
Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios
(MARPOL 73/78)

**PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A
PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO POR NAVIOS, 1973**

As Partes no presente Protocolo:

Reconhecendo que a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, pode contribuir significativamente para a protecção do meio marinho contra a poluição por navios;

Reconhecendo igualmente a necessidade de melhorar ainda mais a prevenção e controle da poluição marinha causada por navios, especialmente navios petroleiros;

Reconhecendo, além disso a necessidade de pôr em execução, tão cedo e tão amplamente quanto possível, as regras para a prevenção da poluição por hidrocarbonetos, contidas no anexo I a essa Convenção;

Reconhecendo, contudo, a necessidade de protelar a aplicação do anexo II a essa Convenção até que certos problemas técnicos tenham sido satisfatoriamente resolvidos;

Considerando que estes objectivos podem ser alcançados mais eficazmente pela conclusão de um protocolo relativo a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973;

acordaram no seguinte:

ARTIGO I

Obrigações gerais

1 - As Partes no presente Protocolo comprometem-se a cumprir as disposições:

- a) Do presente Protocolo e do seu anexo, que constituirá parte integrante deste Protocolo; e
- b) Da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973 (daqui em diante referida como "a Convenção"), com as alterações e aditamentos contidos no presente Protocolo.

2 - As disposições da Convenção e do presente Protocolo serão lidas e interpretadas em conjunto como um único instrumento.

3 - Qualquer referência ao presente Protocolo constitui simultaneamente uma referência ao seu anexo.

ARTIGO II

Aplicação do anexo II à Convenção

1 - Não obstante o disposto no artigo 14, parágrafo 1, da Convenção, as Partes no presente Protocolo acordam que não ficarão vinculadas pelas disposições do anexo II à Convenção durante um período de 3 anos a partir da data da entrada em vigor do presente Protocolo, ou durante um período mais longo que possa ser acordado por uma maioria de dois terços das Partes no presente Protocolo no Comité de Protecção do Meio Marinho (daqui em diante referido como "o Comité") da Organização Marítima Internacional (daqui em diante referida como "a Organização").

2 - Durante o período estipulado no parágrafo 1 do presente artigo, as Partes no presente Protocolo não ficarão sujeitas a quaisquer obrigações nem terão direito de reivindicar quaisquer privilégios nos termos da Convenção, relativos às matérias respeitantes ao anexo II à Convenção, e todas as referências às Partes na Convenção não incluirão as Partes no presente Protocolo, no que respeita às matérias relacionadas com tal anexo.

ARTIGO III

Comunicação de Informações

O texto do artigo 11, parágrafo 1, alínea b), da Convenção é substituído pelo seguinte:

Uma lista de inspectores nomeados ou de organismos reconhecidos que estejam autorizados a actuar em seu nome na condução dos assuntos relacionados com o projecto, construção, equipamento e operação de navios destinados ao transporte de substâncias prejudiciais, de acordo com as disposições das regras, a fim de ser distribuída às Partes para conhecimento dos seus funcionários. A administração notificará, portanto, a Organização das responsabilidades e condições específicas em que a autoridade foi delegada nos referidos inspectores ou organismos reconhecidos.

ARTIGO IV

Assinatura, ratificação, aceitação, aprovação e adesão

1 - O presente Protocolo fica aberto à assinatura, desde 1 de Junho de 1978 até 31 de Maio de 1979, na sede da Organização, continuando a partir daí aberto para adesão. Os Estados podem tornar-se Partes no presente Protocolo mediante:

- a) Assinatura sem reserva para ratificação, aceitação ou aprovação; ou
- b) Assinatura, sujeita a ratificação, aceitação ou aprovação, seguida de ratificação, aceitação ou aprovação; ou
- c) Adesão.

2 - A ratificação, aceitação, aprovação ou adesão é concretizada mediante o depósito do correspondente instrumento junto do secretário-geral da Organização.

ARTIGO V

Entrada em vigor

1 - O presente Protocolo entra em vigor 12 meses após a data em que pelo menos 15 Estados, cujas frotas mercantes combinadas constituam não menos de 50 % da tonelagem de arqueação bruta da marinha mercante mundial, se tenham tomado Partes no presente Protocolo, de acordo com o seu artigo IV.

2 - Qualquer instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão depositado depois da entrada em vigor do presente Protocolo produz efeito 3 meses após a data de depósito.

3 - Depois da data em que uma emenda ao presente Protocolo for considerada como aceite, de acordo com o artigo 16 da Convenção, qualquer instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão depositado aplicar-se-á ao presente Protocolo como emendado.

ARTIGO VI

Emendas

Os procedimentos estabelecidos no artigo 16 da Convenção relativos às emendas aos artigos, a um anexo e a um apêndice a um anexo à Convenção aplicam-se, respectivamente, às emendas aos artigos, ao anexo e a um apêndice ao anexo ao presente Protocolo.

ARTIGO VII

Denúncia

1 - O presente Protocolo pode ser denunciado por qualquer Parte no mesmo, em qualquer momento, após decorridos 5 anos a partir da entrada em vigor do Protocolo para essa Parte.

2 - A denúncia é efectuada mediante o depósito de um instrumento de denúncia junto do secretário-geral da Organização.

3 - Uma denúncia produz efeitos 12 meses após a recepção da sua notificação pelo secretário-geral da Organização, ou após o termo de qualquer outro período mais longo indicado na notificação.

ARTIGO VIII

Depositário

1 - O presente Protocolo é depositado junto do secretário-geral da Organização (daqui em diante referido como "o depositário").

2 - O depositário:

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

- i)* De cada nova assinatura ou depósito de um instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão e respectiva data;
- ii)* Da data de entrada em vigor do presente Protocolo;
- iii)* Do depósito de qualquer instrumento de denúncia do presente Protocolo, bem como da data em que foi recebido e da data em que a denúncia produz efeitos;
- iv)* De qualquer decisão tomada de acordo com o artigo II, parágrafo 1, do presente Protocolo;

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

3 - Logo que o presente Protocolo entre em vigor, será enviada uma cópia autenticada pelo depositário ao Secretariado das Nações Unidas, para registo e publicação, de acordo com o artigo 102 da Carta das Nações Unidas.

ARTIGO IX

Línguas

O presente Protocolo é redigido em exemplar único, cujos textos em espanhol, francês, inglês e russo fazem igualmente fé. Serão preparadas e depositadas com os originais assinados traduções oficiais em alemão, árabe, italiano e japonês.

Em fé do que os abaixo assinados (*), devidamente autorizados pelos seus respectivos governos para esse efeito, assinaram o presente Protocolo.

(*) Omitidas as assinaturas.

Feito em Londres, no dia 17 de Fevereiro de 1978.

-

ANEXO

Alterações e aditamentos à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973

ANEXO I

Regras para a prevenção da poluição por hidrocarbonetos

Regra 1

Definições

Parágrafos 1 a 7 - Sem alteração.

Substituir o texto do parágrafo 8 pelo seguinte:

8 - *a*) "Grande modificação" significa a modificação de um navio existente:

- i*) Que altera substancialmente as suas dimensões ou capacidade de carga; ou
- ii*) Que modifica o tipo do navio; ou
- iii*) Cujas intenções sejam, na opinião da administração, prolongar consideravelmente a sua vida; ou
- iv*) Que de qualquer outra forma altere o navio de modo que, se fosse um navio novo, ficaria sujeito às disposições pertinentes do presente Protocolo que não lhe seriam aplicáveis como navio existente;

b) Não obstante as disposições da alínea *a*) do presente parágrafo, a modificação de um navio petroleiro existente, de porte bruto igual ou superior a 20 000 t, para satisfazer os requisitos da regra 13 deste anexo não será considerada como uma grande modificação para os efeitos do presente anexo.

Parágrafos 9 a 22 - Sem alteração.

Substituir o texto do parágrafo 23 pelo seguinte:

23 - "Deslocamento leve" significa o deslocamento de um navio, em toneladas métricas, sem carga, combustível, óleo lubrificante, água de lastro, água doce e água de alimentação de caldeiras nos tanques, materiais de consumo, passageiros e tripulação, e suas bagagens.

Parágrafos 24 e 25 - Sem alteração.

Os seguintes parágrafos são incluídos no texto:

26 - Não obstante as disposições do parágrafo 6 da presente regra, para os efeitos das regras 13, 13B, 13E e 18, parágrafo 5, deste anexo, "navio petroleiro novo" significa um navio petroleiro:

- a) Cujo contrato de construção foi celebrado depois de 1 de Junho de 1979; ou
- b) Na ausência de um contrato de construção, cuja quilha foi assente, ou se encontrava numa fase equivalente de construção, depois de 1 de Janeiro de 1980; ou
- c) Cujas entregas foram efectuadas depois de 1 de Junho de 1982; ou
- d) Que sofreu uma grande modificação:
 - i) Cujo contrato foi celebrado depois de 1 de Junho de 1979; ou
 - ii) Na ausência de um contrato, cujos trabalhos foram iniciados depois de 1 de Janeiro de 1980; ou
 - iii) Cujos trabalhos terminaram depois de 1 de Junho de 1982;

exceptuando que, para os navios petroleiros de porte bruto igual ou superior a 70 000 t, aplicar-se-á a definição contida no parágrafo 6 desta regra para os efeitos da regra 13, parágrafo 1, do presente anexo.

27 - Não obstante as disposições do parágrafo 7 desta regra, para os efeitos das regras 13, 13A, 13B, 13C, 13D e 18, parágrafo 6, do presente anexo, "navio petroleiro existente" significa um navio petroleiro que não é um navio petroleiro novo tal como definido no parágrafo 26 desta regra.

28 - "Petróleo bruto" significa qualquer mistura líquida de hidrocarbonetos existente na terra, tratada ou não para a tornar transportável, e inclui:

- a) Petróleo bruto do qual podem ter sido retiradas certas fracções destiladas; e
- b) Petróleo bruto ao qual podem ter sido adicionadas certas fracções destiladas.

29 - "Navio-tanque para transporte de petróleo bruto" significa um navio petroleiro utilizado no transporte de petróleo bruto.

30 - "Navio-tanque para o transporte de produtos refinados" significa um navio petroleiro utilizado no transporte de hidrocarbonetos que não sejam petróleo bruto.

Regras 2 e 3

Sem alteração.

Regra 4

Substituir o texto da regra 4 pelo seguinte:

Vistorias e inspecções

1 - Os navios petroleiros de arqueação bruta igual ou superior a 150 t e todos os outros navios de arqueação bruta igual ou superior a 400 t serão sujeitos às vistorias a seguir especificadas:

- a) Uma vistoria inicial antes de o navio entrar ao serviço ou antes da emissão, pela primeira vez, do certificado exigido pela regra 5 do presente anexo, que incluirá uma vistoria completa da sua estrutura, equipamento, sistemas, instalações, disposições e materiais, na medida em que o navio

esteja abrangido por este anexo. Esta vistoria será de modo a assegurar que a estrutura, equipamento, sistemas, instalações, disposições e materiais cumpram integralmente os requisitos aplicáveis do presente anexo.

b) Vistorias periódicas, a intervalos determinados pela administração, mas não excedendo 5 anos, que permitam assegurar que a estrutura, equipamento, sistemas, instalações, disposições e materiais cumpram integralmente os requisitos do presente anexo.

c) Pelo menos uma vistoria intermédia durante o período de validade do certificado que permita assegurar que os equipamentos, os sistemas de bombagem e de encanamentos associados, incluindo os monitores de descarga de hidrocarbonetos, sistemas de lavagem com petróleo bruto, os equipamentos separadores hidrocarbonetos/água e os equipamentos de filtragem de hidrocarbonetos cumpram integralmente os requisitos aplicáveis do presente anexo e estão em boas condições de funcionamento. Quando apenas se proceda a uma vistoria intermédia durante qualquer período de validade do certificado, essa vistoria efectuar-se-á no período compreendido entre 6 meses antes e 6 meses depois da data intermédia de validade do referido certificado. Estas vistorias intermédias serão registadas no certificado emitido em conformidade com a regra 5 do presente anexo.

2 - A administração estabelecerá as medidas apropriadas para 1 os navios que não estão sujeitos às disposições do parágrafo 1 desta regra, de modo a garantir o cumprimento das disposições aplicáveis do presente anexo.

3 - *a)* As vistorias a navios, para verificação da aplicação das disposições do presente anexo, serão efectuadas por funcionários da administração. A administração pode, contudo, delegar a execução das vistorias quer em inspectores nomeados para este fim quer em organismos por ela reconhecidos.

b) A administração estabelecerá disposições para a realização de inspecções não programadas durante e, período de validade do certificado. Estas inspecções garantirão que o navio e o seu equipamento se mantêm, sob todos os aspectos, em condições satisfatórias para o serviço a que o navio se destina. Estas inspecções podem ser efectuadas pelos seus próprios serviços de inspecção, por inspectores nomeados ou por organismos reconhecidos, ou ainda por outras Partes, a pedido da administração. Quando a administração, de acordo com as disposições do parágrafo 1 da presente regra, estabelecer a realização de vistorias anuais obrigatórias, não serão obrigatórias as inspecções não programadas acima referidas.

c) Qualquer administração que nomeie inspectores ou reconheça organismos para efectuar as vistorias e inspecções, como estabelecido nas alíneas *a)* e *b)* do presente parágrafo, conferirá, pelo menos, poderes ao inspector nomeado ou ao organismo reconhecido para:

- i)* Exigir a execução de reparações num navio; e
- ii)* Efectuar vistorias e inspecções, quando solicitadas pelas autoridades apropriadas de um Estado do porto.

