recursos naturais.
3. A presente Convenção não se aplicará a navios de guerra, navios auxiliares da Marinha de Guerra ou outros navios de propriedade ou operados por um Estado, e usados, na ocasião, somente em serviços governamentais não comerciais. Contudo, cada Parte assegurar-se-á, adotando medidas apropriadas que não prejudiquem as operações ou as capacidades operacionais de tais navios de sua propriedade ou por ela operados, que tais navios estejam agindo de modo compatível, tanto quanto razoável e praticável, com a presente Convenção.

Artigo 4 Violação

1. Deverá ser proibida qualquer violação às exigências da presente Convenção e deverão ser estabelecidas sanções para isso, apoiadas nas leis da Administração do navio envolvido, sempre que ocorrer a violação. Se a Administração for informada a respeito de uma violação e estiver convicta de que dispõe de evidências suficientes que permitam instaurar um processo a respeito da alegada violação, deverá fazer com que esse processo seja iniciado o mais cedo possível, de acordo com suas leis.
 2. Qualquer violação dos requisitos da presente Convenção dentro da jurisdição de qualquer Parte da Convenção será proibida e deverão ser estabelecidas sanções para isto, apoiadas nas leis dessa Parte. Sempre que ocorrer uma violação, essa Parte deverá:
 - a) instaurar um processo de acordo com suas leis, ou
 - b) fornecer à Administração do navio as informações e evidências de que ocorreu uma violação, as quais tenha em seu poder.
 3. Quando uma informação ou evidência com relação a qualquer violação, por um navio, da presente Convenção, for fornecida à Administração desse navio, essa Administração deverá informar prontamente à Parte que lhe forneceu a informação ou evidência e à Organização, sobre a ação que tomou.
 4. As penalidades especificadas pela lei de uma Parte de acordo com o presente Artigo deverão ter um grau adequado de rigor de modo a desencorajar violações à presente Convenção e deverão ser igualmente severas, não importando o local onde as violações venham a ocorrer.
-

Artigo 5

Certificados e Regras Especiais sobre Inspeções de Navios

1. Sujeito às disposições do parágrafo 2 do presente Artigo, um Certificado emitido sob a autoridade de uma Parte da Convenção de acordo com as disposições das Regras, deverá ser aceito pelas outras Partes e considerado, para todos os fins abrangidos pela presente Convenção, como tendo a mesma validade de um Certificado por elas emitido.
2. Um navio para o qual é exigida a posse de um Certificado de acordo com as disposições das Regras, está sujeito, quando em portos ou terminais ao largo da costa sob a jurisdição de uma Parte, a ser inspecionado por oficiais devidamente autorizados por essa Parte. Qualquer inspeção dessa natureza será limitada à verificação da existência a bordo de um certificado válido, a menos que existam fundamentos bem claros que levem a crer que as condições do navio ou de seus equipamentos não correspondam realmente aos termos desse certificado. Nesse caso, ou se o navio não possuir um certificado válido, a Parte que leva a efeito a inspeção tomará providências para garantir que o navio não zarpe até que possa prosseguir a viagem sem apresentar excessiva ameaça de dano ao ambiente marinho. Essa Parte pode, contudo, dar permissão a um navio para deixar o porto ou terminal ao largo da costa com o fim de navegar para o próximo estaleiro de reparos apropriado, que esteja disponível.
3. Se uma Parte proibir a entrada de um navio estrangeiro em portos e terminais ao largo da costa sob sua jurisdição ou tomar qualquer medida contra tal navio, em virtude de não estar o mesmo atendendo às disposições da presente Convenção, deverá disso dar ciência imediatamente ao Cônsul ou representante diplomático da Parte cuja bandeira o navio está autorizado a arvorar ou, caso isso não seja possível, à Administração do navio em questão. Antes de proibir a entrada ou tomar qualquer medida, a Parte pode proceder a uma consulta à Administração do navio interessado. A Administração também deverá ser informada quando um navio não possuir Certificado válido, de conformidade com as disposições das Regras.
4. Com respeito a navios de Governos não Contratantes da Convenção, as Partes deverão aplicar as exigências da presente Convenção tanto quanto for necessário para assegurar que nenhum tratamento mais favorável foi dado a tais navios.

Artigo 6

Deteccção de Violação e Execução da Convenção

1. As Partes da Convenção deverão cooperar na deteccção de violações e na execução das disposições da presente Convenção, utilizando todas as medidas apropriadas e praticáveis de deteccção e de controle do ambiente e procedimentos adequados para os relatórios e coleta de evidências.
 2. Um navio a que se aplique a presente Convenção pode, em qualquer porto ou terminal ao largo da costa de uma Parte, estar sujeito a ser inspecionado por oficiais indicados ou autorizados por essa Parte, para fins de verificar se o mesmo descarregou quaisquer substâncias nocivas, violando as disposições das Regras. Se uma inspeção constatar uma violação da Convenção deverá ser remetido um relatório à Administração para qualquer ação que a mesma ache apropriada.
 3. Qualquer Parte deverá fornecer à Administração a prova, se existente, de que o navio descarregou substâncias nocivas ou efluentes contendo tais substâncias, violando assim as disposições das Regras. Se for possível, a autoridade competente da Parte autora deverá notificar o Comandante do navio sobre a suposta violação.
 4. Após o recebimento dessas evidências, a Administração assim informada investigará o assunto e poderá solicitar à outra Parte dados complementares que melhor evidenciem a alegada violação. Se a Administração estiver convicta de que dispõe de provas suficientes que permitam a abertura de um processo a respeito da alegada violação, deverá fazê-lo o mais cedo possível, de acordo com suas leis. A Administração deverá informar imediatamente a Parte que lhe comunicou a alegada violação, bem como a Organização, sobre as medidas por ela tomadas.
-

5. Uma Parte pode, também, inspecionar um navio a que se aplique a presente Convenção, quando o mesmo entrar em portos ou terminais sob sua jurisdição, caso tenha recebido uma solicitação de uma Parte, acompanhada de provas suficientes, no sentido de investigar se o navio descarregou em qualquer lugar, substâncias nocivas ou efluentes contendo tais substâncias. O relatório de tal investigação deverá ser enviado à Parte que o solicitou e à Administração, de modo a permitir que, baseadas na presente Convenção, possam ser tomadas medidas apropriadas.

Artigo 7

Atraso demasiado do navio

1. Devem ser envidados todos os esforços possíveis para evitar que um navio seja indevidamente detido ou que se atrase em virtude dos Artigos 4, 5 e 6 da presente Convenção.
2. Quando um navio for indevidamente detido ou tiver sua partida atrasada em virtude dos Artigos 4, 5 e 6 da presente Convenção, o mesmo terá direito a uma indenização por qualquer perda ou dano sofrido.

Artigo 8

Relatórios de Incidentes Envolvendo Substâncias Nocivas

1. Deverá ser feito, sem demora, o mais pormenorizadamente possível, o relatório de um incidente, de acordo com as disposições do Protocolo I da presente Convenção.
2. Cada Parte da presente Convenção deverá:
 - a) tomar todas as providências necessárias para o recebimento e processamento de todos os relatórios sobre incidentes por oficial ou agência credenciados, e
 - b) notificar detalhadamente à Organização sobre essas providências, para divulgação às outras Partes e aos Estados-Membros da Organização.
3. Sempre que uma Parte receber um relatório, de acordo com as disposições do presente Artigo, esta deverá, sem demora, despachá-lo para:
 - a) a Administração do navio envolvido, e
 - b) qualquer outro Estado que possa ser afetado.
4. Cada Parte da Convenção compromete-se a publicar instruções relativas às suas inspeções marítimas de embarcações e aeronaves e a outros serviços apropriados, com o fim de relatar às suas autoridades qualquer incidente referido no Protocolo I da presente Convenção. Essa Parte deverá, se considerar conveniente, relatar adequadamente à Organização e à qualquer outra Parte interessada o referido incidente.

Artigo 9

Outros Tratados e Interpretação

1. Com sua entrada em vigor, a presente Convenção substitui a Convenção Internacional para Prevenção da Poluição do Mar por Óleo, 1954, e suas Emendas, entre as Partes dessa Convenção.
 2. Nada na presente Convenção prejudicará a codificação e o desenvolvimento do direito do mar pela Conferência das Nações Unidas sobre Direito do Mar convocada de acordo com a Resolução 2750 C (XXV) da Assembleia Geral das Nações Unidas nem as reclamações presentes ou futuras e pontos de vista legais de qualquer Estado a respeito do direito do mar, da natureza e extensão e da jurisdição do Estado costeiro e do Estado da bandeira.
 3. O termo "jurisdição" na presente Convenção deverá ser interpretado à luz do Direito Internacional em vigor na ocasião da aplicação ou interpretação da presente Convenção.
-

Artigo 10
Solução de Controvérsias

Qualquer controvérsia entre duas ou mais Partes da Convenção, concernente à interpretação ou aplicação da presente Convenção, será submetida, por solicitação de qualquer uma delas, à arbitragem como exposto no Protocolo II da presente Convenção, caso não seja possível uma solução negociada entre as Partes e se essas Partes não entrarem em acordo de outro modo.

Artigo 11
Comunicação de Informação

1. As Partes da Convenção comprometem-se a transmitir à Organização:

a) o texto das leis, ordens, decretos, regulamentos e outros instrumentos que tenham sido promulgados sobre vários assuntos no âmbito da presente Convenção;

b) uma relação de agências não governamentais que tenham sido autorizadas a agir como suas representantes em assuntos relativos aos projetos, construção e equipamento de navios que transportam substâncias nocivas, de acordo com as disposições das Regras;

c) um número suficiente de modelos de seus certificados, emitidos de conformidade com as disposições das Regras;

d) uma relação das instalações de recebimento, incluindo suas localizações, capacidades, instalações disponíveis e outras características;

e) relatórios oficiais ou sumários de relatórios oficiais na medida em que mostrem os resultados da aplicação da presente Convenção, e

f) um relatório estatístico anual, em forma padronizada pela Organização, das penalidades realmente impostas por infração cometida no âmbito da presente Convenção.

2. A Organização notificará as Partes sobre o recebimento de quaisquer comunicações baseadas no presente Artigo e fará circular por todas as Partes qualquer informação que lhe tenha sido comunicada com base nas alíneas (1) (b) a (f) do presente Artigo.

Artigo 12
Acidentes em Navios

1. Cada Administração compromete-se a levar a efeito investigação de qualquer acidente ocorrido com qualquer de seus navios, sujeitos às disposições das Regras, se esse acidente tiver produzido um grande efeito deletério no ambiente marinho.

2. Cada Parte da Convenção compromete-se a fornecer a Organização as Informações concernentes aos resultados de tais investigações, quando julgar que tais informações podem auxiliar na determinação de alterações que venham a se fazer necessárias na presente Convenção.

Artigo 13
Assinatura, Ratificação, Aceitação, Aprovação e Adesão

1. A presente Convenção permanecerá aberta à assinatura na Sede da Organização, de 15 de janeiro de 1974 até 31 de dezembro de 1974, e, após, permanecerá aberta à adesão.

Os Estados podem tornar-se Parte da Presente Convenção mediante:

a) assinatura sem reserva quanto à ratificação, aceitação ou aprovação,

b) assinatura sujeita à ratificação, aceitação, ou aprovação, seguida de ratificação, aceitação ou aprovação, ou

c) adesão.

2. A ratificação, aceitação, aprovação ou adesão deverá ser efetuada mediante o depósito de instrumento para esse fim junto ao Secretário-Geral da Organização.

3. O Secretário-Geral da Organização informará a todos os Estados, que tenham assinado a presente Convenção ou a ela aderido, sobre qualquer assinatura ou depósito de qualquer novo instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, bem como a data de seu depósito.

Artigo 14 Anexos Opcionais

1. Um Estado pode, por ocasião da assinatura, ratificação, aprovação ou adesão da presente Convenção, declarar que não aceita qualquer um dos Anexos III, IV e V, ou todos eles (doravante referidos como "Anexos Opcionais" na presente Convenção). A exceção dos Anexos ressalvados, como acima previsto, as Partes se obrigam a cumprir os demais integralmente.

2. Um Estado que tenha declarado não se submeter a um Anexo Opcional pode a qualquer momento, aceitar tal Anexo depositando na Organização um instrumento da espécie referida no Artigo 13 (2).

3. Um Estado que faça uma declaração baseada no parágrafo (1) do presente Artigo, a respeito de um Anexo Opcional e que não tenha subsequentemente aceitado esse Anexo, de acordo com o parágrafo (2) do presente Artigo, não ficará submetido a qualquer obrigação nem autorizado a reivindicar quaisquer privilégios com base na presente Convenção a respeito de assuntos relacionados a tais Anexos e toda alusão às Partes na presente Convenção não incluirá esse Estado quando se tratar de assuntos que digam respeito a tais Anexos.

4. A Organização informará aos Estados que tenham assinado a presente Convenção ou a ela aderido, sobre qualquer declaração com base no presente Artigo, bem como sobre o recebimento de qualquer instrumento depositado de acordo com o parágrafo (2) do presente artigo.

Artigo 15 Entrada em Vigor

1. A presente Convenção entrará em vigor doze meses após a data em que não menos de 15 Estados cujas frotas mercantes reunidas constituam pelo menos 50 por cento da tonelagem bruta de arqueação da marinha mercante mundial, tenham se tornado Parte dela de acordo com o Artigo 13.

2. Um Anexo Opcional entrará em vigor doze meses após a data em que as condições estipuladas no parágrafo (1) do presente Artigo tenham sido satisfeitas com relação a esse Anexo.

3. A organização informará aos Estados que tenham assinado a presente Convenção ou a ela aderido, sobre a data em que ela entrará em vigor bem como sobre a data em que passará a vigorar um Anexo Opcional, de acordo com o parágrafo (2) do presente Artigo.

4. Para os Estados que tenham depositado um instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, relativo à presente Convenção ou a qualquer Anexo Opcional, após terem sido atendidos os requisitos para sua entrada em vigor mas antes da data de entrada em vigor, a ratificação, aceitação, aprovação ou adesão tornar-se-á efetiva na data da entrada em vigor da Convenção ou do referido Anexo ou três meses após a data de depósito do instrumento se essa última for posterior à primeira.

5. Para os Estados que tenham depositado um instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, após a data em que a Convenção ou um Anexo Opcional tenha entrado em vigor, a Convenção ou o Anexo Opcional tornar-se-á efetivo três meses após a data do depósito do instrumento.

6. Após a data em todas as condições, requeridas com base no Artigo 16, para que uma emenda à presente Convenção ou a um Anexo Opcional entre em vigor, tenham sido totalmente preenchidas, qualquer instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão depositado aplicar-se-á à Convenção ou ao Anexo já devidamente emendado.

Artigo 16

Emendas

1. A presente Convenção pode ser emendada por quaisquer dos procedimentos especificados nos parágrafos seguintes.

2. Emendas após serem consideradas pela Organização:

a) qualquer emenda proposta por uma Parte da Convenção poderá ser submetida à Organização e comunicada por seu Secretário-Geral a todos os Membros da Organização e a todas as Partes, pelo menos com 6 meses de antecipação para sua consideração;

b) qualquer emenda proposta e comunicada na forma acima, deverá ser submetida pela Organização a um órgão apropriado, para consideração;

c) as Partes da Convenção, sejam ou não Membros da Organização, serão autorizadas a participar dos trabalhos do órgão apropriado;

d) as emendas serão adotadas por maioria de dois terços das Partes apenas da Convenção, presentes e votantes,

e) se adotadas de acordo com alínea (d) acima, as emendas serão comunicadas pelo Secretário-Geral da Organização a todas as Partes da Convenção, para fins de aceitação;

f) uma emenda será considerada como aceita, nas seguintes condições:

I) uma emenda a um Artigo da Convenção será considerada como aceita na data em que for aceita por dois terços das Partes cujas frotas mercantes reunidas constituam não menos de 50 por cento de tonelagem bruta de arqueação da frota mercante mundial;

II) uma emenda a um Anexo à Convenção será considerada como tendo sido aceita de acordo com o procedimento especificado na alínea f (III) deste parágrafo, a menos que o órgão apropriado, na ocasião de sua adoção, determine que a emenda seja considerada como aceita na data em que for aceita por dois terços das Partes cujas frotas mercantes reunidas constituam não menos de cinquenta por cento da tonelagem bruta de arqueação da frota mercante mundial.

Não obstante, a qualquer momento antes da entrada em vigor de uma emenda a um Anexo à Convenção, uma Parte pode participar ao Secretário-Geral da Organização que será necessária sua expressa aprovação antes que, por ela, a emenda entre em vigor. Este último deverá noticiar às Partes sobre a participação recebida e a data do recebimento.

III) uma emenda a um Apêndice a um Anexo da Convenção será considerada como tendo sido aceita ao final de um período a ser determinado pelo órgão apropriado, na ocasião de sua adoção, período esse que não deve ser inferior a 10 meses, a menos que dentro desse período uma objeção seja comunicada à Organização por não menos de um terço das Partes, ou por Partes cujas frotas mercantes reunidas constituam não menos de 50 por cento da tonelagem bruta de arqueação da frota mercante mundial, valendo a condição que for preenchida primeiro;

IV) uma emenda ao Protocolo I da Convenção estará sujeita a procedimentos idênticos aos das emendas a Anexos da Convenção, como estabelecido nas alíneas (f) (II) ou (f) (III) deste parágrafo;

V) uma emenda ao Protocolo II da Convenção estará sujeita a procedimentos idênticos aos das emendas a um Artigo da Convenção, como estabelecido na alínea (f) (I) deste parágrafo;

g) a emenda entrará em vigor de conformidade com as seguintes condições:

I) no caso de uma emenda a um Artigo da Convenção, ao Protocolo II, ou ao Protocolo I ou a um Anexo da Convenção, não baseada no procedimento especificado na alínea (f) (III) deste parágrafo, a emenda aceita de acordo com as disposições anteriores entrará em vigor seis meses após a data da sua aceitação para as Partes que tenham declarado que a aceitavam;

II) no caso de uma emenda ao Protocolo I, a um Apêndice a um Anexo ou a um Anexo da Convenção baseada no procedimento especificado na alínea (f) (III) deste parágrafo, a emenda, considerada como tendo sido aceita de acordo com as condições precedentes, entrará em vigor seis meses após a sua aceitação para todas as Partes, com exceção daquela que antes desta data tenha feito uma declaração de que não a aceitava, ou uma declaração, baseada na alínea (f) (II) deste parágrafo, de que sua expressa aprovação se faz necessária.

3. Emenda por uma Conferência:

a) Por solicitação de uma Parte, apoiada por, pelo menos, um terço das Partes: será convocada pela Organização uma Conferência das Partes da Convenção, para considerar as emendas à presente Convenção.

b) Toda emenda adotada na referida Conferência por uma maioria de dois terços das Partes presentes e votantes será comunicada, pelo Secretário-Geral da Organização, a todas as Partes Contratantes para sua aceitação.

c) A menos que a Conferência decida de outro modo, a emenda será considerada como tendo sido aceita, devendo entrar em vigor de acordo com os procedimentos especificados para esse fim nas alíneas 2 (f) e (g) do presente Artigo.

4. a) No caso de uma emenda a um Anexo Opcional, uma referência feita no presente Artigo a uma "Parte da Convenção" será considerada como referência a uma Parte que tenha aceito esse Anexo.

b) Qualquer Parte que tenha deixado de aceitar uma emenda a um anexo não será tratada como Parte somente para fins de aplicação dessa emenda.

5. A adoção e entrada em vigor de um novo Anexo estarão sujeitas aos mesmos procedimentos que para a adoção e entrada em vigor de uma emenda a um Artigo da Convenção.

6. A menos que expressamente disposto de outro modo, qualquer emenda à presente Convenção baseada neste Artigo, que diga respeito à estrutura de um navio, aplicar-se-á somente a navios para os quais tenham sido assinados contratos de construção ou, na ausência desses contratos, as quilhas tenham sido batidas na data ou após a data em que a emenda entrar em vigor.

7. Qualquer emenda a um Protocolo ou a um Anexo deverá ser relacionada com a matéria desse Protocolo ou Anexo e compatível com os Artigos da presente Convenção.

8. O Secretário-Geral da Organização informará a todas as Partes sobre quaisquer emendas baseadas no presente Artigo, que entrem em vigor juntamente com a data em que cada uma delas passe a vigorar.

9. Qualquer declaração de aceitação ou de objeção a uma emenda, de conformidade com o presente Artigo, será notificada por escrito ao Secretário-Geral da Organização. Este último dará conhecimento às Partes da Convenção da notificação e da data de seu recebimento.

Artigo 17

Promoção de Cooperação Técnica

1. As Partes da Convenção promoverão, em consulta com a Organização e outros organismos internacionais, com assistência e coordenação do Diretor Executivo do Programa das Nações Unidas para o Meio-Ambiente, apoio às Partes que solicitem assistência técnica para:

a) treinamento de pessoal científico e técnico;

b) suprimento e instalação do equipamento necessário para recebimento e monitoração;

c) facilitação de outras medidas e dispositivos para prevenir ou mitigar a poluição do ambiente marinho por navios, e

d) encorajamento de pesquisa;

de preferência dentro dos países interessados, assim favorecendo as metas e intenções da presente Convenção.

Artigo 18

Denúncia

1. A presente Convenção ou qualquer Anexo Opcional pode ser denunciado por qualquer das Partes da Convenção a qualquer momento após decorridos cinco anos a contar da data de entrada em vigor da Convenção ou do referido Anexo para esta Parte.

2. A denúncia será efetivada mediante notificação escrita ao Secretário-Geral da Organização, o qual informará a todas as outras Partes sobre qualquer notificação recebida e a data de seu recebimento, bem como sobre a data em que tal denúncia passar a surtir efeito.

3. Uma denúncia surtirá efeito doze meses após o recebimento da notificação de denúncia pelo Secretário-Geral da Organização, ou após ter expirado um prazo mais longo, a ser indicado na notificação.

Artigo 19

Depósito e Registro

1. A presente Convenção será depositada junto ao Secretário-Geral da Organização, o qual transmitirá cópias devidamente autenticadas a todos os Estados que tenham assinado a presente Convenção ou a ela aderido.
2. Tão logo entre em vigor a presente Convenção, o seu texto será transmitido pelo Secretário-Geral da Organização ao Secretário-Geral das Nações Unidas para fins de registro e publicação, de acordo com o Artigo 102 da Carta das Nações Unidas.

Artigo 20

Línguas

A presente Convenção é feita numa única cópia nas línguas inglesa, francesa, russa e espanhola, sendo cada texto igualmente autêntico. Traduções oficiais nas línguas árabe, alemã, italiana e japonesa serão preparadas e depositadas com o original assinado.

Em testemunho do que, os abaixo assinados*, devidamente autorizados por seus respectivos Governos para esse fim, assinaram a presente Convenção.

Feito em Londres neste segundo dia de novembro de 1973.

* Omitidas as assinaturas

Protocolo I

Disposições relativas a Relatórios sobre Incidentes Envolvendo Substâncias Nocivas (de acordo com o Artigo 8 da Convenção)

Artigo I

Obrigação de Relatar

1. O Comandante de um navio envolvido num incidente conforme referido no Artigo III deste Protocolo, ou outra pessoa responsável pelo navio, relatará, sem demora e o mais pormenorizadamente possível, os detalhes de tal incidente, de acordo com as disposições deste Protocolo.
2. No caso de o navio, referido no parágrafo (1) deste Artigo, ter sido abandonado ou no caso de um relatório, referente ao navio, ser incompleto ou não puder ser obtido, o armador, afretador, administrador ou operador do navio, ou seus agentes assumirão, o mais amplamente possível, as obrigações atribuídas ao Comandante pelas disposições deste Protocolo.

Artigo II

Métodos de Relatar

1. Cada relatório será feito por rádio, sempre que possível, porém, em qualquer caso, pelos canais mais rápidos que estejam disponíveis na ocasião em que o relatório é feito. Será dada a maior prioridade possível aos relatórios feitos por rádio.
2. Os relatórios serão dirigidos ao oficial apropriado ou Agência especificada no parágrafo (2) (a) do Artigo 8 da Convenção.

Artigo III

Quando Fazer Relatórios

O relatório será feito sempre que um incidente implique em:

- a) uma descarga que não seja permitida pela presente Convenção, ou
- b) uma descarga permitida pela presente Convenção, a qual:

- I) se efetue para garantir a segurança do navio ou salvar a vida humana no mar, ou
- II) resulte de avarias no navio ou em seus equipamentos; ou
- c) uma descarga de uma substância nociva para fins de combate a um incidente específico de poluição ou de pesquisas científicas legais visando a diminuição ou controle da poluição; ou
- d) probabilidade de uma descarga referida nas alíneas (a), (b) ou (c) deste Artigo.

Artigo IV

Conteúdo dos Relatórios

1. De um modo geral, cada relatório conterá:
 - a) a identidade do navio;
 - b) a hora e a data em que ocorreu o incidente;
 - c) a posição geográfica do navio quando ocorreu o incidente;
 - d) as condições de vento e mar existentes na ocasião do incidente, e
 - e) detalhes importantes a respeito da condição do navio.
2. Em particular, cada relatório conterá:
 - a) uma indicação clara ou descrição das substâncias nocivas envolvidas, incluindo, se possível, as corretas denominações técnicas de tais substâncias (nomes comerciais não devem ser usados em lugar das denominações técnicas corretas);
 - b) uma relação ou estimativa das quantidades, concentrações e condições prováveis das substâncias nocivas descarregadas ou a serem provavelmente descarregadas no mar;
 - c) quando pertinente, uma descrição da embalagem e marcas identificadoras; e
 - d) se possível, o nome do consignador, consignatário ou fabricante.
3. Cada relatório indicará claramente se a substância nociva descarregada ou a ser provavelmente descarregada é óleo, uma substância nociva líquida, uma substância nociva sólida ou uma substância nociva gasosa, e se tal substância era ou é transportada a granel, em forma de embalagens, em contêineres, em tanques portáteis ou em vagões-tanques rodoviários e ferroviários.
4. Cada relatório será suplementado, quando necessário, por quaisquer outras informações pertinentes solicitadas por um destinatário do relatório ou que a pessoa que remeter o relatório julgue apropriadas.

Artigo V

Relatório Suplementar

Qualquer pessoa que seja obrigada pelas disposições deste Protocolo, a enviar um relatório deverá, quando possível:

- a) suplementar o relatório inicial, se necessário, com informações concernentes a desenvolvimentos posteriores, e
- b) atender, o máximo possível, as solicitações dos Estados afetados, de informações adicionais concernentes ao incidente.

Protocolo II.

Arbitragem

(de acordo com o Artigo 10 da Convenção)

Artigo I

O procedimento de arbitragem, a menos que as Partes em disputa decidam de outro modo, será de acordo com as regras estabelecidas neste Protocolo.

Artigo II

1. Um Tribunal de Arbitragem será estabelecido por solicitação de uma Parte da Convenção endereçada a uma outra, aplicando-se o Artigo 10 da presente Convenção. A solicitação de arbitragem consistirá de uma exposição do caso com juntada de documentos de apoio.

2. A Parte solicitante informará ao Secretário-Geral da Organização sobre o fato em que se apoia para o estabelecimento de um Tribunal, os nomes das Partes em disputa e os Artigos da Convenção ou Regras sobre os quais, na sua opinião, existe divergência no que tange à sua interpretação ou aplicação. O Secretário-Geral transmitirá esta informação a todas as Partes.

Artigo III

O Tribunal será constituído de três membros: um Árbitro nomeado por cada Parte em disputa e um terceiro Árbitro que será nomeado por acordo entre os dois primeiros indicados e que agirá como seu Presidente.

Artigo IV

1. Se, no fim de um período de sessenta dias a partir da nomeação do segundo Árbitro, não tiver sido nomeado o Presidente do Tribunal, o Secretário-Geral da Organização, por solicitação de qualquer das Partes procederá, dentro de um período adicional de sessenta dias, a citada nomeação, fazendo a escolha numa relação de pessoas qualificadas, previamente elaborada pelo Conselho da Organização.

2. Se, dentro de um período de sessenta dias a partir da data do recebimento da solicitação, uma das Partes não tiver nomeado o membro do Tribunal por cuja designação é responsável, a outra Parte pode informar diretamente ao Secretário-Geral da Organização o qual nomeará o Presidente do Tribunal dentro de um período de sessenta dias, selecionando-o na lista prescrita no parágrafo 1 do presente Artigo.

3. O Presidente do Tribunal, após a nomeação, solicitará à Parte que ainda não designou um Árbitro que o faça do mesmo modo e nas mesmas condições. Caso a Parte não faça a nomeação requerida o Presidente do Tribunal solicitará ao Secretário-Geral da Organização que faça a nomeação na forma e condições prescritas no parágrafo precedente.

4. O Presidente do Tribunal, se nomeado de conformidade com as disposições do presente Artigo, não deverá ser, nem ter sido, natural de uma das Partes envolvidas, exceto com o assentimento da outra Parte.

5. No caso de morte ou ausência de um Árbitro por cuja nomeação uma das Partes seja responsável, essa Parte nomeará um substituto dentro de um período de sessenta dias a partir da data da morte ou ausência. Caso a dita Parte não faça a nomeação a arbitragem prosseguirá com os Árbitros remanescentes. No caso de morte ou ausência do Presidente do Tribunal será nomeado um substituto de acordo com as disposições do Artigo III acima, ou, no caso de não existência de acordo entre os membros do Tribunal dentro de um período de sessenta dias da morte ou ausência, de acordo com as disposições do presente Artigo.

Artigo V

O Tribunal pode conhecer e decidir sobre demandas reivindicatórias diretamente ligadas ao assunto da disputa.

Artigo VI

Cada Parte será responsável pela remuneração de seu árbitro e despesas correlatas bem como pelas despesas vinculadas à preparação de seu próprio caso. A remuneração do Presidente do Tribunal e as despesas gerais oriundas da Arbitragem serão divididas igualmente entre as Partes. O Tribunal manterá um registro de todas suas despesas e fornecerá uma demonstração de contas final.

Artigo VII

Qualquer Parte da Convenção que tenha um interesse de natureza legal que possa ser afetado pela decisão no caso pode, após participar por escrito às Partes que tenham originalmente iniciado o processo, tomar parte no processo de arbitragem, com o consentimento do Tribunal.

Artigo VIII

Qualquer Tribunal de Arbitragem estabelecido de acordo com as disposições do presente Protocolo determinará suas próprias regras de proceder.

Artigo IX

1. As decisões do Tribunal quanto ao seu proceder e aos seus locais de reunião bem como quanto a qualquer questão a ele submetida, serão tomadas por voto da maioria de seus membros; a ausência ou abstenção de um dos membros do Tribunal por cuja nomeação as Partes foram responsáveis não constituirá um impedimento a que o Tribunal chegue a uma decisão. Nos casos de igualdade de votos, o voto do Presidente será decisório.

2. As Partes deverão facilitar o trabalho do Tribunal e, em particular, de acordo com sua legislação e utilizando todos os meios ao seu dispor:

a) prover o Tribunal dos documentos necessários e informações;

b) permitir ao Tribunal, a entrada em seu território para ouvir testemunhas ou peritos e para visitar o local.

3. O afastamento ou ausência de uma Parte não constituirá um impedimento ao processo.

Artigo X

1. O Tribunal dará sua sentença dentro de um período de cinco meses a partir da data em que foi estabelecido, a menos que decida, em caso de necessidade, estender o limite de tempo por um período adicional que não exceda três meses.

A sentença do Tribunal será acompanhada de uma exposição de motivos. Deverá ser final e sem apelação e será comunicada ao Secretário-Geral da Organização. As Partes deverão dar cumprimento imediato à sentença.

2. Qualquer controvérsia que possa surgir entre as Partes, com relação à interpretação ou execução da sentença, pode ser submetida por qualquer Parte a julgamento do Tribunal que lavrou a sentença ou, se ele não mais estiver disponível, a outro Tribunal constituído para esse fim, do mesmo modo que o Tribunal original

Anexo I

Regras para a Prevenção da Poluição por Óleo

Capítulo I

Generalidades

Regra 1

Definições

Para os fins deste Anexo:

1. "Óleo" significa qualquer forma de petróleo incluindo óleo cru, óleo combustível, borra, resíduos de óleo e produtos refinados (outros que não os petroquímicos, os quais são assunto das disposições do Anexo II da presente Convenção) e, sem limitar a generalidade dos precedentes, inclui as substâncias relacionadas no Apêndice I deste Anexo.

2. "Mistura oleosa" significa uma mistura com qualquer conteúdo de óleo.

3. "Óleo combustível" significa qualquer óleo usado como combustível relativo às máquinas de propulsão e auxiliares do navio no qual tal óleo é transportado.

4. "Petroleiro" significa um navio construído ou adaptado principalmente para transportar óleo a granel nos compartimentos de carga e inclui transportadores combinados e qualquer "navio-tanque de produtos químicos", como definido no Anexo II da presente Convenção, quando estiver transportando uma carga, ou parte da carga, de óleo a granel.
5. "Transportador combinado" significa um navio projetado para transportar óleo ou cargas sólidas a granel.
6. "Navio novo" significa um navio:
 - a) para o qual foi assinado um contrato de construção após 31 de dezembro de 1975; ou
 - b) que, na falta de um contrato de construção, teve a quilha batida ou esteja num estágio similar de construção após 30 de julho de 1976; ou
 - c) cuja entrega se dê após 31 de dezembro de 1979; ou
 - d) que tenha sofrido uma grande obra de conversão:
 - i) para a qual o contrato tenha sido assinado após 31 de dezembro de 1975; ou
 - ii) que, na falta de um contrato, tenha iniciado os trabalhos de construção após 30 de junho de 1976; ou
 - iii) que tenha sido dado como pronto após 31 de dezembro de 1979.
7. "Navio existente" significa um navio que não é "navio novo".
8. "Grande obra de conversão" significa a conversão de um navio existente:
 - a) que altere substancialmente as dimensões ou capacidade de transporte do navio; ou
 - b) que mude o tipo do navio; ou
 - c) cuja intenção, na opinião da Administração, seja prolongar substancialmente seu tempo de vida; ou
 - d) que, por outro lado, o navio assim modificado como se fosse um navio novo, tornar-se-ia sujeito a importantes disposições da presente Convenção as quais não seriam a ele aplicáveis como um navio existente.
9. "Terra mais próxima" - o termo "da terra mais próxima" significa da linha - base a partir da qual é estabelecido o mar territorial do território em questão, de acordo com o direito internacional exceto que, para fins da presente Convenção, "da terra mais próxima" fora da costa nordeste da Austrália, significará a partir de uma linha traçada de um ponto na costa da Austrália na latitude 11°Sul, longitude 142° 08' Leste para um ponto de latitude 10 35'Sul.

Longitude 141° 55'Leste	-	daí para um ponto de latitude 10° 00'Sul,
Longitude 142° 00'Leste	-	daí para um ponto de latitude 09° 10'Sul,
Longitude 143° 52'Leste	-	daí para um ponto de latitude 09° 00'Sul,
Longitude 144° 30'Leste	-	daí para um ponto de latitude 13° 00'Sul,
Longitude 144° 00'Leste	-	daí para um ponto de latitude 15° 00'Sul,
Longitude 146° 00'Leste	-	daí para um ponto de latitude 18° 00'Sul,
Longitude 153° 00'Leste	-	daí para um ponto na costa da Austrália na latitude 24° 42'Sul, longitude 153° 15'Leste.
10. "Área especial" significa uma área do mar onde, por reconhecidas razões técnicas, relacionadas com suas condições oceanográficas e ecológicas bem como pelas peculiaridades de seu tráfego, é exigida a adoção de métodos especiais obrigatórios para a prevenção da poluição do mar por óleo. As áreas especiais incluirão as relacionadas na Regra 10 deste Anexo.
11. "Razões instantânea de descarga do conteúdo de óleo" significa a razão de descarga de óleo em litros por hora num instante qualquer, dividida pela velocidade do navio em nós, no mesmo instante.
12. "Tanque" significa um compartimento fechado, formado pela estrutura permanente de um navio e que é projetado para o transporte de líquido a granel.
13. "Tanque lateral" significa qualquer tanque adjacente às chapas do costado.
14. "Tanque central" significa qualquer tanque entre anteparas longitudinais.

15. "Tanque de resíduo" significa um tanque designado especificamente para coletar as drenagens de tanque, lavagens dos tanques e outras misturas oleosas.

16. "Lastro limpo" significa o lastro de um tanque que, desde que transportou óleo pela última vez, foi submetido a tal limpeza que se esse lastro fosse descarregado de um navio que estivesse parado em águas limpas e tranquilas, em dia claro, não deixaria traços visíveis de óleo na superfície da água ou no litoral adjacente nem produziria borra ou emulsão sob a superfície da água ou sobre o litoral adjacente. Se o lastro for descarregado por meio de um sistema de controle e monitoragem de descarga de óleo aprovado pela Administração, a indicação, baseada em tal sistema, de que o conteúdo de óleo do efluente não excede 15 partes por milhão constituirá prova de que o lastro está limpo, não obstante a presença de traços visíveis.

17. "Lastro segregado" significa a água de lastro, introduzida num tanque o qual é completamente separado da carga do óleo e do sistema de óleo combustível e permanentemente destinado ao transporte de lastro ou de lastro e cargas outras que não sejam óleo ou substâncias nocivas como definidas nos Anexos da presente Convenção.

18. "Comprimento" (L) significa 96 por cento do comprimento total sobre uma linha d'água a 85 por cento do menor pontal moldado medido a partir do topo da quilha ou o comprimento a partir da parte anterior da roda de proa até o eixo da madre do leme, na mencionada linha d'água, se esse último for maior. Em navios projetados com inclinação de quilha, a linha d'água na qual este comprimento é medido, deverá ser paralela à linha d'água projetada. O comprimento (L) será medido em metros.

19. "Perpendiculares a vante e a ré" serão tomadas nas extremidades de vante e de ré do comprimento (L). A perpendicular de vante coincidirá com a parte anterior da roda de proa na linha d'água em que é medido o comprimento.

20. "Meio navio" situa-se na metade do comprimento (L).

21. "Boca" (B) significa a largura máxima do navio, medida a meio navio até a linha moldada da caverna num navio de casco metálico e até a superfície externa do casco num navio de casco de qualquer outro material. A boca (B) será medida em metros.

22. "Porte Bruto" (tpb) significa a diferença em toneladas métricas entre o deslocamento de um navio em água de densidade de 1.025 na linha d'água de carga correspondente à borda livre de verão determinada e o deslocamento leve do navio.

23. "Deslocamento leve" significa o deslocamento de um navio em toneladas métricas, sem carga, sem óleo combustível, sem óleo lubrificante, sem água de lastro, sem água doce e sem água para alimentação das caldeiras nos respectivos tanques, sem provisões, sem passageiros e seus pertences.

24. "Permeabilidade" de um compartimento significa a razão do volume interno desse compartimento que se admite ser ocupado por água para o volume total desse compartimento.

25. "Volumes" e "Áreas" num navio serão calculados em todos os casos para as linhas moldadas.

26. a 30.*

* Modificado pelo Protocolo de 1978

Regra 2

Aplicação

1. A menos que expressamente estabelecido de outro modo, as disposições deste Anexo aplicar-se-ão a todos os navios.

2. Em navios outros que não os petroleiros, providos de compartimentos de carga, construídos e utilizados para o transporte de óleo a granel e com uma capacidade total de 200 metros cúbicos ou mais, os requisitos das Regras 9, 10, 14, 15, (1), (2) e (3), 18, 20 e 24 (4) deste Anexo para petroleiros aplicar-se-ão também na construção e operação desses compartimentos, exceto que, quando a capacidade total for de menos de 1000 metros cúbicos podem ser aplicados os requisitos da Regra 15 (4) deste Anexo em lugar da Regra 15 (1), (2) e (3).

3. Quando for transportada, num compartimento de carga de um petroleiro, uma carga sujeita às disposições do Anexo II da presente Convenção, também serão aplicados os requisitos apropriados desse Anexo II.

4. a) Qualquer "hydrofoil", veículo a colchão de ar e outro novo tipo de embarcação (embarcação próxima à superfície, embarcação submarina, etc) cujas características de construção são tais que tornam sem razão de ser ou impraticável a aplicação de qualquer das disposições dos Capítulos II e III deste Anexo, relativas à construção e equipamento, pode ser dispensado pela Administração do atendimento de tais disposições desde que a construção e o equipamento desse navio, levando em consideração o serviço a que é destinado, forneça uma proteção equivalente contra a poluição por óleo.

b) Os detalhes de qualquer isenção desse tipo, concedida pela Administração, deverão ser indicados no Certificado referido na Regra 5 deste Anexo.

c) A Administração que conceder qualquer isenção desse tipo, deverá, logo que possível, mas não mais de noventa dias após, comunicar à Organização os pormenores da mesma as razões dela, devendo a Organização disseminá-los para as Partes da Convenção, como informação e para ação apropriada, se couber.

Regra 3

Equivalentes

1. A Administração pode permitir que qualquer instalação, material, aparelho ou dispositivo sejam dotadas num navio como uma alternativa aos requeridos por este Anexo se tais instalações, materiais, aparelhos ou dispositivos, forem, pelo menos, tão eficazes quanto os exigidos por este Anexo. Esta prerrogativa da Administração não a autoriza a substituir, a título de equivalência, as prescrições das Regras do presente Anexo, em matéria de concepção e construção, por métodos operativos que tenham por finalidade o controle da descarga de óleo.

2. A Administração que permitir uma instalação, equipamento, aparelho ou dispositivo como alternativa aos requeridos por este Anexo deverá comunicar tal fato à Organização para que esta dissemine às Partes da Convenção os detalhes, como informação e para ação apropriada, se couber.

Regra 4*

Vistorias

1. Todo petroleiro, de arqueação bruta igual ou superior a 150 e todo outro navio, de arqueação bruta igual ou superior a 400 estará sujeito às vistorias abaixo especificadas.

a) Uma vistoria inicial antes de o navio entrar em serviço ou antes de ter sido emitido, pela primeira vez, o Certificado exigido pela Regra 5 deste Anexo e que deverá incluir uma vistoria completa de sua estrutura, equipamento, instalações, dispositivos e material, na medida em que o navio é obrigado por este Anexo. Esta vistoria deve ser tal que assegure que a estrutura, equipamento, as instalações, os dispositivos e o material atendam plenamente aos requisitos aplicáveis deste Anexo.

b) Vistorias periódicas, a intervalos especificados pela Administração mas que não excedam 5 anos, deverão ser feitas de modo a assegurar que a estrutura, equipamento, instalações, dispositivos e material atendam plenamente aos requisitos aplicáveis deste Anexo. Todavia, onde a duração do Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo (1973) for prorrogada como especificado na Regra 8 (3) ou (4) deste Anexo, o intervalo da vistoria periódica pode ser correspondentemente aumentado.

c) Vistorias intermediárias, a intervalos de tempo especificados pela Administração mas que não excedam 30 meses, deverão ser feitas de modo a assegurar que o equipamento e os sistemas de bomba e tubulações associados, incluindo os sistemas de monitoragem e controle da descarga de óleo, o equipamento separador de água - óleo e os sistemas de filtragem de óleo atendam plenamente aos requisitos aplicáveis deste Anexo e estão em boas condições de funcionamento.