A administração notificará a Organização das responsabilidades específicas atribuídas aos inspectores nomeados ou organismos reconhecidos e das condições em que lhes foi delegada a

autoridade, a fim de ser comunicada às Partes no presente Protocolo, para informação dos seus funcionários.

d) Quando um inspector nomeado ou um organismo reconhecido verificar que o estado do navio ou do seu equipamento não corresponde substancialmente ao especificado no certificado ou é tal que o navio não está apto a largar para o mar sem que represente uma ameaça inaceitável para o meio marinho, esse inspector ou organismo assegurar-se-á imediatamente de que são tomadas acções correctivas e notificará, em devido tempo, a administração. Se essas acções correctivas não forem tomadas, o certificado será retirado e a administração será imediatamente notificada; e se o navio se encontrar num porto de outra Parte, as autoridades apropriadas do Estado do porto serão também imediatamente notificadas. Quando um funcionário da administração, um inspector nomeado ou um organismo reconhecido tiver notificado as autoridades apropriadas do Estado do porto, o governo desse Estado prestará a esse funcionário, inspector ou organismo a assistência necessária para se desempenhar das suas obrigações nos termos da presente regra. Quando aplicável, o governo do Estado do porto interessado tomará medidas convenientes de modo a garantir que o navio só possa largar para o mar ou sair do porto com o objectivo de se dirigir ao mais próximo e apropriado estaleiro de reparações que esteja disponível, quando não represente uma ameaça inaceitável para o meio marinho.

e) Em qualquer dos casos, a administração interessada garantirá em absoluto a integral execução e a eficiência da vistoria e da inspecção e tomará as disposições necessárias para satisfazer esta obrigação.

4 - *a)* O estado do navio e do seu equipamento será mantido de acordo com as disposições do presente Protocolo, de modo a garantir que o navio se mantenha, em todos os aspectos, apto a largar para o mar sem que represente uma ameaça inaceitável para o meio marinho.

b) Após a execução de qualquer das vistorias previstas no parágrafo 1 da presente regra não serão efectuadas quaisquer modificações na estrutura, equipamento, sistemas, instalações, disposições ou materiais inspeccionados sem autorização da administração, com excepção da substituição directa de tal equipamento e instalações.

c) Sempre que ocorrer um acidente num navio ou for detectada uma deficiência que afecte substancialmente a integridade do navio ou a eficiência ou integridade do equipamento sujeitos às disposições do presente anexo, o capitão ou o armador do navio participará, na primeira oportunidade, o facto à administração, ao organismo reconhecido ou ao inspector nomeado, responsável pela emissão do respectivo certificado, a quem caberá proceder a investigações para determinar se é necessário efectuar uma vistoria, como requerido pelo parágrafo 1 da presente regra. Se o navio se encontrar num porto de outra Parte, o capitão ou o armador participará também imediatamente o facto às autoridades apropriadas do Estado do porto, e o inspector nomeado ou o organismo reconhecido certificar-se-á de que tal participação foi efectuada.

Regras 5, 6 e 7

No texto destas regras, eliminar todas as referências a "(1973)", relacionadas com o Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Hidrocarbonetos.

Regra 8

Validade do certificado

Substituir o texto da regra 8 pelo seguinte:

1 - Um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Hidrocarbonetos será emitido por um período de validade determinado pela administração, que não excederá 5 anos a contar da data da emissão, desde que, no caso de um navio petroleiro operando com tanques destinados a lastro limpo por um período limitado como especificado na regra 13, parágrafo 9, do presente anexo, o período de validade do certificado não exceda o período atrás indicado.

2 - Um certificado deixará de ser válido se forem introduzidas modificações significativas na estrutura, equipamento, sistemas, instalações, disposições ou materiais exigidos sem a aprovação da administração, à excepção da substituição directa de tal equipamento ou instalações ou se não tiverem sido efectuadas as vistorias intermédias especificadas pela administração, nos termos da regra 4, parágrafo 1, alínea c), do presente anexo.

3 - Um certificado emitido para um navio deixará igualmente de ser válido quando o navio mudar de bandeira. Só será emitido um novo certificado quando o governo que o emitir estiver convencido de que o navio cumpre integralmente os requisitos da regra 4, parágrafo 4, alíneas a) e b), do presente anexo. No caso de mudança de bandeira entre Partes, o Governo da Parte cuja bandeira o navio arvorava, se para tal for solicitado até 3 meses depois da mudança, enviará à administração uma cópia do certificado que o navio possuía antes da mudança e, se possível, uma cópia do relatório da respectiva vistoria.

Regras 9 a 12

Sem alteração.

O texto da regra 13 é substituído pelas seguintes regras:

Regra 13

Tanques de lastro segregado, tanques destinados a lastro limpo e lavagem com petróleo bruto

Tendo em consideração as disposições das regras 13C e 13D do presente anexo, os navios petroleiros cumprirão os requisitos desta regra.

Navios petroleiros novos de porte bruto igual ou superior a 20 000 t

1 - Todos os navios-tanques novos para transporte de petróleo bruto, de porte bruto igual ou superior a 20 000 t e todos os navios-tanques novos para transporte de produtos refinados de porte bruto igual ou superior a 30 000 t possuirão tanques de lastro segregado e cumprirão as disposições dos parágrafos 2, 3 e 4 ou do parágrafo 5 da presente regra, conforme aplicável.

2 - A capacidade dos tanques de lastro segregado será calculada de forma que o navio possa navegar em lastro com toda a segurança sem ter de recorrer à utilização dos tanques de carga para lastragem com água, salvo nas condições previstas no parágrafo 3 ou 4 da presente regra. Contudo, em qualquer caso, a capacidade mínima dos tanques de lastro segregado permitirá que em todas as condições de lastro que possam ocorrer em qualquer momento da viagem, incluindo a de deslocamento leve apenas com lastro segregado, possam ser satisfeitos todos os seguintes requisitos relativos a calados e caimento do navio:

a) A imersão a meio navio (dm) em metros (sem ter em consideração qualquer deformação do navio) não será inferior a:

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

b) Os calados nas perpendiculares a vante e a ré terão os valores correspondentes à imersão a meio navio (dm), conforme estabelecido na alínea a) do presente parágrafo, com um caimento a ré igual ou inferior a 0,015 L; e

c) Em qualquer caso, o calado na perpendicular a ré não será inferior ao calado necessário para assegurar a imersão completa do(s) hélice(s).

3 - Em caso algum será transportada água de lastro nos tanques de carga, excepto nas raras viagens em que as condições meteorológicas sejam de tal modo severas que se torne necessário, na opinião do capitão, transportar água de lastro adicional nos tanques de carga para garantir a segurança do navio. Esta água de lastro adicional será tratada e descarregada em cumprimento da regra 9 e em conformidade com os requisitos da regra 15 do presente anexo, e esta operação registada no Livro de Registo de Hidrocarbonetos mencionado na regra 20 deste anexo.

4 - No caso de navios-tanques novos para transporte de petróleo bruto, o lastro adicional autorizado no parágrafo 3 da presente regra só será transportado em tanques de carga que tenham sido lavados com petróleo bruto, em conformidade com a regra 13B deste anexo, antes da largada de um porto ou terminal de descarga de hidrocarbonetos.

5 - Não obstante as disposições do parágrafo 2 da presente regra, as condições de lastro segregado para os navios petroleiros de comprimento inferior a 150 m terão de ser consideradas satisfatórias pela administração.

6 - Todos os navios-tanques para transporte de petróleo bruto, de porte bruto igual ou superior a 20 000 t, serão equipados com um sistema de limpeza dos tanques, usando a lavagem com petróleo bruto. A administração tomará as medidas necessárias para garantir que o sistema cumpra integralmente os requisitos da regra 13B do presente anexo, no prazo de 1 ano a partir da data em que o navio-tanque foi utilizado pela primeira vez no transporte de petróleo bruto ou no fim da terceira viagem em que foi transportado petróleo bruto adequado à lavagem com petróleo bruto se esta for posterior. A não ser que o navio petroleiro transporte petróleo bruto que não seja adequado para a lavagem com petróleo bruto, o navio operará aquele sistema em conformidade com os requisitos daquela regra.

Navios-tanques existentes para transporte de petróleo bruto, de porte bruto igual ou superior a 40 000 t

7 - Tendo em consideração as disposições dos parágrafos 8 e 9 da presente regra, todos os navios-tanques existentes para transporte de petróleo bruto, de porte bruto igual ou superior a 40 000 t, possuirão tanques de lastro segregado e cumprirão os requisitos dos parágrafos 2 e 3 desta regra, a partir da entrada em vigor do presente Protocolo.

8 - Os navios-tanques existentes para transporte de petróleo bruto, referidos no parágrafo 7 da presente regra, em vez de possuírem tanques de lastro segregado, podem operar utilizando um procedimento de limpeza dos tanques de carga usando a lavagem com petróleo bruto, em conformidade com a regra 13B deste anexo, excepto se o navio-tanque para transporte de petróleo bruto for destinado ao transporte de petróleo bruto que não seja adequado para a lavagem com petróleo bruto.

9 - Os navios petroleiros existentes para transporte de petróleo bruto referidos no parágrafo 7 ou 8 da presente regra, em vez de possuírem tanques de lastro segregado ou operarem utilizando um procedimento de limpeza dos tanques de carga, usando a lavagem com petróleo bruto, podem operar com tanques destinados a lastro limpo, em conformidade com as disposições da regra 13A deste anexo, durante o seguinte período:

a) Até 2 anos depois da entrada em vigor do presente Protocolo, no caso de navios-tanques para transporte de petróleo bruto de porte bruto igual ou superior a 70 000 t; e

b) Até 4 anos depois da entrada em vigor do presente Protocolo, no caso de navios-tanques para transporte de petróleo bruto de porte bruto igual ou superior a 40 000 t, mas inferior a 70 000 t.

Navios-tanques existentes para transporte de produtos refinados, de porte bruto igual ou superior a 40 000 t

10 - A partir da entrada em vigor do presente Protocolo, todos os navios-tanques existentes para transporte de produtos refinados, de porte bruto igual ou superior a 40 000 t, possuirão tanques de lastro segregado e cumprirão os requisitos dos parágrafos 2 e 3 da presente regra, ou alternativamente operarão com tanques destinados a lastro limpo, em conformidade com as disposições da regra 13A deste anexo.

Navios petroleiros qualificados como navios petroleiros de lastro segregado

11 - Qualquer navio petroleiro que não seja obrigado a possuir tanques de lastro segregado, em conformidade com o parágrafo 1, 7 ou 10 da presente regra, pode, contudo, ser qualificado como navio petroleiro de lastro segregado desde que cumpra os requisitos dos parágrafos 2 e 3 ou do parágrafo 5 desta regra, conforme aplicável.

Regra 13A

Requisitos para navios petroleiros com tanques destinados a lastro limpo

1 - Um navio petroleiro que opere com tanques destinados a lastro limpo, em conformidade com as disposições da regra 13, parágrafo 9 ou 10, do presente anexo, terá tanques com capacidade suficiente, destinados exclusivamente ao transporte de lastro limpo, como definido na regra 1,

parágrafo 16 deste anexo, de modo a satisfazer os requisitos da regra 13, parágrafos 2 e 3, do presente anexo.

2 - As disposições e os procedimentos operacionais referentes aos tanques destinados a lastro limpo cumprirão os requisitos estabelecidos pela administração. Tais requisitos incluirão pelo menos todas as disposições das especificações para navios petroleiros com tanques destinados a lastro limpo, adoptadas pela Conferência Internacional sobre Segurança de Navios-Tanques e Prevenção da Poluição, 1978, na Resolução 14, com as eventuais revisões feitas pela Organização.

3 - Um navio petroleiro que opere com tanques destinados a lastro limpo será equipado com um aparelho de medida do teor em hidrocarbonetos de tipo aprovado pela administração, com base nas especificações recomendadas pela Organização (*), de modo a permitir o controle do teor em hidrocarbonetos na água de lastro que está a ser descarregada. O aparelho de medida do teor em hidrocarbonetos será instalado, o mais tardar, na primeira entrada programada em estaleiro, depois da entrada em vigor do presente protocolo. Até que esteja instalado o aparelho de medida do teor em hidrocarbonetos, será verificado, mediante exame da água de lastro realizado imediatamente antes da descarga de água dos tanques destinados a lastro limpo, que esta não foi contaminada por hidrocarbonetos.

-

(*) Faz-se referência à Recomendação sobre Especificações Internacionais de Eficiência e Ensaio dos Equipamentos Separadores Hidrocarbonetos/Água e dos Aparelhos de Medida do Teor em Hidrocarbonetos, adoptada pela Organização na Resolução A.393(X).

4 - Todos os navios petroleiros que operem com tanques destinados a lastro limpo possuirão:

a) Um Manual de Operação dos Tanques Destinados a Lastro Limpo, com a descrição detalhada do sistema e dos procedimentos operacionais. Este manual obedecerá às exigências da administração e incluirá todas as informações contidas nas especificações referidas no parágrafo 2 da presente regra. Se for efectuada uma modificação no sistema de tanques destinados a lastro limpo, o manual de operação será revisto em conformidade; e

b) Um suplemento ao Livro de Registo de Hidrocarbonetos, referido na regra 20 do presente anexo, conforme indicado no suplemento 1 ao apêndice III a este anexo. Este suplemento acompanhará sempre o Livro de Registo de Hidrocarbonetos.