Tais vistorias intermediárias se apoiarão no Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo (1973) emitido de acordo com a Regra 5 deste Anexo.

2. A Administração estabelecerá medidas apropriadas para os navios que não estejam sujeitos às disposições do parágrafo (1) desta Regra, a fim de assegurar que atendam às disposições aplicáveis deste Anexo.

3. As vistorias do navio relacionadas com a execução das disposições deste Anexo serão levadas a efeito por oficiais da Administração. A Administração pode, contudo, encarregar das vistorias, peritos nomeados para este fim ou organizações por ela reconhecidas. Em qualquer caso a Administração garantirá a execução completa e a eficiência das vistorias.

4. Após ter sido terminada qualquer vistoria do navio de acordo com esta Regra, não poderá ser feita qualquer modificação significativa na estrutura, equipamento, instalações, dispositivos ou material cobertos pela vistoria sem a sanção da Administração, exceto a substituição direta de tais equipamentos ou instalações.

* Modificado pelo Protocolo de 1978

Regra 5*

Emissão de Certificados

1. Após a vistoria deverá ser emitido um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo (1973), de acordo com as disposições da Regra (4) deste Anexo, para qualquer petroleiro de arqueação bruta igual ou superior a 150 e para qualquer outro navio de arqueação bruta igual ou superior a 400, que sejam utilizados em viagens para portos ou terminais ao largo sob a jurisdição de outras Partes da Convenção. No caso de navio existente aplicar-se-á este requisito 12 meses após a entrada em vigor da presente Convenção.

2. Tal Certificado será emitido pela Administração ou por pessoas ou organizações por ela devidamente autorizadas. Em todos os casos a Administração assume plena responsabilidade pelo Certificado.

R E G R A 6*

Emissão de um Certificado por outro Governo

1. O Governo de uma Parte da Convenção pode, a pedido da Administração, compelir um navio a ser vistoriado e, caso se certifique de que o mesmo está cumprindo com as disposições deste Anexo, deverá emitir ou autorizar a emissão de um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo (1973) para o navio, de acordo com este Anexo.

2. Uma cópia do Certificado e uma cópia do relatório da vistoria serão remetidos, tão logo possível, para a Administração que solicitou a vistoria.

3. Um Certificado assim emitido deverá conter uma anotação de que o foi por solicitação da Administração e terá o mesmo valor, sendo reconhecido da mesma maneira que um Certificado emitido de acordo com a Regra 5 deste Anexo.

4. Nenhum Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo (1973) será emitido para um navio que esteja autorizado a arvorar a bandeira de um Estado que não seja uma Parte.

* Modificadas pelo Protocolo de 1978

Regra 7*

Forma de Certificado

O Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo (1973) será redigido em uma língua oficial do país que o emite na forma correspondente ao modelo existente no Apêndice II a este Anexo. Se a língua utilizada não for o inglês nem o francês o texto deverá conter uma versão em uma dessas línguas.

Regra 8*

Duração do Certificado

1. Um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo (1973) será emitido para um período especificado pela Administração, o qual não excederá 5 anos a partir da data da emissão, exceto como estabelecido nos parágrafos (2), (3) e (4) desta Regra.
 2. Se um navio, na ocasião em que expirar o prazo do Certificado, não estiver num porto ou terminal ao largo sob a jurisdição da Parte da Convenção cuja bandeira o navio está autorizado a arvorar, o Certificado pode ser prorrogado pela Administração, mas essa prorrogação somente será concedida com o fim de permitir que o navio termine sua viagem para o Estado cuja bandeira está autorizado a arvorar ou para aquele em que será vistoriado e isto somente nos casos em que pareça ser correto e razoável fazê-lo.
 3. Nenhum Certificado será deste modo prorrogado por um período de mais de 5 meses e um navio para o qual tenha sido concedida tal prorrogação não deverá, em sua chegada ao Estado cuja bandeira está autorizado a arvorar ou ao porto em que está para ser vistoriado, ser autorizado, em virtude de tal prorrogação, a deixar esse porto ou Estado sem que tenha obtido novo Certificado.
 4. Um Certificado que não tenha sido prorrogado de acordo com disposições do parágrafo (2) desta Regra, pode ser prorrogado pela Administração, por um período de graça de até um mês a partir da data de expiração nele estabelecida.
 5. Um Certificado deixará de ser válido se alterações significativas tenham sido realizadas na construção, equipamento, instalações, arranjos ou material, determinadas sem a sanção da Administração, exceto a substituição pura e simples de tal equipamento ou instalações, ou se as vistorias intermediárias especificadas pela Administração de acordo com a Regra 4 (1) (c) deste Anexo não tiverem sido feitas.
 6. Um Certificado emitido para um navio deixará de ser válido quando esse navio for transferido para a bandeira de um outro Estado, exceto como estipulado no parágrafo (7) desta Regra.
 7. Na transferência de um navio para a bandeira de uma outra Parte, o Certificado permanecerá em vigor por um período que não deve exceder 5 meses desde que não venha a expirar antes do término desse período ou até que a Administração emita um Certificado que o substitua, dos dois o que ocorrer mais cedo. Tão logo seja possível, após ter tido lugar a transferência, o Governo da Parte cuja bandeira o navio estava anteriormente autorizado a arvorar, remeterá para a Administração uma cópia do Certificado do navio antes da transferência e, se disponível, uma cópia do relatório de vistoria pertinente.
- * Modificados pelo Protocolo de 1978

Capítulo II

Requisitos para o Controle da Poluição Operacional

Regra 9*

1. Sujeita às disposições das Regras 10 e 11 deste Anexo e ao parágrafo (2) desta Regra, qualquer descarga de óleo ou misturas oleosas no mar, proveniente de navios aos quais este Anexo se aplica, será proibida, exceto quando forem satisfeitas todas as condições seguintes:
 - a) para um petroleiro, exceto como estabelecido na alínea (b) deste parágrafo:
 - I) o petroleiro não esteja dentro de uma área especial;
 - II) o petroleiro esteja a mais de 50 milhas náuticas da terra mais próxima;
 - III) o petroleiro esteja navegando na sua rota;
 - IV) o regime instantâneo da descarga do conteúdo de óleo não exceda 60 litros por milha náutica;

V) a quantidade total de óleo descarregado no mar não ultrapasse, em petroleiros existentes, 1/15.000 da quantidade total da carga especificada da qual o resíduo constitui uma parte e em petroleiros novos, 1/30.000 da quantidade total da carga especificada, da qual o resíduo constitui uma parte; e

VI) o petroleiro possua em operação, exceto como estabelecido na Regra 15 (5) e (6) deste Anexo, um sistema de monitoragem e controle da descarga de óleo e um sistema de tanque de resíduo, como exigido pela Regra 15 deste Anexo;

b) proveniente de um navio de tonelagem bruta de arqueação igual ou superior a 400 toneladas que não seja um petroleiro e proveniente dos porões dos compartimentos de máquinas de um petroleiro, excluindo os porões dos compartimentos das bombas de carga, a menos que misturada com resíduos do óleo da carga:

I) o navio não esteja dentro de uma área especial;

II) o navio esteja a mais de 12 milhas náuticas da terra mais próxima;

III) o navio esteja navegando na sua rota;

IV) o conteúdo de óleo do efluente seja de menos de 100 partes por milhão; e

V)* o navio possua em operação um sistema de monitoragem e controle da descarga de óleo, um equipamento separador óleo água, um sistema de filtragem de óleo ou outra instalação como exigido pela Regra 16 deste Anexo.

2. No caso de um navio de arqueação bruta inferior a 400 toneladas que não seja um petroleiro, enquanto fora de uma área especial, a Administração deverá assegurar que está equipado, tanto quanto praticável e razoável, com instalações para armazenagem a bordo dos resíduos de óleo e sua descarga para instalações de recebimento ou para o mar, de conformidade com os requisitos do parágrafo (1) (b) desta Regra.

3. Sempre que sejam observados traços visíveis de óleo na superfície da água ou abaixo dela, nas vizinhanças imediatas de um navio ou em sua esteira, os Governos das Partes da Convenção deverão, na medida em que sejam razoavelmente capazes de fazê-lo, investigar imediatamente os fatos, no sentido de verificar se houve uma violação das disposições desta Regra ou da Regra 10 deste Anexo. A investigação incluirá, em particular, as condições de vento em mar, a derrota e a velocidade do navio, outras possíveis origens dos traços visíveis nas vizinhanças e quaisquer registros pertinentes de descarga de óleo.

4.* As disposições do parágrafo (1) desta Regra não se aplicarão a descarga de lastro limpo ou segregado. As disposições da alínea (1) (b) desta Regra não se aplicarão à descarga de misturas oleosas que, sem diluição, tenha um conteúdo de óleo que não exceda 15 partes por milhão.

5. Nenhuma descarga no mar deverá conter produtos químicos ou outras substâncias em quantidades ou concentrações que sejam perigosas para o ambiente marinho ou produtos químicos ou outras substâncias introduzidas com o fim de burlar as condições de descarga especificadas nesta Regra.

6. Os resíduos de óleo que não possam ser descarregados no mar de conformidade com os parágrafos (1), (2) e (4) desta Regra deverão ser retidos a bordo ou descarregados em instalações de recebimento.

* Modificada pela Emenda de 1984

Regra 10*

Métodos para a Prevenção da Poluição por Óleo Proveniente de Navios Quando Operando em Áreas Especiais

1. Para os fins deste Anexo as áreas especiais são a área do Mar Mediterrâneo, a área do Mar Báltico, a área do Mar Negro, a área do Mar Vermelho e "área dos Golfos", as quais são definidas como se segue:

a) a área do Mar Mediterrâneo significa o próprio Mar Mediterrâneo incluindo seus golfos e mares tendo como limite entre os Mares Mediterrâneo e Negro o paralelo de 41° N e como limite o oeste do Estreito de Gibraltar no meridiano de 5° 36'W;

b) a área do Mar Báltico significa o próprio Mar Báltico com o golfo de Bothnia, o golfo da Finlândia e a entrada do Mar Báltico limitada pelo paralelo do Skaw no Skagerrak aos 57° 44,8'N;

c) a área do Mar Negro significa o próprio Mar Negro tendo como limite entre os Mares Mediterrâneo e Negro o paralelo de 41° N;

d) a área do Mar Vermelho significa o próprio Mar Vermelho incluindo os Golfos de Suez e Aquaba e limitado ao Sul pela loxodrômica entre Ras si Ane (12° 8,5'N, 43° 19,6'E) e Huns Murad (12° 40,4'N, 43° 30,2'E);

e) a área dos Golfos significa a área de mar localizada a noroeste da loxodrômica entre Ras al Hadd (22° 30'N, 59° 48'E) e Ras Al Fasteh (25° 04'N, 61° 25'E).

2.* a) Sujeitas às disposições da Regra 11 deste Anexo, qualquer descarga de óleo ou mistura oleosa no mar, proveniente de qualquer petroleiro bem como de qualquer navio de arqueação bruta igual ou superior a 400 que não seja petroleiro, quando estiverem numa área especial, será proibida.

b) Tais navios, quando estiverem numa área especial, manterão a bordo toda a drenagem de óleo e borra, lastro sujo e água de lavagem dos tanques, descarregando-as somente nas instalações de recebimento.

3.* a) Sujeita às disposições da Regra (11) deste Anexo, qualquer descarga de óleo ou mistura oleosa no mar, proveniente de um navio de tonelagem bruta de arqueação inferior a 400 toneladas que não seja petroleiro, será proibida quando estiver numa área especial, exceto quando o conteúdo de óleo do efluente sem diluição, não exceder 15 partes por milhão ou, alternativamente, quando forem satisfeitas, em sua totalidade, as seguintes condições:

I) o navio esteja navegando na sua rota;

II) o conteúdo de óleo do efluente for de menos de 100 partes por milhão; e

III) a descarga for feita o mais afastado possível de terra, mas, em hipótese alguma, a menos de 12 milhas náuticas da terra próxima.

b) Nenhuma descarga no mar deverá conter produtos químicos ou outras substâncias em quantidade ou concentração que sejam perigosas para o ambiente marinho ou produtos químicos ou outras substâncias introduzidas com o fim de burlar as condições de descarga especificadas nesta Regra.

c) Os resíduos de óleo que não possam ser descarregados no mar em conformidade com a alínea (a) deste parágrafo deverão ser mantidos a bordo ou descarregados em instalações de recebimento.

4. As disposições desta Regra não se aplicam a descarga de lastro limpo ou segregado.

5. Nada nesta Regra proibirá um navio, numa viagem em que somente uma parte se faça em área especial, de proceder à descarga fora da área especial, de acordo com a Regra 9 deste Anexo.

6. Sempre que sejam observados traços visíveis de óleo na superfície da água ou abaixo dela, nas vizinhanças imediatas de um navio ou em sua esteira, os Governos das Partes da Convenção deverão, na medida em que sejam razoavelmente capazes de fazê-lo, investigar imediatamente os fatos, no sentido de verificar se houve uma violação das disposições desta Regra ou da Regra 9 deste Anexo. A investigação incluirá, em particular, as condições de vento e mar, a derrota e a velocidade do navio, outras possíveis origens dos traços visíveis nas vizinhanças e quaisquer registros pertinentes de descarga de óleo.

7. Instalações de recebimento dentro de áreas especiais.

a) Áreas do Mar Mediterrâneo, Mar Negro e Mar Báltico.

I) O Governo de cada Parte da Convenção cuja linha de costa faz limite com uma dada área especial, compromete-se a assegurar que até 1° de janeiro de 1977 todos os terminais de carregamento e portos de reparo dentro da área especial serão providos de instalações adequadas para o recebimento e tratamento e todo o lastro sujo e água de lavagem dos tanques provenientes de petroleiros. Além disso, todos os portos dentro da área especial serão providos de instalações de recebimento adequadas para outros resíduos e misturas oleosas provenientes de todos os navios. Tais instalações deverão ter capacidade adequada para atender às necessidades dos navios que as utilizem sem que venham a atrasá-los indevidamente.

II) O Governo de cada Parte tendo sob sua jurisdição entradas para vias marítimas com pouca profundidade que possam exigir uma redução de calado por meio de descarga de lastro, compromete-se a assegurar o fornecimento das instalações referidas na alínea (a) (I) deste parágrafo, porém com a condição de que os navios que necessitarem descarregar resíduos ou lastros sujo poderão estar sujeitos a algum atraso.

III) Durante o período entre a entrada em vigor da presente Convenção (se antes de 1º de janeiro de 1977) e 1º de janeiro de 1977 os navios quando estiverem navegando em áreas especiais deverão cumprir com os requisitos da Regra 9 deste Anexo. Contudo, os Governos das Partes cujas linhas de costa fazem limite com qualquer das áreas especiais, de conformidade com esta alínea podem estabelecer uma data anterior a 1 de janeiro de 1977 mas posterior à entrada em vigor da presente Convenção, a partir da qual os requisitos desta Regra a respeito de áreas especiais em questão passarão a ter efeito:

1) se todas as instalações de recebimento exigidas tiverem sido providenciadas até a data assim estabelecida; e

2) contando que as Partes interessadas notifiquem a Organização sobre a data assim estabelecida, com antecedência de 6 meses, para divulgação às outras Partes.

IV) Após 1º de janeiro de 1977 ou após a data estabelecida de acordo com a alínea (a) (III) deste parágrafo, caso essa seja anterior, cada Parte notificará a Organização para que sejam transmitidas aos Governos Contratantes, todos os casos em que as instalações de recebimento forem julgadas inadequadas.

b) Área do Mar Vermelho e Área dos Golfos.

I) O Governo de cada Parte cuja linha de costa faz limite com áreas especiais compromete-se a assegurar que, tão logo seja possível, todos os terminais de carregamento de óleo e portos de reparo, dentro dessas áreas especiais, serão providos de instalações adequadas ao recebimento e tratamento de todo o lastro sujo e água de lavagem dos tanques provenientes de petroleiros. Além disso, todos os portos dentro da área especial serão providos de instalações de recebimento adequadas para outros resíduos e misturas oleosas de todos os navios. Tais instalações deverão ter capacidade adequada para atender às necessidades de todos os navios que as utilizem sempre que venham a atrasá-los indevidamente

II) O Governo de cada Parte tendo sob sua jurisdição entradas para vias marítimas com pouca profundidade que possam exigir uma redução de calado por meio de descarga de lastro, compromete-se a assegurar o fornecimento das instalações referidas na alínea (b) (I) deste parágrafo, porém com a condição de que os navios que necessitarem descarregar resíduos ou lastro sujo, poderão estar sujeitos a algum atraso.

III) Cada Parte interessada notificará a Organização sobre as medidas tomadas de conformidade com as disposições da alínea (b) (I) e (II) deste parágrafo. Em seguida ao recebimento de notificações a Organização estabelecerá uma data a partir da qual passarão a vigorar os requisitos desta Regra a respeito da área em questão. A Organização notificará todas as Partes sobre a data assim estabelecida com antecedência de pelo menos 12 meses.

IV) Durante o período entre a entrada em vigor da presente Convenção e a data assim estabelecida, os navios enquanto navegarem na área especial cumprirão com os requisitos da Regra 9 deste Anexo.

V) Após tal data os petroleiros carregando nos portos dessa áreas especiais onde ainda não haja disponibilidade de tais instalações cumprirão também, totalmente com os requisitos desta Regra. Contudo, os petroleiros que entrem nessas áreas especiais para carregarem deverão envidar todos os esforços a fim de entrar na área somente com lastro limpo a bordo.

VI) Após a data em que passarem a vigorar os requisitos para a área especial em questão, cada Parte notificará a Organização, para comunicação às Partes interessadas, sobre todos os casos em que as instalações forem julgadas inadequadas.

VII) De qualquer forma, as instalações de recebimento, prescritas na Regra 12 deste Anexo, deverão ser providas até 1º de janeiro de 1977 ou um ano após a data da entrada em vigor da presente Convenção, se esta data for posterior.

* Modificadas pelas Emendas de 1984

Regra 11

Exceções

As Regras 9 e 10 deste Anexo não se aplicam:

a) à descarga de óleo ou mistura oleosa no mar, necessária para fins de garantir a segurança de um navio ou salvar vida humana no mar; ou

b) à descarga de óleo ou mistura oleosa no mar resultante de avarias num navio ou em seu equipamento;

I) desde que tenham sido tomadas as precauções razoáveis, após a ocorrência da avaria ou descoberta do vazamento com o propósito de prevenir ou minimizar a descarga; e

II) exceto se o armador ou o Comandante agirem, seja com intenção de provocar danos ou seja com negligência e com conhecimento de que poderiam, provavelmente, ocorrer a avaria; ou

c) a descarga no mar de substâncias contendo óleo, aprovado pela Administração, quando usada para fins de combate específico e incidentes com poluição a fim de minimizar os danos por poluição. Qualquer dessas descargas estará sujeita à aprovação de qualquer Governo em cuja jurisdição é considerado que ocorra a descarga.

Regra 12

Instalações de Recebimento

1. Sujeito às disposições da Regra 10 deste Anexo, o Governo de cada Parte compromete-se a assegurar a instalação, nos terminais de carregamento de óleo, portos de reparos e outros portos em que navios tenham resíduos de óleo para descarregar, de meios para o recebimento de tais resíduos e misturas oleosas como sobras de petroleiros e outros navios, adequados para atender as necessidades dos navios que os utilizem sem causar uma demora excessiva dos mesmos.

2. Instalações de recebimento de acordo com o parágrafo (1) desta Regra deverão ser providas em:

a) todos os portos e terminais em que é feito o carregamento de óleo cru em petroleiros que tenham completado, imediatamente antes da chegada, uma viagem com lastro a qual não tenha sido de mais de 72 horas ou de mais de 1200 milhas;

b) todos os portos e terminais em que é feito o carregamento de petroleiros com óleo que não seja cru a granel, numa quantidade média de mais de 1000 toneladas métricas por dia;

c) todos os portos que tenham estaleiros de reparos de navios ou instalação de limpeza de tanques;

d) todos os portos e terminais que operem com navios providos de tanque(s) de resíduos exigido(s) pela Regra 17 deste Anexo.

e) todos os portos em que as águas oleosas de porão e outros resíduos não possam ser descarregadas de acordo com a Regra 9 deste Anexo; e

f) todos os portos de carregamento para cargas a granel no que se relaciona aos resíduos de óleo dos transportadores combinados que não podem ser descarregados de acordo com a Regra 9 deste Anexo.

3. A capacidade das instalações de recebimento deve ser como se segue:

a) Os terminais de carregamento de óleo cru deverão ter instalações de recebimento suficientes para receber óleo e misturas oleosas, provenientes de todos os petroleiros em viagens como descritas no parágrafo (2) (a) desta Regra, que não possam ser descarregados de acordo com as disposições da Regra 9 (I) (a) deste Anexo.

b) Os portos de carregamento e os terminais referidos no parágrafo (2) (b) desta Regra deverão ter instalações de recebimento suficientes para receber óleo e misturas oleosas provenientes de petroleiros que tenham carga de óleo que não seja óleo cru a granel e que não possam ser descarregados de acordo com as disposições da Regra 9 (I) (a) deste Anexo.

c) Todos os portos que tenham estaleiros de reparos de navios ou recursos para limpeza de tanques deverão possuir instalações de recebimento suficientes para receber todos os resíduos e misturas oleosas, mantidos a bordo para despejo, provenientes de navios, antes da entrada nos estaleiros ou instalações de limpeza.

d) Todas as instalações de recebimento existentes em portos e terminais de acordo com o parágrafo (2) (d) desta Regra deverão ser suficientes para receber todos os resíduos retidos de acordo com a Regra 17 deste Anexo, provenientes de todos os navios de que se possa razoavelmente esperar que escalem em tais portos e terminais.

e) Todas as instalações de recebimento providas em portos e terminais em atendimento a esta Regra deverão ser suficientes para receber águas oleosas de porão e outros resíduos que não possam ser descarregados de acordo com a Regra 9 deste Anexo.

f) As instalações de recebimento existentes nos portos de carregamento para cargas a granel deverão levar em conta os problemas especiais dos transportadores combinados, como apropriado.

4. As instalações de recebimento prescritas nos parágrafos 2 e 3 desta Regra deverão estar disponíveis antes de um ano após a data da entrada em vigor da presente Convenção ou a 1º de janeiro de 1977 - das duas a que ocorrer mais tarde.

5. Cada Parte notificará à Organização, para transmissão às Partes interessadas, todos os casos em que sejam julgadas inadequadas as instalações providas de acordo com esta Regra.

Regra 13*

Petroleiros de Lastro Segregado

1. Todo petroleiro novo de tonelagem igual ou superior a 70.000 toneladas de porte bruto será provido de tanques de lastro segregado e atenderá aos requisitos desta Regra.

2.* A capacidade dos tanques de lastro segregado deverá ser determinada de modo que o navio possa operar com segurança em viagens com lastro sem que recorra aos tanques de óleo para lastro d'água, exceto como estipulado no parágrafo 3 desta Regra. Em todos os casos, contudo, a capacidade dos tanques de lastro segregado deverá ser, pelo menos, tal que em qualquer condição de lastro em qualquer parte da viagem, incluindo as que consistam de peso leve acrescido somente de lastro segregado, os calados e o trim possam preencher cada um dos seguintes requisitos:

a) o calado moldado a meio navio (dm) em metros (sem levar em conta qualquer deformação do navio) não deverá ser inferior a:

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

b) os calados nas perpendiculares AV e AR deverão corresponder aos determinados pelo calado a meio (dm), como especificado na alínea (a) deste parágrafo, em associação com o trim pela popa não superior a 0,015L; e

c) em qualquer caso o calado na perpendicular AR não deverá ser menor do que aquele necessário para obter a imersão total das hélices.

3.§* Em nenhum caso a água de lastro será transportada nos tanques de óleo exceto em condições de tempo tão severas que, na opinião do Comandante, seja necessário transportar água de lastro adicional em tanques de óleo, para a segurança do navio. Água de lastro adicional será tratada e descarregada em conformidade com a Regra 9 e de acordo com os requisitos da Regra 15 deste Anexo, devendo ser feito um lançamento no Livro de Registro de Óleo referido na Regra 20 deste Anexo.

4. Qualquer petroleiro que não seja obrigado a possuir tanques de lastro segregado de acordo com o parágrafo (1) desta Regra pode, contudo, ser qualificado como um petroleiro de lastro segregado, desde que, no caso de um petroleiro de comprimento igual ou superior a 150 metros, atenda ele totalmente aos requisitos dos parágrafos (2) e (3) desta Regra e no caso de petroleiro de comprimento inferior a 150 metros as condições de lastro segregado deverão satisfazer à Administração.

* Modificado pelo Protocolo de 1978; Modificada pelas Emendas de 1984

* Modificada pelas Emendas de 1984

§ Instituídas pelo Protocolo de 1978

Regras 13A*§, 13B*§, 13C*§, 13D*§, 13E*§

Regra 14*

Segregação de Óleo e Lastro de Água

1. Exceto como estabelecido no parágrafo (2) desta Regra, nos navios novos de arqueação bruta igual ou superior a 4.000 que não sejam petroleiros e nos petroleiros novos de arqueação bruta igual ou superior a 150, nenhuma água de lastro será transportada em qualquer tanque de óleo combustível.

2. Onde condições anormais ou a necessidade de transportar grandes quantidades de óleo combustível tornar necessário o transporte de água de lastro que não seja um lastro limpo em qualquer tanque de óleo combustível, essa água de lastro será descarregada em instalações de recebimento ou no mar, de conformidade com a Regra 9, utilizando-se o equipamento especificado na Regra 16 (2) deste Anexo e será feito um lançamento a respeito no Livro Registro de Óleo.

3. Todos os outros navios deverão atender aos requisitos do parágrafo (1) desta Regra tanto quanto seja possível e razoável.

* Modificada pelas Emendas de 1984

§ Instituídas pelo Protocolo 1978

Regra 15§*

Retenção de Óleo a Bordo

1. Sujeitos às disposições dos parágrafos (5) e (6) desta Regra, os petroleiros de arqueação bruta igual ou superior a 150 serão equipados com instalações de acordo com os requisitos dos parágrafos (2) e (3) desta Regra, sob a condição de que nos casos de petroleiros existentes os requisitos para os sistemas de monitoragem e controle da descarga de óleo e arranjo dos tanques de resíduos serão aplicados três anos após a data de entrada em vigor da presente Convenção.

2. a) Devem ser fornecidos meios adequados para limpeza dos tanques de carga e transferência dos resíduos de lastro sujo e lavagens de tanques, dos tanques de carga para um tanque de resíduo aprovado pela Administração. Em petroleiros existentes qualquer tanque de carga pode ser escolhido para ser tanque de resíduo.

b) Neste sistema, instalações devem ser providas para transferir os resíduos de óleo para um tanque de resíduo ou para uma combinação de tanques de resíduo de tal modo que qualquer efluente descarregado no mar o seja de maneira a cumprir com as disposições da Regra 9 deste Anexo:

c)* Os arranjos dos tanques de resíduo ou combinação de tanques de resíduos terão uma capacidade necessária para guardar os resíduos oriundos da lavagem dos tanques, resíduos de óleo e resíduos de lastro sujo mas cujo total não deve ser de menos de 3 por cento da capacidade de transporte de óleo do navio, exceto que, onde forem instalados tanques de lastro segregado, de acordo com a Regra 13 deste Anexo ou onde dispositivos tais como edutores que envolvam a utilização de água adicional para a lavagem não forem instalados, a Administração pode aceitar 2 por cento. Petroleiros novos de mais de 70.000 toneladas de porte bruto deverão ser providos de dois tanques de resíduo pelo menos.

d) Os tanques de resíduos serão assim projetados, particularmente a respeito das posições das entradas e saídas, diafragmas ou vertedores, se instalados, de modo a evitar uma turbulência excessiva e arrastamento de óleo ou emulsão com a água.

3. a)* Deverá ser instalado um sistema de monitoragem e controle da descarga de óleo, aprovado pela Administração. Ao considerar o projeto do medidor do conteúdo de óleo a ser incorporado ao sistema, a Administração deverá ter atenção às especificações recomendadas pela Organização*. O sistema deverá ser equipado com um mecanismo de registro para fornecer um registro contínuo da descarga em litros por milha náutica e a quantidade total descarregada, ou o conteúdo de óleo e a razão de descarga. Este registro deverá identificar a hora e a data e será mantido pelo menos, por três anos. O sistema monitor e de controle da descarga de óleo deverá entrar em operação quando houver qualquer descarga do efluente para o mar e deverá ser tal que assegure que qualquer descarga de mistura oleosa cesse imediatamente quando a razão instantânea de descarga de óleo exceda a permitida pela Regra 9 (1) (a) deste Anexo. Qualquer falha desse sistema monitor e de controle deverá parar a descarga e deve ser anotada no Livro Registro de óleo. Um método alternativo, operado manualmente, deverá ser provido e pode ser usado no caso de tal falha, mas a unidade defeituosa deverá ser posta a operar antes que o petroleiro inicie sua próxima viagem lastrado, a menos que se dirija para um porto de reparos. Os petroleiros existentes cumprirão com todas as disposições acima especificadas exceto que a parada da descarga pode ser realizada manualmente e a razão de descarga pode ser estimada pelas características da bomba.

b) Deverão ser providos detedores de interface de óleo/água eficazes, aprovados pela Administração para uma determinação rápida e precisa da interface de óleo/água nos tanques de residuo e deverão estar disponíveis para uso em outros tanques onde for efetuada a separação de óleo e água e dos quais se pretende descarregar o efluente diretamente para o mar.

c) As instruções de operação do sistema deverão estar de acordo com um manual de operação aprovado pela Administração. Devem elas cobrir as operações tanto manual como automática e se destinarão a assegurar que em nenhum momento o óleo será descarregado exceto em cumprimento das condições especificadas na Regra 9 deste Anexo.*

4. Os requisitos dos parágrafos (1), (2) e (3) desta Regra não se aplicarão a petroleiros de arqueação bruta inferior a 150, para os quais o controle da descarga de óleo, de acordo com a Regra 9 deste Anexo, será efetuado pela retenção do óleo a bordo com descarga subsequente, de todas as lavagens contaminadas, em instalações de recebimento. A quantidade total de água e óleo usada para a lavagem e recolhida em seguida a um tanque de armazenagem será registrada no Livro de Registro de Óleo. Esta quantidade total será descarregada em instalações de recebimento a menos que tenham sido feitos arranjos adequados de modo a assegurar que qualquer efluente, cuja descarga no mar seja permitida, seja eficazmente controlado de modo a garantir o cumprimento das disposições da Regra 9 deste Anexo.

5.* A Administração pode dispensar os requisitos dos parágrafos (1), (2) e (3) desta Regra para qualquer petroleiro engajado exclusivamente em viagens de 72 horas ou menos de duração e dentro de 50 milhas náuticas da terra mais próxima, desde que o petroleiro não seja obrigado a possuir e não possua um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo (1973). Qualquer uma dessas dispensas será sujeita à condição de que o petroleiro deverá reter a bordo todas as misturas oleosas para posterior descarga em instalações de recebimento e que a Administração declare como adequadas as instalações disponíveis para o recebimento de tais misturas oleosas.

6. Quando o equipamento que, na opinião da Administração, é exigido pela Regra 9 (1) (a) (VI) deste Anexo e especificado na alínea (3) (a) desta Regra não for possível de ser obtido para o controle da descarga de produtos refinados leves (óleos claros) a Administração pode dispensar o atendimento de tal exigência, desde que a descarga só seja permitida de acordo com os procedimentos estabelecidos pela Organização, os quais deverão satisfazer as condições da Regra 9 (1) (a) deste Anexo, exceto a obrigação de possuir, em operação, um sistema de monitoragem e controle da descarga de óleo. A Organização deverá rever a disponibilidade do equipamento em intervalos de tempo que não excedam doze meses.

7.* Os requisitos dos parágrafos (1), (2) e (3) desta Regra não se aplicarão aos petroleiros transportando asfalto, nos quais o controle da descarga do asfalto, de acordo com a Regra 9 deste Anexo será efetuado pela retenção a bordo dos resíduos do asfalto de todas as lavagens contaminadas em instalações de recebimento.

§ Modificado pelo Protocolo de 1978

* Modificada pelas Emendas de 1984

* É feita referência às Recomendações sobre as Especificações Internacionais de Desempenho para o Equipamento de Óleo/Água e Medidores de Conteúdo de Óleo, adotadas pela Resolução A.233 (VII).

* É feita referência ao "Clean Seas Guide for Oil Tankers" publicado pela International Chamber of Shipping e "Oil Companies International Marine Forum".

Regra 16*

Sistema de Monitoragem e Controle da Descarga de Óleo e Equipamento Separador de Óleo/Água

1. Qualquer navio de arqueação bruta igual ou superior a 400 será equipado com um equipamento separador de óleo/água ou um sistema de filtragem em atendimento às disposições do parágrafo (6) desta Regra. Qualquer navio desde que transporte grande quantidade de óleo combustível cumprirá com o parágrafo (2) desta Regra ou com o parágrafo (1) da Regra 14.
2. Qualquer navio de arqueação bruta igual ou superior a 1.000 será equipado:
 - a) em adição aos requisitos do parágrafo (1) desta Regra, com um sistema de monitoragem e controle de descarga de óleo em atendimento ao parágrafo (5) desta Regra; ou
 - b) como alternativa aos requisitos do parágrafo (1) e alínea (2) (a) desta Regra, com um equipamento separador de óleo/água em atendimento ao parágrafo (6) desta Regra e com um eficaz sistema de filtragem, atendendo ao parágrafo (7) desta Regra.
3. A Administração deverá se assegurar de que navios de arqueação bruta inferior a 400 estejam equipados, tanto quanto seja praticável, para reter a bordo óleo ou misturas oleosas ou para descarregá-los de acordo com os requisitos da Regra 9 (1) (b) deste Anexo.
4. Para os navios existentes, os requisitos dos parágrafos (1), (2) e (3) desta Regra aplicar-se-ão três anos após a data da entrada em vigor da presente Convenção.
5. Um sistema de monitoragem e controle da descarga de óleo deverá ter seu projeto aprovado pela Administração. Ao considerar o projeto do medidor de conteúdo de óleo a ser incorporado ao sistema, a Administração deverá ter atenção às especificações recomendadas pela Organização*. O sistema deve ser equipado com um aparelho de registro para proporcionar um registro contínuo do conteúdo de óleo em partes por milhão. Este registro deverá indicar a hora e data e será mantido pelo menos por três anos. O sistema de monitoragem e controle entrará em operação quando houver qualquer descarga de mistura oleosa e cessará imediatamente quando o conteúdo de óleo do efluente exceder o permitido pela Regra 9 (a) (b) deste Anexo. Qualquer falha deste sistema de monitoragem e controle fará cessar a descarga e será anotada no Livro de Registro de Óleo. A unidade defeituosa deverá ser posta a funcionar antes de o navio iniciar sua próxima viagem, a menos que ele esteja se dirigindo a um porto de reparos. Os navios existentes deverão cumprir com as disposições acima especificadas exceto quanto ao fato de que a parada da descarga pode ser feita manualmente.
6. O equipamento separador de óleo/água ou um sistema de filtragem de óleo deverá ter seu projeto aprovado pela Administração e ser tal que assegure qualquer mistura oleosa descarregada no mar após ter passado pelo separador ou pelos sistemas de filtragem e terá um conteúdo de óleo de não mais de 100 partes por milhão. Ao considerar o projeto de tal equipamento a Administração deverá ter atenção às especificações recomendadas pela Organização*.
7. O sistema de filtragem de óleo, referido no parágrafo (2) (b) desta Regra deverá ter seu projeto aprovado pela Administração e ser tal que receba a descarga proveniente do sistema separador e produza um efluente cujo conteúdo de óleo não exceda 15 partes por milhão. Deve ser provido de dispositivos de alarme para indicar quando este nível não pode ser mantido.

* É feita referência à Recomendação sobre as Especificações Internacionais sobre o Desempenho do Equipamento Separador de Óleo/Água e Medidores de Conteúdo de Óleo, adotada pela Organização pela Resolução A.233(VII).

Regra 17

Tanques de Resíduos

1. Todo navio de arqueação bruta igual ou superior a 400 será provido de tanque ou tanques de capacidade adequada, levando-se em consideração o tipo das máquinas e a extensão da viagem, para receber os resíduos oleosos que não possam ser tratados de outra maneira, de acordo com os requisitos deste Anexo, tais como os resultados da purificação de óleos combustíveis e lubrificantes e de vazamentos de óleos nos compartimentos de máquinas.
2. Nos navios novos, tais tanques serão projetados e construídos de modo a que fique facilitada sua limpeza e descarga dos resíduos para as instalações de recebimento. Os navios existentes deverão cumprir com esta exigência tanto quanto seja razoável e praticável.

Regra 18*

Instalação de bombas

1. Todo petroleiro, deverá ter no convés aberto, de ambos os bordos do navio, um plano de válvulas de descarga, em conexão com as instalações de recebimento, para descarga da água de lastro sujo ou da água contaminada por óleo.
2. Em todo petroleiro as canalizações para descarga para o mar de efluentes que possa ser permitida de acordo com a Regra 9 deste Anexo, deverão ser dirigidas para o convés aberto ou para os bordos do navio acima da linha d'água na condição de navio com o máximo lastro. Podem ser aceitos arranjos diferentes de canalizações para permitir a operação do modo admitido nas alíneas (4) (a) e (b) desta Regra.
3. Deverão, nos petroleiros novos, ser providos meios que permitam que se possa parar a descarga de efluentes para o mar, de uma posição no convés superior ou acima dele, situada de modo que se possa observar visualmente o plano de válvulas referido no parágrafo (1) desta Regra e o efluente proveniente das canalizações referidas no parágrafo (2) desta Regra. Não há necessidade de serem providos meios, na posição de observação, para parar a descarga, se existir um sistema de comunicações eficaz tal como telefone ou sistema rádio entre a posição de observação e a posição de controle de descarga.
4. Todas as descargas serão localizadas acima da linha d'água exceto de:
 - a) O lastro segregado e o lastro limpo podem ser descarregados abaixo da linha d'água nos portos e nos terminais ao largo.
 - b) Os navios existentes que, sem alterações, não sejam capazes de descarregar o lastro segregado acima da linha d'água podem fazê-lo abaixo da linha d'água desde que tenha sido feito imediatamente antes da descarga um exame no tanque o qual tenha estabelecido que não houve nenhuma contaminação por óleo.

5. e 6.*

* Modificado pelo Protocolo de 1978 e pelas Emendas de 1984;
Inseridos pelo Protocolo de 1978; Emendas de 1984

Regra 19

Conexão Padrão para Descarga

A fim de permitir que as canalizações provenientes das instalações de recebimento sejam conectadas com a rede do navio para descarga de resíduos dos porões das máquinas, ambas deverão estar providas de uma conexão padrão para descarga, de acordo com a seguinte tabela:

Dimensões Padrão de Flanges para conexões de Descarga:

Descrição	Dimensão
Diâmetro Externo	215 mm
Diâmetro Interno	De acordo com o diâmetro externo de canalização
Diâmetro do Círculo de Furação	183 mm
Ranhuradas no flange	6 furos de 22 mm de diâmetro, igualmente distanciados entre si, situados num círculo de diâmetro igual ao acima citado numa ranhura na periferia do flange. A largura da ranhura é de 22 mm.
Espessura do flange	20 mm
Parafusos e porcas: quantidade e diâmetro	6 com diâmetro de 20 mm e comprimento adequado.
O flange é projetado para receber canalizações de um diâmetro interno máximo de 125 mm e deverá ser de aço ou outro material equivalente, tendo uma superfície plana. Este flange, juntamente com uma junta de material à prova de óleo, deverá ser adequado a suportar uma pressão de serviço de 6 kg/cm.	

Regra 20§*

Livro de Registro de Óleo

*Todo petroleiro de arqueação bruta igual ou superior a 150 e todo navio de arqueação bruta igual ou superior a 400 que não seja um petroleiro deverá possuir um Livro de Registro de Óleo, seja como parte do diário náutico ou seja de outro modo, na forma especificada no Apêndice III deste Anexo.

*O Livro de Registro de Óleo será preenchido em cada ocasião, tanque por tanque, sempre que ocorrer no navio qualquer uma das seguintes operações:

a) para petroleiros

- I) carregamento de óleo de carga;
- II) transferência interna, quando em viagem, do óleo de carga;
- III) abertura ou fechamento das válvulas ou dispositivos similares que fazem a interconexão dos tanques de carga, antes das operações de carga de descarga ou após as mesmas;
- IV) abertura ou fechamento dos meios de comunicações entre a canalização de carga e a canalização de lastro;
- V) abertura ou fechamento das válvulas de costado antes, durante e após as operações de carga e descarga;
- VI) descarga de óleo de carga;
- VII) lastreamento dos tanques de carga;
- VIII) limpeza dos tanques de carga;
- IX) descarga de lastro, exceto quando proveniente dos tanques de lastro segregado;
- X) descarga da água proveniente dos tanques de resíduo;
- XI) remoção dos resíduos;
- XII) descarga, pelo costado, da água dos porões que tenha se acumulado nos compartimentos de máquinas, durante a estadia no porto e descarga rotineira para o mar da água dos porões que tenha se acumulado nos compartimentos de máquinas.

b) para navios que não sejam petroleiros

- I) lastreamento ou limpeza dos tanques de óleo combustível ou dos espaços de óleo de carga;
- II) descarga do lastro ou da água de limpeza, proveniente dos tanques referidos em (I) desta alínea;

III) remoção de resíduos, e

IV) descarga, pelo costado, da água dos porões que tenha se acumulado nos compartimentos de máquinas durante a estadia no porto e descarga rotineira para o mar de água dos porões que tenha se acumulado nos compartimentos de máquinas.

3. No caso de tal descarga de óleo ou mistura oleosa como referido na Regra 11 deste Anexo ou no caso de descarga accidental ou qualquer outra descarga excepcional de óleo a que esta Regra não tenha feito exceção, deverá ser feito um lançamento no Livro de Registro de Óleo das circunstâncias e razões que levaram à descarga.

4. Cada operação descrita no parágrafo (2) desta Regra deverá, sem demora, ser totalmente registrada no Livro de Registro de Óleo de modo que todos os lançamentos no livro apropriado para essa operação sejam bem detalhados. Cada seção do Livro será assinada pelo oficial ou oficiais encarregados das operações em causa e será rubricada pelo Comandante do navio. Os lançamentos no Livro de Registros de Óleo serão feitos na língua oficial do Estado cuja bandeira o navio está autorizado a arvorar e em inglês ou francês nos navios portadores de um Certificado Internacional para Prevenção da Poluição por Óleo (1973). Os lançamentos na língua nacional oficial do Estado cuja bandeira o navio está autorizado a arvorar prevalecerão em caso de disputa ou discrepância.

5. O Livro de Registro de Óleo será mantido em local prontamente acessível para inspeção em qualquer ocasião que se fizer necessária e, exceto no caso de navio desguarnecido e sendo rebocado, será conservado a bordo. Esse Livro deverá ser guardado durante um período de três anos a partir da data do último lançamento.