Regra 13B

Requisitos para a lavagem com petróleo bruto

1 - Todos os sistemas de lavagem com petróleo bruto cuja instalação seja obrigatória, em conformidade com a regra 13, parágrafos 6 e 8 do presente anexo, cumprirão os requisitos desta regra.

2 - A instalação de lavagem com petróleo bruto, o equipamento associado e a sua disposição cumprirão os requisitos estabelecidos pela administração. Tais requisitos incluirão, pelo menos,

todas as disposições das especificações para o projecto, operação e controlo dos sistemas de lavagem com petróleo bruto, adoptadas pela Conferência Internacional sobre Segurança de Navios-Tanques e Prevenção da Poluição, 1978, na Resolução 15, com as eventuais revisões feitas pela Organização.

3 - Todos os tanques de carga e todos os tanques de resíduos serão equipados com um sistema de gás inerte, em conformidade com as regras apropriadas do capítulo II-2 da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, modificada e ampliada pelo Protocolo de 1978 Relativo à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974.

4 - No respeitante à lastragem dos tanques de carga, antes de cada viagem em lastro serão lavados com petróleo bruto um número suficiente de tanques de carga, para que, tendo em consideração a rota habitual do navio petroleiro e as condições meteorológicas previsíveis, apenas se embarque água para lastro nos tanques de carga que tenham sido lavados com petróleo bruto.

5 - Todos os navios petroleiros que operem com sistemas de lavagem de tanques com petróleo bruto possuirão:

- a) Um Manual de Operação e Equipamento com a descrição detalhada do sistema, do equipamento e dos procedimentos operacionais. Este manual obedecerá às exigências da administração e incluirá todas as informações contidas nas especificações referidas no parágrafo 2 da presente regra. Se for efectuada uma modificação no sistema de lavagem com petróleo bruto, o Manual de Operação e Equipamento será revisto em conformidade; e
- b) Um suplemento ao Livro de Registo de Hidrocarbonetos, referido na regra 20 do presente anexo, conforme indicado no suplemento 2 ao apêndice III a este anexo. Este suplemento acompanhará sempre o Livro de Registo de Hidrocarbonetos.

Regra 13C

Navios-tanques existentes utilizados em tráfegos específicos

1 - Tendo em consideração as disposições dos parágrafos 2 e 3 da presente regra, a regra 13, parágrafos 7 a 10, do presente anexo não se aplicará a um navio petroleiro existente utilizado exclusivamente em tráfegos específicos entre:

- a) Portos ou terminais de um Estado Parte no presente Protocolo; ou
- b) Portos ou terminais de Estados Partes no presente Protocolo, quando:
 - i) A totalidade da viagem se efectue dentro de uma área especial como definida na regra 10, parágrafo 1, do presente anexo; ou
 - ii) A totalidade da viagem se efectue dentro de outros limites definidos pela Organização.

2 - As disposições do parágrafo 1 da presente regra aplicar-se-ão apenas quando os portos ou terminais onde se efectue o carregamento no decurso dessas viagens possuírem instalações adequadas para a recepção e tratamento de todo o lastro e água de lavagem de tanques,

provenientes de navios petroleiros que os utilizem, e quando forem satisfeitas todas as seguintes condições:

- a) Tendo em consideração as excepções previstas na regra 11 do presente anexo, todas as águas de lastro, incluindo água de lastro limpo, e os resíduos da lavagem de tanques são retidos a bordo e trasfegados para as instalações de recepção e o respectivo registo nas secções apropriadas do suplemento ao Livro de Registo de Hidrocarbonetos, referido no parágrafo 3 da presente regra, é visado pela autoridade competente do Estado do porto;
- b) Tenha havido acordo entre a administração e os governos dos Estados do porto referidos no parágrafo 1, alínea a) ou b), da presente regra, relativamente à utilização de um navio petroleiro existente para um tráfego específico;
- c) Em conformidade com as disposições pertinentes do presente anexo, as instalações de recepção dos portos ou terminais acima referidas sejam aprovadas, para os efeitos da presente regra, pelos governos dos Estados Partes no presente Protocolo, em cujo território estejam situados esses portos ou terminais; e
- d) Esteja mencionado no Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Hidrocarbonetos que o navio petroleiro se destina exclusivamente a esse tráfego específico.

3 - Todos os navios petroleiros utilizados num tráfego específico possuirão um suplemento ao Livro de Registo de Hidrocarbonetos, referido na regra 20 do presente anexo, conforme indicado no suplemento 3 ao apêndice III a este anexo. Este suplemento acompanhará sempre o Livro de Registo de Hidrocarbonetos.

Regra 13D

Navios petroleiros existentes com disposições especiais para lastro

1 - Quando um navio petroleiro existente tenha sido construído ou opere de modo a cumprir permanentemente os requisitos de calado e caimento da regra 13, parágrafo 2, do presente anexo, sem necessidade de recorrer à utilização de água de lastro, será considerado como cumprindo os requisitos relativos a tanques de lastro segregado, referidos na regra 13, parágrafo 7, deste anexo, desde que sejam satisfeitas todas as seguintes condições:

- a) Os procedimentos operacionais e as disposições para lastro sejam aprovados pela administração;
- b) Exista acordo entre a administração e os governos dos Estados do porto interessados que sejam Partes no presente Protocolo, sempre que os requisitos de calado e caimento sejam satisfeitos mediante um procedimento operacional; e
- c) Esteja mencionado no Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Hidrocarbonetos que o navio petroleiro opera com disposições especiais para lastro.

2 - Em caso algum será transportada água de lastro nos tanques de hidrocarbonetos, excepto nas raras viagens em que as condições meteorológicas sejam de tal modo severas que se torne necessário, na opinião do capitão, transportar água de lastro adicional nos tanques de carga para garantir a segurança do navio. Esta água de lastro adicional será tratada e descarregada em cumprimento da regra 9 e em conformidade com os requisitos da regra 15 do presente anexo, e

esta operação registada no Livro de Registo de Hidrocarbonetos mencionado na regra 20 deste anexo.

3 - A administração que tenha visado um certificado de acordo com o parágrafo 1, alínea c), da presente regra comunicará à Organização os detalhes correspondentes, para informação às Partes no presente Protocolo.

Regra 13E

Localização protectiva dos espaços para lastro segregado

1 - Em todos os navios-tanques novos para transporte de petróleo bruto de porte bruto igual ou superior a 20 000 t e em todos os navios-tanques novos para transporte de produtos refinados de porte bruto igual ou superior a 30 000 t, os tanques de lastro segregado necessários para proporcionar a capacidade que permita cumprir os requisitos da regra 13 do presente anexo, que estejam localizados na zona do comprimento do navio em que se situam os tanques de carga, serão dispostos de acordo com os requisitos dos parágrafos 2, 3 e 4 desta regra, de modo a constituir uma medida de protecção contra o derrame de hidrocarbonetos no caso de encalhe ou de colisão.

2 - Os tanques de lastro segregado e os espaços que não sejam tanques de hidrocarbonetos situados na zona do comprimento do navio em que se situam os tanques de carga (Lt) serão dispostos de modo a cumprir o seguinte requisito:

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

onde:

PAc = área, em metros, quadrados, do costado correspondente a cada tanque de lastro segregado ou espaço que não seja um tanque de hidrocarbonetos, calculada com base nas dimensões de traçado;

PAs = área, em metros quadrados, do fundo do navio, correspondente a cada um desses tanques ou espaços, calculada com base nas dimensões de traçado;

Lt = comprimento, em metros, entre os extremos a vante e a ré dos tanques de carga;

B = boca máxima do navio, em metros, como definida na regra 1, parágrafo 21, do presente anexo;

D = pontal de construção, em metros, medido verticalmente à borda, a meio navio, entre a face superior da quilha e a face superior do vau do convés de bordo livre. Nos navios com trincaniz curvo, o pontal de construção medir-se-á até ao ponto de intercepção do prolongamento das linhas de traçado do convés com a do costado, como se o trincaniz fosse de construção angular;

$J = 0,45$ para navios petroleiros de porte bruto igual a 20 000 t; 0,30 para navios petroleiros de porte bruto igual ou superior a 200 000 t, tendo em consideração as disposições do parágrafo 3 da presente regra.

Os valores de " J ", correspondentes a valores de porte bruto intermédio, calcular-se-ão por interpolação linear.

Sempre que os símbolos indicados neste parágrafo apareçam na presente regra têm o significado definido, no presente parágrafo.

3 - Para os navios-tanques de porte bruto igual ou superior a 200 000 t, o valor de J pode ser reduzido como segue:

$$J \text{ reduzido} = \left[J - \left(a - \frac{O_c + O_s}{4 O_A} \right) \right]$$

ou 0,2 se este valor for superior, onde:

$a = 0,25$ para navios petroleiros de porte bruto igual a 200 000 t;

$a = 0,40$ para os navios petroleiros de porte bruto igual a 300 000 t;

$a = 0,50$ para navios petroleiros de porte bruto igual ou superior a 420 000 t.

O_s valores de " a " correspondentes a valores de porte bruto intermédio calcular-se-ão por interpolação linear;

O_c = como definido na regra 23, parágrafo 1, alínea a), do presente anexo.

O_s = como definido na regra 23, parágrafo 1, alínea b), do presente anexo;

O_A = derrame admissível de hidrocarbonetos como exigido na regra 24, parágrafo 2, do presente anexo.

4 - No cálculo de "PAc" e "PAs", para os tanques de lastro segregado e espaços que não sejam tanques de hidrocarbonetos, aplicar-se-á o seguinte:

a) A largura mínima de cada tanque ou espaços laterais cuja altura seja igual à altura do costado do navio, ou que se estenda desde o convés até à face superior do duplo fundo, não será inferior a 2 m. Esta largura será medida a partir do costado perpendicularmente ao plano longitudinal do navio. Quando estes tanques ou espaços laterais tenham uma largura menor, não serão tomados em consideração para o cálculo da área de protecção "PAc"; e

b) A altura mínima de cada tanque ou espaço do duplo fundo será de $B/15$ ou 2 m, se este valor for inferior. Quando estes tanques ou espaços tenham uma altura menor não serão tomados em consideração para o cálculo da área de protecção "PAs".

A largura e a altura mínimas dos tanques laterais e dos tanques de duplo fundo serão medidas não tendo em conta a área do encolamento e, no caso da largura mínima, sem ter em conta a área dos trincanizes curvos.

Regra 14

Sem alteração.

Regra 15

No texto existente desta regra, eliminar a referência a "(1973)" em relação ao Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Hidrocarbonetos.

Regras 16 e 17

Sem alteração.

Regra 18

Sistemas de bombagem, de encanamentos e de descarga nos navios petroleiros

Parágrafos 1 a 4 - Sem alteração.

São acrescentados ao texto existente os seguintes parágrafos:

5 - Todos os navios petroleiros novos obrigados a possuir tanques de lastro segregado ou a estar equipados com um sistema de lavagem com petróleo bruto cumprirão os seguintes requisitos:

- a) Serão equipados com encanamentos para hidrocarbonetos projectados e instalados de modo que a retenção de hidrocarbonetos nos encanamentos seja minimizada; e
- b) Serão instalados meios para drenar todas as bombas de carga e todos os encanamentos para hidrocarbonetos no termo da operação de descarga, se necessário ligando-os a um dispositivo de drenagem forçada. Os resíduos de drenagem dos encanamentos e das bombas poderão ser descarregados quer para terra, quer para um tanque de carga ou de resíduos. Para a descarga para terra será instalado um encanamento especial de diâmetro reduzido ligado a vale das válvulas do colector do navio.

6 - Todos os navios-tanques existentes para o transporte de petróleo bruto obrigados a possuir tanques de lastro segregado, ou a estar equipados com um sistema de lavagem com petróleo bruto, ou a operar com tanques destinados a lastro limpo, cumprirão as disposições do parágrafo 5, alínea b), da presente regra.

Regra 19

Sem alteração.

Regra 20

No texto desta regra, eliminar a referência a "(1973)" em relação ao Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Hidrocarbonetos.

Regras 21 a 25

APÊNDICE I

Lista de hidrocarbonetos

Sem alteração.

APÊNDICE II

Modelo de certificado

O modelo de certificado é substituído pelo seguinte:

Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Hidrocarbonetos

Emitido de acordo com as disposições do Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional, para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, sob a autoridade do Governo de.....

(designação oficial completa do país)

por.....

(nome completo da pessoa competente ou do organismo autorizado, nos termos das disposições do Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973)

Nome do navio	Número ou letras do distintivo do navio	Porto de registo	Arqueação bruta

Tipo de navio:

- Navio-tanque para transporte de petróleo bruto (*)
- Navio-tanque para transporte de produtos refinados (*)
- Navio-tanque para transporte de petróleo bruto/produtos refinados (*)
- Outros navios que não sejam petroleiros com tanques de carga abrangidos pela regra 2, parágrafo 2 do anexo I ao Protocolo (*)
- Navio que não seja qualquer dos acima mencionados *

Data do contrato de construção ou de grande modificação ...

Data de assentamento da quilha ou em que o navio se encontrava numa fase equivalente de construção ou em que foi iniciada urna grande modificação ...

Data da entrega do navio ou do termo de uma grande modificação ...

-

* Riscar como apropriado.

PARTE A

Todos os navios

O navio está equipado com:

Para navios de arqueação bruta igual ou superior a 400 t:

- a)* Equipamento separador de hidrocarbonetos/água (*) (capaz de produzir um efluente com um teor em hidrocarbonetos não excedendo 100 partes por milhão).
- b)* Um equipamento de filtragem de hidrocarbonetos (*) (capaz de produzir um efluente com um teor em hidrocarbonetos não excedendo 100 partes por milhão).