6. A autoridade competente do Governo de uma Parte da Convenção pode inspecionar o Livro de Registro de Óleo a bordo de qualquer navio a que se aplique este Anexo, quando o mesmo estiver em seus portos os terminais ao largo e pode tirar cópias de qualquer lançamento dessa cópia autêntica de tal lançamento. Qualquer cópia assim feita, que tenha sido certificada pelo Comandante do navio como sendo uma cópia autêntica de um lançamento feito no Livro de Registro de Óleo de navio será aceita em qualquer processo judicial como uma evidência dos fatos estabelecidos no lançamento.

A inspeção de um Livro de Registro de Óleo e a retirada de uma cópia autêntica pela autoridade competente de conformidade com este parágrafo deve ser feita o mais rápido possível de modo a não causar demora desnecessária ao navio.

§ Modificado pelo Protocolo de 1978

* Modificada pelas Emendas de 1984

Regra 21*

Requisitos Especiais para Plataformas de Perfuração e outras Plataformas

1. Plataforma de perfuração fixas ou flutuantes quando empregados na exploração, exploração e processamentos associados, ao largo da costa, de recursos minerais do fundo do mar e outras plataformas, deverão atender aos requisitos deste Anexo, aplicáveis aos navios de arqueação bruta igual ou superior a 400 que não sejam petroleiros, exceto que:

a) devem ser equipadas, tanto quanto for praticável, com as instalações requeridas nas Regras 16 e 17 deste Anexo;

b) devem manter um registro de todas as operações que envolvam descargas de óleo ou misturas oleosas, num modelo aprovado pela Administração; e

c) em qualquer área especial e sujeitas às disposições da Regra 11 deste Anexo, a descarga para o mar, de óleo ou misturas oleosas será proibida, exceto quando o conteúdo de óleo da descarga sem diluição não exceder 15 partes por milhão.

Modificado pelas Emendas de 1984

Capítulo III
Requisitos para Minimizar a Poluição por Óleo Oriundo de Petroleiros, Devido a Avarias
no Costado e no Fundo

Regra 22

Avarias Hipotéticas

1. Para fins de cálculo de vazamento hipotético de óleo dos petroleiros, avarias de extensão tridimensional com forma de paralelepípedo, no costado ou no fundo do navio são admitidas como se segue. No caso de avarias no fundo, duas condições são estabelecidas adiante para serem aplicadas individualmente a determinadas partes do petroleiro.

a) avaria de costado

I) Extensão longitudinal (l_c):

$\frac{1}{3} L^{1/3}$ ou 14,5, metros,
3 considerada a que
for menor

II) Extensão transversal (t_c):

(do costado para dentro perpendicularmente à linha de centro, no nível correspondente à borda livre de verão determinada).

$\frac{B}{5}$ ou 11,5 metros, considerada a que for menor.

III) Extensão vertical (v_c):

a partir da linha base para cima, sem limite.

b) avaria de fundo

Para 0,3L a partir da perpendicular AV do navio.

Qualquer outra parte do navio

I) Extensão longitudinal (l_s):

$\frac{L}{10}$

$\frac{L}{10}$ ou 5 metros, considerada o que for menor.

II) Extensão transversal (t_s):

$\frac{B}{6}$ ou 10 metros
6 considerada a que for menor, mas não menor do que 5 metros

5 metros

III) Extensão vertical a partir da linha base (v_s):

$\frac{B}{15}$ ou 6 metros,
15 considerada a que for menor

2. Sempre que os símbolos utilizados nesta Regra aparecerem nesse Capítulo, terão eles o significado que lhes é atribuído nesta Regra.

Regra 23

Vazamento Hipotético de Óleo

1. Os vazamentos hipotéticos de óleo no caso de avaria no costado (O_c) e no fundo (O_s) serão calculados com relação aos compartimentos avariados e para todos os locais concebíveis ao longo do comprimento do navio, para as extensões definidas na Regra 22 deste Anexo, pelas seguintes fórmulas:

a) para avarias no costado:

$$O_c = \sum w_i + \sum k_i c_i \quad (I)$$

b) para avarias no fundo:

$$O_c = 1/3 (\sum^Z_i w_i + \sum^Z_i c_i) \quad (II)$$

Onde:

w_i = volume de um tanque lateral em metros cúbicos, considerado como tendo sido avariado como especificado na Regra 22 deste Anexo;

w_i para um tanque de lastro segregado pode ser tomado igual a zero,

c_i = volume de um tanque central em metros cúbicos considerado como tendo sido avariado como especificado na Regra 22 deste Anexo;

c_i para um tanque de lastro segregado pode ser tomado igual a zero,

$k_i = 1 - \frac{b_i}{t_c}$, quando b for igual ou maior que t_c , k_i

será tomado igual a zero,;

$z_i = 1 - \frac{h_i}{v_s}$, quando h for igual ou maior do que v_s , z_i

será tomado igual a zero

b_i = largura em metros do tanque lateral considerado, a partir do costado para dentro perpendicularmente à linha de centro, no nível correspondente à borda livre de verão determinada,

h_i = altura mínima em metros do duplo-fundo considerado; onde não houver duplo-fundo h_i será tomado igual a zero.

Sempre que os símbolos utilizados neste parágrafo aparecem neste Capítulo terão eles o significado que lhes é atribuído nesta Regra.

2. Se um espaço vazio ou tanque de lastro segregado de um comprimento menor que, como definido na Regra 22 deste Anexo estiver localizado entre tanques laterais de óleo, o valor O na fórmula (I) pode ser calculado na base de que o volume W_i seja o volume real de tal tanque (quando eles forem de igual capacidade) ou do menor dos dois tanques (se diferirem em capacidade) adjacentes a tal espaço, multiplicado por S como definido abaixo e tomando para todos os outros tanques laterais envolvidos em tal colisão, o valor do volume total real.

$$s_i = 1 - \frac{l_i}{l_o}$$

Onde: l_i = comprimento em metros, do espaço vazio ou do tanque de lastro segregado, considerado.

3. a) Somente serão levados em conta os tanques de duplo fundo que estejam vazios ou carregando água limpa quando os tanques acima estejam com carga.

b) Quando o duplo fundo não se estende por todo o comprimento e toda a largura do tanque considerado, admite-se como não existente o duplo fundo e o volume dos tanques situados acima da área avariada do fundo será incluído na fórmula (II), mesmo que não se considere o tanque como avariado em razão da instalação desse duplo fundo parcial.

c) Os pocetos de aspiração podem ser desprezados no cálculo do valor de h quando possuírem uma área não excessiva e se estenderem para baixo do tanque a uma distância mínima, inferior à metade de altura do duplo fundo. Se a profundidade de tal poceto for superior à metade da altura do duplo fundo, h será tomado igual à altura do duplo fundo menos a do poceto.

As canalizações provenientes desses pocetos deverão, se instaladas no interior dos duplos fundos, ser equipadas com válvulas ou outros dispositivos de fechamento localizadas nas saídas do tanque a que servem a fim de evitar o vazamento do óleo no caso de avaria na canalização. Tais canalizações deverão ser instaladas o mais alto possível em relação ao fundo do casco. Quando o tanque contiver carga de óleo, essas válvulas deverão ser mantidas permanentemente fechadas quando no mar, exceto que podem ser abertas somente nos casos de necessidade de transferência de carga para fins de compassar o navio.

4. No caso em que a avaria de fundo atingir simultaneamente quatro tanques centrais o valor do O_s pode ser calculado de acordo com a fórmula

$$O_s = 1/4 (\sum z_i w_i + \sum z_i c_i)$$

(III)

5. Uma Administração pode considerar como meio de redução do vazamento de óleo, em caso de avaria no fundo, um sistema instalado para transferência de carga, tendo uma aspiração de emergência de grande potência em cada tanque de óleo de carga e capaz de transferir o óleo de um ou vários tanques avariados para os tanques de lastro segregado ou para os tanques de carga que estejam disponíveis caso se possa assegurar que esses últimos têm uma suficiente ulagem.

Essa concessão, todavia, dependerá da capacidade de o sistema transferir em duas horas um volume de óleo igual à metade da capacidade do maior dos tanques avariados e da disponibilidade de tanques de lastro ou de carga para absorver esse volume. A redução em questão será considerada apenas para o cálculo de O pela fórmula (III).

As canalizações para tais aspirações devem ser instaladas pelo menos a uma altura não menor do que a extensão vertical da avaria do fundo v .

A Administração deverá comunicar à Organização as informações concernentes às disposições por ela adotadas, para fins de disseminação às outras Partes da Convenção.

Regra 24

Limitação do Tamanho e Arranjo dos Tanques de Carga

1. Todo petroleiro novo deverá cumprir com as disposições desta Regra. A todo petroleiro existente será exigido, dentro de dois anos após a data da entrada em vigor da presente Convenção, que esteja de acordo com as disposições desta Regra, se estiver dentro de uma das seguintes categorias:

a) um petroleiro, cuja entrega seja posterior a 1º de janeiro de 1977, ou

b) um petroleiro a que se apliquem as duas seguintes condições:

I) a entrega não seja posterior a 1º de janeiro de 1977; e

II) o contrato de construção seja assinado após 1º de janeiro de 1974 ou, nos casos em que previamente não exista nenhum contrato de construção, que a quilha tenha sido batida ou o petroleiro se encontre em estágio similar de construção após 30 de junho de 1974.

2. Os tanques de carga dos petroleiros deverão ser de tamanho e arranjos tais que os vazamentos hipotéticos O_C ou O_S , calculados de acordo com as disposições da Regra 23 deste Anexo, em qualquer local do comprimento do navio, não excedam 30.000 metros cúbicos ou 400 DW, considerado o maior dos dois, sujeito a um máximo de 40.000 metros cúbicos.

3. O volume de qualquer tanque lateral de carga de um petroleiro não deverá exceder setenta e cinco por cento dos limites de vazamento hipotético de óleo referidos no parágrafo 2 desta Regra. O volume de qualquer um dos tanques centrais de cargas não deverá exceder 50.000 metros cúbicos. Todavia, em petroleiros com lastro segregado, como definidos na Regra 13 deste Anexo, o volume permitido de um tanque de carga de óleo lateral, situado entre dois tanques de lastro segregado, cada um excedendo I em comprimento, pode ser aumentado para o limite máximo de vazamento hipotético de óleo desde que a largura dos tanques laterais exceda t_C .

4. O comprimento de cada tanque de carga não deverá ser superior a 10 metros ou a um dos seguintes valores, considerado o que for maior:

a) caso não exista antepara longitudinal:

0,1 L

b) quando só existe uma antepara longitudinal na linha de centro:

0,15 L

c) quando existem duas ou mais anteparas longitudinais:

(I) para os tanques laterais:

0,2 L

(II) para os tanques centrais:

(1) se $\frac{b_i}{B}$ for igual ou superior a $\frac{1}{5}$:

$0,2 L$

(2) se $\frac{b_i}{B}$ for inferior a $\frac{1}{5}$:

- quando não existe antepara longitudinal na linha de centro:

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

- quando existe uma antepara longitudinal na linha de centro:

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

5. A fim de não exceder os limites de volume estabelecidos nos parágrafos 2, 3 e 4 desta Regra e independente do tipo de sistema de transferência de carga aceito e instalado, quando tal sistema intercomunica dois ou mais tanques de carga, deverão ser providas válvulas ou outros dispositivos de fechamentos similares para separar os tanques uns dos outros. Essas válvulas ou dispositivos deverão estar fechadas quando o petroleiro estiver no mar.

6. As canalizações que corram através dos tanques de carga localizadas a uma distância inferior a t_c a partir do costado do navio ou inferior a v_c a partir do fundo deverão ser equipadas com válvulas ou dispositivos de fechamento similares no ponto em que entram em qualquer tanque de carga. Essas válvulas deverão ser mantidas fechadas no mar permanentemente quando os tanques estiverem com óleo de carga, podendo, por exceção, ser abertas somente quando houver necessidade de transferência de carga para compassar o navio.

Regra 25§

Compartimentagem e Estabilidade

1. Todo petroleiro novo deverá atender aos critérios de compartimentagem e estabilidade em avaria como especificada no parágrafo 3 desta Regra, após a avaria hipotética no costado ou de fundo como especificada no parágrafo 2 desta Regra, para qualquer calado de operação, conseqüente de condições reais de carga parcial ou plena compatíveis com o "trim" e a resistência do navio bem como com as densidades da carga.

Tal avaria será aplicada a todos os locais concebíveis ao longo do comprimento do navio como se segue:

a) em petroleiros de mais de 225 metros de comprimento, em qualquer local ao longo do comprimento do navio;

b) em petroleiros de comprimento superior à 150 metros mas que não excedam 225 metros em qualquer ponto do comprimento do navio exceto envolvendo anteparas à ré ou a vante que limitem compartimentos de máquinas localizadas à ré. O compartimento de máquinas será tratado como um compartimento inundável, não subdividido; e

c) em petroleiros de comprimento que não exceda 150 metros em qualquer lugar ao longo do comprimento do navio entre anteparas transversais adjacentes com exceção do compartimento de máquinas. Para os petroleiros cujo comprimento não exceda 100 metros, em que todos os requisitos do parágrafo 3 desta Regra não podem ser plenamente atendidos sem prejudicar materialmente as qualidades operacionais do navio, a Administração pode permitir um relaxamento dessas exigências.

Não serão consideradas as condições de lastro em que o petroleiro não esteja transportando óleo nos tanques de carga mas apenas resíduos oleosos.

2. Serão aplicadas as seguintes disposições relativas à extensão e à natureza da avaria hipotética:

a) a extensão da avaria do costado ou do fundo deverá ser como especificada na Regra 22 deste Anexo, exceto que a extensão longitudinal da avaria do fundo dentro de $0,3L$ a partir da perpendicular de vante será a mesma da avaria de costado como especificada na Regra 22 (1) (a) (i) deste Anexo. Se qualquer avaria de menor extensão resultar numa condição mais severa essa avaria deverá ser considerada;

b) § onde for considerada uma avaria envolvendo anteparas transversais, como especificado nas alíneas (1) (a) e (b) desta Regra, as anteparas transversais estanques deverão ser espaçadas de, pelo menos, uma distância igual à extensão longitudinal da avaria admitida, definida na alínea (a) deste parágrafo, de modo a ser considerada efetiva. Onde anteparas transversais são espaçadas de uma distância menor, uma ou mais dessas anteparas, dentro dessa extensão de avaria, serão consideradas como não existentes para fins de determinação de compartimentos alagáveis;

c) § onde for considerada uma avaria entre anteparas transversais estanques adjacentes, como especificado na alínea (1) (c) desta Regra, nenhuma antepara transversal principal ou antepara transversal que limite tanques laterais ou tanques de duplo fundo será considerada como avariada, a menos que:

(i) o espaçamento das anteparas adjacentes seja inferior à extensão longitudinal da avaria hipotética, especificada na alínea (a) deste parágrafo; ou

(ii) exista um degrau ou recesso de mais de 3,05 metros de comprimento numa antepara transversal, localizada dentro da extensão de penetração da avaria hipotética.

O degrau formado pela antepara de colisão a ré e o topo do tanque de colisão a ré não será considerado como um degrau para o fins desta Regra;

d) § se canalizações, dutos ou túneis estiverem situados dentro da extensão da avaria considerada, arranjos deverão ser feitos de modo que um alagamento progressivo não possa se estender a outros compartimentos que não sejam os considerados como alagáveis para cada caso de avaria.

3. Os petroleiros serão considerados como atendendo aos critérios de estabilidade em avaria se forem atendidos os seguintes requisitos:

a) a linha d'água final, levando-se em conta a imersão, banda e compasso deverá estar abaixo da extremidade mais baixa de qualquer abertura através da qual o alagamento progressivo possa ocorrer. Tais aberturas deverão incluir as canalizações de ar e as que são fechadas por meio de portas estanques ou tampas de escotilhas e podem excluir as aberturas fechadas por meio de portas de visitas estanques e escotilhas embutidas, tampas estanques das pequenas aberturas dos tanques de carga que matêm alta integridade do convés, portas de corredeira estanques de operação à distância e escovilhões laterais do tipo de não-abertura;

b) no estágio final de alagamento, o ângulo de banda devido ao alagamento assimétrico não deverá exceder 25° , sendo que este ângulo pode ser aumentado até 30° se não ocorrer nenhuma imersão da borda do convés;

c) § a estabilidade no estágio final do alagamento deverá ser investigada e pode ser considerada como suficiente se a curva do braço de endireitamento tiver pelo menos uma faixa de 20° além da posição de equilíbrio em associação com um braço de endireitamento residual máximo de pelo menos 0,1 metro. A Administração deverá levar em consideração o perigo potencial apresentado pelas aberturas protegidas ou não protegidas as quais podem tornar-se temporariamente imersas dentro da faixa de estabilidade residual; e

d) a Administração deverá se contentar com o fato de que a estabilidade seja suficiente durante os estágios intermediários de alagamento.

4. Os requisitos do parágrafo (1) desta Regra deverão ser confirmados por cálculos que levem em consideração as características do projeto do navio, os arranjos, a configuração e volumes dos compartimentos avariados bem como a distribuição, densidade e efeito da superfície livre dos líquidos. Os cálculos deverão ser baseados no seguinte:

a) deve ser tomado em consideração qualquer tanque vazio ou parcialmente cheio, a densidade da carga transportadora bem como qualquer vazamento de líquido dos compartimentos avariados;

b)§ as permeabilidades são consideradas como a seguir:

Espaços	Permeabilidade
Apropriado para armazenamento	0,60
Ocupado por acomodações	0,95
Ocupado pelas máquinas	0,85
Espaços vazios	0,95
Destinado a líquidos consumíveis	0 ou 0,95*
Destinado a outros líquidos	0 para 0,95**

* Qualquer que resulte nos requisitos mais severos

** A permeabilidade dos compartimentos parcialmente cheios deverá ser compatível com a quantidade de líquido transportado.

c) a flutuabilidade de qualquer superestrutura diretamente acima da avaria de costado será desprezada.

As partes não alagadas da superestrutura além da extensão da avaria, todavia, podem ser levadas em consideração desde que elas sejam separadas do espaço avariado por anteparas estanques e que sejam atendidos os requisitos da alínea (3) (a) desta Regra a respeito desses espaços intactos.

Portas estanques com dobradiça podem ser aceitas em anteparas estanques na superestrutura;

d) o efeito de superfície livre deverá ser calculado para um ângulo de banda de 5° para cada compartimento. A Administração pode exigir ou permitir correções de superfície livre a serem calculadas para um ângulo de banda de mais de 5 para os tanques parcialmente cheios; e

e) no cálculo do efeito de superfície livre dos líquidos a serem consumidos será assumido que, para cada tipo de líquido pelo menos um par de tanques transversais ou um único tanque na linha de centro tenham uma superfície livre e o tanque ou combinação de tanques a serem considerados serão aqueles em que o efeito de superfícies livres seja o maior.

5.§ O Comandante de todo petroleiro e o responsável por petroleiro sem propulsão própria ao qual se aplica este Anexo deverá receber em um formulário aprovado:

a) informações relativas ao carregamento e distribuição da carga necessária para assegurar o cumprimento das disposições desta Regra; e

b) dados sobre a capacidade do navio para cumprimento dos critérios de estabilidade em avaria, como determinado para esta Regra, incluindo o efeito do que tiver sido relaxado em atendimento ao que é permitido pela alínea (1) (c) desta Regra.

§ Modificada pelas Emendas de 1984

Apêndice I Lista de Óleos*

Soluções Asfálticas:

Bases para Misturas

Impermeabilizantes Betuminosos

Resíduos de Primeira Destinação

Óleos:

Óleos Clarificados

Óleo Cru

Mistura contendo Óleo Cru

Óleo Diesel

Óleo Combustível nº 4

Óleo Combustível nº 5

Bases para Gasolinas:

Aliquilatos

Reformados

Polímeros

Gasolinas:

Natural

Automotiva

Aviação

Destilação Direta

Óleo combustível nº 1 (Querosene)

Óleo Combustível nº 1-D

Óleo combustível nº 6
Óleo Combustível Residual
Betume para Pavimentação
Óleo para Transformadores
Óleo Aromático (Excluindo Óleos vegetais)
Óleos Lubrificantes e Óleos Básicos
Óleo Mineral
Óleo para Motor
Óleo Desincrustante
Óleo "Spindle"
Óleo para Turbina
Destilados:
Destilados Diretos
Separação Primária

Gasóleo
Craqueado

Óleo Combustível nº 2
Óleo Combustível nº 2-D

Combustíveis de Jato:
JP-1 (Querosene)
JP-3
JP-4
JP-5 (Querosene Pesado)
Combustível Turbo
Querosene
Essência Mineral
Naftas:
Solvente
Petróleo
Fração Intermediária

* A lista de óleos não deverá, necessariamente, ser considerada como completa.

Apêndice II

Modelo de Certificado

Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo (1973)

Emitido de acordo com as Disposições da Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios, 1973, sob a Autoridade do Governo.

(designação completa do país)

por.....
(designação completa da pessoa competente ou organização autorizada, de acordo com as disposições da Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios, 1973)

Nome do Navio	Indicativo em número ou letras	Porto de Inscrição	Arqueação Bruta

Tipo de navio:

Petroleiro, incluindo transporte combinado*

Transportador de asfalto*

Outro navio, que não um petroleiro, com tanques de carga de acordo com a Regra 2 (2) do Anexo I da Convenção*

Outro navio que não seja qualquer dos acima*

Navio Novo/existente*

Data do contrato de construção ou da grande obra de conversão

Data em que foi batida a quilha ou em que o navio estivesse num estágio similar de construção ou em que foi iniciada a grande obra da conversão.....

Data de entrega ou de término de grande obra de conversão.....

* Cancelar como apropriado.

§ Modificado pelo Protocolo de 1978 e pelas Emendas de 1984

Parte A - Todos os Navios

O navio está equipado com:

para navios de arqueação bruta igual ou superior a 400:

- (a) equipamento separador de óleo/água* (capaz de produzir o efluente com um conteúdo de óleo que não exceda 100 partes por milhão) ou
 - (b) um sistema de filtragem de óleo (capaz de produzir efluente com um conteúdo de óleo que não exceda 100 partes por milhão).
- para navios de arqueação bruta igual ou superior a 10.000:
- (c) um sistema de monitoragem e controle da descarga de óleo (adicional a(a) ou (b) acima)

ou

- (d) equipamento separador de óleo/água e um sistema de filtragem de óleo* (Capazes de produzir efluente com um conteúdo de óleo que não exceda 15 partes por milhão) em lugar de (a) ou (b) acima.

Características dos requisitos para os quais é concedida isenção de acordo com a Regra 2 (a) 2(4) (a) do Anexo I da Convenção:

Observações:

Parte B Petroleiro

Porte Bruto.....toneladas métricas. Comprimento do navio.....metros

Certifica-se que este navio:

- (a) está obrigado a ser construído de acordo com e sujeito a
- (b) não está obrigado a ser construído de acordo com
- (c) não está obrigado a ser construído de acordo com, mas está sujeito a

Os requisitos da Regra 24 do Anexo I da Convenção

A capacidade dos tanques de lastro segregada é de metros cúbicos e eles atendem aos requisitos da Regra 13 do Anexo I da Convenção.

O lastro segregado é distribuído como se segue:

Tanque	Quantidade	Tanque	Quantidade

1 - Esta parte deve ser preenchida para petroleiros, incluindo transportadores combinados e transportadores de asfalto e os lançamentos que forem aplicáveis serão feitos para outros navios que não petroleiros mas que sejam construídos e utilizados para transportar óleo a granel numa capacidade total igual ou superior a 200 metros cúbicos.

2 - Esta Parte B não necessita ser reproduzida num Certificado emitido para qualquer outro navio que não os referidos na nota 1 acima.

3 - Cancelar como apropriado.

Certifica-Se:

Que o navio foi vistoriado de acordo com a Regra 4 do Anexo I da Convenção Internacional para Prevenção de Poluição por Navios, 1973, no que concerne à prevenção da poluição por óleo, e que a vistoria demonstra que a estrutura, equipamento, instalações, e material do navio e suas condições são satisfatórias sob todos os aspectos e que o navio cumpre com os requisitos aplicáveis do Anexo I da Convenção.

Este Certificado é válido até
Sujeito a vistoria(s) intermediária(s) a intervalos de
Emitido em 19..
(Local de emissão do Certificado)

.....
(assinatura do Oficial devidamente autorizado a emitir o Certificado)
(Selo ou carimbo da autoridade emitente, como apropriado)

Endosso para navios existentes

Certifica-se que este navio foi equipado de modo a cumprir com os requisitos da Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios, 1973, que são aplicáveis a navios existentes três anos após a data da entrada em vigor da Convenção.

(Assinado)

(Assinatura do oficial devidamente autorizado)

Local do endosso

Data do endosso

(Selo ou carimbo da Autoridade, como apropriado)

4 - Este lançamento não precisa ser reproduzido no Certificado que não seja o primeiro a ser emitido para qualquer navio.

Vistoria Intermediária

Certifica-se que numa vistoria intermediária, exigida pela Regra 4 (1) (C) do Anexo I da Convenção, este navio satisfaz as disposições pertinentes da Convenção.

Assinado

(Assinatura do oficial devidamente autorizado)

Local

Data

(Selo ou carimbo da Autoridade, como apropriado)

Assinado

(assinatura do oficial devidamente autorizado)

Local

Data

(Selo ou carimbo da Autoridade, como apropriado)

De acordo com as disposições da Regra 8 (2) e (4) do Anexo I da Convenção, a validade deste Certificado é prorrogada até

Assinado

(Assinatura do oficial de vidamente autorizado)

Local

Data

(Selo ou carimbo da Autoridade, como apropriado)

Apêndice III@

Modelo do Livro Registro de Óleo

Livro Registro de Óleo

I - Para Petroleiros

Nome do navio

Capacidade total de transporte de carga do navio em metros cúbicos

Viagem de.....(data) para (data)

(a) Carregamento de carga de óleo

1 - Data e Local de Carregamento			
2 - Tipos de óleo embarcados			
3 - Identificação do(s) tanque(s) carregado(s)			
4 - Fechamento das válvulas de tanques de carga necessárias à operação e das válvulas de interceptação das redes ao ser completado o carregamento (2)			

Os abaixo assinados certificam que, além do que consta acima, todas as válvulas de comunicação com o mar, válvulas de descarga para o mar, conexões e interligações das redes dos tanques de carga foram fechadas no término do carregamento da carga de óleo

Data de lançamento Oficial encarregado
Comandante

1 - Esta Parte deverá ser preenchida para petroleiros, incluindo Transportadores Combinados e Transportadores de Asfalto, e os lançamentos que forem aplicáveis deverão ser feitos para outros navios que não petroleiros mas que não sejam construídos e utilizados para transportar óleo a granel numa capacidade total igual ou superior a 200 metros cúbicos. Esta Parte não necessita ser reproduzida num Livro Registro de Óleo feito para qualquer outro navio que não seja um dos acima referidos.

2 - As válvulas aplicáveis e os dispositivos similares são os referidos nas Regras 20 (2) (a) (III), 23 e 24 do Anexo I da Convenção.

@ Modificado pelo Protocolo de 1978 e pelas Emendas de 1984

(b) Transferência interna de carga de óleo durante a viagem

5 - Data de transferência interna			
6 - Identificação do(s) tanque(s)	(I)	De	
	(II)	Para	
7 - O(s) tanque(s) em 6 foram esvaziados?			

Os abaixo assinados certificam que, além do que consta acima, todas as válvulas de comunicação com o mar, válvulas de descarga para o mar, conexões e interligações das redes dos tanques de carga foram fechadas ao término da transferência interna de carga de óleo.

Data de lançamento Oficial encarregado
Comandante

(c) Descarregamento da carga de óleo

8 - Data e local do Descarregamento			
9 - Identidade do(s) tanque(s) descarregado(s)			
10 - Ficou(ficaram) o(s) tanque(s) vazio(s)?			
11 - Abertura das válvulas apropriadas dos tanques de carga e das válvulas apropriadas de interceptação das redes antes da descarga (2)			
12 - Fechamento das válvulas apropriadas dos tanques de carga e das válvulas apropriadas de interceptação das redes ao término da descarga (2)			

Os abaixo assinados em aditamento ao acima especificado, certificam que, todas as válvulas de comunicação com o mar, válvulas de descarga do costado, conexões e interligações das redes dos tanques de carga foram fechadas no término da descarga da carga de óleo.

Data de lançamento Oficial encarregado
Comandante

(d) Lastreamento dos tanques de carga

13 - Identificação do(s) tanque(s) lastrado(s)			
14 - Data e posição do navio no início do lastreamento			
15 - Se as válvulas que interconectam as redes de carga e de lastro segregado foram usadas, preemcher hora, data e posição do navio quando as válvulas foream (a) abertas e (b) fechadas.			

Os abaixo assinados certificam em aditamento ao acima especificado que todas as válvulas de comunicação com o mar, válvulas de descarga do costado, conexões e interligações das redes dos tanques de carga foram fechadas ao término do lastreamento.

Data do lançamento Oficial encarregado
Comandante

(e) Limpeza dos tanques de carga

16 - Identificação do(s) tanque(s) limpo(s)			
17 - Data e duração da limpeza			
18 - Métodos de limpeza ³			

Data de lançamento Oficial encarregado
Comandante

3 - Limpeza manual com esguicho de mangueira, máquina de lavar e/ou limpeza química. Quando for feita a limpeza química deverá ser mencionado o produto químico utilizado e sua quantidade.

(f) Descarga de lastro sujo

19 - Identificação do(s) tanque(s)			
20 - Data e posição do navio no início da descarga para o mar			
21 - Data e posição do navio no término da descarga para o mar			
22 - Velocidade(s) do navio durante a descarga			
23 - Quantidade descarregada no mar			
24 - Quantidade de água poluída transferida para tanque(s) de resíduo (Identificar o(s) tanque(s) de sobra)			
25 - Data e porte de descarga para instalações de recebimento em terra. (se aplicável)			
26 - Alguma parte da descarga foi feita durante a escuridão? Se afirmativo, por quanto tempo?			
27 - Foi mantida uma observação constante do efluente e da superfície da água no local da descarga?			
28 - Foi observado qualquer óleo na superfície da água no local da descarga?			

Data de lançamento Oficial encarregado
Comandante

(g) Descarga de água proveniente de tanques de resíduo

29 - Identificação do(s) tanque(s) de sobra			
30 - Tempo de decantação desde a última entrada de resíduos, ou			
31 - Tempo de decantação a partir da última descarga			
32 - Data, hora e posição do navio no início da descarga			
33 - Sondagem do conteúdo total no início da descarga			
34 - Sondagem da superfície de separação de água/óleo no início da descarga			
35 - Volume descarregado e velocidade de descarga			
36 - Quantidade final descarregada e velocidade de descarga			
37 - Data, hora e posição do navio no final da descarga			
38 - Velocidade(s) do navio durante a descarga			
39 - Sondagem da superfície de separação óleo/água ao término da descarga			
40 - Alguma parte da descarga foi feita durante a escuridão? Se afirmativa, por quanto tempo?			

41 - Foi mantida uma observação constante do efluente e da superfície da água no local da descarga?			
42 - Foi observado qualquer óleo na superfície da água no local da descarga?			

Data de lançamento Oficial encarregado
Comandante

(h) Remoção de resíduos

43 - Identificação do(s) tanque(s)			
44 - Quantidade removida de cada tanque			
45 - Método de descarga de resíduo (a) Instalações de recebimento (b) Misturado com carga (c) Transferido para outro(s) tanque(s) - Identificar o(s) tanque(s) (d) Outro método (citar qual)			
46 - Data e perto de remoção dos resíduos			

Data de lançamento Oficial encarregado
Comandante

(i) Descarga de lastro limpo existente nos tanques de carga

47 - Data e posição do navio no início de descarga de lastro limpo			
48 - Identificação do(s) tanque (s) descarregado(s)			
49 - Ficou(ficaram) o(s) tanque(s) vazio(s) no final da descarga?			
50 - Posição do navio ao término da descarga, se for diferente da do item 47			
51 - Alguma parte da descarga foi feita durante a escuridão? Se afirmativo, por quanto tempo?			
52 - Foi mantida uma observação constante do efluente e da superfície da água no local da descarga?			
53 - Foi observado qualquer óleo na superfície da água no local da descarga?			

Data de lançamento Oficial encarregado
Comandante

(j) Descarga para o mar, da água de porão contendo óleo, acumulada nos compartimentos de máquinas durante a estadia no porto.

54 - Porto			
55 - Duração de estadia			
56 - Quantidade descarregada			
57 - Data e local da descarga			
58 - Método de descarga (citar se foi usado um separador)			

Data de lançamento Oficial encarregado
Comandante

(k) Descargas de óleo acidentais ou excepcionais

59 - Data e hora da ocorrência			
60 - Local ou posição da ocorrência			
61 - Quantidade aproximada e tipo de óleo			
62 - Circunstâncias da descarga ou vazamento, suas razões e observações gerais.			

Data de lançamento Oficial encarregado
Comandante

4 - Onde a bomba partir automaticamente e descarregar permanentemente através de um separador, será suficiente lançar diariamente "Descarga automática dos porões através de um separador".

(l) O sistema de controle e monitoragem de óleo ficou fora de operação por algum instante quando o navio estava descarregando para o mar? Se afirmativo, dê a hora e a data da falha do sistema e a data e a hora em que voltou a trabalhar, e certifique que tal foi devido à falha de equipamento citando as razões, se conhecidas

Data de lançamento..... Oficial encarregado
Comandante

(m) Procedimentos operacionais adicionais e observações gerais

Para petroleiros de arqueação bruta inferior a 150, operando de acordo com a Regra 15 (4) do Anexo I da Convenção, deverão ser providenciado pela Administração um Livro Registro de Óleo apropriado

Para Transportadores de Asfalto e Administração pode estabelecer um Livro Registro de Óleo separado, utilizando as sessões (a), (b), (c), (e), (h), (j), (k) e (m) deste modelo de Livro Registro de Óleo.

II - Para outros Navios que não Petroleiros

Nome do navio.....

Operações de.....(data) para.....(data)

(a) Lastreamento ou limpeza de tanques de óleo combustível

1 - Identificação do(s) tanque(s) lastrado(s)			
2 - Informar se foram limpos desde a última vez que contiveram óleo e, se não, o tipo de óleo anteriormente carregado.			
3 - Data e posição do navio no início da limpeza.			
4 - Data e posição do navio no início do lastreamento			

Data de lançamento..... Oficial encarregado.....
Comandante.....

(b) Descarga de lastro sujo ou de água de lavagem proveniente dos tanques referidos na seção (a)

5 - Identificação do(s) tanque(s)			
6 - Data e posição do navio no início da descarga			
7 - Data e posição do navio no término da descarga			
8 - Velocidade(s) do navio durante a descarga			
9 - Método de descarga (citar se para instalação de recebimento ou através de equipamento instalado a bordo.)			
10 - Quantidade descarregada			

Data de lançamento..... Oficial encarregado.....
Comandante.....

(c) Remoção de resíduos

11 - Quantidade de resíduos retida à bordo			
12 - Métodos de remoção de resíduos			
(a) instalações de recebimento			
(b) misturado com o próximo recebimento de combustível			
(c) transferido para outro(s) tanque(s)			
(d) outro método (citar qual)			
13 - Data e porto de remoção do resíduo			

Data de lançamento..... Oficial encarregado.....
Comandante.....

(d) Descarga para o mar, da água do porão contendo óleo, acumulada nos compartimentos de máquina, durante a estadia no porto .

14 - Porto			
15 - Duração da estadia			
16 - Quantidade descarregada			
17 - Data e local da descarga			
18 - Método de descarga: (a) através do equipamento separador de óleo/água (b) através do sistema de filtragem de óleo (c) através do equipamento separador de óleo/água e de um sistema de filtragem de óleo (d) para instalações de recebimento.			

Data de lançamento..... Oficial encarregado.....
Comandante.....

5 - Onde a bomba partir automaticamente e descarregar permanentemente através de um separador, será suficiente lançar diariamente "Descarga automática dos porões através de um separador".

(e) Descargas de óleo acidentais ou excepcionais

19 - Data e local da ocorrência			
20 - Local ou posição do navio na hora da ocorrência			
21 - Quantidade aproximada e tipo de óleo			
22 - Circunstâncias da descarga ou vazamento, suas razões e observações gerais			

Data de lançamento..... Oficial encarregado.....
Comandante.....

(f) O sistema exigido de monitoragem e controle de óleo ficou fora de operação por algum instante, quando o navio estava descarregado para o mar? Se afirmativo, dê a hora e data e a hora em que voltou a trabalhar e certifique que tal fato foi devido a falha do equipamento, citando as razões, e conhecidas.

Data de lançamento..... Oficial encarregado.....
Comandante.....

(g) Navios novos de arqueação bruta igual ou superior a 4.000 tem sido transportado lastro sujo em tanques de óleo combustível?

Sim/Não.....
Se afirmativo cite quais os tanques que foram assim lastreados e o método de descarga de lastro sujo.....

Data de lançamento..... Oficial encarregado.....
Comandante.....

(h) Outros procedimentos operativos e observações gerais.....
Data de lançamento..... Oficial encarregado.....
Comandante.....

Anexo II
Regras para o Controle da Poluição por Substâncias Líquidas Nocivas a Granel

Regra 1
Definições

Para os fins deste Anexo:

1. "Navio Tanque de Produtos Químicos" significa um navio construído ou adaptado principalmente para transportar uma carga a granel de substâncias líquidas nocivas e inclui um "petroleiro" como definido no Anexo I da presente Convenção, quando estiver transportando uma carga ou parte da carga de substâncias líquidas nocivas a granel;
2. "Lastro limpo" significa o lastro transportado em um tanque que, uma vez que foi por último utilizado para transportar uma carga contendo uma substância da Categoria A, B, C ou D, tenha sido completamente limpo e tenham sido descarregados os resíduos daí resultantes e o tanque foi esvaziado de acordo com os requisitos apropriados deste Anexo;
3. "Lastro segregado" significa um lastro de água introduzido num tanque permanentemente destinado ao transporte de lastro ou outras cargas que não sejam óleo ou substâncias líquidas nocivas como definidas nos Anexos da presente Convenção, e que é completamente separado do sistema de carga e de óleo combustível;
4. "Terra mais próxima" é como definida na Regra 1 (9) do Anexo I da presente Convenção;
5. "Substâncias líquidas" são as que têm uma pressão de vapor que não excede a 2,8 Kg/cm² a uma temperatura de 37,8 C;
6. "Substâncias líquidas nocivas" significa qualquer substância assinalada no Apêndice II deste Anexo ou provisoriamente determinada de acordo com as disposições da Regra 3 (4) como pertencente à Categoria A, B, C ou D;
7. "Área especial" significa uma área do mar em que, por razões técnicas reconhecidas em relação às suas condições oceanográficas e ecológicas e seu tráfego peculiar de transporte, a adoção de métodos especiais obrigatórios para a prevenção da poluição do mar por substâncias líquidas nocivas é exigida.

As áreas especiais serão:

- a) a Área do Mar Báltico, e
- b) a Área do Mar Negro

8. "Área do Mar Báltico" é como definida na Regra 10 (1) (b) do Anexo I da presente Convenção, e
9. "Área do Mar Negro" é como definida na Regra 10 (1) (c) do Anexo I da presente Convenção.

Regra 2
Aplicação

1. A menos que expressamente determinado de outro modo, as disposições deste Anexo serão aplicadas a todos os navios que transportem substâncias líquidas nocivas a granel.
2. Quando uma carga sujeita às disposições do Anexo I da presente Convenção for transportada num compartimento de carga de um graneleiro químico, os requisitos apropriados do Anexo I da presente Convenção serão também aplicáveis.
3. A Regra 13 deste Anexo será aplicável somente aos navios que transportem substâncias que sejam categorizadas, para fins de controle de descarga, nas Categorias A, B ou C.

Regra 3
Categorias e Listas de Substâncias Líquidas Nocivas

1. Para o objetivo das Regras deste Anexo, com exceção da Regra 13, as substâncias líquidas nocivas serão divididas em quatro categorias como se segue:
-

a) Categoria A - Substâncias líquidas nocivas provenientes de operações de limpeza de tanques ou de descarga de lastro que, se descarregadas no mar, apresentariam enorme perigo, seja para os recursos marinhos, seja para a saúde humana, ou causariam sérios danos à utilização de mar para recreação ou outros usos legítimos, justificando, portanto, a aplicação de severas medidas anti-poluição;

b) Categoria B - Substâncias líquidas nocivas provenientes de operações de limpeza de tanques ou de descarga de lastro que, se descarregadas no mar, apresentariam perigo, seja para os recursos marinhos, seja para a saúde humana ou causariam danos à utilização do mar para recreação ou outros usos legítimos, justificando, portanto, a aplicação de medidas especiais anti-poluição;

c) Categoria C - Substâncias líquidas nocivas provenientes de operações de limpeza de tanques ou de descarga de lastro que, se descarregadas no mar, apresentariam um perigo menor seja para os recursos marinhos, seja para a saúde humana ou causariam danos menores à utilização do mar para recreação ou outros usos legítimos, requerendo, portanto, condições operacionais especiais, e

d) Categoria D - Substâncias líquidas nocivas provenientes de operações de limpeza de tanques ou de descarga de lastro que, se descarregadas no mar, apresentariam um reconhecível perigo seja para os recursos marinhos, seja para a saúde humana ou causariam danos mínimos à utilização do mar para recreação ou outros usos legítimos, requerendo, portanto, alguma atenção nas condições operacionais.

2. Diretivas a serem usadas na categorização das substâncias líquidas nocivas são encontradas no Apêndice I a este Anexo.

3. A relação das substâncias líquidas nocivas transportadas a granel a qual não tenha sido enquadrada numa categoria de acordo com o parágrafo 1 desta Regra ou estimada como consta da Regra 4 (1) deste Anexo, os Governos das Partes da Convenção interessados na operação proposta estabelecerão de comum acordo uma classificação provisória para operação proposta, pautando-se nas diretivas referidas no parágrafo 2 desta Regra.

4. Quando é proposto transportar uma substância líquida a granel a qual não tenha sido enquadrada numa categoria de acordo com o parágrafo (1) desta Regra ou estimada como consta da Regra 4 (1) deste Anexo, os Governos das Partes da Convenção interessados na operação proposta estabelecerão de comum acordo uma classificação provisória para a operação proposta, pautando-se nas diretivas referidas no parágrafo (2) desta Regra.

Até que os Governos interessados tenham chegado a um pleno acordo, a substância será transportada nas condições mais severas propostas. Tão logo seja possível, mas antes de noventa dias após seu primeiro transporte, a Administração interessada notificará a Organização, dando detalhes da substância e a classificação provisória para imediata divulgação a todas as Partes com fins de informação e consideração.

O Governo de cada Parte terá um período de noventa dias para encaminhar seus comentários à Organização tendo em vista fixar a categoria da substância.