Para navios de arqueação bruta igual ou superior a 10 000 t:

- c)* Um equipamento monitor da descarga de hidrocarbonetos (*) [adicional a a) ou b) acima]; ou
- d)* Equipamento separador de hidrocarbonetos/água e um equipamento de filtragem de hidrocarbonetos (*) (capaz de produzir um efluente corri um teor em hidrocarbonetos não excedendo 15 partes por milhão) em vez de a) ou b) acima.

Pormenores dos requisitos, cuja dispensa é concedida nos termos da regra 2, parágrafos 2 e 4, alínea a), do anexo I ao Protocolo:

.....
.....

Observações:

.....

Averbamento para navios existentes (*):

Certifica-se que este navio foi equipado de modo a cumprir os requisitos do Protocolo de 1978 Relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, aplicáveis a navios existentes (**).

Assinado ...

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local ...

Data ...

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

(*) Este averbamento só é necessário no primeiro certificado emitido para um navio.

(**) Os prazos, após a entrada em vigor do Protocolo, para a instalação de equipamento separador hidrocarbonetos/água, equipamento monitor da descarga de hidrocarbonetos, equipamento de filtragem de hidrocarbonetos e/ou disposições de tanques de resíduos, estão indicados nas regras 13A, parágrafo 3, 15, parágrafo 1, e 16, parágrafo 4, do anexo I ao Protocolo.

PARTE B

Navios petroleiros (*)

Capacidade de transporte do navio (m ³)	Porte bruto do navio (toneladas métricas)	Comprimento do navio (m)

Certifica-se que este navio foi construído e equipado e deve operar de acordo com o seguinte:

1 - Este navio:

a) Está sujeito aos requisitos de construção da regra 24 do anexo I ao Protocolo e cumpre esses requisitos (**).

b) Não está sujeito aos requisitos de construção da regra 24 do anexo I ao Protocolo (**).

c) Não está sujeito aos requisitos de construção da regra 24 do anexo I ao Protocolo, mas cumpre esses requisitos (**).

2 - Este navio:

a) Está sujeito aos requisitos de construção da regra 13E do anexo I ao Protocolo e cumpre esses requisitos (*).

b) Não está sujeito aos requisitos de construção da regra 13E do anexo I ao Protocolo (**).

-

(*) Esta parte deve ser preenchida para navios petroleiros, incluindo navios de carga combinada, e os registos que sejam aplicáveis devem ser preenchidos para navios que não sejam navios petroleiros construídos e utilizados para transportar hidrocarbonetos a granel com capacidade total igual ou superior a 200 m³.

(**) Riscar como apropriado.

3 - Este navio:

a) É obrigado a possuir tanques de lastro segregado, em conformidade com os requisitos da regra 13 do anexo I ao Protocolo, e cumpre esses requisitos (*).

b) Não é obrigado a possuir tanques de lastro segregado, em conformidade com os requisitos da regra 13 do anexo I ao Protocolo (*).

c) Não é obrigado a possuir tanques de lastro segregado, em conformidade com os requisitos da regra 13 do anexo I ao Protocolo, mas cumpre esses requisitos (*).

d) Em conformidade com a regra 13C ou 13D do anexo I ao Protocolo e, conforme especificado na parte C deste certificado, está dispensado do cumprimento dos requisitos da regra 13 do anexo I ao Protocolo (*).

e) Está equipado com um sistema de limpeza dos tanques de carga, utilizando a lavagem com petróleo bruto, em conformidade com as disposições da regra 13B do anexo I ao Protocolo, em vez de possuir tanques de lastro segregado (*).

f) Possui tanques destinados a lastro limpo, em conformidade com as disposições da regra 13A do anexo I ao Protocolo, em vez de possuir tanques de lastro segregado ou de estar equipado com um sistema de limpeza de tanques de carga utilizando a lavagem com petróleo bruto (*).

4 - Este navio:

a) É obrigado a estar equipado com um sistema de limpeza dos tanques de carga utilizando a lavagem com petróleo bruto, em conformidade com os requisitos da regra 13, parágrafo 6, do anexo I ao Protocolo e cumpre esses requisitos (*).

b) Não é obrigado a estar equipado com um sistema de limpeza dos tanques de carga utilizando a lavagem com petróleo bruto, em conformidade com os requisitos da regra 13, parágrafo 6, do anexo I ao Protocolo (*).

-

(*) Riscar como apropriado.

Tanques de lastro segregado (*)

A distribuição dos tanques de lastro segregado é a seguinte:

Tanque	Volume (m ³)	Tanque	Volume (m ³)

Tanques destinados a lastro limpo (*)

Este navio opera utilizando tanques de lastro limpo até ... (data), em conformidade com os requisitos da regra 13A do anexo I ao Protocolo.

A designação dos tanques destinados a lastro limpo é a seguinte:

Tanque	Volume (m ³)	Tanque	Volume (m ³)

(*) Riscar se não for aplicável.

Manual (*)

Certifica-se que este navio possui:

- a) Um Manual de Operação dos Tanques Destinados a Lastro Limpo, actualizado em conformidade com a regra 13A do anexo I ao Protocolo (**).
- b) Um Manual de Operação e Equipamento do Sistema de Lavagem com Petróleo Bruto, actualizado em conformidade com a regra 13B do anexo I ao Protocolo (**).

Identificação do exemplar actualizado do manual ...

Assinado ...

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local ...

Data ...

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

Identificação do exemplar actualizado do manual ...

Assinado ...

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local ...

Data ...

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

(*) Riscar se não for aplicável.

(**) Riscar como apropriado.

PARTE C

Dispensas (*)

Certifica-se que este navio:

- a) É destinado somente ao tráfego entre ... e ... em conformidade com a regra 13C do anexo I ao Protocolo (**); ou
- b) Opera com uma disposição especial de lastro, em conformidade com a regra 13D do anexo I ao Protocolo (**);

estando por isso dispensado do cumprimento dos requisitos da regra 13 do anexo I ao Protocolo.

Assinado ...

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local ...

Data ...

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

(*) Riscar se não for aplicável.

(**) Riscar como apropriado.

Certifica-se:

Que o navio foi vistoriado em conformidade com a regra 4 do anexo I ao Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, no que respeita à prevenção da poluição por hidrocarbonetos; e que nessa vistoria se verificou serem satisfatórias, sob todos os aspectos, as condições da estrutura, equipamento, sistemas, instalações, disposições e materiais do navio e que o navio cumpre os requisitos aplicáveis do anexo I ao Protocolo.

Este certificado é válido até ... sujeito à(s) vistoria(s) intermédia(s) a intervalos de ... Emitido em ... (local da emissão do certificado).
... / .../19...

Assinado ...

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

Vistoria intermédia

Certifica-se que na vistoria intermédia exigida pela regra 4, parágrafo 1, alínea c), do anexo I ao Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, se verificou que este navio e o estado em que se encontra cumprem as disposições pertinentes deste Protocolo.

Assinado ...

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local ...

Data ...

A próxima vistoria intermédia deve realizar-se em...

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

Assinado ...

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local ...

Data ...

A próxima vistoria intermédia deve realizar-se em ...

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

Assinado ...

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local ...

Data ...

A próxima vistoria intermédia deve realizar-se em ...

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

Assinado ...

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local ...

Data ...

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

APÊNDICE III

Modelo do Livro de Registo de Hidrocarbonetos

São acrescentados ao modelo existente os seguintes modelos de suplementos ao Livro de Registo de Hidrocarbonetos:

Suplemento 1

Modelo de Suplemento ao Livro de registo de Hidrocarbonetos para navios petroleiros que operem com tanques destinados a lastro limpo (*)

Nome do navio ...

Número ou letras do distintivo do navio ...

Capacidade total de transporte de carga ... m³

Capacidade total dos tanques destinados a lastro limpo ... m³

Os tanques seguintes são designados como tanques destinados a lastro limpo:

Tanque	Volume (M ³)	Tanque	Volume (M ³)

Nota. - Os períodos abrangidos pelo suplemento devem corresponder aos períodos abrangidos pelo Livro de Registo de Hidrocarbonetos.

-

(*) Este Suplemento deve acompanhar o Livro de Registo de Hidrocarbonetos para navios petroleiros que operem com tanques destinados a lastro limpo, em conformidade com a regra 13A do anexo I ao Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios. 1973. As restantes informa requeridas devem ser registadas no Livro de Registo de Hidrocarbonetos.

A) Lastragem dos tanques destinados a lastro limpo

101	Identificação do(s) tanque(s) lastrado(s)			
102	Data e posição do navio no momento em que foi embarcada água no(s)			

	tanque(s) destinado(s) a lastro limpo, para limpeza por jacto de água ou para lastragem do navio no porto			
103	Data e posição do navio no momento em que a(s) bomba(s) e encanamentos foram lavados com água e o seu conteúdo descarregado para um tanque de resíduos			
104	Data e posição do navio no momento em que foi embarcada água de lastro adicional no(s) tanque(s) destinado(s) a lastro limpo			
105	Data, hora e posição do navio no momento em que foram fechadas: a) As válvulas do tanque de resíduos; b) As válvulas dos tanques de carga; c) Outras válvulas relacionadas com o sistema de lastro limpo			
106	Quantidade de lastro limpo embarcado			

O abaixo assinado certifica que, adicionalmente ao registo supra, todas as válvulas de fundo, ligações dos tanques de carga e dos encanamentos, bem como as ligações entre tanques ou interligações dos tanques, foram bem fechadas e trancadas no termo da lastragem dos tanques destinados a lastro limpo.

Data do registo ...

O Oficial Encarregado ...

O Capitão ...

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: a) Para o mar; ou b) Para uma instalação de recepção			
109	Data, hora e posição do navio no termo da descarga para o mar			
110	Quantidade descarregada: a) Para o mar; ou b) Para a instalação de recepção			

111	Foi verificado se antes da descarga a água de lastro estava poluída por hidrocarbonetos?			
112	Durante a descarga foi controlado o efluente por meio de um aparelho de medida do teor em hidrocarbonetos?			
113	Observou-se algum indício de poluição por hidrocarbonetos da água de lastro, antes ou durante a descarga?			
114	Data e posição do navio no momento em que as bombas e encanamentos foram lavados com água, depois da operação de carga			
115	Data, hora e posição do navio no momento em que foram fechadas: a) As válvulas dos tanques de resíduos; b) As válvulas dos tanques de carga; c) Outras válvulas relacionadas com o sistema de lastro limpo.			
116	Quantidade de água poluída transferida para o(s) tanque(s) de resíduos [identificar o(s) tanque(s) de resíduos]			

O abaixo assinado certifica que, adicionalmente ao registo supra, todas as válvulas de fundo, válvulas de descarga para o mar, ligações dos tanques de carga e encanamentos, bem como as ligações entre tanques ou interligações dos tanques, foram fechadas e trancadas no termo da descarga de lastro limpo e que a(s) bomba(s) e os encanamentos destinados às operações com lastro limpo foram devidamente limpos após a descarga de lastro limpo.

Data do registo ...

Oficial Responsável ...

Capitão ...

Suplemento 2

Modelo do Suplemento ao Livro de Registo de Hidrocarbonetos dos navios-tanques para transporte de petróleo bruto que operam com o processo de limpeza dos tanques de carga utilizando a lavagem com petróleo bruto (*)

Nome do navio ...

Número ou letras do distintivo do navio ...

Capacidade total de carga ...m³
 Viagem de ...para ...
 [Porto(s)] ... (data) ... [Porto(s)] ... (data) ...

Notas - Os períodos abrangidos pelo suplemento devem corresponder aos períodos abrangidos pelo Livro de Registo de Hidrocarbonetos.

Os tanques de carga lavados com petróleo bruto devem ser os indicados no Manual de Operação e Equipamento, exigido pela regra 13B, parágrafo 5, alínea a), do Protocolo.

Deve ser utilizada uma coluna separada para cada tanque lavado com petróleo bruto ou enxaguado com água.

A) Lavagem com petróleo bruto

201	Data e porto onde foi efectuada a lavagem com petróleo bruto ou posição do navio, se aquela tiver sido efectuada entre dois portos de descarga			
202	Identificação do(s) tanque(s) lavado(s) (ver Nota 1)			
203	Número de máquinas utilizadas			
204	Início da lavagem: a) Data e hora; b) Capacidade residual do tanque			
205	Método de lavagem utilizado (ver Nota 2)			

(*) Este Suplemento devera estar apenso ao Livro de Registo de Hidrocarbonetos dos navios-tanques para transporte de petróleo bruto que operem com o processo de limpeza dos tanques de carga utilizando a lavagem com petróleo bruto, em conformidade com a regra 13B do anexo I ao Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973 e destina-se a substituir a secção e) do Livro de Registo de Hidrocarbonetos. Os pormenores das operações de lastragem e de deslastragem e outras informações requeridas devem ser registados no Livro de Registo de Hidrocarbonetos.

206	Pressão nos encanamentos de lavagem			
207	Termo ou interrupção da lavagem: a) Data e hora; b) Capacidade residual do tanque			
208	Observações			

Os tanques foram lavados de acordo com os programas indicados no Manual de Operação e Equipamento (ver Nota 3), tendo sido verificado no termo da operação que estavam secos.

Data do registo ...

Oficial Responsável ...

Capitão ...