Regra 4

Outras Substâncias Líquidas

1. As substâncias relacionadas no Apêndice III a este Anexo foram avaliadas e julgadas fora das Categorias A, B, C e D, como definidas na Regra 3(1) deste Anexo porque presentemente são consideradas como não apresentando nenhum perigo à saúde humana, aos recursos marinhos, à recreação ou a outros usos legítimos do mar, quando, proveniente de operações de limpeza de tanques ou de descarga de lastro, são lançadas ao mar.

2. A descarga de água de porão ou de lastro, bem como de outros resíduos ou misturas contendo unicamente as substâncias relacionadas no Apêndice III a este Anexo não estará sujeita a nenhuma exigência deste Anexo.

3. A descarga no mar do lastro limpo ou segregado não estará sujeita a nenhuma exigência deste Anexo.

Regra 5

Descarga de Substâncias Líquidas Nocivas Substâncias da Categoria A, B e C fora das Áreas Especiais e Substâncias da Categoria D em todas as Áreas

Sujeito às disposições da Regra 6 deste Anexo,

1. Será proibida a descarga no mar de substâncias da Categoria A, como definidas na Regra 3 (1) (a) deste Anexo, ou de substâncias que provisoriamente estejam como tal classificadas, ou de água de lastro, lavagens de tanque ou outros resíduos ou misturas que contenham tais substâncias.

Se tanques contendo tais substâncias ou misturas estiverem para ser lavados, os resíduos resultantes deverão ser descarregados numa instalação de recebimento até que a concentração da substância no efluente em tal instalação seja igual ou abaixo da concentração residual prescrita para essa substância na coluna III do Apêndice II a este Anexo e até que o tanque esteja vazio. Contanto que o resíduo então remanescente no tanque seja subsequentelemente diluído por um volume de água de, no mínimo, 5% do volume total de tanque, pode ele ser descarregado no mar quando estiverem satisfeitas todas as condições seguintes:

a) o navio esteja prosseguindo no rumo a uma velocidade de pelo menos 7 nós no caso de navios de propulsão própria ou de pelo menos 4 nós quando não tiverem propulsão própria;

b) a descarga seja feita abaixo da linha d'água, levando-se em conta a localização das admissões de água do mar, e

c) a descarga seja feita a uma distância de não menos de 12 milhas náuticas da terra mais próxima e com uma profundidade de água de não menos de 25 metros.

2. Será proibida a descarga no mar de substâncias da Categoria B, como definidas na Regra 4 (1) (b) deste Anexo, ou de substâncias que estejam provisoriamente como tal classificadas, ou de água de lastro, lavagens de tanque ou outros resíduos ou misturas que contenham tais substâncias exceto quando estiverem satisfeitas todas as condições seguintes:

a) o navio esteja prosseguindo no rumo a uma velocidade de pelo menos 7 nós no caso de navios de propulsão própria ou pelo menos 4 nós quando não tiverem propulsão própria;

b) os procedimentos e dispositivos para a descarga sejam aprovados pela Administração.

Tais procedimentos e dispositivos serão baseados em normas desenvolvidas pela Organização e deverão assegurar que a concentração e a razão de descarga do efluente seja tal que a concentração da substância na esteira do navio não exceda 1 parte por milhão;

c) a quantidade máxima de carga descarregada de cada tanque e seus sistemas associados de canalizações não exceda a quantidade máxima aprovada de acordo com os procedimentos referidos na alínea (b) deste parágrafo, a qual não deverá exceder em nenhum caso ao maior dos seguintes valores: 1 metro cúbico ou 1/3.000 da capacidade de tanque em metros cúbicos;

d) a descarga seja feita abaixo da linha d'água, levando-se em conta a localização das admissões de água do mar; e

e) a descarga seja feita a uma distância de não menos de 12 milhas náuticas da terra mais próxima e a uma profundidade de água de não menos de 25 metros.

3. Será proibida a descarga no mar de substâncias da Categoria C, como definidas na Regra 3 (1) (c) deste Anexo, ou de substâncias que estejam provisoriamente como tal classificadas ou de água de lastro, lavagens de tanque ou outros resíduos ou misturas que contenham tais substâncias exceto quando estiverem satisfeitas todas as condições seguintes:

a) o navio esteja prosseguindo no rumo a uma velocidade de pelo menos 7 nós no caso de navios de propulsão própria ou de pelo menos 4 nós quando não tiverem propulsão própria;

b) os procedimentos e dispositivos para a descarga sejam aprovados pela Administração. Tais procedimentos e dispositivos serão baseados em normas desenvolvidas pela Organização e deverão assegurar que a concentração e a razão de descarga do efluente seja tal que a concentração da substância na esteira do navio não exceda 10 partes por milhão;

c) a quantidade máxima de carga descarregada de cada tanque e seus sistemas associados de canalizações não exceda a quantidade máxima aprovada de acordo com os procedimentos referidos na alínea (b) deste parágrafo a qual não deverá exceder em nenhum caso ao maior dos seguintes valores: 3 metros cúbicos ou 1/1000 da capacidade do tanque em metros cúbicos;

d) a descarga seja feita abaixo da linha d'água, levando-se em conta a localização das admissões de água do mar, e

e) a descarga seja feita a uma distância de não menos de 12 milhas náuticas da terra mais próxima e numa profundidade de água de não menos de 25 metros.

4. Será proibida a descarga no mar de substâncias da Categoria D, conforme definido na Regra 3 (1) (d) deste Anexo, ou daquelas provisoriamente classificadas como tais, ou água de lastro, lavagens de tanque, ou outros resíduos ou misturas que contenham tais substâncias, a menos que as seguintes condições seja satisfeitas:

a) o navio esteja prosseguindo no rumo a uma velocidade pelo menos 7 nós em caso de navios de auto-propulsão, ou pelo menos de 4 nós quando não tiverem propulsão própria;

b) tais misturas sejam de concentração não maior do que uma parte da substância em dez partes de água; e

c) a descarga seja feita a uma distância de não menos de 12 milhas náuticas da terra mais próxima.

5. Processos de ventilação, aprovados pela Administração, podem ser utilizados para remover os resíduos de carga de um tanque. Tais processos serão baseados em normas ditadas pela Organização. Se for necessária uma lavagem subsequente do tanque e descarga no mar das lavagens de tanque resultantes será feita de acordo com os parágrafos (1), (2), (3) ou (4) desta Regra, desses o que for aplicável ao caso.

6. Será proibida a descarga no mar de substâncias que não tenham sido enquadradas numa categoria, classificadas provisoriamente ou estimadas como referido na Regra 4 (1) deste Anexo, ou de água de lastro, lavagens de tanque ou outros resíduos ou misturas que contenham tais substâncias.

Substâncias da Categoria A, B e C dentro das Áreas Especiais

Sujeitas às disposições da Regra 6 deste Anexo.

7. Será proibida a descarga no mar de substâncias da Categoria A, como definida na Regra 3 (1) (a) deste Anexo, ou de substâncias que, provisoriamente, estejam como tal classificadas ou de água de lastro, lavagens de tanque ou outros resíduos ou misturas que contenham tais substâncias.

Se tanques contendo tais substâncias ou misturas estiverem para ser lavados, os resíduos resultantes deverão ser descarregados numa instalação de recebimento que deverá ser provida pelos Estados limítrofes das áreas especiais, de acordo com a Regra 7 deste Anexo, até que a concentração da substâncias no efluente para tal instalação esteja na, ou abaixo da, concentração residual prescrita para essa substância na coluna IV do Apêndice II a este Anexo e até que o tanque esteja vazio. Desde que o resíduo então remanescente no tanque seja subsequentemente diluído pela adição de um volume d'água de não menos de 5% do volume do tanque, pode ele ser descarregado no mar quando forem satisfeitas todas as condições seguintes:

a) o navio esteja prosseguindo no rumo a uma velocidade de pelo menos 7 nós no caso de navios de propulsão própria ou de pelo menos 4 nós quando não tiverem propulsão própria.

b) a descarga seja feita abaixo da linha d'água, levando-se em conta a localização das admissões de água do mar, e

c) a descarga seja feita a uma distância de não menos de 12 milhas náuticas da terra mais próxima e numa profundidade de água de não menos de 25 metros.

8. Será proibida a descarga no mar de substância da Categoria B como definida na Regra 3 (1) (b) deste Anexo ou de substâncias que provisoriamente estejam como tal classificadas ou de água de lastro, lavagens de tanque ou de outros resíduos ou misturas que contenham tais substâncias, exceto quando forem satisfeitas todas as seguintes condições:

a) o tanque, após descarregado, tenha sido lavado com um volume de água não menos que 0,5% do volume total de tanque e os resíduos resultantes tenham sido descarregados numa instalação de recebimento até que o tanque fique vazio;

b) o navio esteja prosseguindo no rumo a uma velocidade de pelo menos 7 nós no caso dos navios de propulsão própria ou de pelo menos 4 nós quando não tiverem propulsão própria;

c) os procedimentos e dispositivos para a descarga e lavagem sejam aprovados pela Administração. Tais procedimentos e dispositivos serão baseados em normas desenvolvidas pela Organização e deverão assegurar que a concentração e a razão de descarga do efluente seja tal que a concentração da substância na esteira do navio não exceda 1 parte por milhão;

d) a descarga seja feita abaixo da linha d'água, levando-se em conta a localização das admissões de água do mar, e

e) a descarga seja feita a uma distância de não menos de 12 milhas náuticas da terra mais próxima e com uma profundidade de água de não menos de 25 metros.

9. Será proibida a descarga no mar de substâncias da Categoria C como definida na Regra 3 (1) (c) desde Anexo ou substâncias que estejam provisoriamente como tal classificadas ou de água de lastro, lavagens de tanque ou outros resíduos ou misturas que contenham tais substâncias exceto quando estiverem satisfeitas todas as condições seguintes:

a) o navio esteja prosseguindo no rumo a uma velocidade de pelo menos 7 nós no caso de navios de propulsão própria ou de pelo menos 4 nós quando tiverem propulsão própria;

b) os procedimentos e dispositivos para a descarga sejam aprovados pela Administração. Tais procedimentos e dispositivos serão baseados em normas desenvolvidas pela Organização e deverão assegurar que a concentração e a razão de descarga do efluente seja tal que a concentração da substância na esteira do navio não exceda 1 parte por milhão;

c) a quantidade máxima de carga descarregada de cada tanque e seus sistemas associados de canalização não exceda a quantidade máxima aprovada de acordo com os procedimentos referidos na alínea b deste parágrafo a qual não deverá exceder, ao maior dos seguintes valores 1 metro cúbico ou 1/3.000 da capacidade do tanque em metros cúbicos;

d) a descarga seja feita abaixo da linha d'água, levando-se em conta a localização das admissões da água do mar, e

e) a descarga seja feita a uma distância de não menos de 12 milhas náuticas da terra mais próxima e numa profundidade de água de não menos de 25 metros.

10. Processos de ventilação, aprovados pela Administração podem ser usados para remover os resíduos de carga de um tanque. Tais processos serão baseados em normas ditadas pela Organização. Se for necessária uma lavagem subsequente do tanque, a descarga no mar das lavagens de tanque resultantes será feita de acordo com os parágrafos 7, 8 ou 9 desta Regra, desses o que for aplicável.

11. Será proibida a descarga no mar de substâncias que não tenham sido enquadradas nas categorias, provisoriamente classificadas ou estimadas, como referido na Regra 4 (1) deste Anexo, ou de água de lastro, lavagens de tanque ou outros resíduos ou misturas contendo tais substâncias.

12. Nada nesta Regra proibirá um navio de reter a bordo os resíduos de uma carga da Categoria B ou C e fazer a descarga desses resíduos no mar, fora de uma área especial de acordo respectivamente, com o parágrafo 2 ou 3 desta Regra.

13. a) Os Governos de Partes da Convenção cujas linhas de costa fazem limite com uma dada área especial, deverão coletivamente fazer um acordo e estabelecer uma data na qual o requisito da Regra 7 (1) deste Anexo será plenamente atendido e a partir da qual os requisitos dos parágrafos 7, 8, 9 e 10 desta Regra a respeito dessa área passarão a ter efeito e deverão notificar à Organização comunicando a data assim estabelecida, com antecedência de pelo menos, seis meses.

A Organização, então deverá comunicar imediatamente essa data a todas as Partes.

b) Se a data da entrada em vigor da presente Convenção for anterior a data estabelecida de acordo com a alínea (a) deste parágrafo, os requisitos dos parágrafos 1, 2 e 3 desta Regra serão aplicados durante o período intermediário.

Regra 6

Exceções

A Regra 5 deste Anexo não se aplicará para:

- a) a descarga no mar de substâncias líquidas nocivas ou misturas contendo tais substâncias, indispensável para fins de garantir a segurança do navio ou salvar uma vida humana no mar; ou
- b) a descarga no mar de substâncias líquidas nocivas ou misturas contendo tais substâncias, resultante de avaria no navio ou em seus equipamentos:
 - i) desde que tenham sido tomadas todas as precauções razoáveis, após a ocorrência da avaria ou da descoberta da descarga, para fins de preveni-la, e
 - ii) exceto se o proprietário (armador) ou o Comandante tiver agido seja com a intenção de causar a avaria ou temerariamente e sabendo que provavelmente poderia resultar em avaria; ou
- c) a descarga no mar de substâncias líquidas nocivas ou misturas contendo tais substâncias, aprovada pela Administração, quando for utilizada para fins de combate a incidentes específicos de poluição a fim de minimizar os danos dessa poluição. Qualquer descarga dessa natureza será sujeita à aprovação do Governo em cuja jurisdição se pretenda executá-la.

Regra 7

Instalações de Recebimento

1. O Governo de cada Parte da Convenção compromete-se a assegurar o fornecimento de instalações de recebimento de acordo com as necessidades dos navios que utilizem seus portos, terminais ou portos de reparos, como segue:
 - a) os portos e terminais de embarque o desembarque de carga deverão ter instalações adequadas para receber, sem atrasar demasiadamente os navios, os resíduos e misturas que contenham substâncias líquidas nocivas que, como consequência da aplicação deste Anexo, tenham permanecido a bordo dos navios que as transportam, para serem descarregadas; e
 - b) os portos de reparos incumbidos de reparos de navios transportadores de produtos químicos deverão ter instalações adequadas para o recebimento de resíduos e misturas contendo substâncias líquidas nocivas.
2. O Governo de cada Parte determinará os tipos das instalações a serem providas para os fins do parágrafo (1) desta Regra em cada porto de embarque e desembarque de carga, terminal e porto de reparos de navio em seus territórios e notificará à Organização a respeito.
3. Cada Parte notificará a Organização, para fins de divulgação às Partes interessadas, sobre qualquer caso em que as instalações requeridas de acordo com o parágrafo (1) desta Regra forem consideradas inadequadas.

Regra 8

Medidas de Controle

1. O Governo de cada Parte da Convenção deverá designar ou autorizar inspetores para os fins de fazer vigorar esta Regra.

Substâncias da Categoria A em todas as Áreas

2.
 - a) Se um tanque estiver parcialmente descarregado ou descarregado mas não limpo, deve ser feito um registro apropriado no Livro de Registro de Carga.
 - b) Até que esse tanque seja limpo, toda operação subsequente de bombeamento ou de transferência levada a efeito em conexão com esse tanque deverá, também, ser lançada no Livro Registro de Carga.
3. Se o tanque estiver para ser lavado:
 - a) o efluente oriundo da operação de lavagem deverá ser descarregado do navio para uma instalação de recebimento pelo menos até que a concentração da substância na descarga, como indicada pela análise de amostras do efluente tiradas pelo inspetor, tenha caído para a concentração residual especificada para essa substância no Apêndice II a este Anexo.

Quando tiver sido atingida a concentração residual requerida, as lavagens descarregadas na instalação de recebimento até que o tanque esteja vazio. Lançamentos apropriados dessas operações deverão ser feitos no Livro de Registro de Carga e certificados pelo inspetor, e

b) após a diluição do resíduo, então remanescente no tanque, com água igual a pelo menos 5% da capacidade do tanque, esta mistura pode ser descarregada no mar de acordo com as disposições da alíneas (1) (a), (b) e (c) ou (7) (a), (b) e (c), como aplicável, da Regra 5 deste Anexo. Deverão ser feitos lançamentos apropriados desta operações no Livro de Registro de Carga.

4. Quando o Governo da Parte recebedora estiver convencido da impraticabilidade de medição da concentração da substância no efluente sem causar um atraso demasiado ao navio, essa Parte pode aceitar um procedimento alternativo como sendo equivalente à alínea 3 (a) desde que:

a) um procedimento de "pré-limpeza" dessa substância, para esse tanque baseado em normas desenvolvidas pela Organização, seja aprovado pela Administração e que essa Parte concorde que tal procedimento atenderá plenamente aos requisitos do parágrafo 1 ou 7, como aplicável, da Regra 5 deste Anexo, com relação à obtenção das concentrações residuais prescritas;

b) um vistoriador, devidamente autorizado pela Parte, deverá certificar no Livro Registro de Carga que:

i) o tanque, suas bombas e sistemas de canalizações foram esvaziados e a quantidade de óleo remanescente no tanque é igual ou inferior à quantidade em que se baseou o procedimento de pré-limpeza mencionado no subparágrafo ii deste parágrafo;

ii) a pré-limpeza foi efetuada em conformidade com o procedimento aprovado pela Administração para aquele tanque e aquela substância; e

iii) as águas de lavagem resultantes da pré-limpeza foram descarregadas para uma instalação de recebimento e o tanque está vazio;

c) a descarga para o mar de qualquer resíduo remanescente será feita de acordo com o disposto no parágrafo 3 (b) desta Regra e o registro apropriado será feito no Livro Registro de Carga.

Substâncias da Categoria B, fora das Áreas Especiais e Substâncias da Categoria C em todas as Áreas

5. Sujeito à fiscalização e aprovação pelo inspetor devidamente autorizado ou designado, como considerado necessário pelo Governo da Parte, o Comandante do navio deverá, com relação a uma substância da Categoria B fora de áreas especiais e a substâncias da Categoria C em todas as áreas, assegurar o cumprimento do seguinte:

a) Se o tanque estiver parcialmente descarregado mas não limpo deverá ser feito um lançamento apropriado no Livro Registro de Carga;

i) o sistema de canalização de carga que serve esse tanque deverá ser drenado e o lançamento apropriado será feito no Livro Registro de Carga;

ii) a quantidade de substâncias, remanescente no tanque não deverá exceder a quantidade máxima que, para essa substância, possa ser descarregada de acordo com a Regra 5 (2) (c) deste Anexo, fora das áreas especiais no caso de substâncias da Categoria B, ou de acordo com as Regras 5 (3) (c) e 5 (9) (c) fora e dentro, respectivamente, de áreas especiais, no caso de substâncias da Categoria C.

Deverá ser feito o lançamento apropriado no Livro Registro de Carga;

iii) quando se tencionar descarregar a quantidade remanescente de substância no mar, deverão ser cumpridos os procedimentos aprovados e deverá ser conseguida a diluição necessária da substância, que seja satisfatória para tal descarga. Deverá ser feito o lançamento apropriado no Livro Registro de Carga; ou

iv) quando as lavagens de tanque não são descarregadas no mar, se tiver lugar qualquer transferência interna das lavagens desse tanque, deverá ser feito o lançamento apropriado no Livro Registro de Carga, e

v) qualquer descarga subsequente no mar, de tais lavagens de tanque, deverá ser feita de acordo com os requisitos da Regra 5 deste Anexo para a área apropriada e Categoria de substância envolvida;

c) Se o tanque estiver para ser lavado no porto:

i) as lavagens de tanque deverão ser descarregadas numa instalação de recebimento e o lançamento apropriado deverá ser feito no Livro Registro de Carga, ou

ii) as lavagens de tanque serão mantidas a bordo do navio e deverá ser feito o lançamento apropriado no Livro Registro de Carga, indicando a localização e disposição das lavagens.

d) Se após a descarga de uma substância da Categoria C dentro de uma área especial, quaisquer resíduos ou lavagens de tanque tiverem que ser mantidos a bordo até que o navio esteja fora da área especial, o Comandante deverá efetuar o lançamento pertinente no Livro Registro de Carga e, neste caso, serão aplicáveis os procedimentos explanados na Regra 5 (3) deste Anexo.

Substâncias da Categoria B, dentro das Áreas Especiais

6. Sujeito à fiscalização e aprovação pelo inspetor devidamente autorizado ou designado, como considerado necessário pelo Governo da Parte, o Comandante do navio deverá, com relação a uma substância da Categoria B dentro de uma área especial, assegurar o cumprimento do seguinte:

a) se um tanque estiver parcialmente descarregado ou descarregado mas não limpo, deverá ser feito o lançamento apropriado no Livro Registro de Carga;

b) até que esse tanque seja limpo, cada bombeamento ou operação de transferência subsequente, levado a efeito em conexão com esse tanque deverá também ser lançado no Livro Registro de Carga;

c) se o tanque estiver para ser lavado, o efluente da operação de lavagem do tanque, que deverá conter um volume de água não menor do que 0,5 por cento do volume total do tanque, deverá ser descarregado do navio para uma instalação de recebimento, até que o tanque, sua bomba e seu sistema de canalização estejam vazios. Deverá ser feito o lançamento apropriado no Livro Registro de Carga;

d) se o tanque estiver para ser posteriormente limpo e esvaziado no mar, o Comandante deverá assegurar-se de que:

i) sejam cumpridos os procedimentos aprovados, referidos na Regra 5 (8) (c) deste Anexo e que lançamentos apropriados foram feitos no Livro Registro de Carga, e de que

ii) qualquer descarga no mar seja feita de acordo com os requisitos da Regra 5 (8) deste Anexo e que seja feito um lançamento apropriado no Livro Registro de Carga;

e) se após a descarga de uma substância da Categoria B, dentro de uma área especial, quaisquer resíduos ou lavagens de tanque tiverem que ser mantidos a bordo até que o navio esteja fora da área especial, o Comandante deverá indicá-los por um lançamento apropriado no Livro Registro de Carga e, neste caso, serão aplicáveis os procedimentos explanados na Regra 5 (2) deste Anexo.

Substâncias da Categoria D em todas as Áreas

7. O Comandante de um navio deverá, com relação a uma substância da Categoria D, assegurar o cumprimento do seguinte:

a) Se um tanque estiver parcialmente descarregado, ou descarregado mas não limpo, deverá ser feito o lançamento apropriado no Livro Registro de Carga.

b) Se o tanque estiver para ser limpo no mar:

i) o sistema de canalização de carga que serve esse tanque deverá ser drenado e o lançamento apropriado será feito no Livro Registro de Carga;

ii) quando se tencionar descarregar a quantidade remanescente de substância no mar, deverá ser conseguida a diluição necessária da substância, que seja satisfatória para tal descarga. Deverá ser feito o lançamento apropriado no Livro Registro de Carga, ou

iii) quando as lavagens de tanque não são descarregadas no mar, se tiver lugar qualquer transferência interna das lavagens desse tanque, deverá ser feito o lançamento apropriado no Livro Registro de Carga; e

iv) qualquer descarga subsequente no mar de tais lavagens de tanque deverá ser feita de acordo com os requisitos da Regra 5 (4) deste Anexo.

c) Se o tanque estiver para ser lavado no porto:

i) as lavagens de tanque deverão ser descarregadas numa instalação de recebimento e o lançamento apropriado deverá ser feito no Livro Registro de Carga; ou

ii) as lavagens de tanque serão mantidas a bordo do navio devendo ser feito o lançamento apropriado no Livro Registro de Carga, indicando a localização e disposição dessas lavagens.

Descarga Proveniente de um Tanque de Resíduo

8. Quaisquer resíduos mantidos a bordo num tanque de resíduo, incluindo os dos porões dos compartimentos de bombas, que contenham uma substância da Categoria A, ou, dentro de uma área especial, seja uma substância da Categoria A ou da Categoria B, deverão ser descarregados numa instalação de recebimento de acordo com as disposições da Regra 5 (1), (7) ou (8) deste Anexo, como aplicável. Deverá ser feito o lançamento apropriado no Livro Registro de Carga.

9. Quaisquer resíduos mantidos a bordo num tanque de resíduo, incluindo os dos porões dos compartimentos de bombas, que contenham uma substância da Categoria B fora de uma área especial, ou uma substância da Categoria C em todas as áreas, e que excedam o total das quantidades máximas especificadas na Regra 5 (2) (c), (3) (c) ou (9) (c) deste Anexo, como aplicável, deverão ser descarregados numa instalação de recebimento. Deverá ser feito o lançamento apropriado no Livro Registro de Carga.

Regra 9

Livro Registro de Carga

1. Todo navio a que se aplique este Anexo deverá ser provido de um Livro Registro de Carga, seja como parte do Diário Náutico ou seja de outro modo, na forma especificada no Apêndice IV a este Anexo.

2. O Livro Registro de Carga deverá ser preenchido, numa base de tanque por tanque, sempre que quaisquer das seguintes operações com substâncias líquidas nocivas tenha lugar no navio:

- i) carregamento;
- ii) descarregamento;
- iii) transferência de carga;
- iv) transferência de carga, resíduos de carga ou misturas contendo carga, para um tanque de resíduo;
- v) limpeza de tanques de carga;
- vi) transferência proveniente de tanques de resíduo;
- vii) lastreamento de tanques de carga;
- viii) transferência de água de lastro suja; e
- ix) descarga para o mar de acordo com a Regra 5 deste Anexo.

3. No caso de qualquer descarga, da espécie referida no Artigo 7 da presente Convenção e na Regra 6 deste Anexo, de qualquer substância líquida nociva ou mistura contendo tal substância, seja ela intencional ou acidental, deverá ser feito seu lançamento no Livro Registro de Carga, estabelecendo as circunstâncias da descarga e as razões para a mesma.

4. Quando um inspetor, designado ou autorizado pelo Governo da Parte da Convenção para supervisionar quaisquer operações de acordo com este Anexo, tiver inspecionado um navio deverá ele fazer o lançamento apropriado no Livro Registro de Carga.

5. Cada operação referida nos parágrafos (2) e (3) desta Regra deverá ser detalhadamente registrada, sem demora, no Livro Registro de Carga de modo que todos os lançamentos no Livro apropriado para essa operação sejam concluídos.

Cada lançamento deverá ser assinado pelo oficial, ou oficiais, encarregados da operação em causa e, quando o navio estiver guarnecido, cada página deverá ser assinada pelo Comandante do navio. Os lançamentos no Livro Registro de Carga serão feitos na língua oficial do Estado cuja bandeira o navio está autorizado a arvorar e nos navios portadores de um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição para o Transporte de Substâncias Líquidas Nocivas a Granel (1973) serão feitos em inglês ou francês. Os lançamentos numa língua nacional oficial do Estado cuja bandeira o navio está autorizado a arvorar deverão prevalecer no caso de uma disputa ou discrepância.

6. O Livro Registro de Carga será guardado em local onde esteja prontamente disponível para uma inspeção e, exceto nos casos de navios a reboque desguarnecidos, será mantido a bordo do navio.

Deverá ser guardado por um período de dois anos após ter sido feito o último lançamento.

7. A autoridade competente do Governo de uma Parte pode inspecionar o Livro Registro de Carga a bordo de qualquer navio a que se aplique este Anexo, enquanto o navio estiver em seus portos e pode tirar uma cópia de qualquer lançamento nesse livro e solicitar ao Comandante que certifique tratar-se de cópia autêntica. Qualquer cópia assim feita que tenha sido certificada pelo Comandante do navio como uma cópia autêntica de um lançamento no Livro Registro de Carga do navio será admitida em qualquer processo judicial como evidência dos fatos expostos no lançamento.

A inspeção de um Livro Registro de Carga e a retirada de uma cópia certificada, pela autoridade competente de acordo com este parágrafo será feita tão prontamente quanto possível, a fim de não atrasar excessivamente o navio.

Regra 10

Vistorias

1. Os navios que estão sujeitos às disposições deste Anexo e que transportem substâncias líquidas nocivas a granel serão vistoriados como se segue:

a) uma vistoria inicial, antes do navio ter entrado em serviço ou antes que lhe tenha sido emitido pela primeira vez o certificado exigido pela Regra 11 deste Anexo, a qual incluirá uma inspeção completa de sua superestrutura, equipamentos, instalações, arranjos e material na medida em que o navio for abrangido por este Anexo. A vistoria será tal que assegure o pleno atendimento dos requisitos aplicáveis deste Anexo;

b) vistorias periódicas, a intervalos especificados pela Administração, os quais não devem exceder 5 anos, efetuadas de modo a assegurar que a estrutura, equipamentos, instalações, arranjos e material atendam plenamente aos requisitos aplicáveis deste Anexo. Contudo, quando a duração do Certificado Internacional de Prevenção da Poluição para o Transporte de Substâncias Líquidas Nocivas a Granel (1973) for prorrogada como especificado na Regra 12 (2) ou (4) deste Anexo, o intervalo da vistoria periódica pode ser correspondentemente prorrogado, e

c) vistorias intermediárias a intervalos especificados pela Administração, os quais não excederão 30 meses, realizadas de modo a assegurar que o equipamento e os sistemas de bomba e canalização a ele associados atendam plenamente aos requisitos aplicáveis deste Anexo e estão em condições de trabalho. A vistoria apoiar-se-á no Certificado Internacional de Prevenção da Poluição para o Transporte de Substâncias Líquidas Nocivas a Granel (1973) emitido de acordo com a Regra 11 deste Anexo.

2. As vistorias de um navio relacionadas ao cumprimento das disposições deste Anexo serão levadas a efeito por Oficiais da Administração. A Administração, contudo, pode incumbir das vistorias inspetores, nomeados para esse fim, ou organizações por ela reconhecidas.

Em cada caso a Administração interessada garantirá a execução perfeita e a eficiência das vistorias.

3. Após ter sido realizada qualquer vistoria de um navio de acordo com esta Regra, não poderá ser feita qualquer alteração importante na estrutura, equipamento, instalações, arranjos ou material abrangido pela vistoria, sem a sanção da Administração, exceto a substituição direta de tais equipamentos e instalações para fins de reparo ou manutenção.

Regra 11
Emissão de Certificado

1. Será emitido um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição para o Transporte de Substâncias Líquidas Nocivas à Granel (1973) para qualquer navio que transporte substâncias líquidas nocivas e que esteja engajado em viagens para portos ou terminais ao largo sob a jurisdição de outras Partes da Convenção, após a sua vistoria de acordo com as disposições da Regra 10 deste Anexo.
2. Tal Certificado será emitido pela Administração ou por uma pessoa ou organização por ela devidamente autorizada. Em cada caso a Administração assumirá total responsabilidade pelo Certificado.
3.
 - a) O Governo de uma Parte pode, por solicitação da Administração, determinar que um navio seja vistoriado e, convencido de que estão atendidas as disposições deste Anexo, emitirá ou autorizará a emissão de um Certificado para o navio, de acordo com este Anexo.
 - b) Uma cópia do Certificado e uma cópia do relatório da vistoria serão remetidas, tão logo seja possível, para a Administração solicitante.
 - c) Um Certificado assim emitido conterá uma declaração de que a emissão foi feita por solicitação da Administração e terá a mesma validade, recebendo o mesmo reconhecimento de um Certificado emitido com base no parágrafo 1 desta Regra.
 - d) Nenhum Certificado Internacional de Prevenção da Poluição para o Transporte de Substâncias Líquidas Nocivas a Granel (1973) será emitido para qualquer navio que esteja autorizado a arvorar a bandeira de um Estado que não seja Parte da Convenção.
4. O Certificado deverá ser redigido em língua oficial do país que o emite, em forma correspondente à do modelo apresentado no Apêndice V a este Anexo. Se a língua utilizada não for o inglês ou o francês, o texto deverá incluir versão numa dessas línguas.

Regra 12
Duração do Certificado

1. Um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição para o Transporte de Substâncias Líquidas Nocivas a Granel (1973) será emitido para um período especificado pela Administração, o qual não excederá o prazo de 5 anos a partir da data da emissão, exceto como estabelecido nos parágrafos 2 e 4 desta Regra.
 2. Se um navio, na ocasião em que expirar o Certificado, não estiver num porto ou terminal ao largo sob a jurisdição da Parte da Convenção cuja bandeira está autorizado a arvorar, o Certificado pode ser prorrogado pela Administração, mas tal prorrogação será concedida somente para o fim de permitir que o navio complete sua viagem para o Estado cuja bandeira está autorizado a arvorar ou para aquele em que está para ser vistoriado, e isso somente nos casos em que pareça oportuno e razoável fazê-lo.
 3. Nenhum Certificado será desta maneira prorrogado por um período de mais de 5 meses; e o navio a que for concedida tal prorrogação não deverá, na sua chegada ao Estado cuja bandeira está autorizado a arvorar ou ao porto em que está para ser vistoriado, ser autorizado em virtude de tal prorrogação a deixar esse porto ou Estado sem que tenha obtido novo Certificado.
 4. Um Certificado que não tenha sido prorrogado em conformidade com as disposições do parágrafo 2 desta Regra pode ser prorrogado pela Administração por um período de graça de até um mês a partir da data de expiração nele estabelecida.
 5. Um Certificado perderá sua validade se tiverem ocorrido alterações importantes na estrutura, equipamento, instalações, arranjos e material, exigidos por este Anexo, sem a sanção da Administração, exceto a substituição direta de tal equipamento ou instalação para fins de reparo ou manutenção, ou se as vistorias intermediárias, como especificado pela Administração, de acordo com a Regra 10 (1) (c) deste Anexo, não tiverem sido efetuadas.
 6. Um Certificado emitido para um navio deixará de ser válido após a transferência de tal navio para a bandeira de um outro Estado, exceto como estipulado no parágrafo 7 desta Regra.
-

7. Na transferência de um navio para a bandeira de outra Parte, o Certificado permanecerá em vigor por um período não superior a 5 meses, desde que não tenha expirado antes do fim desse período, ou até que a Administração emita um Certificado substituto, se esta emissão ocorrer antes dos 5 meses. Tão logo seja possível, após ter tido lugar a transferência, o Governo da Parte cuja bandeira o navio estava anteriormente autorizado a arvorar, remeterá à Administração uma cópia do Certificado possuído pelo navio antes de sua transferência e, se disponível, uma cópia do relatório da vistoria pertinente.

Regra 13

Requisitos para a Minimização da Poluição Acidental

1. O projeto, a construção, o equipamento e a operação de navios que transportem substâncias líquidas nocivas a granel e que estão sujeitos às disposições deste Anexo deverão ser tais que tornem mínima a descarga incontrolável no mar de tais substâncias.
2. Conforme as disposições do parágrafo 1 desta Regra, o Governo de cada Parte publicará ou fará com que sejam publicados os requisitos detalhados dos projetos, construção, equipamento e operação de tais navios.
3. Com relação aos navios-tanques de produtos químicos, os requisitos referidos no parágrafo 2 desta Regra conterão, pelo menos, todas as disposições contidas no Código para Construção e Equipamento de Navios que Transportam Substâncias Químicas Perigosas a Granel, adotado pela Assembléia da Organização em sua Resolução A.212 (VII) com as emendas que possam ser adotadas pela Organização, desde que essas emendas ao referido Código sejam adotadas e entrem em vigor de acordo com as disposições do Artigo 16 da presente Convenção para "procedimentos sobre emendas de um Apêndice a um Anexo".

Apêndice I

Linhas Básicas para Categorizar as Substâncias Líquidas Nocivas

Categoria A - Substâncias que são bio-acumuladas e passíveis de se tornarem perigosas para a vida aquática ou para a saúde humana ou que são altamente tóxicas para a vida aquática (representadas por um Grau de Perigo 4, definido por um TLm de menos de 1 ppm) e, adicionalmente, certas substâncias que são moderadamente tóxicas para a vida aquática (representadas por um Grau de Perigo 3, definido por um TLm de 1ppm ou mais porém de menos de 10 ppm) quando um determinado peso for dado para fatores adicionais na curva de perigo ou para características especiais da substância.

Categoria B - Substâncias que são bio-acumuladas com uma curta retenção da ordem de uma semana ou menos ou que são capazes de contaminar os alimentos do mar, ou que são moderadamente tóxicos para a vida aquática (representada por um Grau de Perigo 3, definido por um TLm de 1ppm ou mais, porém de menos de 10ppm), e, adicionalmente, certas substâncias que são ligeiramente tóxicas para a vida aquática (representadas por um Grau de Perigo 2, definido por um TPm de 10 ppm ou mais, porém, de menos de 100 ppm) quando um determinado peso for dado para fatores adicionais na curva de perigo ou para características especiais da substância.

Categoria C - Substâncias que são ligeiramente tóxicas para a vida aquática (representadas por um Grau de Perigo 2, definido por um TLm de 10 ppm ou mais, porém, de menos de 100 ppm) e, adicionalmente, certas substâncias que são praticamente tóxicas para a vida aquática (representadas por um Grau de Perigo 1, definido por um TLm de 100 ppm ou mais: porém de menos de 1000 ppm) quando um determinado peso for dado para fatores adicionais na curva de perigo ou para características especiais da substância.

Categoria D - Substâncias que são praticamente atóxicas para a vida aquática (representadas por um Grau de Perigo 1, definido por um TLm de 100 ppm ou mais, porém de menos de 1000 ppm); ou que produzem depósitos que cobrem o fundo do mar com uma alta demanda bio-química de oxigênio (BOD); ou altamente perigosas para a saúde humana, com um LD de menos de 5mg/kg; ou que produzem uma redução moderada da utilização do mar para recreação devido à persistência, mau cheiro e características venenosas ou irritantes, interferindo possivelmente com a utilização das praias; ou

moderadamente perigosas para a saúde humana, com um LD de 5mg/kg ou mais, porém de menos de 50mg/kg e que produzem ligeira redução da recreação.

Outras Substâncias Líquidas
(Para os fins da Regra 4 deste Anexo)
Outras substâncias que não estejam nas Categorias A, B, C e D acima.

Apêndice II
Lista de Substâncias Líquidas Nocivas Transportadas a Granel

Substâncias	Número	Categoria de poluição para descarga operacional		Concentração Residual (percentagem por peso)	
	UN	Regra 3 do Anexo II	Regra 5(1) do Anexo II	Regra 5 do Anexo II	
				Regra 5 do Anexo II	
				III Fora de áreas especiais	IV Dentro de áreas especiais
Aldeído Acético	1089	C			
Ácido Acético	1842	C			
Anidrido Acético	1715	C			
Acetona	1090	D			
(Acetona Cianohidrina)	1541	A	0,1		0,05
Cloreto de Acetila	1717	C			
Acroleína	1092	A	0,1		0,05
Ácido Acrílico*	-	C			
Acrilonitrila	1093	B			
Adiponitrila	-	D			
Sulfonato de Alcoilbenzeno (ABS)	-				
(Cadeia Normal ou Reta)		C			
(Cadeia Ramificada)		B			
Álcool Alílico	1098	B			
Cloreto de Alila	1100	C			
Sulfato de Alumínio (Solução de 15%)	-	D			
Amino etil Etanolamina (Hidroxietil etileno Diamino)*		D			
Amônia (28% Aquosa)	1005	B			
Acetato de Iso-Amila	1104	C			
Acetato de N-Amila	1104	C			
Álcool N-Amílico	-	D			
Anilina	1547	C			
Benzeno	1114	C			
Álcool Benílico	-	D			
Cloreto de Benzila	1738	B			
Acetato de N-Butila	1123	D			
Acetato de Sec-Bulila	1124	D			
Acrilato de N-Butila	-	D			
Butirato de Butila*	-	B			
Butileno Glicol (s)	-	D			
Metacrilato de Butila	-	D			
Aldeído N-Butírico	1129	B			

Ácido Butírico	-	B		
(Solução)	-	D		
Óleo de Cânfora	1130	B		
Di-Sulfeto de Carbono	1131	A	0,1	0,005
Tetra Cloreto de Carbono	1846	B		
Potassa Cáustica				
(Hidróxido de Potássio)	1814	C		
Ácido Cloro-Acético	1750	C		
Clorofórmio	1888	B		
Cloridrina (Bruta)*	-	D		
Cloropreno*	1991	C		
Ácido Clorossulfônico	1754	C		
Para-Clorotolueno	-	B		
Ácido Cítrico (10%-25%)	-	D		
Creosoto	1334	A	0,1	0,05
Cresóis	2076	A	0,1	0,05
Ácido Cresílico	2022	A	0,1	0,05
Aldeído Crotônico	1143	B		
Cumeno	1918	C		
Ciclo Hexano	1145	C		
Ciclo Hexanol	-	D		
Ciclo Hexanona	1915	D		
Ciclo Hexilamina*	-	D		
Para Cimeno				
(Isopropil-Tolueno)*	2046	D		
Decahidro Naftaleno	1147	D		
Decano*	-	D		
(Álcool Diacetônico)*	1148	D		
Éter Di-Benzílico*	-	C		
Dicloro Benzenos	1591	A	0,1	0,05
Éter Dicloro Etílico	1916	B		
Dicloro Propeno-Dicloro				
Propano	2047	B		
Misturados (D.D-Fumigante				
do Solo)				
Di-Etil Amina	1154	C		
Di-Etil Benzeno				
(Mistura de Isômeros)	2049	C		
Éter Di-Etílico	1155	D		
Di-Etileno Triamina*	2079	C		
Di-Etileno Glicol éter				
Mono-Etílico	-	C		
Di-Etil Cetona				
(3-Pentanona)	1156	D		
Di-Iso Butileno*	2050	D		
Di-Iso Butil cetona	1157	D		
Di-Iso Propanolamina	-	C		
Di-Iso Propilamina	1158	C		
Éter Di-Iso Propílico*	1159	D		
Di-Metilamina (40% Aquosa)	1160	C		
Di-Metil Etanolamina				
(2 Di-Metil Amino Etanol)*	2051	C		
Di-Metil Formamida	-	D		

1-4-Doixano*	1165	C		
Defenil/Óxido				
Definilico Misturado*	-	D		
Dodecil Benzeno	-	C		
Epi-Cloridrina	2023	B		
Acetato de 2-Extoxietila*	1172	D		
Acetato de Etila	1173	D		
Acrilato de Etila	1917	D		
Etil Amil Cetona*	-	C		
Etil-ciclo-Hexano	-	D		
Etileno-Cloridrina				
(2-Cloro Etanol)	1135	D		
Etileno-Cianidrina*	-	D		
Etileno Di Amina	1604	C		
Di-Bromo Etileno	1605	B		
Di-Cloro Etileno	1184	B		
Etileno Glicol-				
Éter Monoetilico				
(Metil Celo Solvente)	1171	D		
Acrilato de 2 Etil Hexila*	-	D		
Álcool 2-Etil Hexílico	-	C		
Lactado de Etila*	1192	D		
2-Etil-3 Propil Acroleína*	-	B		
Aldeído Fórmico				
(37-50% Solução)	1198	C		
Ácido Fórmico	1779	D		
Álcool Furfurílico	-	C		
Ácido Heptanóico*	-	D		
Hexametileno Di-Amina*	1783	C		
Ácido Clorídrico	1789	D		
Ácido Fluorídrico				
(40% Aquoso)	1790	B		
Peróxido de Hidrogênio				
(maior do que 60%)	2015	C		
Acrilato de Iso-Butila	-	D		
Álcool Iso-Butílico	1212	D		
Metacrilato de Iso-Butila	-	D		
Aldeído Iso-Butílico	2045	C		
Iso-Octano*	-	D		
Iso Pentano	-	D		
Iso-Forona	-	D		
Iso-Propilamina	1221	C		
Iso-Propil Ciclo-Hexano	-	D		
Isopreno	1218	D		
Ácido Láctico	-	D		
Óxido de Mesetila*	1229	C		
Acetato de Metila	1231	D		
Acrilato de Metila	1919	C		
Álcool Metil-Amílico	-	D		
Cloro Metileno (Di-Cloro				
Metano)	1593	B		
2-Metil 5-Etil Piridina*	-	B		
Metacrilato de Metila	1247	D		

2-Metil Penteno*	-	D		
Alfa-Metil Estireno*	-	D		
Mono-Cloro Benzeno	1134	B		
Mono Etanol Amina	-	D		
Mono Iso Propanolamina	-	C		
Mono Metil Etanolamina	-	C		
Mono Nitro-Benzeno	-	C		
Mono Isopropil-Amina	-	C		
(Morfolina)*	2054	C		
Naftaleno (fundido)	1334	A	0,1	0,05
Ácidos Naftênicos*	-	A	0,1	0,05
Ácido Nítrico (90%)	2031/ 2032			
2-Nitro Propano	-	D		
Orto-Nitrotolueno	1664	C		
Álcool Monílico*	-	C		
(Monil Fenol)	-	C		
N-Octanol	-	C		
Oleum	1831	C		
Ácido Oxálico (10-25%)	-	D		
Penta Cloro etano	1669	B		
N-Pentano	1265	C		
Percloro etileno				
(Tetra Cloro Etileno)	1897	B		
Fenol	1671	B		
Ácido Fosfórico	1805	D		
Fósforo (Elementar)	1338	A	0,01	0,005
Anidrido Ftálico				
(Fundido)	-	C		
Beta-Propiolactona*	-	B		
Aldeído Propiônico	1275	D		
Ácido Propiônico	1848	D		
Anidrido Propiônico	-	D		
Acetato de N-Propila*	1276	C		
Álcool N-Propílico	1274	D		
N-Propilamina	1277	C		
Piridina	1282	B		
(Silicon Tetrachloride)	1818	D		
Dicromato de sódio				
(Solução)	-	C		
Hidróxido de sódio	1824	C		
Penta Cloro Fenato de				
Sódio (Solução)	-	A	0,1	0,05
Estireno Monômero	2055	C		
Ácido Sulfúrico	1830/ 1831/ 1832			
(Sebo)	-	D		
Tetra-Etilato de Chumbo				
(Chumbo Tetra-Etil)	1649	A	0,1	0,05
Tetra Hidrofurano	2056	D		
Tetra Hidro-Naftaleno	1540	C		
Tetra Metil Benzeno	-	D		

Tetra Metilato de Chumbo (Chumbo Tetrametil)	1649	A	0,1	0,00
Tetra Cloreto de Titânio	1838	D		
Tolueno	1294	C		
Diiso Cianato de Tolueno*	2078	B		
Tricloro Etano	-	C		
Tricloro Etileno	1710	B		
Trietanolamina	-	D		
Trietilamina	1296	C		
Trimetil Benzeno*	-	C		
Fosfato de Tri-Totila*	-	B		
Terebintina (Madeira)	1299	B		
Acetato de Vinila	1301	C		
Cloreto de Vinilideno*	1303	B		
Xilenos (Mistura de Isômeros)	1307	C		

* O asterisco indica que a substância foi incluída provisoriamente nesta lista e que são necessários dados posteriores a fim de completar a avaliação de seu perigo para o ambiente, particularmente em relação aos recursos vivos.