Nota 1. - Quando um determinado tanque tiver um número de máquinas superior ao que pode ser utilizado simultaneamente, tal como descrito no Manual de Operação e Equipamento, deve ser identificada a secção lavada com petróleo bruto, por exemplo n.º 2 centro, secção de vante.

Nota 2. - De acordo com o Manual de Operação e Equipamento, registar se foi utilizada o um método de lavagem de uma ou várias fases. Se tiver sido utilizado um método multifase, indicar o arco vertical varrido pelas máquinas e o número de vezes que esse arco é varrido nessa fase particular do programa.

Nota 3. - Se não forem seguidos os programas indicados no Manual de Operação e Equipamento, no espaço destinado a "Observações" serão registados os detalhes da operação efectuada.

B) Enxaguamento com água, ou limpeza com água, do fundo dos tanques

209	Data e posição do navio no momento em que se efectuou o enxaguamento com água ou a limpeza com água			
210	Identificação do(s) tanque(s) e data			
211	Volume de água utilizado			
212	Trasfega para: a) Instalações de recepção; b) Tanque(s) de resíduos [identificar o(s) tanque(s) de resíduos]			

Data do registo ...

Oficial Responsável ...

Capitão ...

Suplemento 3

Modelo do Suplemento ao Livro de Registo de Hidrocarbonetos para os navios petroleiros utilizados em tráfegos específicos (*)

Nome do navio ...

Número ou letras do distintivo do navio ...

Capacidade total de carga ... m³

Capacidade total de água de lastro requerida para cumprimento da regra 13, parágrafos 2 e 3, do anexo I ao Protocolo ... m³

Viagens de ... [Porto(s)] para ... [Porto(s)] ...

Nota. - Os períodos abrangidos pelo Suplemento devem corresponder aos períodos abrangidos pelo Livro de Registo de Hidrocarbonetos.

-

(*) Este Suplemento deve estar apenso ao Livro de Registo de Hidrocarbonetos para navios petroleiros utilizados em tráfegos específicos, em conformidade com a regra 13C do anexo I ao Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, e destina-se a substituir as secções d), f), 9) e i) do Livro de Registo de Hidrocarbonetos. As restantes informações requeridas devem ser registadas no Livro de Registo de Hidrocarbonetos.

A) Embarque de água de lastro

301	Identificação do(s) tanque(s) lastrado(s)			
302	Data e posição do navio no momento da lastragem			
303	Quantidade total de lastro embarcado (m ³)			
304	Método de cálculo da quantidade de lastro			
305	Observações			
306	Data e assinatura do oficial encarregado			
307	Data e assinatura do Capitão			

B) Redistribuição da água de lastro a bordo

308	Motivo da redistribuição			
309	Data e assinatura do oficial encarregado			
310	Data e assinatura do Capitão			

C) Descarga da água de lastro para instalação de recepção

311	Data(s) e porto(s) onde a água de lastro foi descarregada			
-----	---	--	--	--

312	Nome ou designação da instalação de recepção			
313	Quantidade total da água de lastro descarregada (m ³)			
314	Método de cálculo da quantidade de lastro			
315	Data e assinatura do oficial encarregado			
316	Data e assinatura do Capitão			
317	Data, assinatura e carimbo do funcionário da autoridade portuária			

Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL 73/78)

ANEXO II

Regras para o controlo da poluição por substâncias líquidas nocivas transportadas a granel

Regra I

Definições

Para os fins do presente anexo:

1-«Navio-tanque» para transporte de produtos químicos» significa um navio construído ou adaptado fundamentalmente para transporte de substâncias líquidas nocivas a granel, incluindo qualquer navio petroleiro, tal como definido no anexo I à presente Convenção, quando transporte um carregamento total ou parcial de substâncias líquidas nocivas a granel.

2-«Lastro limpo» significa o lastro de um tanque que, desde a última vez que transportou uma carga contendo uma substância da categoria A, B, C ou D, tenha sido meticulosamente limpo, os resíduos resultantes da limpeza descarregados e o tanque esgotado em conformidade com os requisitos apropriados do presente anexo.

3 - «Lastro segregado» significa a água de lastro contida num tanque permanentemente destinado ao transporte de lastro ou ao transporte de lastro ou cargas que não sejam hidrocarbonetos ou substâncias líquidas nocivas, de acordo com as diversas definições dadas nos anexos à presente Convenção, e que está completamente separado dos sistemas de carga e de combustível líquido.

4-«Terra mais próxima» é a definida na regra 1, parágrafo 9, do anexo I à presente Convenção.

5-«Substâncias líquidas» são aquelas cuja pressão de vapor não excede 2,8 kg/cm² a temperatura de 37,8° C

6-«Substância líquida nociva» significa qualquer substância indicada no apêndice II ao presente anexo ou provisoriamente classificada, nos termos das disposições da regra 3, parágrafo 4, como pertencendo à categoria A, B, C ou D

7-«Área especial» significa uma área do mar em que, por razões técnicas reconhecidas relativamente às suas condições oceanografias e ecológicas e as características particulares do seu tráfego, é requerida a adopção de métodos especiais obrigatórios para a prevenção da poluição do mar por substâncias líquidas nocivas

São áreas especiais:

- a) A área do mar Báltico; e
- b) A área do mar Negro.

8-«Área do mar Báltico» é a área definida na regra 10, parágrafo 1, alínea b), do anexo I à presente Convenção.

9-«Área do mar Negro» é a área definida na regra 10, parágrafo 1, alínea c), do anexo I a presente Convenção.

Regra 2

Âmbito de aplicação

1-Salvo disposição expressa em contrário, as disposições do presente anexo aplicar-se-ão a todos os navios que transportem substâncias líquidas nocivas a granel.

2-Quando um navio-tanque para transporte de produtos químicos transportar, num dos seus espaços de carga, substâncias sujeitas às disposições do anexo I à presente Convenção, ser-lhe-ão igualmente aplicáveis os requisitos pertinentes do anexo I

3-A regra 13 do presente anexo aplicar-se-á apenas aos navios que transportem substâncias classificadas, para efeito de controlo de descargas, na categoria A, B ou C.

Regra 3

Classificação em categorias e lista das substâncias líquidas nocivas

1-Para os fins das regras do presente anexo, com excepção da regra 13, as substâncias líquidas nocivas dividem-se nas 4 categorias seguintes:

a) Categoria A-Substâncias líquidas nocivas provenientes das operações de limpeza ou deslastragem de tanques que, se descarregadas para o mar, representam um risco grave para os recursos marinhos ou para a saúde humana ou prejudicam gravemente os locais de recreio ou outras utilizações legítimas do mar e justificam, portanto, a aplicação de medidas rigorosas contra a poluição.

b) Categoria B-Substâncias líquidas nocivas provenientes das operações de limpeza ou deslastragem de tanques que, se descarregadas para o mar, representam um risco para os recursos marinhos ou para a saúde humana ou prejudicam os locais de recreio ou outras utilizações legítimas do mar e justificam, portanto, a aplicação de medidas especiais contra a poluição;

c) Categoria C-Substâncias líquidas nocivas provenientes das operações de limpeza ou deslastragem de tanques que, se descarregadas para o mar, representam fraco risco para os

recursos marinhos ou para a saúde humana ou prejudicam levemente os locais de recreio ou outras utilizações legítimas do mar e requerem, portanto, condições especiais de operação;

d) Categoria D-Substâncias líquidas nocivas provenientes das operações de limpeza ou deslastragem de tanques que, se descarregadas para o mar, representam um reconhecido risco para os recursos marinhos ou para a saúde humana ou prejudicam minimamente os locais de recreio ou outras utilizações legítimas do mar e requerem, portanto, alguma atenção nas suas condições de operação.

2-As directivas a seguir para classificar as substâncias líquidas nocivas em categorias constam do apêndice I ao presente anexo.

3-A lista das substâncias líquidas nocivas transportadas a granel e actualmente classificadas em categorias, que estão sujeitas às disposições do presente anexo, constitui o apêndice II a este anexo

4-Sempre que for proposto o transporte de uma substância líquida a granel que não tenha sido classificada numa das categorias, nos termos do parágrafo 1 da presente regra, nem avaliada de acordo com a regra 4, parágrafo 1, deste anexo, os governos das Partes na Convenção interessados na operação proposta estabelecerão e acordarão numa classificação provisória para essa operação com base nas directivas referidas no parágrafo 2 da presente regra. Enquanto os governos interessados não chegarem a completo acordo, a substância será transportada nas condições mais rigorosas que tenham sido propostas Logo que possível, mas nunca num prazo superior a 90 dias após a operação de transporte, a administração interessada notificará a Organização e fornecer-lhe-á os dados pormenorizados sobre a substância e a sua classificação provisória, para rápida divulgação a todas as Partes, para informação e apreciação. Os governos das Partes disporão de um período de 90 dias para comunicar os seus comentários à Organização com vista a classificação da substância.

Regra 4

Outras substâncias líquidas

1-As substâncias enumeradas no apêndice III ao presente anexo foram avaliadas, concluindo-se não serem de incluir nas categorias A, B, C e D, tal como definidas na regra 3, parágrafo 1, deste anexo, porque actualmente se considera que a sua descarga para o mar, proveniente de operações de limpeza ou deslastragem de tanques, não representa qualquer risco para a saúde humana, para os recursos marinhos, para os locais de recreio ou outras utilizações legítimas do mar.

2-A descarga das águas dos porões, águas de lastro ou de outros resíduos ou misturas que contenham unicamente substâncias mencionadas no apêndice III ao presente anexo não estará sujeita aos requisitos deste anexo.

3-A descarga para o mar de lastro limpo ou de lastro segregado não estará sujeita aos requisitos do presente anexo

Regra 5

Descarga de substâncias líquidas nocivas

Substâncias das categorias A, B e C fora das áreas especiais e do categoria D em todas as áreas:

Tendo em consideração as disposições da regra 6 do presente anexo,

1-Será proibida a descarga para o mar de substâncias da categoria A, tal como definidas na regra 3, parágrafo 1, alínea a), do presente anexo, ou das substâncias provisoriamente classificadas como tal, ou ainda de águas de lastro, de águas de lavagem de tanques ou de outros resíduos ou misturas que contenham tais substâncias. Se os tanques que contêm tais substâncias ou misturas forem lavados, os resíduos resultantes dessa operação serão descarregados para uma instalação de recepção até que a concentração da substância no efluente recebido nessa instalação seja igual ou inferior à concentração residual Prescrita para essa substância na coluna III do apêndice II ao presente anexo e até que o tanque esteja vazio. Os resíduos que ficarem no tanque, desde que tenham sido posteriormente diluídos pela adição de um volume de água não inferior a 5 % do volume total do tanque, podem ser descarregados para o mar quando forem igualmente satisfeitas todas as seguintes condições:

- a) O navio segue a sua rota a uma velocidade de pelo menos 7 nós, no caso de navios com propulsão própria; ou de pelo menos 4 nós, no caso de navios sem propulsão própria;
- b) A descarga é feita abaixo da linha de água, tendo em consideração a localização das aspirações da água do mar; e
- c) A descarga é feita a uma distância não inferior a 12 milhas marítimas da terra mais próxima e em águas de profundidade não inferior a 25 m.

2-Será proibida a descarga para o mar de substâncias da categoria B, tal como definidas na regra 3, parágrafo 1, alínea b), do presente anexo, ou das substâncias provisoriamente classificadas como tal, ou ainda de águas de lastro, águas de lavagem de tanques ou de outros resíduos ou misturas que contenham tais substâncias excepto quando forem satisfeitas todas as seguintes condições:

- a) O navio segue a sua rota a uma velocidade de pelo menos 7 nós, no caso de navios com propulsão própria, ou de pelo menos 4 nós, no caso de navios sem propulsão própria;
- b) Os métodos e disposições para a descarga são aprovados pela Administração. Tais métodos e disposições basear-se-ão em normas elaboradas pela Organização e garantirão que a concentração e o débito de descarga do efluente sejam tais que a concentração da substância na esteira do navio não exceda uma parte por milhão;
- c) A quantidade máxima de carga descarregada de cada tanque e dos respectivos encanamentos não excede a quantidade máxima aprovada, em conformidade com os métodos referidos na alínea b) do presente parágrafo, a qual não excederá em caso algum a maior das quantidades seguintes: 1 m³ ou 1/3000 da capacidade do tanque em metros cúbicos;

d) A descarga é feita abaixo da linha de água, tendo em consideração a localização das aspirações da água do mar; e

e) A descarga é feita a uma distância não inferior a 12 milhas marítimas da terra mais próxima e em águas de profundidade não inferior a 25 m.

3-Será proibida a descarga para o mar de substâncias da categoria C, tal como definidas na regra 3, parágrafo 1, alínea c), do presente anexo, ou das substâncias provisoriamente classificadas como tal, ou ainda de águas de lastro, águas de lavagem de tanques ou de outros resíduos ou misturas que contenham tais substâncias excepto quando forem satisfeitas todas as seguintes condições:

a) O navio segue a sua rota a uma velocidade de pelo menos 7 nós, no caso de navios com propulsão própria ou de pelo menos 4 nós, no caso de navios sem propulsão própria;

b) Os métodos e disposições para a descarga são aprovados pela administração. Tais métodos e disposições basear-se-ão em normas elaboradas pela Organização e garantirão que a concentração e o débito de descarga do efluente sejam tais 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 dos respectivos encanamentos não excede a quantidade máxima aprovada, em conformidade com os métodos referidos na alínea b) do presente parágrafo, a qual não excederá em caso algum a maior das quantidades seguintes: 3 m³ ou 1/1000 da capacidade do tanque em metros cúbicos;

d) A descarga é feita abaixo da linha de água, tendo em consideração a focalização das aspirações da água do mar; e

e) A descarga é feita a uma distância não inferior a 12 milhas marítimas da terra mais próxima e em águas de profundidade não inferior a 25 m.

4-Será proibida a descarga para o mar de substâncias da categoria D, tal como definidas na regra 3, parágrafo 1, alínea d), do presente anexo, ou das substâncias provisoriamente classificadas como tal, ou ainda de águas de lastro, águas de lavagem de tanques ou de outros resíduos ou misturas que contenham tais substâncias, excepto quando forem satisfeitas todas as seguintes condições:

a) O navio segue a sua rota a uma velocidade de pelo menos 7 nós, no caso de navios com propulsão própria, ou de pelo menos 4 nós, no caso de navios sem propulsão própria;

b) A concentração de tais misturas não ultrapassa uma parte da substância para 10 partes de água; e

c) A descarga é feita a uma distância não inferior a 12 milhas marítimas da terra mais próxima.

5-Podem ser utilizados processos de ventilação aprovados pela administração para remover resíduos de carga de um tanque. Estes processos basear-se-ão em normas elaboradas pela

Organização. Se for necessário proceder posteriormente à lavagem do tanque, a descarga para o mar das águas de lavagem do tanque efectuar-se-á em conformidade com o parágrafo 1, 2, 3 ou 4 da presente regra, conforme aplicável.

6-Será proibida a descarga para o mar de substâncias, não incluídas em nenhuma categoria nem classificadas provisoriamente ou avaliadas de acordo com a regra 4, parágrafo 1, do presente anexo, ou ainda de águas de lastro, águas de lavagem de tanques ou de outros resíduos ou misturas que contenham tais substâncias.

Substâncias, das categorias A, B ou C dentro das áreas especiais:

Tendo em consideração as disposições da regra 6 do presente anexo,

7-Será proibida a descarga para o mar de substâncias, da categoria A, tal como definidas na regra 3, parágrafo 1, alínea a), do presente anexo, ou das substâncias, provisoriamente classificadas como tal, ou ainda de águas de lastro, águas de lavagem de tanques ou de outros resíduos ou misturas que contenham tais substâncias. Se os tanques que contêm tais substâncias, ou misturas forem lavados, os resíduos resultantes dessa operação serão descarregados para uma instalação de recepção montada, em conformidade com a regra 7 do presente anexo, pelos Estados ribeirinhos da área especial até que a concentração da substâncias efluente recebido nessa instalação seja igual ou inferior à concentração residual prescrita para essa substância na coluna IV do apêndice II ao presente anexo e até que o tanque esteja vazio. Os resíduo que ficarem no tanque, desde que tenham sido posteriormente diluídos pela adição de um volume de água não inferior a 5 % do volume total do tanque, podem ser descarregados para o mar quando forem igualmente satisfeitas todas as seguintes condições:

- a) O navio segue a sua rota a uma velocidade de pelo menos 7 nós, no caso de navios com propulsão própria, ou de pelo menos 4 nós, no caso de navios sem propulsão própria;
- b) A descarga é feita abaixo da linha de água, tendo em consideração a localização das aspirações da água do mar; e
- c) A descarga é feita a uma distância não inferior a 12 milhas marítimas da terra mais próxima e em águas de profundidade não inferior a 25 m.

8-Será proibida a descarga para o mar de substâncias, da categoria B, tal como definidas na regra 3, parágrafo 1, alínea b), do presente anexo, ou das substâncias, provisoriamente classificadas como tal, ou ainda de águas de lastro, águas de lavagem de tanques ou de outros resíduos ou misturas que contenham tais substâncias, excepto quando forem satisfeitas todas as seguintes condições:

- a) O tanque, após a operação de descarga, foi lavado com um volume de água não inferior a 0,5 % do volume total do tanque e os resíduos resultantes descarregados para uma instalação de recepção até o tanque ficar vazio;
- b) O navio segue a sua rota a uma velocidade de pelo menos 7 nós, no caso de navios com propulsão própria, ou de pelo menos 4 nós, no caso de navios sem propulsão própria;

c) Os métodos e disposições para descarga e lavagem são aprovados pela administração. Tais métodos e disposições basear-se-ão em normas elaboradas pela Organização e garantirão que a concentração e o débito de descarga do efluente sejam tais que a concentração da substância na esteira do navio não exceda uma parte por milhão;

d) A descarga é feita abaixo da linha de água, tendo em consideração a localização das aspirações da água do mar; e

e) A descarga é feita a uma distância não inferior a 12 milhas marítimas da terra mais próxima e em águas de profundidade não inferior a 25 m.

9-Será proibida a descarga para o mar de substâncias, da categoria C, tal como definidas na regra 3, parágrafo 1, alínea c), do presente anexo, ou de substâncias, provisoriamente classificadas como tal, ou ainda de águas de lastro, águas de lavagem de tanques ou de outros resíduos ou misturas que contenham tais substâncias, excepto quando forem satisfeitas todas as seguintes condições:

a) O navio segue a sua rota a uma velocidade de pelo menos 7 nós, no caso de navios com propulsão própria, ou de pelo menos 4 nós, no caso de navios sem propulsão própria;

b) Os métodos e disposições para descarga são aprovados pela administração, Tais métodos e disposições basear-se-ão em normas elaboradas pela Organização e garantirão que a concentração e o débito de descarga do efluente sejam tais que a concentração da substância na esteira do navio não exceda uma parte por milhão;

c) A quantidade máxima de carga descarregada de cada tanque e dos respectivos encanamentos não excede a quantidade máxima aprovada, em conformidade com os métodos referidos na alínea b) do presente parágrafo, a qual não excederá em caso algum a maior das quantidades seguintes: 1 m³ ou 1/3000 da capacidade do tanque em metros cúbicos;

d) A descarga é feita abaixo da linha de água, tendo em consideração a localização das aspirações da água do mar; e

e) A descarga é feita a uma distância não inferior a 12 milhas marítimas da terra mais próxima e em águas de profundidade não inferior a 25 m.

10-Podem ser utilizados processos de ventilação aprovados pela administração para remover resíduos de carga de um tanque. Estes processos basear-se-ão em normas elaboradas pela Organização. Se for necessário proceder posteriormente à lavagem do tanque, a descarga para o mar das águas de lavagem do tanque efectuar-se-á em conformidade com o parágrafo 7, 8 ou 9 da presente regra, conforme aplicável.

11-Será proibida a descarga para o mar de substâncias não incluídas em nenhuma categoria nem classificadas provisoriamente ou avaliadas de acordo com a regra 4, parágrafo 1, do presente anexo, ou ainda de águas de lastro, águas de lavagem de tanques ou de outros resíduos ou misturas que contenham tais substâncias.

12-Nada na presente regra proibirá que o navio retenha a bordo resíduos de uma carga da categoria B ou C e que os descarregue para o mar, fora de uma área especial, em conformidade com o parágrafo 2 ou 3 desta regra, respectivamente.

13-a) Os governos das Partes na Convenção cujas Costas confinem com determinada área especial acordarão e fixarão, de comum acordo, uma data limite para dar cumprimento aos requisitos da regra 7, parágrafo 1, do presente anexo e a partir da qual serão tornados efectivos os requisitos dos parágrafos 7, 8, 9 e 10 desta regra, no que respeita à área em questão, e notificarão a Organização da data assim fixada, pelo menos com 6 meses de antecedência. A Organização notificará imediatamente todas as outras Partes dessa data.

b) Se a data de entrada em vigor da presente Convenção for anterior a data fixada em conformidade com a alínea a) do presente parágrafo, durante o período transitório aplicar-se-ão os requisitos dos parágrafos 1, 2 e 3 desta regra.

Regra 6

Excepções

A regra 5 do presente anexo não se aplicará:

a) À descarga para o mar de substâncias líquidas nocivas ou de misturas que contenham tais substâncias necessária para garantir a segurança de um navio ou para a salvaguarda de vidas humanas no mar; ou

b) À descarga para o mar de substâncias líquidas nocivas ou de misturas que contenham tais substâncias resultante de avaria no navio ou no seu equipamento:

i) Desde que tenham sido tomadas todas as precauções razoáveis depois da ocorrência da avaria ou da detecção da descarga, a fim de a impedir ou reduzir ao mínimo; e

ii) Salvo se o proprietário ou o capitão tiver agido intencionalmente para provocar a avaria ou negligentemente e consciente da probabilidade da ocorrência da avaria; ou

c) À descarga para o mar de substâncias líquidas nocivas, ou misturas que contenham tais substâncias aprovada pela administração, quando estas substâncias forem utilizadas para combater incidentes concretos de poluição, a fim de minimizar os prejuízos dela resultantes. Qualquer descarga desta natureza estará sujeita a aprovação do governo com jurisdição na área onde se tencione efectuar a descarga.

Regra 7

Instalações de recepção

1-Os governos das Partes na Convenção comprometem-se a garantir a montagem de instalações de recepção de acordo com as necessidades dos navios que escalem os seus portos, terminais ou portos de reparação, do seguinte modo:

a) Os portos e terminais de carga e descarga terão instalações adequadas para receber dos navios que transportem substâncias líquidas nocivas, sem atrasos indevidos, os resíduos e misturas contendo tais substâncias que se encontrem ainda a bordo para eliminação, em consequência da aplicação do presente anexo; e

b) Os portos de reparação em que se reparem navios tanques para transporte de produtos químicos terão instalações adequadas para receber resíduos e misturas que contenham substâncias líquidas nocivas.

2-Os governos das Partes determinarão os tipos de instalações a montar para os fins do parágrafo 1 da presente regra, em cada porto de carga e descarga, em cada terminal e em cada porto de reparação situados nos seus territórios e notificarão, em conformidade, a Organização.

3-As Partes notificarão a Organização, para comunicação às Partes interessadas, de todos os casos em que as instalações requeridas nos termos do parágrafo 1 da presente regra sejam consideradas inadequadas.

Regra 8

Medidas de controlo

1-Os governos das Partes na Convenção nomearão ou autorizarão inspetores para assegurar o cumprimento da presente regra.

Substâncias categoria A em todas as áreas:

2-a) Quando um tanque for parcial ou totalmente descarregado sem ser limpo, far-se-á o registo apropriado no Livro de Registo de Carga.

b) Até que esse tanque seja limpo, todas as operações de bombagem ou de trasfega respeitantes a esse tanque serão também registadas no Livro de Registo de Carga.

3-Se o tanque for lavado:

a) O efluente resultante da operação de lavagem do tanque será descarregado do navio para uma instalação de recepção até que a concentração da substância na descarga, verificada pela análise de amostras do efluente recolhidas pelo inspetor, desça pelo menos ao valor da concentração residual especificada para essa substância no apêndice ao presente anexo. Quando a concentração residual requerida for conseguida, as restantes águas de lavagem do tanque continuarão a ser descarregadas para a instalação de recepção até que o tanque-esteja vazio. Os registos apropriados destas operações serão feitos no Livro de Registo de Carga e certificados pelo inspetor; e

b) Depois de diluídos os resíduos que ficaram no tanque, num volume de água equivalente, pelo menos, a 5 % da capacidade do tanque, a mistura resultante pode ser descarregada para o mar, em conformidade com as disposições do parágrafo 1, alíneas a), b) e c), ou 7, alíneas a), b) e c), da

regra 5 do presente anexo, conforme aplicável Os registos apropriados destas operações serão feitos no Livro de Registo de Carga.

4-Quando o governo da Parte receptora considere que é impossível medir a concentração da substância no efluente sem causar atraso indevido ao navio, essa Parte pode aceitar um procedimento alternativo como equivalente ao do parágrafo 3, alínea a), desde que:

a) A administração tenha aprovado um método de limpeza prévia para esse tanque e para essa substância baseado em normas elaboradas pela Organização, e que essa Parte considere que tal método permite satisfazer os requisitos do parágrafo 1 ou 7 da regra 5 do presente anexo, conforme aplicável, no que respeita à obtenção das concentrações residuais requeridas;

b) Um inspector, devidamente autorizado por essa Parte, certifique no Livro de Registo de Carga que:

i) O tanque, as suas bombas e encanamentos foram esgotados e que a quantidade de carga que ficou no tanque é igual ou inferior à quantidade em que se baseia o método de limpeza prévia aprovado e mencionado na alínea ii) do presente parágrafo;

ii) A limpeza prévia tenha sido realizada em conformidade com o método aprovado pela administração para esse tanque e para essa substância; e

iii) As águas de lavagem do tanque resultantes dessa limpeza prévia tenham sido descarregadas para uma instalação de recepção e que o tanque esteja vazio;

c) A descarga para o mar de quaisquer resíduos que tenham ficado no tanque se efectue em conformidade com as disposições do parágrafo 3, alínea b), da presente regra e seja feito o registo apropriado no Livro de Registo de Carga.