Apêndice III

Lista de Outras Substâncias Líquidas Transportadas a Granel

Aceto-Nitrila (Cianeto de Metila)
Álcool Ter-Amílico
Álcool N-Butílico
Butiro Lactona
Cloreto de Cálcio (Solução)
Óleo de Castor
Sucos Cítricos
Óleo de Coco
Óleo de Fígado de Bacalhau
Álcool Iso-Decílico
Álcool N-Decílico
Álcool Octyl Decílico (Decyl Octyl Alcohol)
Éter Di-Butílico
Di-Etanol Amina
Di-Etileno Glicol
Di-Penteno
Di-Propileno Glicol
Álcool Etilico
Etileno Glicol
Álcoois Gordurosos (C_{12} - C_{20}) (Fatty Alcohols)
Glicerina
N-Heptano
Hepteno (Mistura de Isômeros)
N-Hexano
Ligroina
Álcool Metílico
Acetato de Metil Amina
Metil-Etil Cetona (2-Butanona)
Leite
Melaço
Óleo de Oliva
Polipropileno Glicol
Acetato de Iso-Propila
Álcool Iso-Propílico
Propileno Glicol
Óxido de Propileno
Propileno-Tetramero
Propileno-Trimero
Sorbitol
Enxofre (Líquido)
Tri-Decanol
Tri-Etileno Glicol
Tri-Etileno de Tetramina
Tri-Propileno Glicol
Água
Vinho

Apêndice IV

Livro Registro de Carga para Navios Transportando Substâncias Líquidas Nocivas a Granel

Nome do navio

Capacidade de transporte de carga de cada tanque em metros cúbicos

Viagem de para

(a) Operação de carregamento

1. Data e local do carregamento
2. Nome e categoria da(s) carga(s) recebida(s)
3. Identificação do(s) tanque(s) carregado(s)

(b) Transferência de carga

4. Data da transferência
5. Identificação do(s) tanque(s) (I) De
(II) Para
6. Ficou (ficaram) vazio(s) o(s) tanque(s) citado(s) em 5 (I)?
7. Se negativo; quantidade remanescente

(c) Operação de descarregamento

8. Data e local do descarregamento
9. Identificação do(s) tanque(s) descarregado(s)
10. Ficou (ficaram) o(s) tanque(s) vazio(s)?
11. Se negativo; quantidade remanescente no(s) tanque(s)
12. Está(estão) o(s) tanque(s) para ser(serem) limpo(s)?
13. Quantidade transferida para tanque de resíduo
14. Identificação do tanque de resíduo

(d) Lastreamento dos tanques de carga

15. Identificação do(s) tanque(s) lastreado(s)
16. Data e posição do navio no início do lastreamento

(e) Limpeza dos tanques de carga

Substâncias de Categoria A

17. Identificação do(s) tanque(s) limpo(s)
 18. Data e local da limpeza
 19. Método(s) de limpeza
 20. Localização da instalação de recebimento utilizada
 21. Concentração do efluente quando foi parada a descarga para a instalação de recebimento
 22. Quantidade remanescente no tanque
 23. Procedimento e quantidade de água introduzida no tanque no final da limpeza
 24. Localização e data da descarga para o mar
 25. Procedimento e equipamento utilizado na descarga para o mar
- Substâncias de Categoria B, C e D
26. Procedimento usado na lavagem
 27. Quantidade de água utilizada
 28. Data e localização da descarga para o mar
 29. Procedimento e equipamento utilizado na descarga para o mar

(f) Transferência de água de lastro sujo

30. Identificação do(s) tanque(s)
31. Data e posição do navio ao início da descarga para o mar
32. Data e posição do navio ao término da descarga para o mar
33. Velocidade(s) do navio durante a descarga
34. Quantidade descarregada no mar

35. Quantidade de água poluída transferida para o(s) tanque(s) de resíduo.
(Identificação do(s) tanque(s) de resíduo)
36. Data e porto de descarga para Instalações de recebimento em terra (se aplicável)
- (g) Transferência oriunda de tanque de resíduo/remoção de resíduo
37. Identificação do(s) tanque(s) de resíduo
38. Quantidade removida de cada tanque
39. Método de remoção de resíduo:
- a) instalações de recebimento
 - b) misturado com a carga
 - c) transferido para um outro (outros) tanque(s) (Identificação do(s) tanque(s))
 - d) outros métodos
40. Data e porto de remoção do resíduo
- (h) Descarga accidental ou outras excepcionais
41. Data e hora da ocorrência
42. Local e posição do navio na hora da ocorrência
43. Quantidade aproximada, nome e categoria da substância
44. Circunstâncias da descarga ou escapamento e anotações gerais
- Assinatura do Comandante

Apêndice V
Forma de Certificado

Certificado Internacional de Prevenção da Poluição para o Transporte de
Substâncias Líquidas Nocivas a Granel (1973)

(Nota: este Certificado deverá ser suplementado, no caso de um navio tanque de produtos químicos, pelo Certificado exigido segundo as disposições da Regra 13 (3) do Anexo II da Convenção)
(Selo Oficial)

Emitido de acordo com as disposições da Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios, 1973, sob a autoridade do Governo.

.....
(designação completa do país)

por
(designação completa da pessoa competente ou organização autorizada, de acordo com as disposições da Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios, 1973).

Nome do Navio	Indicativo Número ou Letras	Porto de Inscrição	Arqueação Bruta

Certifica-se

1. Que o navio foi vistoriado de acordo com as disposições da Regra 10 do Anexo II da Convenção.
2. Que a vistoria mostrou que o projeto, a construção e o equipamento do navio são de modo a minimizar a descarga não controlada de substâncias líquidas nocivas para o mar.
3. Que os seguintes dispositivos e procedimentos foram aprovados pela Administração em conexão com a implementação da Regra 5 do Anexo II da Convenção:

.....
(Seguida da(s) folha(s) anexa(s), assinadas e datadas)

Este Certificado é válido até
sujeito a vistoria(s) intermediária(s) a intervalo(s) de
.....

Emitido em
(local de emissão do Certificado)

..... 19.....

(Assinatura do Oficial devidamente autorizada a emitir o Certificado)
(Selo ou carimbo da Autoridade emitente, como apropriado)

Vistorias Intermediárias

Certifica-se que na vistoria intermediária, exigida pela Regra 10(1) (c) do Anexo II da Convenção, este navio e suas condições satisfazem as disposições pertinentes da Convenção.

Assinado
(Assinatura do Oficial devidamente autorizado)

Local

Data

(Selo ou carimbo da Autoridade, como apropriado)

Assinado

(Assinatura do Oficial devidamente autorizado)

Local

Data

(Selo ou carimbo da Autoridade, como apropriado)

De acordo com as disposições da Regra 12 (2) e (4) do Anexo II da Convenção, a validade deste Certificado é prorrogada até

Assinado

(Assinatura do Oficial devidamente autorizado)

Local

Data

(Selo ou carimbo da Autoridade, como apropriado)

Anexo III

Regras para a Prevenção da Poluição por Substâncias Nocivas Transportadas por Mar em Fardos, em Contêineres, Tanques Portáteis ou Vagões Tanques Rodoviários e Ferroviários

Regra 1

Aplicação

1. A menos que expressamente determinado de outro modo, as Regras deste Anexo aplicam-se a todos os navios que transportem substâncias nocivas em fardos, contêineres, tanques portáteis ou vagões rodoviários e ferroviários.
2. Tal transporte de substâncias nocivas é proibido exceto se for de acordo com as disposições deste Anexo.
3. Suplementando as disposições deste Anexo, o Governo de cada Parte da Convenção publicará ou determinará a publicação de exigências detalhadas sobre o enfardamento, marcação e rotulagem, documentação, estivação, limitações de quantidade, exceções e notificações, para prevenir ou minimizar a poluição do ambiente marinho por substâncias nocivas.
4. Para os fins deste Anexo, os receptáculos vazios, contêineres, tanques portáteis e vagões tanques, rodoviários e ferroviários que tenham previamente sido utilizados no transporte de substâncias nocivas deverão, eles mesmos, serem tratados como substâncias nocivas, a menos que sejam tomadas precauções adequadas para assegurar que não contenham nenhum resíduo que seja perigoso para o ambiente marinho.

Regra 2

Acondicionamento

Fardos, contêineres, tanques portáteis e vagões tanques rodoviários e ferroviários deverão ser adequados para minimizar o perigo para o ambiente marinho, relacionado com seus conteúdos específicos.

Regra 3

Marcação e Rotulagem

Os fardos, se embarcados individualmente ou em unidades ou em contêineres, os contentores, os tanques portáteis ou os Vagões tanques rodoviários e ferroviários, que contenham uma substância nociva, deverão ter uma marcação durável, com o nome técnico correto (o nome comercial não deve ser usado como nome técnico) e além disso serão marcados com um rótulo característico ou um rótulo estampado indicando que o conteúdo é nocivo. Tal indicação será suplementada, quando possível, por quaisquer outros meios: pelo uso do número das Nações Unidas por exemplo.

Regra 4

Documentação

1. Em todos os documentos relativos ao transporte de substâncias nocivas por mar em que tais substâncias são mencionadas, será usado o nome técnico correto das substâncias (não serão usados os nomes comerciais).

2. Os documentos de embarque fornecidos pelo despachantes incluirão um certificado ou declaração de que o carregamento a ser transportado está devidamente enfardado, marcado e rotulado e na devida condição para o transporte que torne mínimo o perigo para o ambiente marinho.

3. Todo navio que transporte substâncias nocivas deverá possuir uma relação especial ou manifesto, especificando as substâncias nocivas a bordo e a localização das mesmas. Pode ser usado, em lugar da relação especial do manifesto, um plano detalhado de estivação que apresente a localização de todas as substâncias nocivas a bordo.

O proprietário do navio ou seu representante também deve ter consigo, em terra, cópias de tais documentos até que as substâncias nocivas sejam desembarcadas.

4. No caso de o navio possuir uma relação especial ou manifesto ou um plano detalhado de estivação, exigido para o transporte de mercadorias perigosas pela Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, em vigor, os documentos, exigidos para os fins deste Anexo, podem ser combinados com os documentos para mercadorias perigosas. Quando os documentos forem associados deverá ser feita uma clara distinção entre mercadorias perigosas e outras substâncias nocivas.

Regra 5

Estivação

As substâncias nocivas serão devidamente estivadas e peadas de modo a tornar mínimo o perigo para o ambiente marinho sem prejuízo para a segurança do navio e do pessoal a bordo.

Regra 6

Limitações de Quantidade

Certas substâncias nocivas que são muito perigosas para o ambiente marinho podem por fortes razões científicas e técnicas, ter necessidade de serem proibidas de transporte ou terem limitadas as quantidades a serem transportadas a bordo de qualquer navio.

Na limitação de quantidade deve ser dada a devida consideração ao tamanho, construção e equipamento do navio bem como a embalagem e a natureza inerente da substância.

Regra 7

Exceções

1. A descarga, pelo alijamento, de substâncias nocivas transportadas em fardos, contêineres, tanques portáteis ou vagões tanques rodoviários e ferroviários será proibida exceto quando necessária para o fim de garantir a segurança do navio ou para salvamento de vida humana no mar.
2. Sujeitas às disposições da presente Convenção, deverão ser tomadas medidas especiais apropriadas, baseadas nas propriedades físicas, químicas e biológicas das substâncias nocivas com o fim de regular a baldeação dos vazamentos pelas bordas desde que a obediência a tais medidas não venha a afetar a segurança do navio e do pessoal a bordo.

Regra 8

Notificação

Com respeito a certas substâncias nocivas, que como tal podem ser designadas pelo Governo de uma Parte da Convenção, o Comandante ou proprietário do navio ou seu representante notificará a autoridade apropriada do porto, sobre a intenção de embarcar ou desembarcar tais substâncias, com antecedência de, pelo menos, 24 horas da ação.

Anexo IV

Regras para a Prevenção da Poluição por Esgotos Provenientes de Navios

Regra 1

Definições

Para fins do presente Anexo:

1. "Navio novo" significa um navio:
 - a) para o qual foi estabelecido um contrato de construção ou, na ausência desse contrato, que teve sua quilha batida ou que esteja num estágio similar de construção na data da entrada em vigor deste Anexo ou após a mesma; ou
 - b) cuja prontificação se dê 3 anos ou mais após a data da entrada em vigor deste Anexo.
 2. "Navio existente" significa um navio que não é novo.
 3. "Esgoto" significa:
 - a) drenagem e outras descargas provenientes de quaisquer tipos de embornais de banheiros, mictórios e vasos sanitários (WC);
 - b) drenagem proveniente de recintos médicos (dispensários, enfermarias, etc.) por meio de pias, banheiras e embornais localizados em tais recintos;
 - c) drenagem proveniente de compartimentos que contenham animais ou vivos; ou
 - d) outras descargas de água quando misturadas com as drenagens acima definidas.
 4. "Tanque de Retenção" significa um tanque para captação e depósito de esgoto; e
 5. "Terra mais próxima" - O termo da terra mais próxima "significa da linha-base a partir da qual é estabelecido o mar territorial do território em questão, de acordo com o direito internacional, exceto que, para fins da presente Convenção" da terra mais próxima "fora da costa nordeste da Austrália, significa a partir de uma linha traçada a partir de um ponto na costa da Austrália de latitude 11°00'sul, longitude de 142°08'leste para um ponto de latitude 10°35'sul, longitude 141°55'leste - daí para um ponto de latitude 10°00'sul, longitude 142°00'leste - daí para um ponto de latitude 9°10'sul, longitude 143°52'leste - daí para um ponto de latitude 9°00'sul, longitude 144°30'leste - daí para um ponto de latitude 13°00'sul, longitude 144°00'leste - daí para um ponto de latitude 15°00'sul, longitude 146°00'leste - daí para um ponto de latitude 18°00'sul, longitude 147°00'leste - daí para um ponto de latitude 21°00'sul longitude 153°00'leste - daí para um ponto da costa da Austrália na latitude 24°42'sul, longitude 153°15'leste.
-

Regra 2 Aplicação

As disposições deste Anexo aplicar-se-ão a:

- a) I) navios novos de arqueação bruta igual ou superior a 200;
- II) navios novos de arqueação bruta inferior a 200 que estejam autorizados a transportar mais de 10 pessoas;
- III) navios novos que não tenham a arqueação bruta medida e que estejam autorizados a transportar mais de 10 pessoas; e
- b) I) navios existentes de arqueação bruta igual ou superior a 200, dez anos após a entrada em vigor deste Anexo;
- II) navios existentes de arqueação bruta inferior a 200 que estejam autorizados a transportar mais de 10 pessoas, dez anos após a entrada em vigor deste Anexo, e
- III) navios existentes que não tenham a arqueação bruta medida e que estejam autorizados a transportar mais de 10 pessoas, dez anos após a entrada em vigor deste Anexo.

Regra 3 Vistorias

1. Todo navio do qual for exigido o cumprimento das disposições deste Anexo e que estiver engajado em viagens para portos e terminais ao largo, sob a jurisdição de outras Partes da Convenção, estará sujeito às vistorias abaixo especificadas:

a) uma vistoria inicial antes do navio entrar em serviço ou antes de para ele ter sido emitido, pela primeira vez, o Certificado exigido pela Regra 4 deste Anexo, a qual será feita de maneira a assegurar que:

I) quando o navio estiver equipado com uma instalação de tratamento de esgoto, essa instalação deverá atender a requisitos operacionais baseados em normas e métodos de testes elaborados pela Organização;

II) quando o navio estiver equipado com um sistema para pulverizar e desinfetar o esgoto, esse sistema deverá ser de um tipo aprovado pela Administração;

III) quando o navio estiver equipado com um tanque de retenção, a capacidade desse tanque deverá ser de modo a satisfazer a Administração no que diz respeito ao depósito de todo o esgoto relacionado a operação do navio, ao número de pessoas a bordo e a outros fatores importantes, e

IV) esse navio está equipado com uma tubulação que se dirige para o exterior do mesmo, conveniente para a descarga do esgoto para uma instalação de recebimento e que essa canalização possua uma conexão padrão para terra de acordo com a Regra 11 deste Anexo.

Esta vistoria deverá ser de modo a assegurar que o equipamento, as instalações, os arranjos e o material atendam plenamente aos requisitos aplicáveis deste Anexo, e

b) Vistorias periódicas, a intervalos especificados pela Administração mas que não excedam 5 anos, que deverão ser de modo a assegurar que o equipamento, as instalações, os arranjos e o material atendam plenamente aos requisitos aplicáveis deste Anexo. Contudo, se a duração do Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Esgoto (1973) for prorrogada, como especificado na Regra 7 (2) ou (4) deste Anexo, o intervalo de vistoria periódica pode ser correspondentemente prorrogado.

2. A Administração estabelecerá medidas apropriadas para os navios que ainda não estejam sujeitos às disposições do parágrafo 1 desta Regra, a fim de assegurar que estão sendo atendidas as disposições deste Anexo.

3. As vistorias do navio relacionadas à execução das disposições deste Anexo serão levadas a efeito por Oficiais da Administração.

A Administração pode, contudo, encarregar da vistoria inspetores nomeados para esse fim ou organizações por ela reconhecidas. Em cada caso, a Administração interessada garante totalmente a inteireza e eficiência das vistorias.

4. Após qualquer vistoria do navio, de conformidade com esta Regra, tiver terminado, nenhuma alteração significativa deverá ser feita no equipamento, instalações, arranjos ou material, cobertos pela mesma, sem a aprovação da Administração, exceto no caso de substituição direta de tal equipamento ou instalações.

Regra 4

Emissão de Certificado

1. Após a vistoria de acordo com a Regra 3 deste Anexo, será emitido um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Esgoto (1973), para qualquer tipo de navio que esteja engajado em viagens para portos ou terminais ao largo sob a jurisdição de outras Partes da Convenção.
2. Tal Certificado será emitido pela Administração ou por pessoas ou organizações por ela devidamente credenciadas. Em cada caso a Administração assume plena responsabilidade pelo Certificado.

Regra 5

Emissão de um Certificado por um outro Governo

1. O Governo de uma Parte da Convenção pode, por solicitação da Administração, submeter um navio à vistoria e, se convencido de que as disposições deste Anexo estão atendidas, emitirá ou autorizará a emissão de um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Esgoto (1973), para o navio, de acordo com este Anexo.
2. Uma cópia do Certificado e uma cópia do relatório da vistoria serão enviadas, tão logo seja possível, para a Administração que solicitou a vistoria.
3. Um Certificado assim emitido deverá conter uma declaração de que a emissão foi feita por solicitação da Administração e terá o mesmo reconhecimento que o Certificado emitido de acordo com a Regra 4 deste Anexo.
4. Nenhum Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Esgoto (1973) será emitido para um navio que esteja autorizado a arvorar a bandeira de um Estado que não seja Parte.

Regra 6

Forma do Certificado

O Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Esgoto (1973) deverá ser escrito na língua oficial do país que o emite e na forma correspondente ao modelo constante do Apêndice a este Anexo. Se a língua utilizada não for o inglês nem o francês, o texto deverá incluir uma versão numa dessas línguas.

Regra 7

Duração do Certificado

1. Um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Esgoto (1973) será emitido por um período especificado pela Administração, o qual não excederá 5 anos a partir da data de emissão, exceto como determinado nos parágrafos 2, 3 e 4 desta Regra.
 2. Se um navio na ocasião em que expirar o prazo de validade do Certificado não estiver num porto ou terminal ao largo, sob a jurisdição da Parte da Convenção cuja bandeira está autorizado a arvorar, o Certificado pode ser prorrogado pela Administração mas tal prorrogação será concedida para o fim de permitir ao navio completar sua viagem para o Estado cuja bandeira está autorizado a arvorar ou para aquele em que está para ser vistoriado e isso somente nos casos em que pareça oportuno e razoável fazê-lo.
 3. Nenhum Certificado será desta maneira prorrogado por um período de mais de 5 meses e o navio a que for concedido tal prorrogação, não deverá, na sua chegada ao Estado cuja bandeira está autorizado a arvorar ou ao porto em que está para ser vistoriado, ser autorizado, em virtude de tal prorrogação, a deixar esse porto ou Estado sem que tenha obtido novo Certificado.
-

4. Um Certificado que não tenha sido prorrogado em conformidade com as disposições do parágrafo 2 desta Regra pode ser prorrogado pela Administração por um período de graça de até um mês a partir da data de expiração nele estabelecido.

5. Um Certificado perderá sua validade se tiverem tido lugar alterações importantes no equipamento, instalações, arranjos ou material exigidos, sem a aprovação da Administração, exceto a substituição direta de tal equipamento ou instalações.

6. Um Certificado emitido para um navio perderá a sua validade após a transferência de tal navio para a bandeira de um outro Estado, exceto como estipulado no parágrafo 7 desta Regra.

7. Na transferência de um navio para a bandeira de uma outra Parte, o Certificado permanecerá em vigor por um período não superior a 5 meses, desde que não tenha expirado antes do fim desse período ou até que a Administração emita um Certificado substituto; dos casos o que ocorrer mais cedo. Tão logo seja possível, após ter tido lugar a transferência, o Governo da Parte cuja bandeira o navio estava anteriormente autorizado a arvorar, remeterá à Administração uma cópia do Certificado possuído pelo navio antes de sua transferência e, se disponível, uma cópia do relatório da vistoria pertinente.

Regra 8

Descarga de Esgoto

1. Sujeita às disposições da Regra 9 deste Anexo, a descarga do esgoto no mar é proibida, exceto quando:

a) o navio estiver descarregando o esgoto pulverizado e desinfetado, utilizando um sistema aprovado pela Administração de acordo com a Regra 3 (1) (a) a uma distância de mais de 4 milhas náuticas da terra mais próxima, ou esgoto que não esteja pulverizado ou desinfetado a uma distância de mais de 12 milhas náuticas da terra mais próxima desde que, em qualquer caso, o esgoto que tiver sido depositado em tanques de retenção, não seja descarregado instantaneamente mas sim numa razão moderada quando o navio estiver na rota e navegação a não menos de 4 nós; a razão de descarga deverá ser aprovada pela Administração e baseada em normas expedidas pela Organização; ou

b) o navio possuir, em operação, uma instalação de tratamento de esgoto aprovada a qual tenha sido certificada pela Administração como atendendo aos requisitos operacionais referidos na Regra 3 (1) (a) (I) deste Anexo, e

I) os resultados do teste de instalação sejam lançados no Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Esgoto (1973) do navio, e

II) adicionalmente, o efluente não deve apresentar sólidos flutuantes, visíveis nas águas circundantes, nem produzir a descoloração das mesmas, ou

c) o navio estiver em águas sob a jurisdição de um Estado e estiver descarregando esgoto de acordo com exigências menos severas que possam ser impostas por tal Estado.

2. Quando o esgoto estiver misturado com resíduos ou água com resíduos tendo exigências diferentes para a descarga, deverão ser aplicadas as exigências mais severas.

Regra 9

Exceções

A Regra 8 deste Anexo não se aplicará para:

a) a descarga de esgoto proveniente de um navio, necessária para fins de garantir a segurança do mesmo e do que estiver a bordo ou salvar vidas humanas no mar, ou

b) a descarga de esgoto resultante de avaria num navio ou em seus equipamentos se tiverem sido tomadas todas as precauções razoáveis, antes e após a ocorrência da avaria, com o fim de evitar ou tornar mínima a descarga.

Regra 10
Instalações de Recebimento

1. O Governo de cada Parte da Convenção compromete-se a assegurar a provisão de instalações de recebimento nos portos e terminais para recebimento do esgoto sem atrasar demasiadamente os navios e adequadas ao atendimento das necessidades dos navios que as utilizem.
2. O Governo de cada Parte notificará a Organização para fins de divulgação aos Governos Contratantes interessados sobre todos os casos em que as instalações providas de acordo com esta Regra sejam supostas inadequadas.

Regra 11
Conexão Padrão para Descarga

Para permitir que as canalizações das instalações de recebimento sejam ligadas à canalização de descarga dos navios, ambas deverão ser equipadas com conexões padronizadas de descarga de acordo com a seguinte tabela:

Dimensões Padrão dos Flanges para Conexões de Descarga

Descrição	Dimensão
Diâmetro Externo	210 mm
Diâmetro Interno	De acordo com o diâmetro externo da canalização
Diâmetro de Centro a Centro	170 mm
Furação de Flange	4 furos de 18 mm de diâmetro, igualmente distanciados entre si, situados em círculo de diâmetro igual ao acima citado, numa ranhura na periferia do flange. A largura da ranhura é de 18 mm
Espessura dos Flanges	16 mm
Estojo e Porcas: quantidade e diâmetro	4, cada uma de 16 mm de diâmetro e de comprimento adequado

O flange é projetado para receber Canalizações de diâmetro interno até um máximo de 100 mm e deverá ser de aço ou outro material equivalente, tendo uma face plana. Esse flange, juntamente com uma junta apropriada, deverá ser capaz de suportar uma pressão de serviço de 6 kg/cm².

Para os navios que tenham um pontal moldado de 5 metros ou menos, o diâmetro interno da conexão de descarga pode ser de 38 milímetros.

Apêndice
Forma do Certificado

Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Esgoto (1973)

Emitido de acordo com as disposições da Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios, 1973, sob a autoridade do Governo.

.....
(designação completa do país)

por.....

(designação completa da pessoa competente ou organização autorizada, de acordo com as disposições da Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios, 1973)

Nome do Navio	Indicativo Número ou Letras	Porto de Registro	Tonelagem Bruta	Números de Pessoas que o Navio está autorizado a Transportar

Navio novo/existente*

Data do contrato de construção.....

Data em que foi batida a quilha ou
em que o navio estava em estágio
similar de construção.....

Data de entrega.....

* Risque como apropriado

Este é para Certificar que:

1. O navio está equipado com uma instalação de tratamento de esgoto/pulverizador/tanque de retenção* e uma tubulação de descarga em cumprimento à Regra 3 (1) (a) (I) à (IV) do Anexo IV da Convenção, como se segue:

* (a) Descrição da instalação de tratamento de esgoto:

Tipo de instalação de tratamento de esgoto.....

Nome do fabricante.....

A instalação de tratamento de esgoto é garantida pela Administração para atingir os seguintes padrões e efluentes:**

* (b) Descrição do pulverizador.....

Tipo de pulverizador.....

Nome do fabricante.....

Padrão de esgoto após a desinfecção.....

* (c) Descrição do equipamento do tanque de retenção:

Capacidade total do tanque de retenção.....m³

Localização.....

(d) Uma tubulação para a descarga do esgoto para uma instalação de recebimento, equipada com uma conexão padrão para terra.

2. O navio foi vistoriado de acordo com a Regra 3 do Anexo IV da Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios, 1973, relativamente à prevenção da poluição por esgoto e a vistoria mostrou que o equipamento do navio e suas condições são, sob todos os aspectos, satisfatórias e que o navio atende aos requisitos aplicáveis do Anexo IV da Convenção.

Este Certificado é válido até.....

Emitido em..... 19.....

(Local de emissão do Certificado e data)

(Assinatura do Oficial que emitiu o Certificado)

(Selo ou carimbo da Autoridade emitente, como apropriado)

* Risque como apropriado

** Deverão ser incorporados os parâmetros

De acordo com as disposições da Regra 7 (2) e (4) do Anexo IV da Convenção, a validade deste Certificado é prorrogada até.....

Assinado.....

(Assinatura do Oficial devidamente autorizado)

Local.....

Data.....

(Selo ou carimbo da Autoridade, como apropriado)

Anexo V
Regras para Prevenção da Poluição por Lixo Proveniente de Navios
Regra 1
Definições

Para os fins deste Anexo:

1. "Lixo" - significa todos os tipos de sobras de virtualhas, domésticas e operacionais, excluindo-se peixes frescos e partes deles, produzidos durante a operação normal do navio e passíveis de serem lançadas fora, contínua ou periodicamente, exceto as substâncias que são definidas ou relacionadas em outros Anexos à presente Convenção.
2. "Terra mais próxima" - o termo "da terra mais próxima" significa da linha-base da qual é estabelecido o mar territorial do território em questão de acordo com o direito internacional, exceto que, para os fins da presente Convenção, "da terra mais próxima" fora da costa nordeste da Austrália, significará a partir de uma linha traçada de um ponto na costa da Austrália na latitude 11°sul, longitude 142°08'leste para um ponto de latitude 10°35'sul, longitude 141°55'leste - daí para um ponto de latitude 10°00'sul, longitude 142°00'leste - daí para um ponto de latitude 9°10'sul, longitude 143°52'leste - daí para um ponto de latitude 9°00'sul, longitude 144°30'leste - daí para um ponto de latitude 13°00'sul, longitude 144°00'leste - daí para um ponto de latitude 15°00'sul, longitude 146°00'leste - daí para um ponto de latitude 18°00'sul, longitude 147°00'leste - daí para um ponto de latitude 21°00'sul, longitude 153°00'leste - daí para um ponto na costa da Austrália na latitude 24°42'sul, longitude 153°15'leste.
3. "Área especial" significa uma área do mar em que, por razões técnicas reconhecidas relacionadas com suas condições oceanográficas e ecológicas e com a natureza particular de seu tráfego, é exigida a adoção de métodos especiais obrigatórios com o fim de prevenir a poluição do mar por lixo. As áreas especiais deverão incluir as enumeradas na Regra 5 deste Anexo.

Regra 2
Aplicação

As Disposições deste Anexo aplicar-se-ão a todos os navios.

Regra 3
Lançamento de Lixo Fora das Áreas Especiais

1. Sujeito às Disposições das Regras 4, 5 e 6 deste Anexo:
 - a) é proibido o lançamento ao mar de todos os tipos de plástico, incluindo mas não limitando-se a eles, os cabos sintéticos, redes sintéticas de pesca e sacos plásticos;
 - b) o lançamento ao mar dos seguintes tipos de lixo deverá ser feito o mais longe possível da terra mais próxima mas, de qualquer modo, é proibido se a distância à terra mais próxima for de menos de:
 - I) 25 milhas náuticas para cobres e materiais de ferro e empacotamento que flutuem, e
 - II) 12 milhas náuticas para sobras de alimento e todos os outros tipos de lixo incluindo produtos de papel, trapos, vidro, metal, garrafas, louça e refugos similares;
 - c) o lançamento ao mar de lixo especificado na alínea (b) (II) desta Regra pode ser permitido quando ele passar por um pulverizador e for feito o lançamento o mais longe possível da terra mais próxima, mas, em qualquer caso, é proibido se a distância à terra mais próxima for de menos de 3 milhas náuticas.
- Este lixo pulverizador ou moído deverá ser capaz de passar através de uma tela com orifícios de, no máximo, 25 milímetros.

2. Quando o lixo estiver misturado com outras descargas que tenham exigências diferentes para lançamento ou descarga, serão aplicadas, dessas exigências, as mais severas.

Regra 4

Requisitos Especiais para o Lançamento de Lixo

1. Sujeito às disposições do parágrafo 2 desta Regra, é proibido o lançamento de quaisquer materiais regulados por este Anexo, provenientes de plataformas fixas ou flutuantes situadas ao largo, empenhadas na exploração, utilização e processamento associados dos recursos minerais do fundo do mar bem como provenientes de todos os outros navios atracados nessas plataformas ou dentro de 500 metros das mesmas.
2. O lançamento ao mar de restos de comida provenientes de tais plataformas fixas ou flutuantes localizadas a mais de 12 milhas náuticas de terra e de todos os outros navios que estejam atracados nessa plataforma ou dentro de 500 metros das mesmas pode ser permitido, quanto tiverem passado por um pulverizador ou triturador.

Esses restos de comidas, pulverizados ou moídos, devem ser capazes de passar através de uma tela com orifícios de, no máximo, 25 milímetros.

Regra 5

Lançamento de Lixo dentro das Áreas Especiais

1. Para os fins deste Anexo as áreas especiais são a Área do Mar Mediterrâneo, Área do Mar Báltico, Área do Mar Negro, Área do Mar Vermelho e "Área dos Golfos" que são definidas como se segue:

a) a área do Mar Mediterrâneo significa o próprio Mar Mediterrâneo, incluindo seus golfos e mares tendo como limite entre os Mares Mediterrâneo e Negro o paralelo de 41°N e como limite oeste o Estreito de Gilbratar no meridiano de 5°36'W;

b) a área do Mar Báltico significa o próprio Mar Báltico com o Golfo de Bothnia, o Golfo da Finlândia e a entrada do Mar Báltico limitada pelo paralelo de SKAN no SKAGERRAK aos 57°44'; 8°N;

c) a área do Mar Negro significa o próprio Mar Negro tendo com limite com o Mar Mediterrâneo o paralelo de 41°N;

d) a área do Mar Vermelho significa o próprio Mar Vermelho incluindo os Golfos de Suez e AQABA e limitado ao Sul pela oxodrímia entre Ras si Ane (12°8,5'N, 43°19, 6'E) e Huns Murad (12°40,4'N, 43°30,2'E); e

e) a "área dos Golfos" significa a área do mar localizada a noroeste da loxodromia entre Ras al Hadd (22°30'N, 59°48'E) e Ras al Fasteh (25°04'N, 61°25'E).

2. Sujeito às Disposições da Regra 6 deste Anexo:

a) é proibido o lançamento do mar do seguinte:

I) todos os plásticos, incluindo, mas não limitando-se a eles, os cabos sintéticos, redes sintéticas de pesca e sacos plásticos para lixo; e

II) todos os outros tipos de lixo, incluindo produto de papel, trapos, vidros, metais, garrafas, louça, cobres e materiais de ferro e do empacotamento,

b) o lançamento ao mar de restos de comida deverá ser feito o mais longe possível da terra, mas em caso algum a menos de 12 milhas náuticas da terra mais próxima.

3. Quando o lixo estiver misturado com outras descargas que tenham exigências diferentes para lançamento ou descarga, serão aplicadas, dessas exigências as mais severas.

4. Instalações de recebimento dentro das áreas especiais:

a) O Governo de cada Parte da Convenção cuja linha de costa faz limite com uma área especial compromete-se a assegurar que, tão logo seja possível, em todos os portos dentro da área especial, serão providas Instalações de recebimento adequadas, de acordo com a Regra 7 deste Anexo, levando em conta as necessidades especiais dos navios que operam nessas áreas.

b) O Governo de cada Parte interessada notificará a Organização sobre as medidas tomadas de acordo com a alínea (a) desta Regra. Ao receber notificações em número suficiente, a Organização estabelecerá uma data a partir da qual passarão a vigorar os requisitos desta Regra relacionados com a área em questão.

A Organização notificará a todas as Partes sobre a data assim estabelecida com antecedência de não menos de 12 meses.

c) Após a data assim estabelecida, os navios que escalarem em portos dessas áreas especiais, nos quais tais instalações ainda não estejam disponíveis, deverão cumprir totalmente os requisitos desta Regra.

Regra 6

Exceções

As Regras 3, 4 e 5 deste Anexo não serão aplicadas para:

a) o lançamento de lixo proveniente de um navio para fins de garantia de segurança do mesmo e do que estiver a bordo ou para salvar uma vida humana no mar; ou

b) o vazamento de lixo resultante de avaria no navio ou em seus equipamentos desde que tenham sido tomadas todas as precauções razoáveis, antes e após a ocorrência de avaria, com o fim de evitar ou tornar mínimo o vazamento, ou

c) a perda accidental de redes sintéticas de pesca ou de material sintético próprio para o reparo de tais redes desde que tenham sido tomadas todas as precauções razoáveis para evitar tal perda.

Regra 7

Instalações de Recebimento

1. O Governo de cada Parte da Convenção compromete-se a assegurar a provisão de instalações de recebimento nos portos e terminais para recebimento de lixo, sem atrasar demasiadamente os navios, adequadas ao atendimento das necessidades dos navios que as utilizem.

2. O Governo de cada Parte notificará à Organização, para fins de divulgação, as Partes interessadas sobre todos os casos em que as instalações providas de acordo com esta Regra, sejam supostas inadequadas.

Protocolo de 1978 à Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios, 1973

As Partes do presente Protocolo,

Reconhecendo a significativa contribuição que pode ser prestada pela Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, à proteção do ambiente marítimo da poluição por navios,

Reconhecendo também a necessidade de aperfeiçoar a prevenção e o controle da poluição marítima por navios, particularmente petroleiros,

Reconhecendo ainda a necessidade de implementar as Regras para a Prevenção da Poluição por Óleo contidas no Anexo I desta Convenção o mais breve e amplamente quanto seja possível,

Admitindo, contudo, a necessidade de adiar a aplicação do Anexo II desta Convenção até que certos problemas técnicos tenham sido satisfatoriamente resolvidos,

Considerando que estes objetivos podem melhor ser atingidos através da conclusão do Protocolo relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973,

Concordam em:

Artigo I

Obrigações Gerais

1. As Partes do presente Protocolo comprometem-se a tornar efetivos os seguintes dispositivos:

a) o presente Protocolo e o seu Anexo devem constituir parte integral do presente Protocolo; e

b) a Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios, 1973 (doravante chamada "a Convenção"), estará sujeita às modificações e acréscimos estabelecidos no presente Protocolo.

2. Os dispositivos da Convenção e o presente Protocolo devem ser lidos e interpretados conjuntamente, como um único instrumento.

3. Qualquer referência ao presente Protocolo constitui ao mesmo tempo uma referência a seu Anexo.

Artigo II

Implementação do Anexo II da Convenção

1. Não obstante as provisões do Art. 14 (1) da Convenção, as Partes do presente Protocolo concordam que não serão obrigadas a cumprir as disposições do Anexo II da Convenção por um período de três anos a contar da data de entrada em vigor do presente Protocolo ou por um maior período conforme decisão de uma maioria de dois terços das Partes do presente Protocolo no Comitê de Proteção ao Meio-Ambiente Marítimo (daqui por diante chamado "Comitê") da Organização Marítima Consultiva Intergovernamental (doravante chamada "Organização").

2. Durante o período especificado no parágrafo 1 deste Artigo, as Partes do presente Protocolo não estarão sujeitas a quaisquer obrigações nem habilitadas a reivindicar quaisquer privilégios com relação à Convenção sobre temas relativos ao Anexo II da Convenção e toda referência às Partes da Convenção não devem incluir as Partes do presente Protocolo na medida em que estiverem envolvidos assuntos relacionados com o citado Anexo.

Artigo III

Comunicação de Informação

O texto do Artigo 11(1) (b) da Convenção é substituído pelo seguinte:

"uma lista de inspetores designados ou Organizações reconhecidas que estão autorizados a agir como seus representantes na administração de assuntos relativos ao projeto, construção, equipamento e operação de navios transportando substâncias perigosas, de acordo com os dispositivos das Regras para circulação às Partes para informações de seus funcionários. A Administração deve portanto notificar a Organização das responsabilidades específicas e condições da autoridade delegada aos inspetores designados ou organizações reconhecidas".

Artigo IV

Assinatura, Ratificação, Aceitação, Aprovação e Adesão

1. O presente Protocolo deve estar aberto para assinatura no Escritório Central da Organização de 1º de junho de 1978 até 31 de junho de 1979 e deve, após esta data, permanecer aberto para adesão.

Os Estados podem tornar-se Partes do presente Protocolo mediante:

- a) assinatura sem reservas, como ratificação, aceitação ou aprovação; ou
- b) adesão.

2. Ratificação, aceitação, aprovação ou adesão devem ser efetuados mediante depósito de instrumento para este fim junto ao Secretário-Geral da Organização.

Artigo V

Entrada em Vigor

1. O presente Protocolo deverá entrar em vigor doze meses após a data na qual pelo menos 15 Estados, cujas frotas mercantes combinadas constituam não menos que cinquenta por cento da

tonelagem de arqueação da frota mercante mundial, tenham se tornado Partes, nos termos do Artigo IV do presente Protocolo.

2. Qualquer instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão depositado após a data de entrada em vigor do presente Protocolo, deverá surtir efeito três meses após a data do depósito.

3. Após a data na qual uma emenda ao presente Protocolo for considerada como aceita nos termos do Artigo 16 da Convenção, qualquer instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão depositado deve ser aplicado o presente Protocolo como emendado.

Artigo VI

Emendas

Os procedimentos previstos no Artigo 16 da Convenção com relação a emendas aos Artigos, ao Anexo e ao Apêndice ao Anexo da Convenção devem se aplicar respectivamente a emendas aos Artigos, ao Anexo e aos Apêndices ao Anexo do presente Protocolo.

Artigo VII

Denúncia

1. O presente Protocolo pode ser denunciado por qualquer das Partes, em qualquer época após expirar o prazo de cinco anos a contar da data em que o Protocolo entrou em vigor para esta Parte.

2. A denúncia deverá ser efetuada mediante depósito de instrumento de denúncia junto ao Secretário-Geral da Organização.

3. A denúncia surtirá efeito doze meses após recebimento da notificação pelo Secretário-Geral da Organização ou após a expiração de um prazo mais longo, o qual pode ser indicado na notificação.

Artigo VIII

Depositário

1. O presente Protocolo deverá ser depositado junto ao Secretário-Geral da Organização (doravante denominado "o Depositário").

2. O Depositário deverá:

a) informar todos os Estados que tenham assinado o presente Protocolo ou a ele aderido sobre:

i) cada nova assinatura ou depósito de instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, bem como a data em que forem efetivados;

ii) a data de entrada em vigor do presente Protocolo;

iii) o depósito de qualquer instrumento de denúncia do presente Protocolo bem como a data na qual foi recebido e a data em que a denúncia surtir efeito;

iv) qualquer decisão tomada de acordo com o Artigo II (1) do presente Protocolo.

b) enviar cópias devidamente autenticadas do presente Protocolo a todos os Estados que tenham assinado o presente Protocolo ou a ele aderido.

3. Tão logo o presente Protocolo entre em vigor, uma cópia devidamente autenticada do mesmo deverá ser enviada ao Secretário das Nações Unidas, pelo Depositário, para fins de registro e publicação, de acordo com o Artigo 102 da Carta das Nações Unidas.

Artigo IX

Línguas

O presente Protocolo é feito num único original nas línguas inglesa, francesa, russa e espanhola, sendo cada texto igualmente autêntico. Traduções oficiais nas línguas árabe, alemã, italiana e japonesa, serão preparadas e depositadas com o original assinado.

Em testemunha do que os abaixo assinados, devidamente autorizados por seus respectivos Governos para este fim, assinaram o presente Protocolo.

Feito em Londres neste décimo-sétimo dia de fevereiro de mil novecentos e setenta e oito.

Anexo
Modificações e Aditamentos à Convenção Internacional
para Prevenção da Poluição por Navios, 1973

Anexo I
Regras para a Prevenção da Poluição por Óleo

Regra 1
Definições

Parágrafos 1 a 7 - Nenhuma alteração.

O texto existente do parágrafo 8 é substituído pelo seguinte:

8. a) "Grande obra de conversão" significa a transformação de um navio existente:
- i) que altere consideravelmente as dimensões ou a capacidade de carga do navio;
 - ii) que mude o tipo do navio;
 - iii) cuja intenção, na opinião da Administração, seja prolongar consideravelmente seu tempo de vida; ou
 - iv) que, por outro lado, venha a modificar o navio de tal modo que este, se fosse um navio novo, tornar-se-ia sujeito a importantes disposições do presente Protocolo as quais não seriam a ele aplicáveis como navio existente.

b) Não obstante as disposições da alínea (a) do presente parágrafo, a transformação de um petroleiro existente, de porte bruto igual ou superior a 20.000 toneladas, objetivando atender aos requisitos da Regra 13 deste Anexo, não será considerada como grande obra de conversão para fins do presente Anexo.

Parágrafos 9 a 22 - Nenhuma alteração.

O texto existente do parágrafo 23 é substituído pelo seguinte:

23. "Deslocamento leve" significa o deslocamento de um navio em toneladas métricas sem carga, combustível líquido, óleo lubrificante, água de lastro, água doce, água de alimentação das caldeiras nos seus tanques, provisões de bordo, passageiros e tripulação e seus pertences.

Parágrafos 24 e 25 - Nenhuma alteração.

- 26§. Não obstante as disposições do parágrafo 6 desta Regra, para os fins das Regras 13, 13B, 13E, 13E e 18(5) deste Anexo, "petroleiro novo" significa um petroleiro:

- a) cujo contrato de construção tenha sido assinado após 1º de junho de 1979;
- b) que, na inexistência do contrato de construção, teve a quilha batida, ou se encontre em estágio similar de construção, após 1º de janeiro de 1980;
- c) cuja entrega se dê após 1º de junho de 1982; ou
- d) que tenha sofrido uma grande obra de conversão:
 - i) cuja contratação tenha ocorrido após 1º de junho de 1979;
 - ii) que, na falta de um contrato, os trabalhos tenham tido início após 1º de janeiro de 1980;

ou

iii) que tenha terminado após 1º de junho de 1982, contudo, para os fins do parágrafo 1 da Regra 13 do presente Anexo, a definição enunciada no parágrafo 6 da presente Regra se aplica aos petroleiros de porte bruto igual ou superior a 70.000 toneladas.

- 27§. Não obstante as disposições do parágrafo 7 da presente Regra, para os fins das Regras 13, 13A, 13B, 13C e 13D e do parágrafo 6 da Regra 18 do presente Anexo, "petroleiro existente" significa um petroleiro que não seja um petroleiro novo tal como definido no parágrafo 26 da presente Regra.

28. "Óleo bruto" é toda mistura líquida de petróleo, encontrada em estado natural, tendo recebido ou não tratamento próprio como preparativo para poder ser transportado, abrangendo:

- a) óleo bruto com menor fracionamento de destilados; e
- b) óleo bruto com maior fracionamento de destilados.

29. "Transportador de óleo bruto" significa um petroleiro destinado ao transporte de óleo bruto.

30. "Transportador de produtos" significa um petroleiro destinado ao transporte de outros tipos de óleo que não é óleo bruto.

§ Modificado pelas Emendas de 1984

Regras 2 e 3 - Nenhuma alteração

Regra 4

O texto existente da Regra 4 é substituído pelo seguinte:

Vistorias e Inspeções

1. Todo petroleiro de arqueação bruta igual ou superior a 150, ou qualquer outro navio de arqueação bruta igual ou superior a 400, estará sujeito às vistorias abaixo especificadas:

a) Uma vistoria inicial antes do navio entrar em serviço ou antes de lhe ter sido emitido, pela primeira vez, o Certificado prescrito pela Regra 5 do presente Anexo. Esta vistoria inicial deverá incluir uma vistoria completa de sua estrutura, equipamentos, sistemas, Instalações, arranjos e material, conforme o que for aplicável ao navio, segundo o disposto neste Anexo. Esta vistoria permite verificar que a estrutura, o equipamento, os sistemas, as instalações, os arranjos e os materiais satisfazem plenamente às disposições pertinentes do presente Anexo.

b) Vistorias periódicas, a intervalos especificados pela Administração mas que não excedam a 5 anos, que permitam assegurar que a estrutura, o equipamento, os sistemas, as Instalações, os arranjos e os materiais satisfazem plenamente as disposições pertinentes do presente Anexo.

c) No mínimo uma vistoria intermediária durante o período de validade do Certificado, a qual deverá permitir assegurar que o equipamento e sistemas associados de bombas e canalizações, abrangendo os sistemas de monitorização de descarga de óleo e de controle, os sistemas de lavagem com óleo bruto, o equipamento separador de água-óleo e os sistemas de filtragem de óleo estejam sob todos os aspectos de acordo com as disposições pertinentes do presente Anexo e em boas condições de funcionamento.

Nos casos em que for feita apenas uma vistoria intermediária durante um período qualquer de validade do Certificado, ela não deve ter lugar nem antes dos seis meses que precedem nem após os seis meses que se seguem à data correspondente à metade do período de validade do Certificado. Essas vistorias intermediárias serão consignadas no Certificado expedido em virtude da Regra 5 do presente Anexo.

2. A Administração estabelecerá medidas apropriadas para os navios que não estejam sujeitos às disposições do parágrafo 1 desta Regra, a fim de assegurar que atendam às disposições deste Anexo que lhes forem aplicáveis

3. a) As vistorias de navios, no que concerne a aplicação das disposições deste Anexo, serão efetuadas por funcionários da Administração. A Administração poderá, todavia, confiar as vistorias a inspetores para esse fim designados ou a organismos por ela reconhecidos.

b) A Administração tomará as medidas necessárias para que sejam efetuadas inspeções não programadas durante o período de validade do Certificado. Tais inspeções terão por objetivo assegurar que o navio e seu equipamento se mantenham, sob todos os aspectos, em condições satisfatórias para o serviço para o qual o navio é destinado. Estas inspeções poderão ser efetuadas por seus próprios serviços de inspeção, por inspetores designados, por organismos reconhecidos ou por outras Partes por solicitação da Administração. Quando a Administração, em virtude das disposições do parágrafo 1 da presente Regra, determina vistorias anuais obrigatórias, as inspeções não programadas acima citadas não serão obrigatórias.

c) Toda Administração ao designar inspetores ou organismos reconhecidos para efetuar vistorias e inspeções como previsto nas alíneas a e b do presente parágrafo deve, no mínimo, delegar a esses inspetores ou organismos reconhecidos, competência para:

i) exigir que um navio sofra reparos; e

ii) efetuar vistorias e inspeções se solicitados pelas autoridades competentes do Estado em cujo porto se encontre o navio.

A Administração deverá notificar a Organização a respeito das responsabilidades específicas confiadas aos inspetores designados ou aos organismos reconhecidos e o grau de autoridade que lhes foi delegado a fim de que ela divulgue às Partes do presente Protocolo, para reconhecimento de seus funcionários.

d) Quando um inspetor designado ou um organismo reconhecido determinar que o estado do navio ou de seu equipamento não corresponde substancialmente às indicações do Certificado ou é tal que o navio não pode se fazer ao mar sem perigo excessivo para o ambiente marinho, o inspetor ou organismo deve imediatamente se assegurar de que sejam tomadas medidas corretivas e informar, em tempo útil, à Administração. Caso essas medidas corretivas não tenham sido tomadas, o Certificado deve ser apreendido e a Administração deve imediatamente ser informada; caso o navio se encontre num porto de uma outra Parte, as autoridades competentes do Estado a que pertence o porto devem, também, ser informadas imediatamente. Quando um funcionário da Administração, um inspetor designado ou um organismo reconhecido tiver informado as autoridades competentes do Estado a que pertence o porto, o Governo do Estado a que pertence o porto interessado deve prestar ao funcionário, ao inspetor ou ao organismo em questão, toda a assistência que for necessária para que possa atender às suas obrigações de acordo com esta Regra. Quando cabível, o Governo do Estado a que pertence o porto interessado deve tomar as medidas necessárias para impedir que o navio parta até que possa se fazer ao mar ou deixar o porto para demandar um estaleiro mais próximo, apropriado para o reparo que esteja disponível, sem perigo excessivo para o ambiente marinho.

e) Em todo caso, a Administração interessada garantirá incondicionalmente integridade e a eficiência da vistoria e da inspeção, comprometendo-se a fazer com que se tomem as medidas necessárias para dar cumprimento a esta obrigação.

4. a) O navio e seu equipamento devem ser mantidos num estado, de acordo com as prescrições do Protocolo, de maneira que o navio permaneça sob todos os sentidos apto a se fazer ao mar sem perigo excessivo para o ambiente marinho.

b) Após qualquer uma das vistorias previstas no parágrafo 1 da presente Regra, nenhuma mudança, que não seja uma simples substituição de equipamento e de instalações, deverá ser feita, sem autorização da Administração, na estrutura, no equipamento, nos sistemas, nas instalações, nos arranjos ou nos materiais que tenham sido objeto da vistoria.

c) Sempre que ocorrer um acidente no navio ou que se constate um defeito a bordo que comprometa fundamentalmente a integridade do navio ou a eficiência ou integridade da parte do seu equipamento que esteja sujeita ao disposto no presente Anexo, o Comandante ou o armador do navio deverá comunicar tal fato, logo que possível, à Administração, ao organismo reconhecido ou ao inspetor designado, responsável pela emissão do Certificado pertinente, o qual tomará providências para iniciar investigações com vistas a determinar se será necessário proceder a uma vistoria conforme as prescrições do parágrafo 1 da presente Regra.

Caso o navio se encontre num porto de uma outra Parte, o Comandante ou o armador deverá também comunicar imediatamente o fato às autoridades competentes do Estado a que pertence o porto e o inspetor designado ou a organização reconhecida deverá se assegurar de que foi feita tal comunicação.

Regras 5, 6 e 7

Suprimir, no texto existente dessas Regras, todas as referências a "(1973)" no que concerne ao Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo.

Regra 8

Duração do Certificado

Substituir o texto existente da Regra 8 pelo seguinte:

1. Um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo deverá ser emitido por um período cuja duração é especificada pela Administração, sem que esta duração possa exceder cinco anos, a contar da data da emissão. Todavia, no caso de um petroleiro que opere com tanques destinados

exclusivamente a lastro limpo, durante um período limitado cuja duração é especificada no parágrafo 9 da Regra 13 do presente Anexo, a duração do Certificado não deve exceder esse período.

2. Um Certificado perderá sua validade se tiverem sido efetuadas modificações importantes na estrutura, equipamento, sistemas, instalações, arranjos ou material, sem autorização prévia da Administração, exceto simples substituição de equipamento ou de instalações, ou que não tenham sido realizadas as vistorias intermediárias especificadas pela Administração em cumprimento da alínea c do parágrafo 1 da Regra 4 do presente Anexo.

3. Um Certificado emitido para um navio perderá igualmente sua validade no caso do navio passar para a bandeira de um outro Estado. Somente poderá ser liberado um novo Certificado se o Governo emissor do novo Certificado estiver plenamente convencido de que o navio satisfaz as prescrições das alíneas a e b do parágrafo 4 da Regra 4 do presente Anexo. No caso de transferência de bandeira entre Partes, quando solicitado dentro de três meses a contar da transferência, o Governo da Parte cuja bandeira o navio estava anteriormente autorizado a arvorar deverá, logo que possível, remeter à Administração uma cópia do Certificado possuído pelo navio antes da transferência e, caso disponível, uma cópia do relatório da vistoria pertinente.

Regras 9 a 12 - Nenhuma alteração

Regra 13

Substituir o texto existente da Regra 13 pelo seguinte:

Tanques de Lastro Segregado§, Tanques Destinados Exclusivamente a Lastro Limpo e Lavagem com Óleo Bruto.

Embora sujeito às disposições das Regras 13C e 13D do presente Anexo, os petroleiros deverão satisfazer às prescrições da presente Regra.

Petroleiros novos, de porte bruto igual ou superior a 20.000 toneladas.

1. Todo transportador novo, de óleo bruto, de porte bruto igual ou superior a 20.000 toneladas e todo transportador novo, de produtos, de porte bruto igual ou superior a 30.000 toneladas devem ser providos de tanques de lastro segregado e atender as disposições dos parágrafos 2, 3 e 4 ou ao parágrafo 5, como apropriado, desta Regra.

2. A capacidade dos tanques de lastro segregado deverá ser determinada de modo que o navio possa operar com segurança em viagens com lastro, sem que recorra aos tanques de carga para lastro d'água, exceto como estipulado no parágrafo 3 ou 4 desta Regra. Em todos os casos, contudo, a capacidade dos tanques de lastro segregado deverá ser, pelo menos, tal que em qualquer condição de lastro em qualquer ponto da viagem, incluindo as que consistem de peso leve acrescido somente de lastro segregado, os calados e o trim possam preencher cada um dos seguintes requisitos:

a) o calado moldado a meio navio (dm) em metros (sem levar em conta qualquer deformação do navio) não deverá ser inferior a: $dm = 2,0 + 0,02 L$;

b) os calados nas perpendiculares AV e AR deverão corresponder aos determinados pelo calado a meio navio (dm), como especificado na alínea b deste parágrafo, em associação com o trim pela popa de não mais de 0,015 L; e

c) em qualquer caso, o calado na perpendicular AR não deverá ser menor do que o que é necessário para obter a imersão total do ou dos hélices.

3§. Em nenhum caso a água de lastro será transportada nos tanques de carga, exceto nas raras viagens em que as condições de tempo são tão severas que, na opinião do Comandante, seja necessário transportar um lastro de água adicional em tanques de carga, para a segurança do navio. Tal água de lastro adicional será tratada e descarregada em conformidade com a Regra 9 deste Anexo e de acordo com os requisitos da Regra 15 deste Anexo, devendo ser feito um lançamento no Livro Registro de Óleo referido na Regra 20 deste Anexo.

4. No caso de transportadores novos, de óleo bruto, o lastro adicional, permitido no parágrafo 3 da presente Regra, somente poderá ser transportado nos tanques de carga se os tanques em questão tiverem sido lavados com óleo bruto, de conformidade com as disposições da Regra 13B do presente Anexo, antes da partida de um porto ou terminal de descarga de óleos.

5. Não obstante as disposições do parágrafo 2 desta Regra, as condições de lastro segregado relativas aos petroleiros de menos de 150 metros de comprimento deverão ser julgadas satisfatórias pela Administração.

6. Todo transportador novo, de óleo bruto de porte bruto igual ou superior a 20.000 toneladas deverá ser dotado de um sistema de lavagem de tanques de carga que utilize a lavagem com óleo bruto. A Administração se compromete em se assegurar de que o sistema satisfaz plenamente às disposições da Regra 13B do presente Anexo, dentro de um ano, a contar da data em que o navio tanque tenha sido destinado pela primeira vez ao transporte de óleo bruto ou ao término da terceira viagem em que tenha sido óleo bruto utilizável para a lavagem com óleo bruto, caso esta data seja posterior.

A menos que o óleo bruto transportado não seja utilizável para a lavagem com óleo bruto, o petroleiro deverá operar o sistema de acordo com os requisitos da citada Regra.

Transportadores existentes, de óleo bruto, de porte bruto igual ou superior a 40.000 toneladas.

7. Sob reserva das disposições dos parágrafos 8 e 9 da presente Regra, todo transportador de óleo bruto existente, de porte bruto igual ou superior a 40.000 toneladas deverá ser dotado de tanques de lastro segregado e satisfazer as prescrições dos parágrafos 2 e 3 da presente Regra, a contar da data de entrada em vigor do presente Protocolo.

8. Os transportadores existentes, de óleo bruto, a que se faz referência no parágrafo 7 da presente Regra, podem, em lugar de serem dotados de tanques de lastro segregado, operar com um método de lavagem de tanques de carga que utilize a lavagem com óleo de acordo com a Regra 13B do presente Anexo, a menos que o transportador de óleo bruto seja destinado a transportar óleo bruto que não seja utilizável para a lavagem com óleo bruto.

9. Os transportadores existentes, de óleo bruto, a que se faz referência no parágrafo 7 ou no 8 da presente Regra, podem, em lugar de serem dotados de tanques de lastro segregado ou operados com um método de lavagem de tanques de carga que utilize a lavagem com óleo bruto, ser operados com tanques destinados exclusivamente a lastro limpo de acordo com as disposições da Regra 13A do presente Anexo, durante o seguinte período:

a) para os transportadores de óleo bruto de porte bruto igual ou superior a 70.000 toneladas, até dois anos após a data de entrada em vigor do presente Protocolo;

b) para os transportadores de óleo bruto de porte bruto igual ou superior a 40.000 toneladas porém inferior a 70.000, até quatro anos após a data de entrada em vigor do presente Protocolo.

Transportadores existentes, de produtos, de porte bruto igual ou superior a 40.000 toneladas.

10. A contar da data de entrada em vigor do presente Protocolo, todo transportador existente, de produtos, de um porte bruto igual ou superior a 40.000 toneladas deve ser dotado de tanques de lastro segregado e satisfazer as prescrições dos parágrafos 2 e 3 da presente Regra ou, em falta deles, deverá operar com tanques destinados exclusivamente a lastro limpo, de conformidade com as disposições da Regra 13A do presente Anexo.

Petroleiro considerado como petroleiro de lastro segregado.

11. Todo petroleiro que não for obrigado a possuir tanques de lastro segregado, de acordo com os parágrafos 1, 7 ou 10 da presente Regra, pode, todavia, ser considerado como um petroleiro de lastro segregado, com a condição que satisfaça as disposições dos parágrafos 2 e 3 ou, conforme o caso, ao parágrafo 5 da presente Regra.

§ Modificado pelas Emendas de 1984

Regra 13A§

Prescrições para os Petroleiros Equipados com Tanques Destinados Exclusivamente a Lastro Limpo

1. Um petroleiro que opere com tanques destinados exclusivamente a lastro limpo, de acordo com as Disposições do parágrafo 9 ou do parágrafo 10 da Regra 13 do presente Anexo, deve possuir tanques de capacidade suficiente, destinados exclusivamente ao transporte de lastro limpo, tal

como este é definido no parágrafo 16 da Regra 1 do presente Anexo, de modo a satisfazer as Prescrições enunciadas nos parágrafos 2 e 3 da Regra 13 do presente Anexo.

2. As Disposições e os métodos de operação dos tanques de lastro exclusivamente destinados a lastro limpo devem satisfazer as Prescrições estabelecidas pela Administração. Essas Prescrições devem conter, pelo menos, todas as Especificações para os Petroleiros Dotados de Tanques Exclusivamente Destinados ao Lastro Limpo, adotadas pela Conferência Internacional sobre Segurança de Petroleiros e Prevenção da Poluição, 1978, na Resolução 14, sujeitas às revisões que a Organização possa efetuar.

3. Um petroleiro que opere com tanques destinados exclusivamente ao lastro limpo deve ser equipado com um medidor de conteúdo de óleo, aprovado pela Administração com base nas especificações recomendadas pela Organização*, para permitir a fiscalização do teor de óleo contido na água de lastro que esteja sendo descarregado. O medidor de conteúdo de óleo deverá ser instalado, o mais tardar, por ocasião da primeira ida programada do navio-tanque ao estaleiro, após a entrada em vigor do presente Protocolo. Até a instalação do medidor de conteúdo de óleo, deve ser estabelecido, graças a um exame da água de lastro dos tanques destinados exclusivamente ao lastro limpo, que não ocorreu nenhuma contaminação com óleo.

4. Todo petroleiro que opere com tanques destinados exclusivamente ao lastro limpo deverá ser provido de:

a) um Manual de Operação de Tanques Destinados Exclusivamente ao Lastro Limpo, descrevendo em detalhes o sistema e especificando os métodos de operação. Esse Manual deve ser julgado satisfatório pela Administração e conter todas as informações enunciadas nas especificações mencionadas no parágrafo 2 da presente Regra. Caso seja feita uma modificação que afete os tanques destinados exclusivamente ao lastro limpo, o Manual de Operação, em consequência disso, deverá sofrer uma revisão; e

b)§ um Suplemento ao Livro Registro de Óleo, mencionado na Regra 20 do presente Anexo, segundo o modelo constante do Suplemento 1 ao Apêndice III deste Anexo. O Suplemento deve ser anexado permanentemente ao Livro de Registro de Óleo.

* Observar a Recomendação sobre as Especificações Internacional relativas ao funcionamento e Teste do Equipamento Separador de Óleo/Água e aos Medidores de Conteúdo de Óleo, adotada pela Organização na Resolução A.393(X).

§ Modificado pelas Emendas de 1984

Regra 13B§

Prescrições para a Lavagem com Óleo Bruto

1. Todo sistema de lavagem com óleo bruto, cuja instalação seja obrigatória, de conformidade com os parágrafos 6 e 8 da Regra 13 do presente Anexo, deve satisfazer as Prescrições da presente Regra.

2. A instalação de lavagem com óleo bruto, assim como o equipamento e dispositivos conexos, devem estar de acordo com as Prescrições estabelecidas pela Administração. Essas Prescrições devem conter, pelo menos, todas as Disposições das Especificações para o Projeto, a Operação e o Controle dos Sistemas de Lavagem com Óleo Bruto, adotadas pela Conferência Internacional de 1978 sobre Segurança de Petroleiros e Prevenção da Poluição, 1978, na Resolução 15, sujeita às Revisões que a Organização possa efetuar.

3§. Cada tanque de carga e cada tanque de resíduo deverá ser provido de um sistema de gás inerte, de acordo com as Regras pertinentes do Capítulo II-2 da Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, modificada e complementada pelo Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974.

4. No que concerne ao lastreamento dos tanques de carga, um número suficiente de tanques de carga deve ser lavado com óleo bruto antes de cada viagem com lastro, a fim de que, tendo em conta a rota habitual do petroleiro e as Condições meteorológicas previstas, a água de lastro não seja carregada a não ser nos tanques de carga que tenham sido lavados com óleo bruto.

5. Todo petroleiro que opere com sistemas de lavagem com óleo bruto deve ser provido de:

a) um Manual de Operações e Equipamento descrevendo em detalhes o sistema e o equipamento e especificando os métodos de operação. Esse Manual deve ser julgado satisfatório pela Administração e conter todas as Informações enunciadas nas Especificações mencionadas no parágrafo 2 da presente Regra. Caso seja feita uma modificação que afete o sistema de lavagem com óleo bruto, o Manual de Operações e Equipamento, em consequência disso, deverá sofrer uma revisão; e

b) um Suplemento ao Livro Registro de Óleo, mencionado na Regra 20 do presente Anexo, segundo o modelo constante do Suplemento ao Apêndice III deste Anexo. O Suplemento deve ser anexado permanentemente ao Livro Registro de Óleo.

§ Modificada pelas Emendas de 1984

Regra 13C§

Petroleiros existentes utilizados em determinados tráfegos

1. Sob reserva das disposições dos parágrafos 2 e 3 da presente Regra, os parágrafos 7 a 10 da Regra 13 do presente Anexo não se aplicarão a um petroleiro existente, engajado exclusivamente em determinados tráfegos entre:

a) portos ou terminais situados num Estado Parte do presente Protocolo; ou

b) portos ou terminais de Estados Partes do presente Protocolo quando:

i) a viagem for efetuada inteiramente dentro de uma Área Especial definida no parágrafo 1 da Regra 10 do presente Anexo; ou

ii) a viagem for efetuada inteiramente dentro de outros limites designados pela Administração.

2. As disposições do parágrafo 1 da presente Regra somente serão aplicadas quando os portos ou terminais em que a carga é carregada no decorrer dessas viagens forem equipados com instalações suficientes para o recebimento e tratamento de todo o lastro e da água de lavagem dos tanques provenientes dos petroleiros que as utilizem e todas as condições seguintes sejam atendidas:

a) sob reserva das exceções previstas na Regra 11 do presente Anexo, toda a água de lastro, incluindo a água de lastro limpo, e todos os resíduos da lavagem dos tanques, sejam conservados a bordo e transferidos para as instalações de recebimento e as autoridades competentes do Estado a que pertence o porto consignem o fato nas seções apropriadas do Suplemento do Livro Registro de Óleo ao qual é feita referência no parágrafo 3 da presente Regra;

b) um acordo tenha sido realizado entre a Administração os Governos dos Estados a que pertencem os portos, mencionados na alínea (a) ou (b) do parágrafo (1) da presente Regra, quanto à utilização de um petroleiro existente para um determinado tráfego;

c) a capacidade do presente Anexo, nos portos e terminais acima mencionados, para os fins da presente Regra, seja aprovada pelos Governos dos Estados Partes do presente Protocolo em cujos territórios estejam situados esses portos ou terminais; e

d) seja consignado no Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo que o petroleiro está destinado exclusivamente ao tráfego determinado de que se trate.

3. Todo petroleiro destinado a um tráfego determinado deverá possuir um Suplemento ao Livro Registro de Óleo mencionado na Regra 20 do presente Anexo, segundo o modelo constante do Suplemento 3 ao Apêndice III. O Suplemento deve ser anexado permanentemente ao Livro Registro de Óleo.

§ Modificada pelas Emendas de 1984

Regra 13D

Petroleiros Existentes Providos de Instalações para Lastro Especial

1. Quando um petroleiro tiver sido construído ou opere de modo a satisfazer permanentemente as prescrições enunciadas sobre calado e trim no parágrafo (2) da Regra 13 do presente Anexo, sem ter recurso para o emprego da água de lastro, será considerado como satisfazendo

às prescrições relativas aos tanques de lastro segregado enunciadas no parágrafo 7 da Regra 13 do presente Anexo, desde que satisfaça todas as condições abaixo:

a) os métodos de operação e as instalações para o lastro sejam aprovados pela Administração;
b) haja um acordo, entre a Administração e os Governos dos Estados a que pertencem os portos interessados que sejam Partes do presente Protocolo, quando as prescrições sobre calado e trim forem cumpridas através de um procedimento operacional; e

c) seja consignado no Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo que o petroleiro é operado com instalações para lastro especial.

2. Em nenhum caso a água de lastro será transportada nos tanques de óleo, exceto por ocasião das raras viagens em que as condições meteorológicas são de tal modo desfavoráveis que, na opinião do Comandante, seja necessário transportar água de lastro suplementar nos tanques de carga para assegurar a segurança do navio. Esta água de lastro suplementar deverá ser tratada e descarregada de acordo com, as prescrições das Regras (9) e (15) do presente Anexo e tal fato deve ser consignado no Livro Registro de Óleo mencionado na Regra 20 do presente Anexo.

3. Um Administração que tenha feito a anotação no Certificado de acordo com alínea (c) do parágrafo (1) do presente Regra, deverá comunicar os detalhes à Organização para que ela os divulgue para as Partes o presente Protocolo.

Regra 13E

Localização Protetora dos Espaços Destinados ao Lastro Segregado

1. Em todo transportador novo, de óleo bruto, de porte bruto igual ou superior a 20.000 toneladas e em todo transportador novo, de produtos, de porte bruto igual ou superior a 30.000 toneladas, os tanques de lastro segregado, cujas capacidades devem satisfazer as Prescrições da Regra 13 do presente Anexo, que são localizados na seção do comprimento em que se encontram os tanques de carga, devem ser dispostos de acordo com as prescrições dos parágrafos (2), (3) e (4) da presente Regra, de maneira a assegurar uma certa proteção contra os vazamentos de óleo, em caso de encalhe ou abalroamento.

2. Os tanques de lastro segregado e os outros espaços, que não sejam tanques de óleo, localizados na seção do comprimento em que se encontram os tanques de carga (L), devem ser dispostos de maneira a satisfazer a seguinte fórmula:

$$\Sigma PA_c + \Sigma PA_s \geq J [L_t (B+2D)]$$

na qual:

PA_c = área do chapeamento exterior do costado, em metros quadrados, para cada tanque de lastro segregado ou outro espaço que não seja tanque de óleo, calculada em função das dimensões moldadas do projeto,

PA_s = área do chapeamento exterior do fundo, em metros quadrados, para cada tanque ou espaço, calculada em função das dimensões moldadas do projeto,

L_t = comprimento em metros entre as extremidades de vante e de ré dos tanques de carga,

B = boca máxima do navio em metros, tal como definida no parágrafo (21) da Regra 1 do presente Anexo,

D = pontal moldado em metros, medido verticalmente da parte superior da quilha até a face superior do vau do convés de borda livre, no costado, a meio navio.

Nos navios que tiverem um tricaniz arredondado, o pontal moldado será medido até o ponto de interseção das linhas moldadas do convés e do chapeamento lateral do casco (side shell plating), prolongadas como se o tricaniz fosse de forma angular,

$J = 0,45$ para os petroleiros de 20.000 toneladas de porte bruto, $0,30$ para os petroleiros de porte bruto igual ou superior a 200.000 toneladas, sob reserva das disposições do parágrafo (3) da presente Regra. Para os valores intermediários de porte bruto, o valor J será obtido por interpolação linear.

Sempre que os símbolos utilizados no presente parágrafo apareçam na presente Regra, eles terão o significado que lhes é dado no presente parágrafo.

3. Para os navios -tanque de porte bruto igual ou superior a 200.000 toneladas, o valor de J pode ser reduzido da maneira seguinte:

$$J \text{ reduzido} = J - a \cdot \frac{O_c + O_e}{40 \Delta} \text{ se este valor for superior.}$$

Nesta fórmula:

$a = 0,25$ para os petroleiros cujo porte bruto seja igual a 200.000 toneladas

$a = 0,40$ para os petroleiros cujo porte bruto seja igual a 300.000 toneladas

$a = 0,50$ para os petroleiros cujo porte bruto seja igual ou superior a 420.000 toneladas

Para os valores intermediários de porte bruto, o valor de a será obtido por interpolação linear.

O_c = conforme definido na Regra 23 (1) (a) do presente Anexo,

O_s = conforme definido na Regra 23 (1) (b) do presente Anexo,

O_A = vazamentos admissíveis de óleo previsto na Regra 24 (2) do presente Anexo.

4. Na determinação de " PA_c " e " PA_s " para os tanques de lastro segregado e os espaços que não sejam tanques de óleo, deve-se observar o seguinte:

a) a largura mínima de cada tanque ou espaço lateral cuja profundidade seja igual à altura do costado do navio ou que se estenda desde o convés até a parte superior do duplo fundo, não deverá ser inferior a 2 metros. A largura deverá ser medida a partir do costado, perpendicularmente ao plano axial. Quando a largura for menor, não se levará em conta o tanque ou espaço lateral para o cálculo da área de proteção " PA_c "; e

b) a profundidade vertical mínima de cada tanque ou espaço do duplo fundo deverá ser igual a $B/15$ ou a 2 metros, se este último valor for inferior. Quando se lhe der uma altura menor, não se levará em conta o tanque ou espaço do fundo para o cálculo da área de proteção " PA_s ".

A largura e a profundidade mínima dos tanques laterais e dos tanques do duplo fundo deverão ser medidas sem levar em conta a área do porão e, no caso da largura mínima, deverá ser medida sem levar em conta o trincaniz arredondado.

Regra 14 - Nenhuma Alteração

Regra 15

Suprimir no texto existente desta Regra a referência a "(1973)" no que concerne ao Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo

Regras 16 e 17 Nenhuma Alteração

Regra 18§

Bombeamento e Sistemas de Canalizações e Descarga de Petroleiros

Parágrafos (1) a (4) - Nenhuma alteração

Os parágrafos seguintes são acrescentados ao texto existente:

5. Todos petroleiro novo do qual é exigido que seja provido de tanques de lastro segregado ou equipado com um sistema de lavagem com óleo bruto, deverá satisfazer as seguintes Condições:

a) ser equipado com canalização de óleo projetadas e instaladas de maneira a reduzir ao mínimo a retenção de óleo nos condutos; e

b) ser provido de meios para drenar todas as bombas de carga e todos os condutos de óleo ao término da descarga da carga mediante, se necessário, uma conexão com um equipamento para esgotar complementamento o óleo remanescente. Os resíduos da drenagem dos condutos e das bombas devem poder ser descarregados tanto para terra como para um tanque de resíduos. Para a descarga para terra deve ser provido um conduto especial, de pequeno diâmetro, conectado externamente ao paiano de válvulas do navio.

6. Todo transportador existente, de óleo bruto, do qual é exigido que seja provido de tanques de lastro segregado, ou equipado com um sistema de lavagem com óleo bruto ou que opere com tanques destinados exclusivamente ao lastro limpo deverá satisfazer às disposições da alínea (b) do parágrafo (5) da presente Regra.

§ Modificada pelas Emendas de 1984

Regra 19 - Nenhuma Alteração

Regra 20

Suprimir no texto existente desta Regra a referência "(1973)" no que concerne ao Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo.

Regra 21 A 25 - Nenhuma Alteração

Apêndice I- Lista de Óleos

Nenhuma Alteração

Apêndice II

Forma de Certificado

Substituir a Forma de Certificado existente pela seguinte:

Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo

Emitido de acordo com as Disposições do Protocolo de 1978 Relativos à Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios, 1973, sob a autoridade do Governo.

(designação completa do país)

por.....
(designação completa da pessoa competente ou organização autorizada, de acordo com as Disposições do Protocolo de 1978 Relativo à Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios, 1973)

Nome do Navio	Indicativo número ou letras	Porto de Inscrição	Arqueação bruta

Tipo de navio:

Transportador de óleo bruto*

Transportador de produtos*

Transportador de óleo bruto/produtos*

Outro navio, que não petroleiro, com tanques de carga sujeitos à Regra 2 (2) do Anexo I do Protocolo*

Outro navio que não seja qualquer dos acima*

Data do contrato de construção ou de grandes obras de conversão.....

Data em que foi batida a quilha ou em que o navio estava em estágio similar de construção ou em que foi iniciada a grande obra de conversão.....

* Riscar o que não for aplicável

Parte A - Todos os Navios

O navio está equipado com:

a) equipamento separador de óleo-água* (capaz de produzir efluente com um conteúdo de óleo que não exceda a 100 partes por milhão);

b) sistemas de filtragem de óleo* (capaz de produzir efluente com um conteúdo de óleo que não exceda a 100 partes por milhão para navios de arqueação bruta igual ou superior a 10.000.;

c) um sistema de monitorização e controle da descarga de óleo* (adicional a (a) ou (b) acima);

ou

d) equipamento separador de óleo-água e um sistema de filtragem de óleo (capaz de produzir efluente com um conteúdo de óleo que não exceda 15 partes por milhão) em lugar de (a) ou (b) acima.

Detalhes dos requisitos para os quais são concedidas as isenções de acordo com a Regra 2 (2) e 2 (4) do Anexo do Protocolo:

Observações:

* Riscar o que não for aplicável

Endosso para Navios Existentes*

Certifico que este navio está atualmente equipado de modo a cumprir com as Prescrições do Protocolo de 1978 Relativo à Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios, 1973, que são aplicáveis aos navios existentes**

Assinado.....
(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local.....
Data.....

(Selo ou carimbo da autoridade, como apropriado)

- * Este lançamento não precisa ser reproduzido no Certificado que não seja o primeiro a ser emitido para qualquer navio.
- ** Os períodos em que se deve instalar o equipamento separador de óleo-água, os sistemas de controle de descarga de óleo, os sistemas de filtragem de óleo e/ou arranjos de tanques de resíduo após a entrada em vigor do Protocolo são estipulados nas Regras 13A(3), 15(1) e 16(4) do Anexo I do Protocolo.

Parte B - Petroleiros*

Capacidade transporte do navio (m ³)	Porte bruto do navio (toneladas métricas)	Comprimento do navio (m)

Certifica-se que este navio foi construído, equipado e deve operar de acordo com o seguinte:

- Este navio:
 - está obrigado a ser construído de acordo com as Prescrições da Regra 24 do Anexo I do Protocolo e a elas satisfaz;**
 - não está obrigado a ser construído de acordo com as Prescrições da Regra 24 do Anexo I do Protocolo;**
 - não está obrigado a ser construído de acordo com as Prescrições da Regra 24 do Anexo I do Protocolo mas satisfaz essas prescrições;**
 - Este navio:
 - está obrigado a ser construído de acordo com as prescrições da Regra 13E do Anexo I do Protocolo e a elas satisfaz;**
 - não está obrigado a ser construído de acordo com as prescrições da Regra 13E do Anexo I do Protocolo;**
- * Esta Parte deverá ser preenchida para petroleiros, incluindo transportadores combinados. Os lançamentos que forem aplicáveis são feitos para outros navios que não petroleiros mas que sejam construídos para transportar óleo a granel de uma capacidade total igual ou superior a 200 metros cúbicos.
- ** Riscar o que não for aplicável
- Este navio:
 - está obrigado a ser provido de tanques de lastro segregado, de acordo com as prescrições da Regra 13 do Anexo I do Protocolo e a elas satisfaz;*
 - não está obrigado a ser provido de tanques de lastro segregado de acordo com as prescrições da Regra 13 do Anexo I do Protocolo;*
 - não está obrigado a ser provido de tanques de lastro segregado de acordo com as prescrições da Regra 13 do Anexo I do Protocolo mas satisfaz as citadas prescrições;*
 - de acordo com as disposições da Regra 13C ou 13D do Anexo do Protocolo e, como especificado na Parte C do presente Certificado, está isento das prescrições da Regra 13 do Anexo I do Protocolo;*
 - está dotado de um sistema de limpeza dos tanques de carga utilizando a lavagem com óleo bruto de acordo com as disposições da Regra 13B do Anexo I do Protocolo, em lugar de ser provido de tanques de lastro segregado;*

f) está dotado de um sistema de tanques exclusivamente destinados ao lastro limpo, de acordo com as disposições da Regra 13A do Anexo I do Protocolo, em lugar de ser provido de tanques de lastro segregado ou de um sistema de limpeza de tanques de carga que utilize a lavagem com óleo bruto.*

* Riscar o que não for aplicável.

4. Este navio

a) está obrigado a ser provido de um sistema de limpeza dos tanques de carga utilizando a lavagem com óleo bruto, de acordo com as prescrições do parágrafo (6) da Regra 13 do Anexo I do Protocolo e a elas satisfaz;*

b) não está obrigado a ser provido de um sistema de limpeza dos tanques de carga utilizando a lavagem com óleo bruto, de acordo com as prescrições do parágrafo (6) da Regra 13 do Anexo I do Protocolo.*

Tanques de Lastro Segregado**

Os tanques de lastro segregado são distribuídos como se segue:

Tanque	Volume (m ³)	Tanque	Volume (m ³)

Tanques Destinados Exclusivamente ao Lastro Limpo**

Este navio operará com tanques destinados exclusivamente ao lastro limpo até.....de acordo com as prescrições da Regra 13A do Anexo I do Protocolo.

Os tanques destinados exclusivamente ao lastro limpo são designados como se segue:

Tanque	Volume (m ³)	Tanque	Volume (m ³)

* Riscar o que não for aplicável.

** Suprimir se não for pertinente.

Manual

Certifico que este navio foi provido de:

a) um exemplar atualizado do Manual de Operação de Tanques Destinados Exclusivamente ao Lastro Limpo, de acordo com a Regra 13A do Anexo I do Protocolo; **

b) um exemplar atualizado do Manual de Operações e Equipamento para Lavagem com Óleo Cru, de acordo com a Regra 13B do Anexo I do Protocolo. **

Atestado da presença a bordo de um exemplar atualizado do Manual.....

Assinado.....

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local.....

Data.....

(Selo ou carimbo da autoridade, como apropriado)

Atestado da presença a bordo de um exemplar atualizado do Manual.....

Assinado.....

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local.....

Data.....

(Selo ou carimbo da autoridade, como apropriado)

* Riscar o que não for aplicável.

** Suprimir se não for pertinente.

Parte C - Isenções

Certifico que este navio:

a) está unicamente engajado no tráfego entre.....e.....de acordo com as disposições da Regra 13C do Anexo I do Protocolo; ** ou

b) está operando com arranjos para o lastro especial de acordo com a Regra 23D do Anexo I do Protocolo **

e, conseqüentemente, está isento das prescrições da Regra 13 do Anexo I do Protocolo.