Substâncias da categoria B fora das áreas especiais e substâncias da categoria C em todas as áreas:

5-Tendo em consideração a vigilância e aprovação pelo inspector autorizado ou nomeado pelo governo da Parte, como julgado necessário, o capitão do navio fará cumprir, no que respeita a uma substância da categoria B fora das áreas especiais, ou a uma substância da categoria C em todas as áreas, as seguintes disposições:

a) Quando um tanque for parcial ou totalmente descarregado sem ser limpo, far-se-á o registo apropriado no Livro de Registo de Carga.

b) Se o tanque for limpo no mar:

i) Os encanamentos de carga que servem esse tanque serão drenados e far-se-á o registo apropriado no Livro de Registo de Carga;

ii) A quantidade de substância que fica no tanque não excederá a quantidade máxima dessa substância que pode ser descarregada para o mar, nos termos da regra 5, parágrafo 2, alínea c), do

presente anexo, fora das áreas especiais no caso de substâncias da categoria B, ou, nos termos da regra 5, parágrafo 3, alínea c), e parágrafo 9, alínea c), fora e dentro das áreas especiais, respectivamente, no caso de substâncias da categoria C. O registo apropriado será feito no Livro de Registo de Carga;

iii) Se estiver previsto descarregar para o mar a quantidade da substância que fica no tanque, a descarga será efectuada em conformidade com os métodos aprovados e será conseguida a necessária diluição da substância considerada satisfatória para a descarga. O registo apropriado será feito no Livro de Registo de Carga; ou

iv) Se as águas de lavagem do tanque não forem descarregadas para o mar e for efectuada uma trasfega interna dessas águas, far-se-á o registo apropriado no Livro de Registo de Carga; e

v) Qualquer descarga posterior para o mar dessas águas de lavagem será efectuada em conformidade com os requisitos da regra 5 do presente anexo, para a área apropriada e para a categoria correspondente à substância em causa;

c) Se o tanque for limpo no porto:

i) As águas de lavagem do tanque serão descarregadas para uma instalação de recepção e far-se-á o registo apropriado no Livro de Registo de Carga; ou

ii) As águas de lavagem do tanque serão retidas a bordo e far-se-á o registo apropriado, indicando a sua localização e distribuição, no Livro de Registo de Carga;

d) Se, após a descarga de uma substância da categoria C numa área especial, tiverem de ficar retidos a bordo quaisquer resíduos ou águas de lavagem dos tanques até o navio se encontrar fora dessa área especial, o capitão mencionará o facto por meio de registo apropriado no Livro de Registo de Carga e, neste caso, aplicar-se-ão os procedimentos estabelecidos na regra 5, parágrafo 3, do presente anexo.

Substâncias da categoria B nas áreas especiais:

6-Tendo em consideração a vigilância e aprovação pelo inspector autorizado ou nomeado pelo governo da Parte, como julgado necessário, o capitão do navio fará cumprir, no que respeita a uma substância da categoria B dentro de uma área especial, as seguintes disposições:

a) Quando um tanque for parcial ou totalmente descarregado sem ser limpo, far-se-á o registo apropriado no Livro de Registo de Carga;

b) Até que esse tanque seja limpo, todas as operações de bombagem ou de trasfega respeitantes a esse tanque serão também registadas no Livro de Registo de Carga;

c) Se o tanque for lavado, o efluente resultante da operação de lavagem do tanque que contenha um volume de água não inferior a 0,5 % do volume total do tanque será descarregado do navio para uma instalação de recepção até que o tanque e as respectivas bombas e encanamentos tenham sido completamente esgotados. O registo apropriado será feito no Livro de Registo de Carga;

d) Se o tanque for em seguida limpo e esgotado no mar, o capitão assegurar-se-á de que:

i) São aplicados os métodos aprovados mencionados na regra 5, parágrafo 8, alínea c), do presente anexo, de que são feitos os registos apropriados no Livro de Registo de Carga; e

ii) Qualquer descarga para o mar é efectuada em conformidade com os requisitos da regra 5, parágrafo 8, do presente anexo, de que é feito o registo apropriado no Livro de Registo de Carga;

e) Se, após a descarga de uma substância da categoria B numa área especial, tiverem de ficar retidos a bordo quaisquer resíduos ou águas de lavagem dos tanques até o navio se encontrar fora dessa área especial, o capitão mencionará o facto por meio de registo apropriado no Livro de Registo de Carga e, neste caso, aplicar-se-ão os procedimentos estabelecidos na regra 5, parágrafo 2, do presente anexo.

Substâncias da categoria D em todas as áreas:

7-O capitão de um navio fará cumprir, no que respeita a uma substância da categoria D, as seguintes disposições:

a) Quando um tanque for parcial ou totalmente descarregado sem ser limpo, far-se-á o registo apropriado no Livro de Registo de Carga;

b) Se o tanque for limpo no mar:

i) Os encanamentos de carga que servem esse tanque serão drenados e far-se-á o registo apropriado no Livro de Registo de Carga;

ii) Se estiver previsto descarregar para o mar a quantidade da substância que fica no tanque, será conseguida a necessária diluição da substância considerada satisfatória para a descarga. O registo apropriado será feito no Livro de Registo de Carga; ou

ii) Se as águas de lavagem do tanque não forem descarregadas para o mar e for efectuada uma trasfega interna dessas águas, far-se-á o registo apropriado no Livro de Registo de Carga; e

iv) Qualquer descarga posterior para o mar dessas águas de lavagem será efectuada em conformidade com os requisitos da regra 5, parágrafo 4, do presente anexo;

c) Se o tanque for limpo no porto:

i) As águas de lavagem do tanque serão descarregadas para uma instalação de recepção e far-se-á o registo apropriado no Livro de Registo de Carga; ou

ii) As águas de lavagem do tanque serão retidas a bordo e far-se-á o registo apropriado, indicando a sua localização e distribuição, no Livro de Registo de Carga.

Descargas provenientes de um tanque de resíduos:

8-Quaisquer resíduos incluindo os dos porões das casas das bombas, retidos a bordo num tanque de resíduos e que contenham uma substância da categoria A ou, no caso de o navio se encontrar numa área especial, uma substância da categoria A ou B serão descarregados para uma instalação de recepção em conformidade com as disposições da regra 5, parágrafos 1, 7 ou 8, do presente anexo, conforme aplicável. O registo apropriado será feito no Livro de Registo de Carga

9-Quaisquer resíduos incluindo os dos porões das casas das bombas, retidos a bordo num tanque de resíduos e que contenham uma substância da categoria B, se o navio se encontrar fora de uma área especial, ou da categoria C, em todas as áreas, em quantidade superior às quantidades máximas especificadas na regra 5, parágrafo 2, alínea c), parágrafo 3 ou 9, alínea c), do presente anexo, conforme aplicável, serão descarregados para uma instalação de recepção. O registo apropriado será feito no Livro de Registo de Carga.

Regra 9

Livro de Registo de Carga

1-Todos os navios a que se aplica o presente anexo possuirão um Livro de Registo de Carga, podendo ou não fazer parte do diário náutico, de acordo com o modelo especificado no apêndice iv a este anexo.

2-O Livro de Registo de Carga será preenchido, para cada tanque, sempre que se proceda a bordo do navio a qualquer das seguintes operações respeitantes a substâncias líquidas nocivas:

- i) Embarque de carga;
- ii) Desembarque de carga;
- iii) Tráfego de carga;
- iv) Tráfego de carga, de resíduos de carga ou de misturas que contenham carga para um tanque de resíduos
- v) Limpeza de tanques de carga;
- vi) Tráfego de tanques de resíduos;
- vii) Lastragem de tanques de carga;
- viii) Tráfego de água de lastro sujo;
- ix) Descarga para o mar em conformidade com a regra 5 do presente anexo.

3-No caso de qualquer descarga, intencional ou acidental, de uma substância líquida nociva ou de uma mistura que contenha tal substância, nas condições previstas no artigo 8 da presente Convenção e na regra 6 deste anexo, será feito o registo no Livro de Registo de Carga, indicando as circunstâncias e as razões da descarga.

4-Quando um inspector, nomeado ou autorizado pelo governo da Parte na Convenção para fiscalizar quaisquer operações nos termos do presente anexo, tiver inspecionado um navio, fará o registo apropriado no Livro de Registo de Carga.

5-Cada uma das operações mencionadas nos parágrafos 2 e 3 da presente regra será imediata e integralmente registada no Livro de Registo de Carga, de modo que fiquem preenchidos no livro todos os registos correspondentes à citada operação. Cada registo será assinado pelo oficial ou oficiais responsáveis pelas referidas operações e, quando o navio tiver tripulação, o capitão

assinará todas as páginas. Os registos no Livro de Registo de Carga serão feitos numa língua oficial do Estado de bandeira do navio e, para os navios possuidores de um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição para o Transporte de substâncias Líquidas Nocivas a Granel (1973), em francês ou inglês. No caso de conflito ou divergência, farão fé os registos redigidos numa língua oficial do Estado de bandeira do navio.

6-O Livro de Registo de Carga será guardado num local de fácil acesso para facilitar a sua inspecção e, salvo no caso de navios a reboque sem tripulação, será mantido a bordo. O livro será conservado durante um período de 2 anos após o último registo.

7-A autoridade competente do governo de uma Parte pode inspecionar o Livro de Registo de Carga a bordo de qualquer navio ao qual o presente anexo se aplique, enquanto o navio estiver num dos seus portos, e tirar cópias de qualquer registo desse livro e exigir a sua autenticação pelo capitão do navio. Qualquer cópia assim autenticada pelo capitão do navio será aceite, em caso de processo judicial, como prova dos factos constantes no registo. A inspecção do Livro de Registo de Carga e a obtenção de cópias autenticadas pela autoridade competente, nos termos do presente parágrafo, serão efectuadas da forma mais rápida possível e sem causar atrasos indevidos ao navio.

Regra 10

Vistorias

1-Os navios sujeitos às disposições do presente anexo e que transportem substâncias líquidas nocivas a granel serão vistoriados conforme a seguir se especifica:

a) Uma vistoria inicial antes de o navio entrar ao serviço, ou antes da emissão pela primeira vez do certificado exigido pela regra 11 do presente anexo, que incluirá uma inspecção completa da sua estrutura, equipamento, instalações, disposições e materiais, na medida em que o navio esteja abrangido por este anexo. A vistoria será de modo a assegurar o cumprimento integral dos requisitos aplicáveis do presente anexo.

b) Vistorias periódicas, a intervalos determinados pela administração, mas não excedendo 5 anos, que permitam assegurar que a estrutura, equipamento, instalações, disposições e materiais cumpram integralmente os requisitos aplicáveis do presente anexo. Contudo, quando a validade do Certificado Internacional de Prevenção da Poluição para o Transporte de substâncias Líquidas Nocivas a Granel (1973) for prorrogada de acordo com as disposições da regra 12, parágrafo 2 ou 4, deste anexo, o intervalo das vistorias periódicas pode ser correspondentemente alargado.

c) Vistorias intermédias, a intervalos determinados pela administração, mas não excedendo 30 meses, que permitam assegurar que os equipamentos e sistemas de bombagem e de encanamentos associados cumpram integralmente os requisitos aplicáveis do presente anexo e estão em boas condições de funcionamento. A vistoria será registada no Certificado Internacional de Prevenção da Poluição para o Transporte de substâncias Líquidas Nocivas a Granel (1973), emitido em conformidade com a regra 11 deste anexo.

2-As vistorias a navios para verificação da aplicação das disposições do presente anexo serão efectuadas por funcionários da administração. A administração pode, contudo, delegar a

execução das vistorias quer em inspectores nomeados para esse fim quer em organismos por ela reconhecidos. Em qualquer dos casos, a administração interessada garante em absoluto a integral execução e eficiência das vistorias.

3-Após a execução de qualquer das vistorias previstas na presente regra, não serão efectuadas quaisquer modificações significativas na estrutura, equipamento, instalações, disposições ou materiais inspeccionados sem autorização da administração, com excepção das substituições directas de tal equipamento ou instalações para fins de reparação ou manutenção.

Regra 11

Emissão de certificados

1-Um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição para o Transporte de substâncias Líquidas Nocivas a Granel (1973) será emitido, após a vistoria efectuada de acordo com as disposições da regra 10 do presente anexo, para os navios de transporte de substâncias líquidas nocivas que sejam utilizados em viagens para portos ou terminais no mar sob a jurisdição de outras Partes na Convenção.

2-Tal certificado será emitido pela administração ou por qualquer pessoa ou organismo por ela devidamente autorizado. Em qualquer dos casos, a administração assume plena responsabilidade pelo certificado.

3-a) O governo de uma Parte pode, a pedido da administração mandar vistoriar um navio e, se entender que as disposições do presente anexo estão a ser cumpridas, emitirá ou autorizará a emissão de um certificado para o navio em conformidade com o presente anexo.

b) Uma cópia do certificado e uma cópia do relatório de vistoria serão enviadas, logo que possível, a administração que pediu a vistoria.

c) Um certificado assim emitido incluirá uma declaração de que foi emitido a pedido da administração, e terá o mesmo valor e igual reconhecimento que um certificado emitido de acordo com o parágrafo 1 da presente regra.

d) Nenhum Certificado Internacional de Prevenção da Poluição para o Transporte de substâncias Líquidas Nocivas a Granel (1973) será emitido para um navio que arvore a bandeira de um Estado que não seja Parte na Convenção.

4-O Certificado Internacional de Prevenção da Poluição para o Transporte de substâncias Líquidas Nocivas a Granel (1973) será redigido numa língua oficial do país que o emite e de acordo com o modelo que consta do apêndice v ao presente anexo. Se a língua utilizada não for nem o francês nem o inglês, o texto incluirá uma tradução numa destas línguas.

Regra 12

Validade do certificado

1-Um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição para o Transporte de substâncias Líquidas Nocivas a Granel (1973) será emitido por um período de validade determinado pela administração, que não excederá 5 anos a contar da data da emissão, excepto nos casos previstos nos parágrafos 2 e 4 da presente regra.