Assinado.....
(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local.....

Data.....

(Selo ou carimbo da autoridade, como apropriado)

* Suprimir se não for pertinente

** Riscar o que não for aplicável

Certifica-se

Que o navio foi vistoriado de acordo com as disposições da Regra 4 do Anexo I do Protocolo de 1978 Relativo à Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios, 1973, no que concerne à prevenção da poluição por óleo; e que a vistoria mostrou que a estrutura, o equipamento, os sistemas, as instalações, os arranjos, os materiais e o estado do navio são satisfatórios sob todos os aspectos e que o navio atende às disposições pertinentes do Anexo I do citado Protocolo.

O presente Certificado é válido atésujeito à(às) vistoria(s) intermediária(s) prevista(a) a intervalos de

Emitido em

(Local de emissão do Certificado)

..... de 19.....

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

(Selo ou carimbo da autoridade, como apropriado)

Vistoria Intermediária

Certifica-se que numa vistoria intermediária, prescrita pela Regra 4 (1) (c) do Anexo I do Protocolo de 1978 Relativo à Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios, 1973, foi constatado que este navio e o estado do mesmo satisfazem as disposições pertinentes do citado Protocolo.

Assinado.....

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local.....

Data.....

Próxima vistoria intermediária em

(Selo ou carimbo do funcionário devidamente autorizado)

Assinado

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local

Data

Próxima vistoria intermediária em

(Selo ou carimbo do funcionário devidamente autorizado)

Assinado

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local

Data

Próxima vistoria intermediária em

(Selo ou carimbo do funcionário devidamente autorizado)

Assinado

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local

Data

Próxima vistoria intermediária em

(Selo ou carimbo do funcionário devidamente autorizado)

Apêndice III

Modelo do Livro Registro de Óleo

Os seguintes modelos de Suplementos do Livro Registro de Óleo são acrescentados ao modelo existente:

Suplemento 1

Modelo de Suplemento ao Livro Registro de Óleo para Petroleiros que Operem com Tanques Destinados Exclusivamente ao Lastro Limpo*

Nome do navio

Indicativo em número ou letras

capacidade total de carga metros cúbicos

Capacidade total dos tanques destinados exclusivamente ao lastro limpo metros cúbicos

Os tanques seguintes são designados como tanques destinados exclusivamente ao lastro limpo:

Tanque	Volume (m ³)	Tanque	Volume (m ³)

Nota: Os períodos cobertos pelo Suplemento deverão corresponder aos dados cobertos pelo Livro Registro de Óleo

*Este Suplemento deverá ser anexado ao Livro Registro de Óleo para petroleiros que operem com tanques destinados exclusivamente ao lastro limpo de conformidade com as Disposições da Regra 13A do Anexo I do Protocolo de 1978 Relativo à Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios, 1973. Quaisquer outras Informações necessárias deverão ser consignadas no Livro Registro de Óleo.

A) Lastreamento dos tanques destinados exclusivamente ao lastro limpo

101. Identificação do(s) tanque(s) lastrado(s)			
102. Data e posição do navio no momento em que a água destinada a ser utilizada para a lavagem por meio de enchimento e descarga de água (flushing) ou para o lastreamento do navio no porto é admitida no(s) tanque(s) destinado(s) exclusivamente ao lastro limpo			
103. Data e posição do navio na ocasião da limpeza das bombas e canalizações por meio de admissão e descarga (flushing) e seu conteúdo é descarregado para o tanque de resíduo			
104. Data e posição do navio no momento em que a água de lastro suplementar é admitida no(s) tanque(s) destinado(s) exclusivamente a lastro limpo			
105. Data, hora e posição do navio no momento de fechamento (a) das válvulas do tanque de resíduo, (b) das válvulas dos tanques de carga, (c) das outras válvulas que afetam o sistema de lastro limpo			
106. Quantidade de lastro limpo recebido a bordo			

O abaixo assinado certifica que, além das válvulas acima especificadas, todas as válvulas de comunicação com o mar e as conexões dos tanques de carga e das canalizações, assim como as interligações entre os tanques foram fechadas e fixadas ao término do lastreamento dos tanques destinadas exclusivamente ao lastro limpo.

Data

Oficial encarregado da operação

Comandante

B) Descarga de lastro limpo

107. Identificação do(s) tanque(s)			
108. Data, hora e posição do navio no início da descarga de lastro limpo para (a) o mar, ou (b) uma instalação de recebimento			
109. Data, hora e posição do navio ao término da descarga para o mar			
110. Quantidade descarregada (a) para o mar, ou (b) para uma instalação de recebimento			
111. Procedeu-se ao exame da água de lastro antes da descarga para verificação de contaminação por óleo?			
112. Durante a descarga foi esta monitorizada por um medidor do conteúdo de óleo?			
113. Observou-se algum indício de contaminação da água de lastro por óleo antes ou durante a descarga?			
114. Data e posição do navio quando, após o carregamento, se procedeu à lavagem da bomba e das canalizações por meio de admissão e descarga de água (flushing)			
115. Data, hora e posição do navio no momento de fechamento (a) das válvulas do tanque de resíduo, (b) das válvulas dos tanques de carga, (c) outras válvulas que afetam o sistema de lastro limpo			
116. Quantidade de água poluída transferida para o(s) tanque(s) de resíduo. (Identificar o(s) tanque(s) de resíduo)			

O abaixo assinado certifica que, em aditamento ao acima especificado, todas as válvulas de comunicação com o mar, válvulas de descarga do costado, as conexões dos tanques de carga e das tubulações, assim como as interligações entre os tanques foram fechadas e trancadas ao término da descarga do lastro limpo e que se procedeu à limpeza conveniente da(s) bomba(s) e canalizações destinadas às operações de lastro limpo após ter terminado a descarga do lastro limpo.

Data de lançamento Oficial encarregado da operação
Comandante

Suplemento 2

Modelo de Suplemento ao Livro Registro de Óleo para Transportadores de Óleo Cru que Operem Segundo um Método de Limpeza dos Tanques de Carga que Utilize a Lavagem com Óleo Cru*

Nome do Navio
Indicativo em número ou letras
Capacidade total de carga metros cúbicos
Viagem de para
(Porto(s)) (Data) (Porto(s)) (Data)

Observações:

Os períodos cobertos pelo Suplemento deverão corresponder aos períodos cobertos pelo Livro Registro de Óleo. Os tanques de carga lavados com óleo cru deverão ser os que são especificados no Manual de Operações e Equipamento prescrito pela Regra 13B(5) (a) do Protocolo. Utilizar-se-á uma coluna diferente para cada tanque lavado com óleo cru ou enxaguado com água.

* Este Suplemento deverá ser anexado ao Livro Registro de Óleo dos Transportadores de Óleo cru que operem segundo um método de limpeza dos tanques de carga que utilize a lavagem com óleo cru de acordo com a Regra 13B do Anexo I do Protocolo de 1978 Relativo a Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios, 1973, e é destinado a substituir a Seção(e) do Livro Registro de Óleo.

Todos os detalhes concernentes ao lastreamento e à retirada do lastro assim como todas as outras informações necessárias deverão ser lançados no Livro Registro de Óleo.

A) Lavagem com óleo cru

201. Data e porto em que se efetuou a lavagem com óleo cru ou posição do navio se a lavagem tiver sido efetuada entre dois portos de descarga			
202. Identificação do(s) tanque(s) lavado(s) (ver a Nota 1)			
203. Número de máquinas utilizadas			
204. Início da lavagem (a) data e hora (b) ulagem			
205. Método de lavagem empregado (ver a Nota 2)			
206. Pressão nos condutos utilizados para a lavagem			
207. Término ou interrupção da lavagem (a) data e hora (b) ulagem			
208. Observações			

Os tanques foram lavados de acordo com os programas indicados no Manual de Operações e Equipamento (ver a Nota 3) e ao concluir a operação foi comprovado que estavam secos.

Data de lançamento Oficial encarregado da operação
Comandante

Nota 1: Quando um determinado tanque tiver mais máquinas do que as que possam ser utilizadas simultaneamente, tal como indicado no Manual de Operações e Equipamento, deverá ser identificada a seção que estiver sendo lavada com óleo cru, por exemplo, tanque central nº 2, Seção AV.

Nota 2: De acordo com o Manual de Operações e Equipamento, indicar se o método empregado é de uma ou várias fases. Se for usado o método de várias fases, indicar o arco vertical coberto pelas máquinas e o número de vezes que esse arco é coberto no decorrer dessa determinada etapa do programa.

Nota 3: Caso não sejam seguidos os programas indicados no Manual de Operações e Equipamento, os detalhes oportunos deverão ser consignados no espaço destinado a "observações".

B) Limpeza dos fundos dos tanques por meio de enxaguamento com água (flushing)

209. Data e posição do navio quando for efetuado o enxaguamento com água ou a limpeza por descarga de água			
210. Identificação do(s) tanque(s) e data			
211. Volume de água utilizada			
212. Transferência para: (a) instalações de recebimento (b) tanque(s) de resíduo (indicar o(s) tanque(s) de resíduo utilizado(s))			

Data Oficial encarregado da operação
Comandante

Suplemento 3
Modelo de Suplemento ao Livro Registro de óleo para Petroleiros
Empregados em Determinados Tráfegos*

Nome do navio
Indicativo, número ou letras

Capacidade total de carga metros cúbicos
Capacidade total de água de lastro requerida em cumprimento dos parágrafos (2) e (3) da Regra 13 do Anexo I do Protocolo metros cúbicos
Viagem de para
(Porto(s)) (Porto(s))

Nota: Os períodos cobertos pelo Suplemento deverão corresponder aos períodos cobertos pelo Livro Registro de Óleo.

* Este Suplemento deverá ser anexado ao Livro Registro de Óleo dos petroleiros empregados em determinados tráfegos, de acordo com as disposições da Regra 13C do Anexo I do Protocolo de 1978 Relativo à Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios, 1973; é destinado a substituir as Seções (d), (f), (g) e (i) do Livro Registro de Óleo. Todas as outras Informações deverão ser lançadas no Livro Registro de Óleo.

A) Recebimento de água de lastro

301. Identificação do(s) tanque(s) lastrado(s)			
302. Data e posição do navio no momento do lastreamento			
303. Quantidade total do lastro recebido em metros cúbicos			
304. Método de calcular a quantidade de lastro			
305. Observações			
306. Data e assinatura do oficial encarregado			
307. Data e assinatura do Comandante			

B) Redistribuição da água de lastro a bordo do navio

308. Razões para a redistribuição			
309. Data e assinatura do oficial encarregado			
310. Data e assinatura do Comandante			

C) Descarga da água de lastro nas instalações de recebimento

311. Data e porto(s) em que a água de lastro foi descarregada			
312. Nome ou designação da instalação de recebimento			
313. Quantidade total, em metros cúbicos, da água de lastro descarregada			
314. Método de calcular a quantidade de lastro			
315. Data e assinatura do oficial encarregado			
316. Data e assinatura do Comandante			
317. Data e assinatura do representante da autoridade portuária			

Anexo II

Regras para o Controle da Poluição por Substâncias Líquidas Nocivas a Granel

Nenhuma Alteração

Anexo III

Regras para a Prevenção da Poluição por Substâncias Nocivas Transportadas por Mar em Fardos, em Contêineres, Tanques Portáteis ou Vagões Rodoviários e Ferroviários

Nenhuma Alteração

Anexo IV

Regras para a Prevenção da Poluição por Esgoto Provenientes de Navios

Nenhuma Alteração

Anexo V

Regras para Prevenção da Poluição por Lixo Proveniente de Navios

Nenhuma Alteração

Emendas de 1984

Organização Marítima Internacional
Emendas de 1984
ao Anexo do Protocolo de 1978 Relativo à Convenção Internacional
para Prevenção da Poluição por Navios, 1973
Resolução MEPC 14(20)
Adotada em 07 de setembro de 1984
Adoção de Emendas ao Anexo do Protocolo de 1978 Relativo à Convenção Internacional
para Prevenção da Poluição por Navios, 1973

O Comitê de Proteção ao Meio-Ambiente Marinho,

Notando as funções que o Artigo 16 da Convenção Internacional para Prevenção por Navios, 1973 (daqui por diante chamada de "Convenção de 1973") e a Resolução A.297(VIII) conferem ao Comitê de Proteção ao Meio-Ambiente Marinho para exame e adoção de emendas à Convenção de 1973,

Notando ainda o artigo VI do Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios, 1973 (daqui por diante chamado de "Protocolo 1978"),

Tendo examinado, em sua vigésima sessão, emendas ao Protocolo de 1978 propostas e distribuídas em conformidade com o Artigo 16 (2) (a) da Convenção de 1973,

1. Adotada, em conformidade com o Artigo 16 (2) (d) da Convenção 1973, as emendas ao Anexo do Protocolo de 1978, cujos textos figuram no Anexo à presente Resolução;

2. Determina, em conformidade com o Artigo 16 (2) (f) (iii) da Convenção de 1973, que as emendas serão consideradas como aceitas em 07 de julho de 1985, a menos que, antes dessa data, um terço ou mais das Partes do Convênio, ou um número de Partes cujas frotas mercantes constituam cinquenta por cento ou mais da arqueação bruta da frota mercante mundial, tenham comunicado à Organização suas objeções às emendas;

3. Convida as Partes ao Convênio a tomar nota de que, em conformidade com o artigo 16 (2) (g) (ii) da Convenção de 1973, as emendas entrarão em vigor em 07 de janeiro de 1986, uma vez aceitas, em conformidade com o parágrafo 2 acima;

4. Solicita ao Secretário-Geral, em conformidade com o artigo 16 (2) (e) da Convenção de 1973, que envie a todas as Partes ao Protocolo de 1978, cópias autenticadas da presente Resolução e dos textos das emendas contidas no Anexo;

5. Solicita ainda ao Secretário-Geral que envie aos Membros da Organização que não sejam Partes do Protocolo de 1978, cópias da Resolução e de seu Anexo.

Anexo
Emendas ao Anexo ao Protocolo de 1978, Relativo à Convenção Internacional
para Prevenção da Poluição por Navios, 1973

Anexo 1
Regras para a Prevenção da Poluição por Óleo

Regra 1
Definições

Os atuais textos dos parágrafos (26) e (27) são substituídos pelos seguintes:

"(26) Não obstante as Disposições do parágrafo (6) desta Regra, para os fins das Regras 13, 13B, 13E e 18(4) deste Anexo, "petroleiro novo" significa um petroleiro:

- a) cujo contrato de construção, tenha sido assinado após 1º de junho de 1979; ou
- b) que, na inexistência do contrato de construção, teve a quilha batida ou se encontre em estágio similar de construção, após 1º de janeiro de 1980; ou
- c) cuja entrega se dê após 1º de junho de 1982; ou
- d) que tenha sofrido uma grande obra de conversão;
 - i) cuja contratação tenha ocorrido após 1º de junho de 1979; ou
 - ii) que, na falta de um contrato, os trabalhos tenham tido início após 1º de janeiro de 1980;

ou

iii) que tenha terminado após 1º de junho de 1982; contudo, para os petroleiros de porte bruto igual ou superior a 70.000 toneladas, a definição enunciada no parágrafo (6) desta Regra será aplicada para os fins da Regra 13(1) deste Anexo.

(27) Não obstante as disposições do parágrafo (7) desta Regra, para os fins das Regras 13, 13A, 13B, 13C, 13D, 18(5) e 18(6) (c) deste Anexo, "petroleiro existente" significa um petroleiro que não seja um petroleiro novo, tal como definido no parágrafo (26) desta Regra".

Regra 9

Controle da Descarga de Óleo

O texto atual dos subparágrafos (1) (a) (vi) é substituído pelo seguinte:

"(vi) o petroleiro possua em operação um sistema de monitoragem e controle da descarga de óleo e um sistema de tanque de resíduo, como prescrito pela Regra 15 deste Anexo".

O texto atual do subparágrafo (1) (b) (v) é substituído pelo seguinte:

"(v) o navio possua em operação um sistema de monitoragem e controle da descarga de óleo, um equipamento separador óleo - água, um equipamento de filtragem de óleo ou outra instalação, como prescrito na Regra 16 deste Anexo".

O texto atual do parágrafo (4) é substituído pelo seguinte:

"(4) As disposições do parágrafo (1) desta Regra não se aplicarão à descarga de lastro limpo ou segregado, ou de misturas oleosas não submetidas a tratamento, cujo conteúdo de óleo não diluído não exceda a 15 partes por milhão, se não provierem dos porões de compartimentos de bombas de carga, nem estiverem misturadas com resíduos de óleo de carga. As disposições do subparágrafo (1) (b) desta Regra não se aplicarão à descarga de misturas oleosas submetidas a tratamento, desde que sejam satisfeitas as seguintes condições:

- a) a mistura oleosa não se originará de compartimentos de bombas de carga;
- b) a mistura oleosa não estará misturada com resíduos de óleo de carga;
- c) o conteúdo de óleo não diluído no efluente não excederá a 15 partes por milhão; e
- d) o navio terá em operação um equipamento de filtragem de óleo, em conformidade com o disposto na Regra 16(7) deste Anexo".

Regra 10

Métodos para Prevenção da Poluição por Óleo Proveniente de Navios quando Operando em Áreas Especiais

Os textos atuais dos parágrafos (2), (3) e (4) são substituídos pelos seguintes:

"(2) Sujeitos às disposições da Regra 11 deste Anexo:

a) qualquer descarga de óleo ou mistura oleosa no mar, proveniente de qualquer petroleiro e de qualquer navio não petroleiro de arqueação igual ou superior a 400 toneladas, será proibida, enquanto estiverem em uma área especial;

b) qualquer descarga de óleo ou mistura oleosa no mar, proveniente de navios não petroleiros de arqueação bruta inferior a 400, será proibida, enquanto estiverem em uma área especial, a menos que o conteúdo não diluído de óleo no efluente não exceda a 15 partes por milhão ou, alternativamente, quando satisfaçam, na sua totalidade, as seguintes condições:

- i) o navio está navegando na sua rota;
- ii) o conteúdo de óleo do efluente é menor que 100 partes por milhão; e
- iii) a descarga é feita o mais afastado possível da terra, mas, em hipótese alguma, a menos de 12 milhas marítimas da terra mais próxima.

(3) (a) as disposições do parágrafo (2) desta Regra não se aplicarão às descargas de lastro limpo ou segregado;

(b) as disposições do subparágrafo (2) (a) desta Regra não se aplicarão à descarga de água do porão proveniente de compartimentos de máquinas submetida a tratamento, desde que sejam satisfeitas, em sua totalidade, as seguintes condições:

- i) a água do porão não se origina de porões do compartimento das bombas de carga;
- ii) a água do porão não está misturada com resíduos de óleo de carga;
- iii) o navio está navegando em sua rota;
- iv) o conteúdo de óleo não diluído do efluente não excederá a 15 partes por milhão;
- v) o navio tem em operação equipamento de filtragem de óleo em conformidade com as disposições da Regra 16 (7) deste Anexo; e

vi) o sistema de filtragem está equipado com um dispositivo de parada que garanta a parada automática da descarga, quando o conteúdo de óleo no efluente exceder 15 partes por milhão.

(4) (a) Nenhuma descarga no mar deverá conter produtos químicos ou outras substâncias em quantidades ou concentrações que sejam perigosas para o ambiente marinho, ou produtos químicos ou outras substâncias introduzidas com o propósito de burlar as condições de descarga especificadas nesta Regra.

(b) Os resíduos de óleo que não possam ser descarregados no mar, em conformidade com a alínea (2) ou (3) desta Regra serão mantidos a bordo, ou descarregados em instalações de recebimento".

Regra 13

Tanques de Lastro Segregado, Tanques Destinados Exclusivamente a Lastro Limpo e Lavagem de Óleo Bruto

O texto atual do parágrafo (3) é substituído pelo seguinte:

"(3) Em nenhum caso, a água de lastro será transportada em tanques de carga, exceto:

a) nas raras viagens em que as condições de tempo forem tão severas que, na opinião do Comandante, seja necessário transportar um lastro de água adicional nos tanques de carga, para segurança do navio;

b) nos casos excepcionais em que o caráter particular da operação do petroleiro torne necessário transportar água de lastro em quantidade superior à prescrita no parágrafo (2) desta Regra, desde que tal operação do petroleiro esteja entre os casos de categoria especial estabelecidos pela Organização.

Esta água de lastro adicional será tratada e descarregada em conformidade com a Regra 9 deste Anexo e em conformidade com as prescrições da Regra 15 deste Anexo, devendo ser feito o competente registro no Livro de Registro de Óleo, mencionado na Regra 20 deste Anexo".

Regra 13A

Prescrições para os Petroleiros Equipados com Tanques Destinados Exclusivamente a Lastro Limpo

Cancelar o parágrafo (4) (b) e renumerar o parágrafo (4) (a) como (4).

Regra 13B

Prescrições para a Lavagem com Óleo Cru

"e como possa ser posteriormente emendado".

Cancelar o parágrafo (5) (b) e renumerar o parágrafo (5) (a) como (5).

Regra 13C

Petroleiros Existentes Utilizados em Determinados Tráfegos

A primeira frase do parágrafo (1) é emendada para:

"(1) Sob reserva das disposições do parágrafo (2) desta Regra, os parágrafos 13(7) a (10) deste Anexo não se aplicarão a um petroleiro existente, engajado exclusivamente em determinados tráfegos entre."

O texto atual do parágrafo (2) (a) deverá ser substituído pelo seguinte:

"(a) sob reserva das exceções previstas na Regra 11 deste Anexo, toda água de lastro, incluindo a água de lastro limpo, e todos os resíduos de lavagem de tanques serão conservados a bordo e transferidos para as estações de recebimento, devendo o competente registro no Livro de Registro de Óleo, mencionado na Regra 20 deste Anexo, ser endossado pela Autoridade Marítima Portuária do Estado".

Cancelar o parágrafo (3).

Regra 14

Substituir o título da Regra pelo seguinte:

"Segregação de Óleo, de Água de Lastro e Transporte de Óleo nos Piques-Tanques de Vante"

Os seguintes novos parágrafos são acrescentados ao texto atual:

"(4) Em navio de arqueação bruta igual ou superior a 400, para o qual o contrato de construção tenha sido assinado depois de 1º de janeiro de 1982 ou, na existência de um contrato de construção, cuja quilha tenha sido batida, ou que esteja em estado similar de construção depois de 01 de julho de 1982, não será transportado óleo nos piques- tanques de vante ou em tanque por ante vante de antepara de colisão.

(5) Todos os outros navios que não os sujeitos às disposições do parágrafo (4) desta Regra, deverão satisfazer as prescrições daquele parágrafo, na medida que for razoável e factível".

Regra 15

Retenção de Óleo a Bordo

O atual texto do parágrafo (2) (c) é substituído pelo seguinte:

"(c) Os arranjos dos tanques de resíduo ou combinação de tanques de resíduo terão uma capacidade necessária para guardar os resíduos oriundos da lavagem dos tanques, resíduos de óleo e resíduos de lastro sujo. A capacidade total do tanque de resíduo ou dos tanques de resíduo não será inferior a 3% da capacidade de transporte de óleo no navio, embora a Administração possa aceitar:

i) 2%, para os petroleiros em que os arranjos para lavagem dos tanques forem tais que, uma vez cheio o tanque ou os tanques de resíduo com água de lavagem, essa água seja suficiente para lavagem do tanque e, quando for o caso, para prover o fluído motriz dos edutores, sem admissão de mais água no sistema;

ii) 2%, quando existirem tanques de lastro segregado ou tanques exclusivamente destinados a lastro limpo, em conformidade com a Regra 13 deste Anexo, ou quando houver instalado um sistema de lavagem de tanques que empregue lavagem por óleo cru, em conformidade com a Regra 13B deste Anexo. Esta capacidade pode ser ainda reduzida para 1,5% para os petroleiros em que os arranjos para lavagem dos tanques forem tais que, uma vez cheios os tanques de resíduos com a água de lavagem, essa água seja suficiente para lavagem dos tanques e, quando for o caso, para prover o fluído motriz para os edutores, sem admissão de mais água nos sistema;

iii) 1%, para os transportadores combinados em que a carga de óleo somente for transportada em tanques com paredes lisas. Essa capacidade pode ainda ser reduzida para 0,8%, quando os arranjos para lavagem dos tanques forem tais que, uma vez cheios o tanque ou os tanques de resíduo com água de lavagem, essa água seja suficiente para lavagem dos tanques e, quando for o caso, para os edutores, sem a admissão de mais água no sistema.

Petroleiros novos, de porte bruto igual ou superior a 70.000 tpb, serão adotados de pelo menos dois tanques de resíduo".

A última sentença do atual texto do parágrafo (3) (a) é substituída pela seguinte:

"(a) O sistema de monitoragem e controle de descarga de óleo será projetado e instalado em conformidade com as Normas e especificações para Sistemas de Monitoragem e Controle de Descarga de Óleo para Petroleiros, elaboradas pela Organização*. As Administrações podem aceitar arranjos específicos, como descrito nas mencionadas Normas e Especificações".

A seguinte nota de rodapé é acrescentada ao parágrafo (3) (a):

* Faz-se referência às "*Guidelines and Specifications for Oil Discharge Monitoring and Control Systems for Oil Tankers*", adotadas pela Organização pela Resolução A.496(XII)".

O texto atual do parágrafo (5) é substituído pelo seguinte:

"(5) (a) A Administração pode dispensar os requisitos dos parágrafos (1), (2) e (3) desta Regra, para qualquer petroleiro engajado exclusivamente em viagens quer de duração igual ou inferior a 72 horas, quer a viagens efetuadas exclusivamente dentro de 50 milhas marítimas da terra mais próxima, desde que o petroleiro esteja engajado exclusivamente em tráfego entre portos ou terminais dentro de um Estado Parte à presente Convenção. Qualquer uma dessas dispensas estará sujeita à condição de que o petroleiro retenha a bordo todas as misturas oleosas para posterior descarga em instalações de recebimento e que a Administração declare como adequada as instalações disponíveis para o recebimento de tais misturas oleosas.

(b) A Administração pode dispensar os requisitos do parágrafo 3 desta Regra para petroleiros, outros que os mencionados no subparágrafo (a) deste parágrafo, quando:

i) o petroleiro seja um petroleiro existente, de porte bruto igual ou superior a 40.000 tpb, como mencionado na Regra 13C (1) deste Anexo, engajado em tráfegos especiais e que satisfaça as condições especificadas na Regra 13C (2); ou

ii) o petroleiro esteja engajado exclusivamente em uma ou mais das seguintes categorias de viagens:

1) viagens dentro de áreas especiais; ou

2) viagens dentro de 50 milhas marítimas da terra mais próxima, fora de áreas especiais, em que o petroleiro esteja engajado em:

(aa) tráfego entre portos ou terminais de um Estado Parte à presente Convenção; ou

(bb) viagens restritas, definidas pela Administração, com duração igual ou inferior a 72 horas de duração;

desde que seja cumpridas todas as seguintes condições:

3) que todas as misturas oleosas fiquem retidas a bordo para posterior descarga em instalações de recebimento

4) que, para as viagens especificadas no subparágrafo (b) (ii) (2) deste parágrafo, a Administração declare como adequadas as instalações disponíveis para o recebimento de tais misturas oleosas nesses portos de carregamento ou terminais em que o petroleiro escale;

5) que, quando necessário, se confirme, mediante referendo no Certificado Internacional de Prevenção de Poluição por Óleo, que o navio está engajado exclusivamente em uma ou mais das categorias de viagens especificadas nos subparágrafos (b) (ii) (1) e (b) (ii) (2) (bb) deste parágrafo; e

6) que a quantidade, hora e o porto de descarga sejam registrados no Livro de Registro de Óleo.

O texto atual do parágrafo (7) é substituído pelo seguinte:

"(7) Os requisitos dos parágrafos (1), (2) e (3) desta Regra não se aplicarão aos petroleiros transportando asfalto ou outros produtos que estejam sujeitos às disposições deste Anexo que, por suas propriedades físicas, impeçam a separação, e a monitoragem efetiva do produto/água e para os quais o controle da descarga, pela Regra 9 deste Anexo, será feito com a retenção dos resíduos a bordo, sendo a descarga de todas as águas de lavagem contaminadas efetuada para instalações de recebimento".

Regra 16

O texto atual da Regra 16 é substituído pelo seguinte:

"Sistema de Monitoragem e Controle de Descarga de Óleo e Equipamento

Separador de Óleo/Água e de Filtragem de Óleo

1. Qualquer navio de arqueação bruta igual ou superior a 400 porém inferior a 10.000 será equipado com equipamento separador óleo/água (equipamento de 100ppm) em conformidade com as disposições do parágrafo (6) desta Regra. Qualquer desses navios que transporte grandes quantidades de óleo combustível deverá satisfazer as disposições do parágrafo (2) desta Regra ou o parágrafo (1) da Regra 14.

2. Qualquer navio de arqueação bruta igual ou superior a 10.000 será equipado:
 - a) com um equipamento separador de óleo/água (equipamento de 100 ppm) satisfazendo as disposições do parágrafo 6 desta Regra e com um sistema de monitoragem e controle de descarga satisfazendo as disposições do parágrafo 5 desta Regra; ou
 - b) com um equipamento de filtragem de óleo (equipamento de 15 ppm) satisfazendo as disposições do parágrafo 7 desta Regra.
3. a) A Administração pode dispensar do cumprimento das disposições dos parágrafos 1 e 2 desta Regra qualquer navio engajado exclusivamente:
 - i) em viagens dentro de áreas especiais; ou
 - ii) em viagens dentro de 12 milhas marítimas da terra mais próxima fora das áreas especiais, desde que o navio se destine:
 - 1) ao tráfego entre portos ou terminais dentro de um Estado Parte à presente Convenção; ou
 - 2) a viagens de caráter restrito, como definido pela Administração; desde que todas as seguintes condições sejam satisfeitas:
 - iii) o navio estará equipado com um tanque de retenção que, a critério da Administração, tenha um volume suficiente para a retenção a bordo de toda água oleosa de porão;
 - iv) toda água oleosa de porão será retida a bordo para posterior descarga em instalações de recepção;
 - v) a Administração tenha declarado como adequadas as instalações de recepção disponíveis para receber tais misturas oleosas de água de porão em número suficiente de portos ou de terminais de escala do navio;
 - vi) quando necessário, se confirme, mediante referendo no Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo, que o navio está engajado exclusivamente em viagens especificadas no subparágrafo (a) (i) ou (a) (ii) (2) deste parágrafo; e
 - vii) a quantidade, hora e porto de descarga serão registrados no Livro de Óleo.
- b) A Administração se certificará de que navios com arqueação bruta inferior a 400 estão equipados, tanto quanto possível, com instalações que permitam reter a bordo óleo ou misturas oleosas, ou as descarregará em conformidade com as disposições da Regra 9 (1) (b) deste Anexo.
4. Para navios existentes as disposições dos parágrafos 1, 2 e 3 desta Regra serão aplicáveis três anos após a data de entrada em vigor da presente Convenção.
5. Um sistema de monitoragem e controle da descarga de óleo será de um projeto aprovado pela Administração. Ao estudar o projeto do medidor de conteúdo de óleo a ser incorporado ao sistema, a Administração levará em conta as especificações recomendadas pela Organização*. O sistema será instalado com um dispositivo registrador que dê um registro contínuo do conteúdo de óleo em partes por milhão. Esse registro indicará a hora e a data e será conservado pelo menos por três anos. O sistema entrará em funcionamento quando houver qualquer descarga de efluente para o mar e será concebido de modo a assegurar que qualquer descarga de mistura oleosa seja automaticamente parada quando qualquer conteúdo de óleo do efluente exceda o permitido pela Regra 9 (1) (b) deste Anexo. Qualquer falha do sistema provocará a parada da descarga e será registrada no Livro de Registro de Óleo. A unidade defeituosa deverá ser reparada antes que o navio inicie a próxima viagem, a menos que se dirija a um porto de reparos. Os navios existentes deverão satisfazer todas as disposições acima, com exceção da parada da descarga que possa ser feita manualmente.
6. O equipamento separador óleo/água mencionado nos parágrafos 1 e 2 (a) desta Regra será de um projeto aprovado pela Administração e será concebido de modo a assegurar que qualquer mistura oleosa descarregada para o mar após passar pelo sistema, tenha um conteúdo de óleo de menos de 100 partes por milhão. Ao estudar, o projeto desse equipamento, a Administração levará em conta a especificação recomendada pela Organização*.

7. O equipamento de filtragem de óleo mencionado no parágrafo 2 (b) desta Regra deverá ter seu projeto aprovado pela Administração e será de tal modo concebido de modo a assegurar que qualquer mistura oleosa descarregada para o mar após passar pelo sistema ou sistemas, tenha um conteúdo de óleo que não exceda 15 partes por milhão. Deverá ser provido de dispositivos de alarme para indicar quando este nível não pode ser mantido. Ao estudar o projeto de tal equipamento, a Administração levará em conta a especificação recomendada pela Organização*. Para navios de arqueação bruta inferior a 10.000, outros que não aqueles que transportem grandes quantidades de óleo combustível ou os que descarreguem águas de porão em conformidade com a Regra 10 (3) (b) e que são providos de equipamento de filtragem de óleo em lugar do equipamento separador óleo/água, as prescrições sobre dispositivos de alarme deverão ser satisfeitas na medida do razoável e factível.

A seguinte nota de rodapé acrescida aos parágrafos 5, 6 e 7 da Regra 16:

"* Faz-se referência à "Recommendation on International Performance and Test Specifications for Oily-Water Separating Equipment and Oil Content Meters" adotada pela Organização pela Resolução A 393(XI)."

Regra 18

Bombeamento e Sistemas de Canalização e Descarga de Petroleiros

O texto atual da Regra 18 é substituído pelo seguinte:

"1. Todo petroleiro deverá ter no convés aberto, de ambos os bordos do navio, um plano de válvulas de descarga para conexão com as instalações de recebimento para a descarga de água de lastro sujo ou de água contaminada por óleo.

2. Em todo petroleiro, as canalizações de descarga para o mar de água de lastro ou de água contaminada por óleo procedente de áreas dos tanques de carga que podem ser permitidas de acordo com a Regra 9 ou a Regra 10 deste Anexo, deverão ser dirigidas para o convés aberto ou para os bordos de navio, acima da linha d'água na condição de navio com o máximo lastro. Podem ser aceitos arranjos diferentes de canalizações para permitir a operação de modo admitido nos subparágrafos 6 (a) a (e) desta Regra.

3. Nos petroleiros novos deverão ser providos meios que permitam se possa parar a descarga para o mar da água de lastro ou de água contaminada por óleo, provenientes de áreas dos tanques de carga, outras que não as descargas abaixo da linha d'água permitidas de acordo com o parágrafo 6 desta Regra, de uma posição no convés superior ou acima dele, situada de modo que o plano de válvulas em uso, mencionado no parágrafo 1 desta Regra, e, a descarga para o mar, provenientes das canalizações mencionadas no parágrafo 2 desta Regra, possam ser observados visualmente. Não há necessidade de serem providos meios, na posição de observação, para parar a descarga se existir um sistema de comunicação eficaz, tal como telefone ou sistema de rádio, entre a posição de observação e a posição de controle de descarga.

4. Todo petroleiro novo que deva ser provido de tanques de lastro segregado ou em que se deva instalar um sistema de lavagem com óleo cru, deverá satisfazer as seguintes prescrições:

a) será equipado com canalização de óleo de tal modo projetada e instalada que a retenção de óleo nas canalizações seja minimizada; e

b) deverão ser providos meios para drenar todas as bombas de carga e todas as canalizações de óleo ao término da descarga da carga, onde necessário, por uma conexão com o dispositivo de drenagem completa. A drenagem das canalizações e das bombas deverão ambas poder ser descarregadas para terra e para um tanque de carga ou um tanque de resíduo. Para a descarga em terra, um condutor especial, de pequeno diâmetro, conectado do lado do plano de válvulas que dê para o costado do navio.

5. Todo navio-tanque de óleo cru existente, que deva ser provido de tanques de lastro segregado, ou em que deva ser instalado um sistema de lavagem de óleo cru, ou que deva operar com tanques destinados a lastro limpo, deverão satisfazer as provisões do parágrafo 4 (b) desta Regra.

6. Em todo petroleiro a descarga da água de lastro ou de água contaminada por óleo proveniente de áreas dos tanques de carga, deverá ser feita em local situado acima da linha d'água, com as seguintes exceções:

- a) o lastro segregado e o lastro limpo podem ser descarregados abaixo da linha d'água:
- i) nos portos e em terminais ao largo; ou
 - ii) no mar, por gravidade,
- desde que a superfície da água de lastro tenha sido examinada imediatamente antes da descarga, para assegurar que não houve nenhuma contaminação por óleo.
- b) Os petroleiros existentes que, sem alterações, não forem capazes de descarregar o lastro segregado acima da linha d'água, podem fazê-lo abaixo da linha d'água, desde que a superfície da água de lastro tenha sido examinada imediatamente antes da descarga, para assegurar que não houve nenhuma contaminação por óleo.
- c) Os petroleiros existentes, que operam com tanque destinado a lastro limpo e que, sem alterações, não forem capazes de descarregar a água de lastro dos tanques destinados a lastro limpo acima da linha d'água, poderão fazê-lo abaixo da linha d'água, desde que a descarga da água de lastro seja supervisionada em conformidade com a Regra 13A(3) deste Anexo.
- d) Em todo petroleiro, quando no mar, a água de lastro sujo ou água contaminada por óleo proveniente de áreas de tanques de carga, outros que não os tanques de resíduos, pode ser descarregada, por gravidade, abaixo da linha d'água, desde que haja decorrido tempo suficiente para permitir que a separação óleo/água tenha sido feita e que a água de lastro tenha sido examinada imediatamente antes da descarga com um detector de interface óleo/água, mencionado na Regra 15 (3) (b) deste Anexo, a fim de assegurar que a altura da interface é tal que a descarga não acrescentará nenhum risco de prejudicar o meio marinho.
- e) Nos petroleiros existentes, quando no mar, a água de lastro sujo ou água contaminada por óleo proveniente de áreas de tanques de carga, pode ser descarregada abaixo da linha d'água após ou em lugar da descarga efetuada pelo método mencionado no subparágrafo (d) deste parágrafo, desde que:
- i) uma parte do fluxo dessa água seja conduzida, através de canalização permanente, a um local facilmente acessível no convés superior ou acima dele, de onde possa ser visualmente observado durante a operação de descarga; e
 - ii) os meios para se conseguir esse fluxo parcial satisfazem as prescrições estabelecidas pela Administração que conterão, pelo menos, todas as disposições das especificações para Projeto, Instalação e Operação de um Sistema de Fluxo Parcial, para Controle de Descarga no Mar, adotada pela Organização".

Regra 20

Livro Registro de Óleo

Os textos atuais dos parágrafos 1 e 2 são substituídos pelos seguintes:

- "1. Todo petroleiro de arqueação bruta igual ou superior a 150 e todo navio de arqueação bruta igual ou superior a 400 que não seja um petroleiro deverá possuir um Livro Registro de Óleo Parte I (operações em Compartimentos de Máquinas). Todo petroleiro de arqueação bruta igual ou superior a 150 deverá também possuir um Livro Registro de Óleo Parte II (operações de Carga/Lastro). O(s) Livro(s) Registro de Óleo seja(m) ou não como parte(s) do diário náutico, deverá(ão) ter a(s) forma(s) especificada(s) no Apêndice III deste Anexo.
2. O Livro Registro de Óleo será preenchido em cada ocasião, tanque por tanque, sempre que ocorrer no navio qualquer uma das seguintes operações:
- a) para operações em compartimentos de máquinas (todos os navios):
 - i) lastreamento ou limpeza de tanques de óleo combustível;
 - ii) descarga de lastro sujo ou de água de lavagem proveniente dos tanques mencionados em (i) do presente subparágrafo;
 - iii) remoção de resíduos oleosos (borra); e
 - iv) descarga ao mar ou remoção por outros meios de águas de porões acumuladas nos compartimentos de máquinas.

- b) para operações de carga/lastro (petroleiros):
 - i) carregamento de óleo de carga;
 - ii) transferência interna, quando em viagem, do óleo de carga;
 - iii) descarga de óleo de carga;
 - iv) lastreamento dos tanques de carga e dos tanques destinados a lastro limpo;
 - v) limpeza dos tanques de carga, incluindo lavagem com óleo cru;
 - vi) descarga de lastro, exceto dos tanques de lastro segregado;
 - vii) descarga de água dos tanques de resíduo;
 - viii) fechamento de todas as válvulas aplicáveis ao caso ou de dispositivos similares, após operações de descarga do tanque de resíduos;
 - ix) fechamento das válvulas necessárias para isolar dos tanques exclusivamente destinados a lastro limpo as canalizações de carga e de drenagem completa, depois das operações de descarga dos tanques de resíduo.
 - x) remoção de resíduos".

A segunda sentença do parágrafo 4 é substituída pelo seguinte:

"Cada operação concluída será assinada pelo oficial ou oficiais encarregados da operação em causa e cada página completa será assinada pelo Comandante do navio".

O seguinte novo parágrafo é acrescido ao texto existente:

"7. Para petroleiro de arqueação bruta inferior a 150, operando em conformidade com a Regra 15 (4) deste Anexo, deverá ser criado um Livro Registro de Óleo apropriado, pela Administração".

Regra 21

Requisitos especiais para plataformas de perfuração e outras plataformas

O seguinte subparágrafo novo é acrescido ao texto atual:

"d) Fora das áreas especiais e mais de 12 milhas marítimas da terra mais próxima e sujeito às disposições da Regra 11 deste Anexo, a descarga para o mar de tais plataformas de perfuração e de plataformas, quando estacionárias, de óleo ou de misturas oleosas será proibida, exceto quando o conteúdo de óleo não diluído das descargas não exceda 100 partes por milhão, a menos que haja regras nacionais apropriadas que sejam mais rigorosas, caso em que serão aplicadas as regras nacionais".

Regra 25

Compartimentagem e Estabilidade

O texto atual dos subparágrafos (a) do parágrafo 2 é substituído pelo seguinte e os subparágrafos (b), (c) e (d) são remunerados como (d), (e) e (f):

a) Avaria do costado

i) Extensão longitudinal

$\frac{1}{3} (L^{2/3})$ ou 14,5 metros,
o menor dos dois

ii) Extensão transversal
(medido no interior
do navio, do costa-
do perpendicular-
mente à linha de
centro, no nível de
linha de borda livre
de verão)

$B/5$ ou 11,5 metros, o
menor dos dois

iii) Extensão vertical

da linha moldada do cha-
peamento do fundo, na li-
nha de centro, sem limite
para cima.

b) Avaria no fundo	A 0,3L da perpendicular de vante do navio	De qualquer outra parte do navio
i) Extensão longitudinal	$1/3(L^{2/3})$ ou 14,5 metros, o menor dos dois	$1/3(L^{2/3})$ ou 5 metros, o menor dos dois
ii) Extensão transversal	B/6 ou 10 metros, o menor dos dois	B/6 ou 5 metros, o menor dos dois
iii) Extensão vertical	B/15 ou 6 metros, o menor dos dois, medido da linha moldada do chapeamento do fundo, na linha de centro	B/15 ou 6 metros, o menor dos dois, medido da linha moldada do chapeamento do fundo, na linha de centro

c) Quando qualquer avaria, de extenso inferior à extensão máxima especificada nos subparágrafos (a) e (b) deste parágrafo, redundar em uma condição mais severa, tal avaria será considerada".

O texto atual do subparágrafo 3 (c) é substituído pelo seguinte:

"c) A estabilidade, o estágio final de alagamento, será investigada e poderá ser considerada como suficiente se a curva do braço do endireitamento tiver pelo menos uma faixa de 20 além da posição de equilíbrio, em associação com um braço de endireitamento residual máximo de pelo menos 0,1 metro dentro da faixa de 20°; a área sob a curva dentro dessa faixa não será menor que 0,0175 metro radianos. Aberturas desprotegidas não deverão ficar imersas dentro dessa faixa, a menos que o espaço em questão seja assumido como alagado. Dentro dessa faixa, a imersão de quaisquer das aberturas listadas no subparágrafo (a) deste parágrafo e outras aberturas que possam ser fechadas de modo estanque à água, podem ser permitidas".

O seguinte subparágrafo novo e acrescido ao texto atual do parágrafo 3:

"e) disposições de equalização que requeiram mecanismos auxiliares, tais como válvulas ou canalizações de adriçamento transversal, se colocadas, não serão consideradas para o fim de reduzir o ângulo de banda ou para alcançar a faixa mínima de estabilidade residual de modo a satisfazer as prescrições dos subparágrafos (a), (b) e (c) deste parágrafo, devendo ser mantida suficiente estabilidade residual durante todos os estágios em que a equalização for usada. Os espaços que forem ligados por dutos de grande área de seção transversal podem ser considerados como comuns".

O texto atual do parágrafo 4 (b) é substituído pelo seguinte:

"b) As permeabilidades consideradas para os espaços alagados em consequência de avarias, serão como a seguir:

Espaços	Permeabilidades
Apropriado para armazenamento	0,60
Ocupado por acomodações	0,95
Ocupado pelas máquinas	0,85
Espaços vazios	0,95
Destinados a líquidos consumíveis	0 a 0,95*
Destinados a outros líquidos	0 a 0,95*

A primeira fase do parágrafo 5 é emendada para ser lida:

"5. O Comandante de todo petroleiro novo e o responsável por petroleiro sem propulsão própria novo, ao qual se aplica este Anexo, deverá receber um formulário aprovado".

* A permeabilidade dos compartimentos parcialmente cheios deverá ser compatível com a quantidade de líquido transportado no compartimento. Quando a avaria atingir um tanque que contenha líquidos, será considerado perdido o produto nele contido e substituído por água salgada até o nível do plano final de equilíbrio".

Apêndice II

A atual Forma de Certificado é substituída pelas seguintes formas:

"Formas de Certificado e seus Suplementos"

Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo

(Nota: Este Certificado será suplementado por um

Registro de Construção e Equipamento)

Emitido de acordo com as Disposições da Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios, 1973, como foi modificada pelo Protocolo de 1978, a ela relativo (daqui por diante chamada "a Convenção") sob a autoridade do Governo do.

(designação completa do país)

por

(designação completa da pessoa competente ou organização autorizada de acordo com as Disposições da Convenção)

Nome do navio	Indicativo Número ou Letras	Porto de Inscrição	Arqueação Bruta

Tipo de navio:

Petroleiro

Outro navio, que não um petroleiro, com tanques de carga de acordo com a Regra 2 (2) do Anexo I da Convenção*

Outro navio, que não qualquer dos acima*

* Cancelar como apropriado

Certifica-se

1. Que o navio foi vistoriado de acordo com a Regra 4 do Anexo I da Convenção; e
2. Que a vistoria mostrou que a estrutura, o equipamento, os sistemas, as instalações, os arranjos, os materiais e o estado do navio são satisfatórios sob todos os aspectos e que o navio atende às disposições pertinentes do Anexo I da Convenção.

Este Certificado é válido até
sujeito às vistorias de acordo com a Regra 4 do Anexo I da Convenção.

Emitido em
(Local de emissão do Certificado)

..... 19.....
(Data da emissão)

(Assinatura da autoridade competente
para emitir o Certificado)

(Selo ou carimbo da Autoridade, como apropriado)

Endosso para Vistorias Anuais e Intermediárias

Certifica-se que em uma vistoria prescrita pela Regra 4 do Anexo I da Convenção, foi constatado que este navio atende às Disposições pertinentes da Convenção.

Vistoria anual: Assinado.....
(Assinatura da autoridade competente)

Lugar.....

Data.....

(Selo ou carimbo da Autoridade, como apropriado)

Vistoria Anual*/
Intermediária*:

Assinado.....
(Assinatura da autoridade competente)

Data.....
(Selo ou carimbo da Autoridade, como apropriado)

Vistoria Anual*/
Intermediária*:

Assinado.....
(Assinatura da autoridade competente)

Lugar.....
Data.....

(Selo ou carimbo da Autoridade, como apropriado)

Vistoria Anual:

Assinado.....
(Assinatura da autoridade competente)

Lugar.....
Data.....

(Selo ou carimbo da Autoridade, como apropriado)

* Cancelar como apropriado.

Forma A

Suplemento ao Certificado da Convenção Internacional
de Prevenção da Poluição por Óleo
(Certificado IOPP)

Registro de Construção e Equipamento para Navios
Outros que não Petroleiros

em conformidade com as disposições do Anexo I da Convenção Internacional de Prevenção da Poluição por Navios, 1973, como foi modificada pelo Protocolo de 1978 a ele relativo (daqui por diante chamada "a Convenção")

Notas:

1. Este formulário é para ser usado para o terceiro tipo de navios como categorizados no Certificado IOPP, isto é, "navios outros, que não qualquer acima". Para petroleiros e outros navios que não petroleiros cujos tanques de carga estão sujeitos à Regra 2 (2) do Anexo I da Convenção, deverá ser usado o Formulário B.
2. Este Registro deverá ficar permanentemente anexado ao Certificado IOPP. O Certificado IOPP deverá estar disponível a bordo do navio a qualquer tempo.
3. Se o idioma do Registro original não for nem inglês nem francês, o texto deverá incluir uma versão para uma dessas línguas.
4. O preenchimento dos campos deverá ser feito marcando um xis (x) para as respostas "sim" e "aplicável", ou marcando um traço (--) para as respostas "não" e "não aplicável", como apropriado.
5. As regras mencionadas neste Registro referem-se às Regras do Anexo I da Convenção e as resoluções referem-se aquelas adotadas pela Organização Marítima Internacional.

1. Características do Navio

- 1.1 Nome do Navio.....
- 1.2 Indicativo número ou letras.....
- 1.3 Porto de inscrição.....
- 1.4 Arqueação bruta.....
- 1.5 Data de construção:
 - 1.5.1 Data do contrato de construção.....
 - 1.5.2 Data em que a quilha foi batida ou em que o navio estava em estágio similar de construção.....
 - 1.5.3 Data de entrega.....

- 1.6 Grande obra de Conversão (se aplicável)
 - 1.6.1 Data do contrato da conversão.....
 - 1.6.2 Data em que começou a obra.....
 - 1.6.3 Data do término da obra.....
- 1.7 Status do navio
 - 1.7.1 Navio novo, de acordo com a Regra 1. (16) ☐
 - 1.7.2 Navio existente, de acordo com a Regra 1 (17) ☐
 - 1.7.3 O navio foi aceito pela Administração como um "navio existente" de acordo com a Regra I (7), em virtude de atraso imprevisto da entrega ☐
2. Equipamento para o Controle de Descarga de Óleo Proveniente de Porões de Compartimentos de Máquinas e de Tanques de Óleo Combustível (Regras 10 a 16)
 - 2.1 Transporte de água de lastro nos tanques de óleo combustível:
 - 2.1.1 Em condições normais o navio pode transportar água de lastro em tanques de óleo combustível ☐
 - 2.1.2 Em condições normais o navio não transporta água de lastro em tanques de óleo combustível ☐
 - 2.2 Tipo do equipamento separador/filtragem instalado:
 - 2.2.1 Equipamento capaz de produzir efluente com conteúdo de óleo inferior a 100 ppm; ☐
 - 2.2.2 Equipamento capaz de produzir efluente com conteúdo de óleo não excedendo 15 ppm ☐
 - 2.3 Tipo de sistema de controle:
 - 2.3.1 Sistema de monitoragem e controle de descarga (Regra 16 (5))
 - 1 com dispositivo automático de parada ☐
 - 2 com dispositivo manual de parada
 - 2.3.2 Alarme de 15 ppm (Regra 16 (7)) ☐
 - 2.3.3 Dispositivo automático de parada de descarga em áreas especiais (Regra 10 (3) (b) (vi)) ☐
 - 2.3.4 Medidor de conteúdo de óleo (Resolução A.444(XI))
 - 1 com dispositivo registrador ☐
 - 1 sem dispositivo registrador ☐
 - 2.4 Normas de aprovação
 - 2.4.1 Equipamento separador/filtragem:
 - 1 foi aprovado de acordo com a Resolução A 393(X) ☐
 - 2 foi aprovado de acordo com a Resolução A.233(VII) ☐
 - 3 foi aprovado de acordo com as normas nacionais, não baseadas na Resolução A.393(X) ou A.233(VII) ☐
 - 4 Não foi aprovado ☐
 - 2.4.2 A unidade de tratamento foi aprovada de acordo com a Resolução A.444(XI)
 - 2.4.3 O medidor de conteúdo de óleo foi aprovado de acordo com a Resolução A.393(X) ☐
 - 2.5 O débito máximo do sistema é de.....m /h ☐
 - 2.6 Aplicação:
 - 2.6.1 O navio não está obrigado a ter instalado o equipamento acima até.....19.....* de acordo com a Regra 16(4) ☐
3. Tanques para Resíduos de Óleo (Borra) ☐
 (Regra 17)
 - 3.1 O navio está provido de tanques para resíduos de óleo (borra), com capacidade total de.....m³ ☐

3.2 Meios para eliminar resíduos de óleo além de tanques de resíduos.....

* Preencher com a data de três anos após a data de entrada em vigor da Convenção

4. Conexão Padrão para Descarga (Regra 19)

4.1 O navio está provido de canalização dotada com uma conexão padrão para descarga de resíduos provenientes dos porões das máquinas até as instalações de recebimento, de acordo com a Regra 19

5. Isenções

5.1 A Administração concedeu isenções do cumprimento das disposições do Capítulo II do Anexo I da Convenção, de acordo com a Regra 2(4)(a) aos itens constantes do/s parágrafo/s.....deste Registro.

6. Equivalentes (Regra 3)

6.1 A Administração aprovou disposições equivalentes para determinadas prescrições do Anexo I em relação aos itens constantes do/s parágrafo/s.....deste Registro.

Certifica-se que este Registro está correto sob todos os aspectos.

Emitido em.....
(Local de emissão do registro)

(Assinatura da autoridade competente
para emitir o registro)

(Selo ou carimbo da Autoridade emitente, como apropriado)

Suplemento ao Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo
(Certificado IOPP)

Registro de Construção e Equipamento para Petroleiros

em conformidade com as disposições da Convenção Internacional de Prevenção da Poluição por Navios, 1973, como modificada pelo Protocolo de 1978 a ela relativo (daqui por diante chamada "a Convenção")

Notas:

1. Este formulário é para ser usado para os dois primeiros tipos de navios como categorizados no Certificado IOPP, isto é, navios petroleiros e navios outros, que não petroleiros, cujos tanques de carga estejam sujeitos à Regra 2 (2) do Anexo I da Convenção. Para o terceiro tipo de navios, como categorizados no Certificado IOPP, deverá ser usado o Formulário A.
2. Este registro deverá ficar permanentemente anexado ao Certificado IOPP. O Certificado IOPP deverá estar disponível a bordo do navio a qualquer tempo.
3. Se o idioma do Registro original não for nem inglês nem francês, o texto deverá incluir uma versão para uma dessas línguas.
4. O preenchimento dos campos deverá ser feito marcando-se um xis(x) para as respostas "sim" e "aplicável" ou marcando-se um traço (--) para as respostas "não" e "não aplicável", como apropriado.
5. As regras mencionadas neste Registro referem-se às Regras do Anexo I da Convenção e as Resoluções referem-se àquelas adotadas pela Organização Marítima Internacional.

1. Características do Navio

- 1.1 Nome do navio.....
- 1.2 Número ou letras indicativo.....
- 1.3 Porto de inscrição.....
- 1.4 Arqueação bruta.....
- 1.5 Capacidade de transporte do navio.....(m)
- 1.6 Tonelagem de porte bruto.....(ton. métr.) (Regra 1 (22))
- 1.7 Comprimento do navio.....(m) (Regra 1 (18))

- 1.8 Data de construção:
 - 1.8.1 Data do contrato de construção.....
 - 1.8.2 Data em que a quilha foi batida ou em que o navio estava em estágio similar de construção.....
 - 1.8.3 Data da entrega.....
- 1.9 Grande obra de conversão (se aplicável):
 - 1.9.1 Data do contrato de conversão.....
 - 1.9.2 Data em que começou a obra.....
 - 1.9.3 Data do término da obra.....
- 1.10 Status do Navio:
 - 1.10.1 Navio novo, de acordo com a Regra 1 (6) ☐
 - 1.10.2 Navio existente, de acordo com a Regra 1 (7) ☐
 - 1.10.3 Petroleiro novo, de acordo com a Regra 1 (26) ☐
 - 1.10.4 Petroleiro existente, de acordo com a Regra 1(27) ☐
 - 1.10.5 O navio foi aceito pela Administração como um "navio existente", de acordo com a Regra 1(7), em virtude de atraso imprevisto da entrega ☐
 - 1.10.6 O navio foi aceito pela Administração como um "Petroleiro existente", de acordo com a Regra 1(27), em virtude de atraso imprevisto da entrega ☐
 - 1.10.7 O navio não obrigado a cumprir as disposições da Regra 24, em virtude de atraso imprevisto da entrega ☐
- 1.11 Tipo de navio:
 - 1.11.1 Navio tanque de óleo cru ☐
 - 1.11.2 Navio tanque de derivados de petróleo ☐
 - 1.11.3 Navio tanque de óleo cru/derivados de petróleo ☐
 - 1.11.4 Transportador combinado ☐
 - 1.11.5 Navio, outro que não petroleiro, cujos tanques e carga estão sujeitos à Regra 2 (2) do Anexo I da Convenção ☐
 - 1.11.6 Petroleiro destinado ao transporte de produtos mencionados na Regra 15 (7) ☐
 - 1.11.7 O navio, designado como "navio tanque de óleo cru" que opera com sistema de lavagem de óleo cru (COW), é também designado como um "navio tanque de derivados de "petróleo que opera com tanque exclusivamente destinado a lastro limpo (CBT), para o qual também foi emitido um Certificado IOPP ☐
 - 1.11.8 O navio, designado com um "navio tanque de derivados de petróleo" que opera com tanque exclusivamente destinado a lastro limpo (CBT), é também designado como "navio tanque de óleo cru" que opera com sistema de lavagem de óleo cru (COW), para o qual também foi emitido um Certificado IOPP ☐
 - 1.11.9 Navio transportador de produtos químicos transportando petróleo ☐
- 2 Equipamento para o Controle da Descarga de Óleo dos Porões dos Compartimentos de Máquinas e dos Tanques de Óleo Combustível (Regras 10 a 16)
 - 2.1 Transporte de água de lastro nos tanques de combustível ☐
 - 2.1.1 Em condições normais, o navio pode transportar água de lastro nos tanques de óleo combustível ☐

- 2.1.2 Em condições normais, o navio não transporta água de lastro nos tanques de óleo ☐
- 2.2 Tipo de equipamento separador/filtragem instalado: ☐
- 2.2.1 Equipamento capaz de produzir efluente com conteúdo de óleo inferior a 100 ppm ☐
- 2.2.2 Equipamento capaz de produzir efluente com conteúdo de óleo não excedendo 15 ppm ☐
- 2.3 Tipo de sistema de controle
- 2.3.1 Sistema de monitoragem e controle de descarga Regra 16(5)
- 1 com dispositivo automático de parada ☐
- 2 com dispositivo manual de parada ☐
- 2.3.2 Alarme de 15 ppm (Regra 16 (7)) ☐
- 2.3.3 Dispositivo automático de parada para descargas em áreas especiais (Regra 10 (3) (b) (vi)) ☐
- 2.3.4 Medidor de conteúdo de óleo (Resolução A.444(XI)) ☐
- 1 com dispositivo registrador ☐
- 2 sem dispositivo registrador ☐
- 2.4 Normas de aprovação:
- 2.4.1 Sistema separador/filtragem
1. foi aprovado de acordo com a Resolução A.393(X) ☐
2. foi aprovado de acordo com a Resolução A.233(VII) ☐
3. foi aprovado de acordo com normas nacionais, não baseadas na Resolução A.393(X) ou A.233(VII) ☐
4. não foi aprovado ☐
- 2.4.2 A unidade de tratamento foi aprovada de acordo com a Resolução A.444(XI) ☐
- 2.4.3 O medidor de conteúdo de óleo foi aprovado de de acordo com a Resolução A.393(X) ☐
- 2.5 O débito máximo do sistema é de.....m³/h ☐
- 2.6 Aplicação
- 2.6.1 O navio não está obrigado a ter instalado o equipamento acima até.....19.....* de acordo com a Regra 16 (4) ☐
3. Tanques para Resíduos de Óleo (Borra) (Regra 17)
- 3.1 O navio está provido de tanques para resíduos de óleo (borra) com a capacidade total de.....m³ ☐
- 3.2 Meios para eliminar resíduos de óleo de tanques de resíduos..... ☐
- * Preencher com a data de três anos após a data de entrada em vigor da Convenção
4. Conexão Padrão para Descarga (Regra 19)
- 4.1 O navio está provido de canalização dotada com uma conexão padrão para descarga, para a descarga de resíduos provenientes dos porões das máquinas para instalações de recebimento, de acordo com a Regra 19 ☐
5. Construção (Regras 13, 24 e 25)
- 5.1. De acordo com as disposições da Regra 13, o navio está:
- 5.1.1 Obrigada a ser provido de tanques de lastro segregado (SBT), de localização protetora (PL) e de lavagem com óleo cru (COW) ☐
- 5.1.2 Obrigada a ser provido de tanques de lastro segregado (SBT) e de localização protetora (PL) ☐

- 5.1.3 Obrigado a ser provido de tanques de lastro segregado (SBT) ☐
- 5.1.4 Obrigado a ser provido de tanques de lastro segregado (SBT), tanques exclusivos de lastro limpo (CBT) ou com sistema de lavagem com óleo cru (COW) ☐
- 5.1.5 Obrigado a ser provido de tanques de lastro segregado (SBT) ou de tanques exclusivos de lastro limpo (CBT) ☐
- 5.1.6 Não obrigado a cumprir as disposições da Regra 13 ☐
- 5.2 Tanques de Segregado (SBT) ☐
- 5.2.1 O navio está provido de tanques de lastro segregado (SBT), de acordo com a Regra 13 ☐
- 5.2.2 O navio está provido de tanques de lastro segregado (SBT) que estão dispostos em localização protetora (PL) de acordo com a Regra 13E ☐
- 5.2.3 Os tanques de lastro segregado (SBT) estão assim distribuídos: ☐

Tanque	Volume (m ³)	Tanque	Volume (m ³)
		Total	

5.3 Tanques destinados exclusivamente a lastro limpo (CBT)

- 5.3.1 O navio está provido de tanques exclusivos de lastro limpo (CBT), de acordo com a Regra 13A, e pode operar:

1 como um navio tanque de derivados de petróleo ☐

2 como um navio de tanque de óleo cru até19.....* ☐

- 5.3.2 Os tanques exclusivos de lastro limpo (CBT) estão assim distribuídos:

Tanque	Volume (m ³)	Tanque	Volume (m ³)
		Total	

- 5.3.3 O navio dispõe de um Manual de Operações de tanques exclusivos de lastro limpo, atualizado, datado de..... ☐

- 5.3.4 O navio tem instalações comuns de canalizações e de bombas para lastreamento dos tanques exclusivos de lastro limpo (CBT) e para manobras de óleo de carga ☐

- 5.3.5 O navio tem instalações separadas e independentes de canalizações de bombas para lastreamento dos tanques exclusivos de lastro limpo (CBT) ☐

* Preencher com a data de dois anos ou de quatro anos após a data de entrada em vigor da Convenção apropriada

5.4 Lavagem com óleo cru (COW)

- 5.4.1 O navio está equipado com um sistema "COW" de acordo com a Regra 13B ☐

- 5.4.2 O navio está equipado com um sistema "COW" de acordo com a Regra 13B com a exceção que a eficiência do sistema não foi confirmada em conformidade com a Regra 13 (6) e com o parágrafo 4.2.10 das Especificações Revistas do Sistema "COW" (Resolução A.466 (XI)) ☐

- 5.4.3 O navio está provido de um Manual de Operações e de Equipamento de Lavagem por Óleo cru, atualizado, datado de..... ☐

- 5.4.4 O navio não está obrigado, mas está equipado com o sistema COW no que diz respeito aos aspectos de segurança das especificações Revistas "COW" (Resolução A.446 (XI)) ☐

- 5.5 Isenção da Regra 13:
- 5.5.1 O navio está unicamente empregado no tráfego entre..... de acordo com a Regra 13C e, portanto, isento das disposições da Regra 13 ☐
- 5.5.2 O navio está operando com um arranjo especial para lastro, de acordo com a Regra 13D e, portanto, isento das disposições da Regra 13 ☐
- 5.6 Limitação do tamanho e arranjos dos tanques de carga (Regra 24)
- 5.6.1 O navio está obrigado a ser construído de acordo com as disposições da Regra 24 e satisfaz essas prescrições ☐
- 5.6.2 O navio está obrigado a ser construído de acordo com as disposições da Regra 24 (4) (veja Regra 2 (2)) e satisfaz essas prescrições ☐
- 5.7 Compartimentagem e estabilidade (Regra 25)
- 5.7.1 O navio está obrigado a ser construído de acordo com as disposições da Regra 25 e satisfaz essas prescrições ☐
- 5.7.2 As informações e os dados prescritos na Regra 25 (5) foram entregues ao navio em um formulário aprovado ☐
6. Retenção de Óleo a Bordo (Regra 15)
- 6.1 Sistema de monitoragem e Controle da descarga:
- 6.1.1 O navio entra na categoria de petroleiro..... como definida na Resolução A.496 (XII) ☐
- 6.1.2 O sistema compreende:
- 1 unidade de controle ☐
- 2 unidade computadora ☐
- 3 unidade calculadora ☐
- 6.1.3 O sistema é dotado de:
- 1 um mecanismo de sincronização de arranque ☐
- 2 um dispositivo de parada automática ☐
- 6.1.4 O medidor de conteúdo de óleo aprovado conforme as disposições da Resolução A.393 (X) e é adequado para:
- 1 óleo cru ☐
- 2 produtos "escuros" ☐
- 3 produtos "claros" ☐
- 6.1.5 O navio foi suprido com um manual de operações do sistema de controle e monitoragem da descarga de óleo ☐
- 6.1.6 O navio não está obrigado a ser equipado com um sistema de controle e monitoragem de descarga de óleo, até.....19.....* de acordo com a Regra 15 (1) ☐
- 6.2 Tanques de resíduos
- 6.2.1 O navio está equipado com.....tanque/s destinado/s exclusivamente a tanque de resíduo, com a capacidade total de.....m que são.....% da capacidade de transporte de óleo, de acordo com:
- 1 Regra 15 (2) (c) ☐
- 2 Regra 15 (2) (c) (i) ☐
- 3 Regra 15 (2) (c) (ii) ☐
- 4 Regra 15 (2) (c) (iii) ☐
- 6.2.2 Tanques de carga foram designados como tanques de resíduo ☐
- 6.2.3 O navio não está obrigado a ser dotado de tanques de resíduos até.....19.....*, de acordo com a Regra 15 (1) ☐

- 6.3 Detectores de interface óleo/água
- 6.3.1 O navio é dotado de detectores de interface óleo/água, aprovados nos termos da resolução MEPC.5 (XIII) ☐
- 6.4 Isenções da Regra 15
- 6.4.1 O navio está isento das prescrições da Regra 15 (1), (2) e (3), de acordo com a Regra 15 (7) ☐
- 6.4.2 O navio está isento das prescrições da Regra 5 (1), (2) e (3), de acordo com a Regra 2 (2) ☐
7. Instalação de Bombas, Canalizações e Dispositivos de Descarga (Regra 18)
- 7.1 Os orifícios de descarga do lastro segregado estão localizados:
- 7.1.1 acima da linha d'água ☐
- 7.1.2 abaixo da linha d'água ☐
- 7.2 Os orifícios de descarga, outros que não os do coletor de descarga, para o lastro limpo, estão localizados:**
- 7.2.1 acima da linha d'água ☐
- 7.2.2 abaixo da linha d'água ☐
- 7.3 Os orifícios de descarga, outros que não os do coletor de descarga, para lastro sujo estão localizados:**
- 7.3.1 acima da linha d'água ☐
- 7.3.2 abaixo da linha d'água, junto do sistema de fluxo paracial, em conformidade com a Regra 18 (6)(e) ☐
- 7.3.3 abaixo da linha d'água ☐
- 7.4 Descarga de óleo procedente das bombas de carga e das canalizações (Regra 18 (4) e (5))
- 7.4.1 Meios para drenar todas as bombas de carga e canalizações ao término da descarga de carga
- 1 aos resíduos podem ser descarregados para um tanque de carga ou para um tanque de resíduo ☐
- 2 o navio dispõe de um conduto de pequeno diâmetro, para descarregar para terra ☐
8. Arranjos Equivalentes para Navios Transportadores de Produtos Químicos, que Transportem Óleo
- 8.1 Como um arranjo equivalente para transporte de óleo por um navio transportador de produtos químicos, o navio está dotado do seguinte equipamento, em lugar dos tanques de resíduos (parágrafo 6.2 acima) e de detectores de interface óleo/água (parágrafos 6.3 acima) ☐
- 8.1.1 equipamento separador óleo/água capaz de produzir efluentes com conteúdo de óleo inferior a 100 ppm, com a capacidade dem³/h ☐
- 8.1.2 um tanque de retenção com a capacidade de.....m³ ☐
- 8.1.3 um tanque para coletar águas de lavagem que é:
- 1 um tanque exclusivamente dedicado a tal finalidade ☐
- 2 um tanque de carga designado como tanque coletor ☐
- 8.1.4 uma bomba de transferência, permanentemente instalada, para descarga para o mar de efluente que contenham óleo através do equipamento separador óleo/água ☐
- 8.2 O equipamento separador óleo/água foi aprovado nos termos da Resolução A.393 (X) e é adequado para toda a gama de produtos do Anexo I ☐

* Preencher com a data de três anos após a data de entrada em vigor da Convenção

8.3 O navio dispõe de um Certificado de Conformidade para Transporte de Produtos Químicos Perigosos a Granel, válido

9. Isenções

9.1. A Administração concedeu isenções das prescrições dos Capítulos II e III do Anexo I da Convenção, de acordo com a Regra 2 (4) (a), aos itens enumerados nos parágrafo/s.....deste Registro.

10 Equivalentes (Regra 3)

10.1 A Administração aprovou disposições equivalentes às de certas prescrições do Anexo I para os itens enumerados nos parágrafo/s.....deste Registro.

Certifica-se que este Registro está correto sob todos os aspectos.

Emitido em.....

(Local da emissão do Registro)

19.....

(assinatura da autoridade competente)

(Selo ou carimbo da Autoridade, como apropriado)

Apêndice III

As atuais Formas de Livro de Registro de Óleo e Suplementos são substituídas pelas seguintes:

"Formas de Livro Registro de Óleo"

Livro Registro de Óleo

Parte I - Operações em compartimentos de máquinas

(Todos os navios)

Nome do navio:

Número ou letras

Indicativas:

Arqueação bruta:

Período de

a:

Nota: A Parte I do livro de Registro de Óleo será provido a todo petroleiro de arqueação bruta igual ou superior a 150 e todo navio, de arqueação bruta igual ou superior a 400 outros que não petroleiros, para nela serem registradas as Operações pertinentes que forem efetuadas nos compartimentos de máquinas. Para petroleiros, a Parte II do Livro de Registro de Óleo deverá também ser suprida para nela serem registradas as operações pertinentes de carga/lastro.

** Somente deverão ser indicadas as saídas de descarga que possam ser monitoradas.

Introdução

As páginas seguintes desta seção contém uma ampla lista de operações em compartimentos de máquinas que, quando apropriado, deverão ser registradas no Livro de Registro de Óleo, de acordo com a Regra 20 do Anexo I da Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios, 1973, como modificada pelo Protocolo de 1978 a ela referente (MARPOL 73/78). Os itens foram agrupados em seções operacionais, cada qual designada por uma letra código.

Ao fazer um registro no Livro Registro de Óleo, a data, o código da operação e o número do item deverão ser preenchidos nas colunas apropriadas e os pormenores requeridos serão registrados cronologicamente nos espaços em branco.

Cada operação completada deverá ser assinada e datada pelo oficial ou oficiais responsáveis. Cada página completada deverá ser assinada pelo comandante do navio.

Lista dos Itens a Serem Registrados

(A) Lastreamento ou Limpeza de Tanques de Óleo Combustível

1. Identidade do/s tanque/s lastrado/s

2. Indicar se foram limpos desde a última vez que contiveram óleo; caso negativo, indicar o tipo de óleo anteriormente carregado
 3. Posição do navio ao começar a limpeza
 4. Posição do navio ao começar o lastreamento
 - (B) Descarga de Lastro Sujo ou de Água de Limpeza Provenientes de Tanques de Óleo Combustível Mencionados na Seção (A)
 5. Identidade do/s tanque/s
 6. Posição do navio no início da descarga
 7. Posição do navio ao término da descarga
 8. Velocidade/s do navio durante a descarga
 9. Método de descarga:
 1. Através do equipamento de 100 ppm;
 2. Através do equipamento a 15 ppm;
 3. Para Instalações de recebimento.
 10. Quantidade descarregada
 - (C) Eliminação dos Resíduos de Óleo (Borra)
 11. Quantidade de resíduo a bordo para ser eliminado
 12. Método de eliminação do resíduo:
 1. Para instalações de recebimento (identificar o porto);
 2. Misturado a óleos combustíveis;
 3. Transferido para outro/s tanque/s (identificar o/s tanque/s);
 4. Outro método (especificar qual).
 - (D) Descarga não Automática para o Mar ou Eliminação por outro Método de Água de Porão que se Acumulou em Compartimentos de Máquinas
 13. Quantidade descarregada
 14. Tempo de descarga
 15. Método de descarga ou de eliminação
 1. Através de equipamentos de 100 ppm;
 2. Através de equipamento de 15 ppm;
 3. Para instalações de recebimento (identificar o porto);
 4. Para tanque de resíduo ou coletor (identificar o tanque).
 - (E) Descarga Automática para o Mar ou Eliminação por outro Método de Água de Porão que se Acumulou em Compartimentos de Máquinas
 16. Hora em que o sistema foi posto na modalidade automática de operação para descarga para o mar.
 17. Hora em que o sistema foi posto na modalidade automática de operação para transferência de água de porão para o tanque coletor (resíduo) (identificar o tanque)
 18. Hora em que o sistema foi posto em funcionamento manual.
 19. Método de descarga para o mar:
 1. Através de equipamento 100 ppm;
 2. Através de equipamento de 15 ppm.
 - (F) Estado do Sistema de Controle e Monitoragem de Descarga de Óleo
 20. Hora em que falhou o sistema;
 21. Hora em que o sistema voltou a funcionar;
 22. Motivos da falha.
 - (G) Descargas Acidentais de Óleo ou Outras Descargas Excepcionais
 23. Hora da ocorrência;
 24. Local ou posição do navio na hora da ocorrência;
 25. Quantidade aproximada e tipo do óleo;
 26. Circunstâncias da descarga ou do escape, seus motivos e observações gerais.
-

(H) Outros Procedimentos Operativos e Observações Gerais

Nome do navio:.....

Número ou Letras Indicativos:.....

Operações de Carga/Lastreamento (Petroleiros)*

Operações em Compartimentos de Máquinas

(Todos os Navios)*

Data	Código (letra)	Item Número	Registro da Operação/Assinatura do Oficial Responsável

* Cancelar como apropriado

Assinatura do Comandante.....

Livro Registro de Óleo

Parte II - Operações de Carga/Lastro

(Petroleiros)

Nome do navio:

Número ou letra indicativos:

Arqueação bruta:

Período de:

a:

Nota: Todo petroleiro de arqueação bruta igual ou superior a 150 deverá ser provido de um Livro Registro de Óleo, Parte II, a fim de registrar a operação de carga/lastro pertinente. Tal petroleiro deverá também ser provido de um Livro Registro de Óleo, Parte I, para registrar as operações em compartimentos de máquinas pertinentes.

Nome do navio:.....

Número ou letra indicativo:.....

Vista de Topo dos Tanques de Carga e de Resíduos
(a ser completada a bordo)

Compartimento das
bombas

Identificação dos Tanques	Capacidade
Profundidade do/s tanque/s de resíduo	

Indicar a capacidade de cada
tanque e a profundidade do/s
tanque/s de resíduo/s

Introdução

As páginas seguintes desta seção contém uma ampla lista dos itens das operações de carga e lastro que, quando apropriado, deverão ser registrados no Livro Registro de Óleo, de acordo com a Regra 20 do Anexo I da Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios, 1973, como modificada pelo Protocolo de 1978 a ela relativa (MARPOL 73/78). Os itens foram agrupados em seções operacionais, cada qual designada por uma letra código.

Ao fazer um registro no Livro de Registro de Óleo, a data da operação e o número do item deverão ser preenchidos nas colunas apropriadas e os pormenores requeridos deverão ser registrados cronologicamente nos espaços em branco.

Cada operação completada deverá ser assinada e datada pelo oficial ou oficiais responsáveis. Cada página completada deverá ser assinada também pelo Comandante do navio. Em relação aos petroleiros engajados em tráfegos especiais, de acordo com a Regra 13C do Anexo I da MARPOL 73/78, o registro apropriado no Livro de Registro de Óleo será referendada pela Autoridade Marítima Portuária do Estado*.

* Esta sentença somente deve ser inserida nos Livros de Registro de Óleo de petroleiro engajado em tráfego especial

Lista dos Itens a Serem Registrados

- (A) Carregamento de Óleo de Carga
 - 1. Local do carregamento
 - 2. Tipo de óleo carregado e identidade do/s tanque/s
 - 3. Quantidade total de óleo carregado
 - (B) Transferência Interna de Óleo de Carga durante a Viagem
 - 4. Identidade do/s tanque/s:
 - De:
 - Para:
 - 5. Foi/Foram o/s tanque/s em 4(1) esvaziado/s?
 - (C) Descarga de Óleo de Carga
 - 6. Local da Descarga
 - 7. Identidade do/s tanque/s descarregado/s
 - 8. Foi/Foram o/s tanque/s esvaziado/s?
 - (D) Lavagens com Óleo Cru (Somente Petroleiros Cow)
 - (A ser completado para cada tanque sendo lavado por óleo cru)
 - 9. Porto em que a lavagem por óleo cru foi efetuada, ou a posição do navio, se efetua entre dois portos de descarga
 - 10. Identidade do/s tanque/s lavado/s¹
 - 11. Número de máquinas em uso
 - 12. Hora e início da lavagem
 - 13. Método de lavagem empregado²
 - 14. Pressão das canalizações de lavagem
 - 15. Hora do término ou da interrupção da lavagem
 - 16. Declare o método para estabelecer que o/s tanque/s está/tão seco/s
 - 17. Observações³
 - (E) Lastreamento dos Tanques de Carga
 - 18. Identidade do/s tanque/s lastreado/s
 - 19. Posição do navio no início do lastreamento
 - (F) Lastreamento dos Tanques Exclusivamente Dedicados a Lastro Limpo (Somente Petroleiros Cbt)
 - 20. Identidade do/s tanque/s lastrado
 - 21. Posição do navio quando foi tomada água destinada a limpeza por descarga, ou foi tomada água no porto para o/s tanque/s exclusivamente dedicado/s a lastro limpo
 - 22. Posição do navio quando a/s bomba/s e canalizações foram limpas por descarga para o tanque de resíduo
 - 23. Quantidade de água oleosa resultante da limpeza das canalizações por descargas que foi transferida para os tanques de resíduo (identificar o/s tanque/s de resíduo)
 - 24. Posição do navio quando foi tomada água adicional de lastro para o/s tanque/s exclusivamente dedicado/s a lastro limpo
-

25. Hora e posição do navio quando as válvulas que separam os tanques exclusivamente dedicados a lastro limpo da canalização de carga e de esgoto foram fechadas
 26. Quantidade de lastro limpo tomado a bordo
 - (G) Limpeza dos Tanques de Carga
 27. Identidade do/s tanque/s limpo/s
 28. Porto ou posição do navio
 29. Duração de limpeza
 30. Método de limpeza⁴
 31. As águas de lavagem foram transferidas para:
 1. Instalações de recebimento;
 2. Tanque/s de resíduo ou tanque/s de carga designado/s para tanque/s de resíduo (identificar o/s tanque(s))
 - (H) Descarga de Lastro Sujo
 32. Identidade do/s tanque/s
 33. Posição do navio no início da descarga para o mar
 34. Posição do navio ao término da descarga para o mar
 35. Quantidade descarregada para o mar
 36. Velocidade/s do navio durante a descarga
 37. Durante a descarga o sistema de monitoragem e controle da descarga estava operando?
 38. Foi efetuada uma checagem periódica do efluente e da superfície e da água no local de descarga?
 39. Quantidade de água oleosa transferida para o/s tanque/s de resíduo (identificar o/s tanque/s de resíduo)
 40. Descarregado para instalação de recebimento em terra (Identificar o porto, se aplicável)
 - (I) Descarga da Água dos Tanques de Resíduo para o Mar
 41. Identidade dos tanques de resíduo
 42. Tempo de sedimentação desde a última entrada de resíduos, ou
 43. Tempo de sedimentação desde a última descarga
 44. Hora e posição do navio no início da descarga
 45. Espaço vazio (ullage) do conteúdo total do tanque no início da descarga
 46. Espaço vazio (ullage) da interface óleo/água no início da descarga
 47. Quantidade a granel descarregada e régimen da descarga
 48. Quantidade finalmente descarregada e régimen da descarga
 49. Hora e posição do navio ao término da descarga
 50. O sistema de monitoragem e controle da descarga estava operando durante a descarga?
 51. Espaço vazio (ullage) da interface óleo/água ao término da descarga
 52. Velocidade/s do navio durante a descarga
 53. Foi efetuada uma checagem periódica do efluente e da superfície da água no local da descarga?
 54. Confirme se todas as válvulas aplicáveis do sistema de canalização do navio foram fechadas ao término da descarga dos tanques de resíduo
 - (J) Eliminação de Resíduos e de Misturas Oleosas não Tratadas de outro Modo
 55. Identidade do/s tanque/s
 56. Quantidade eliminada de cada tanque
 57. Método de eliminação:
 - 1. Para instalações de recebimento (identifique o porto);
 - 2. Misturada com a carga
 - 3. Transferida para outro/s tanque/s (identificar o/s tanque/s)
 - 4. Outro método (declarar qual)
-

- (K) Descarga de Lastro Limpo contido nos Tanques de Carga
58. Posição do navio no início da descarga de lastro limpo
 59. Identidade do/s tanque/s descarregado/s
 60. O/s tanque/s ficou/aram vazio/s ao término?
 61. Posição do navio ao término, se diferente de 58
 62. Foi efetuada uma checagem periódica do efluente e da superfície da água no local da descarga?
- (L) Descarga do Lastro dos Tanques Exclusivamente dedicados ao Lastro Limpo (Somente Petroleiros Cbt)
63. Identidade do/s tanque/s descarregado/s
 64. Hora e posição do navio no início da descarga do lastro limpo no mar
 65. Hora e posição do navio ao término da descarga no mar
 66. Quantidade descarregada:
 - 1. No mar; ou
 - 2. Para instalações de recebimento (identifique o porto)
 67. Houve algum indício de contaminação por óleo da água de lastro antes ou durante a descarga do mar?
 68. A descarga foi monitorada por um medidor de conteúdo de óleo?
 69. Hora e posição do navio quando as válvulas que separam os tanques exclusivamente dedicados a lastro limpo das canalizações e do esgoto da carga foram fechadas, ao término do lastreamento
- (M) Estado do Sistema de Monitoragem e Controle da Descarga de Óleo
70. Hora da falha do sistema
 71. Hora em que o sistema ficou novamente operativo
 72. razões da falha
- (N) Descargas de Óleo Acidentais ou Excepcionais
73. Hora da ocorrência
 74. Porto ou posição do navio na hora da ocorrência
 75. Quantidade aproximada e tipo de óleo
 76. Circunstâncias da descarga ou do escape, seus motivos e observações gerais
- (O) Outros Procedimentos Operativos e Observações Gerais
Petroleiros Engajados em Tráfegos Especiais
- (P) Carregamento de Água de Lastro
77. Identidade do/s tanque/s lastrado
 78. Posição do navio quando lastrado
 79. Quantidade total de lastro carregado, em metros cúbicos
 80. Observações
- (Q) Redistribuição de Água de Lastro a Bordo
81. Motivos para a redistribuição
- (R) Descarga de Água de Lastro para Instalações de Recebimento
82. Porto/s em que a água de lastro foi descarregada
 83. Nome ou designação da instalação de recebimento
 84. Quantidade total de água de lastro descarregada, em metros cúbicos
 85. Data, assinatura e selo da autoridade marítima do porto
 - 1 - Quando um determinado tanque tenha mais máquinas do que as que possam ser individualmente usadas, como descrito no Manual de Operações e Equipamento, então a seção que estiver sendo lavada por óleo cru deverá ser identificada, por exemplo, n 2, seções central e de vante.
 - 2 - De acordo com o Manual de operações e Equipamento, registre se o método é de simples ou de múltiplo estágio. Se for utilizado o método de múltiplo estágio, dê o arco vertical
-

coberto pelas máquinas e o número de vezes que o arco é coberto por aquele estágio particular do programa.

- 3 - Se os programas dados no Manual de Operações e Equipamento não forem seguidos, então as razões devem ser dadas nas observações.
- 4 - Mangueiras manuais, lavagem por máquinas e/ou limpeza química. Quando for usada a limpeza química, deverão ser indicados os produtos químicos utilizados e sua quantidade.

Nome do navio

Número ou Letras Indicativos:

Operações de Carga/Lastro (Petroleiros)*/Operações em
Compartimentos de Máquinas (Todos os Navios)*

Data	Código Letra	Item (Número)	Registro das Operações/Assinatura do Oficial Encarregado

Assinatura do Comandante

* Cancele como apropriado