2-Se um navio, ao expirar o certificado, não se encontrar num porto ou num terminal no mar sob jurisdição da Parte na Convenção cuja bandeira o navio arvora, o período de validade do certificado pode ser prorrogado pela administração, mas esta prorrogação será concedida apenas com a finalidade de permitir ao navio completar a sua viagem até ao Estado cuja bandeira arvora ou até ao Estado em que irá ser vistoriado, unicamente nos casos em que a mesma seja considerada oportuna e razoável.

3-Nenhum certificado será assim prorrogado por um período superior a 5 meses e um navio a que tenha sido concedida tal prorrogação, uma vez chegado ao Estado cuja bandeira arvora ou ao porto em que vai ser vistoriado, não será autorizado a largar deste Porto ou a deixar aquele Estado com base em tal prorrogação sem ter obtido um novo certificado.

4-Um certificado que não tenha sido prorrogado de acordo com as disposições do parágrafo 2 da presente regra pode ser prorrogado pela administração por um período de graça não superior a 1 mês a contar da data em que expira a validade nele indicada.

5-Um certificado deixará de ser válido se forem introduzidas modificações significativas na estrutura, equipamento, instalações, disposições ou materiais exigidos pelo presente anexo sem a aprovação da administração, à excepção da substituição directa de tal equipamento ou instalações para fins de reparação ou manutenção ou se não tiverem sido efectuadas as vistorias intermédias especificadas pela administração nos termos da regra 10, parágrafo 1, alínea c), deste anexo.

6-Um certificado emitido para um navio deixará de ser válido quando o navio mudar de bandeira, com excepção do disposto no parágrafo 7 da presente regra.

7-Quando um navio mudar de bandeira, o certificado continuará em vigor por um período que não exceda 5 meses, desde que não expire antes do termo deste período, ou até que a administração emita um certificado de substituição, conforme o caso. Logo que possível, após a mudança de bandeira, o governo da Parte cuja bandeira o navio anteriormente arvorava enviará à administração uma cópia do certificado que o navio possuía antes da mudança e, se possível, uma cópia do correspondente relatório de vistoria

Regra 13

Requisitos para minimizar a poluição accidental

1-Os navios para transporte de substâncias líquidas nocivas a granel sujeitos as disposições do presente anexo serão projectados, construídos, equipados e operados de forma a minimizar as descargas incontroladas dessas substâncias para o mar.

2-Em conformidade com as disposições do parágrafo I da presente regra, os governos das Partes emitirão ou mandarão emitir requisitos detalhados relativos ao projecto, construção, equipamento e operação de tais navios.

3-No que respeita aos navios para transporte de produtos químicos, os requisitos mencionados no parágrafo 2 da presente regra incluirão, pelo menos, todas as disposições previstas no Código para a Construção e Equipamento de Navios para Transporte de Produtos Químicos Perigosos a Granel, adoptado pela Assembleia da Organização na Resolução A.212 (VII) com as eventuais emendas feitas pela Organização, desde que as emendas a esse Código sejam adoptadas e entrem em vigor de acordo com as disposições do artigo 16 da presente Convenção, no que respeita aos procedimentos de emendas a um apêndice a um anexo.

APÊNDICE I

Directivas para classificação em categorias das substâncias líquidas nocivas

Categoria A-Substâncias bioacumuláveis e susceptíveis de causar prejuízos para a vida aquática ou para a saúde humana; ou altamente tóxicas para a vida aquática (com grau de risco 4, definido por um TLm inferior a 1 ppm); e, ainda, outras substâncias moderadamente tóxicas para a vida aquática (com um grau de risco 3, definido por um TLm igual ou superior a 1 ppm mas inferior a 10 ppm), quando se dá particular importância a outros factores de risco que elas apresentam ou as características especiais dessas substâncias.

Categoria B-Substâncias bioacumuláveis com uma persistência curta, da ordem de uma semana ou menos; ou susceptíveis de deteriorar os alimentos de origem marinha; ou moderadamente tóxicas para a vida aquática (com um grau de risco 3, definido por um TLm igual ou superior a 1 ppm mas inferior a 10 ppm); e, ainda, outras substâncias ligeiramente tóxicas para a vida aquática (com um grau de risco 2 definido por um TLm igual ou superior a 10 ppm mas inferior a 100 ppm), quando se dá particular importância a outros factores de risco que elas apresentam ou as características especiais dessas substâncias.

Categoria C-Substâncias ligeiramente tóxicas para a vida aquática (com um grau de risco 2, definido por um TLm igual ou superior a 10 ppm mas inferior a 100 ppm); e, ainda, outras substâncias praticamente não tóxicas para a vida aquática (com um grau de risco 1, definido por um TLm igual ou superior a 100 ppm mas inferior a 1000 ppm), quando se dá particular importância a outros factores de risco que elas apresentam ou as características especiais dessas substâncias.

Categoria D-Substâncias praticamente não tóxicas para a vida aquática (com um grau de risco 1, definido por um TLm igual ou superior a 100 ppm mas inferior a 1000 ppm); ou que formem depósitos no leito do mar com uma carência bioquímica de oxigénio (CBO) elevada; ou que são altamente perigosas para a saúde humana, com um LD₅₀ inferior a 5 mg/kg; ou que causam uma redução moderada da utilização dos locais de recreio devido a sua persistência, odor e características venenosas ou irritantes, que são susceptíveis de interferir com a utilização das praias; ou que são moderadamente perigosas para a saúde humana, com um LD₅₀ igual ou superior a 5 mg/kg mas inferior a 50 mg/kg e que causam uma ligeira redução da utilização dos locais de recreio.

Outras substâncias líquidas (para os fins da regra 4 do presente anexo)- Substâncias que não sejam classificadas nas anteriores categorias A, B, C e D acima referidas.

APÊNDICE II

Lista de substâncias líquidas nocivas transportadas a granel

Substância	Número ONU	Categoria de poluição para descarga operacional	Concentração residual (percentagem em peso)	
			Regra 3 do Anexo II	Regra 5, parágrafo 1, do Anexo II
				Regra 5, parágrafo 7, do Anexo II
			I	III Fora de áreas especiais
		II	IV Dentro de áreas especiais	
Acetato de amilo normal	1104	C		
Acetato de butilo normal	1123	D		
Acetato de butilo secundário	1124	D		
Acetato de etilo	1172	D		
Acetato de etoxi-2-etilo	1173	D		
Acetato de iso-amilo	1104	C		
Acetato de metilo	1231	D		
Acetato de propilo normal (*)	1276	C		
Acetato de vinilo	1301	C		
Acetona	1090	D		
Ácido acético	1842	C		
Ácido acrílico	-	C		
Ácido butírico	-	B		
Ácido cítrico (10%-25 %)	-	D		
Ácido clorídrico	1789	D		
Ácido cloroacético	1750	C		
Ácido clorossulfônico	1754	C		
Ácido cresílico	2022	A	0,1	0,05
Ácido fluorídrico (solução aquosa a 40 %)	1790	B		
Ácido fórmico	1779	D		

Ácido fosfórico	1805	D		
Ácido heptanóico (*)	-	D		
Ácido láctico	-	D		
Ácido nítrico (90 %)	{ 2031 2032 }	C		
Ácido oxálico (10%-25%)	-	D		
Ácido propiónico	1848	D		
Ácidos nafténicos (*)	-	A	0,1	0,05
Ácido sulfúrico	{ 1830 1831 1832 }	C		
Ácido sulfúrico fumante	1831	C		
Acrilato de butilo normal	-	D		
Acrilato de etil-2 hexanol	-	D		
Acrilato de etilo	1917	D		
Acrilato de isobutilo	-	D		
Acrilato de metilo	1919	C		
Acrilonitrilo	1093	B		
Acroleína	1092	A	0,1	0,05
Adiponitrilo	-	D		
Aguarrás	1299	B		
Álcool alílico	1098	B		
Álcool amílico normal	-	D		
Álcool benzílico	-	D		
Álcool diacetónico (*)	1148	D		
Álcool furfurílico	-	C		
Álcool metil-amílico	-	D		
Álcool nonílico, (*)	-	C		
Álcool propílico normal	1274	D		
Aldeído acético	1089	C		
Aldeído crotónico	1143	B		
Aldeído isobutilo	-	D		
Aldeído propiónico	1275	D		
Alfa-metil-estireno (*)	-	D		
Alquil-benzeno-sulfanatos:				
de cadeia linear	-	C		
de cadeia ramificada	-	B		
Alúmen (solução a 15 %)	-	D		
Amino-etil-etanolamina (hidroxi-etil-etilenodiamina) (*)	-	D		

Amónia (soluto aquoso a 28%)	1005	B		
Anidrido acético	1715	C		
Anidrido ftálico (fundido)	-	C		
Anidrido propiónico	-	D		
Anilina	1547	C		
Benzeno	1114	C		
β -propiolactona (*)	-	B		
Butiraldeído normal	1129	B		
Butirato de butilo	-	B		
Cianidrina acetónica	1541	A	0,1	0,05
Cianidrina etilénica (*)	-	D		
Ciclo-hexano	1145	C		
Ciclo-hexanol	-	D		
Ciclo-hexanona	1915	D		
Ciclo-hexanona (*)	-	D		
Creosote	1334	A	0,1	0,05
Creosóis	2076	A	0,1	0,05
Cloreto de acetilo	1717	C		
Cloreto de alilo	1100	C		
Cloreto de benzilo	1738	B		
Cloreto de metileno	1593	B		
Cloreto de vinilideno (*)	1303	B		
Cloridrina etilénica (cloro-2-etanol)	1135	D		
Cloridrinas (brutas) (*)	-	D		
Clorofórmio	1888	B		
Cloropreno	1991	C		
Cumeno	1918	C		
Deca-hidronaftaleno	1147	D		
Decano (*)	-	D		
Dibromo-etileno	1605	B		
Diclorobenzenos	1591	A	0,1	0,05
Dicloro-etileno	1184	B		
Dicloropropeno/dicloropropano (mistura) (fumigante D. D. para solos)	2047	B		
Dicromato de sódio (solução)	-	C		
Dieti-benzeno (mistura de isómeros)	2049	C		
Dietilamina	1154	C		
Dietileno-triamina (*)	2079	C		
Di-etil-cetona (pentanona-3)	1156	D		

Di-isobutil-cetona	1157	D		
Di-isobutileno	2050	D		
Di-isocianato de tolueno (*)	2078	B		
Di-isoproptanolamina	-	C		
Di-isopropilamina.	1158	C		
Dimetilamina (solução aquosa a 40 %)	1160	C		
Dimetil-etanolamina (dimetil 2, amino-etanol) (*)	2051	C		
Dimetilformamida	-	D		
Dioxano 1,4	1165	C		
Dissulfureto de carbono	1131	A	0,01	0,005
Dodecilbenzeno	-	C		
Epicloridrina	2023	B		
Estireno (monómero)	2055	C		
Éter di-bonzílico (*)	-	C		
Éter dicloroetílico	1916	B		
Éter dietílico	1155	D		
Eter di-isopropílico (*)	1159	D		
Éter monoetílico do etileno-glicol	1171	D		
Eter mono-etílico do di-etileno-glicol	-	C		
Étil-amil-cetona (*)	-	C		
Etilbenzeno	1175	C		
Étil ciclo hexano	-	D		
Etilenodiamina	1604	C		
Etil-2 hexanol (álcool etil-2 hexílico)	-	C		
Etil-2 propil-3 acroleína	-	B		
Fenol	1671	B		
Formaldeído (solução a 37%-50%)	1198	C		
Fosfato de tritolilo (fosfato tricresílico) (*)	-	B		
Fósforo (elemento)	1338	A	0,01	0,005
Glicóis butilénicos	-	D		
Hexametileno-diamina, (*)	1783	C		
Hidróxido de cálcio (em solução)	-	D		
Hidróxido de sódio	1824	C		
Isobutanol	1212	D		
Isoforona	-	D		
Iso-octano (*)	-	D		
Isopentano	-	D		
Isopreno	1218	D		

Isopropilamina	1221	C		
Isopropil ciclo hexano	-	D		
Lactado de etilo (*)	1192	D		
Metacrilato de butilo	-	D		
Metacrilato de isobutilo	-	D		
Metacrilato de metilo	1247	D		
Metil-2, etilo, piridina	-	B		
Metil-2 penteno (*)	-	D		
Misturas de difenilo com éter difenílico (*)	-	D		
Monoclorobenzeno	1134	B		
Monoetanolamina	-	D		
Mono-isopropanolamina	-	C		
Mono-isopropilamina	-	C		
Monometil-etanolamina	-	C		
Mono-nitrobenzeno	-	C		
Morfolina (*)	2054	C		
Naftaleno (fundido)	1334	A	0,1	0.05
Nitro-2 propano	-	D		
Nonil-fenol	-	C		
Octanol normal	-	C		
Óleo de cânfora	1130	B		
Orto-nitrotolueno	1664	C		
Óxido de mesitilo (*)	1229	C		
Para-cimeno (isopropitolueno) (*)	2046	D		
Para-clorotolueno	-	B		
Pentacloro-etano	1669	B		
Pentaclorofenato de sódio (solução)	-	A	0,1	0,05
Pentano normal	1265	C		
Percloroetileno (tetracloroetileno)	1897	B		
Peróxido de hidrogénio (maior do que 60%)	2015	C		
Piridina	1282	B		
Potassa cáustica (hidróxido de potássio)	1814	C		
Propilamina (normal)	1277	C		
Sebo	-	D		
Tetracloroeto de carbono	1846	B		
Tetracloroeto de silício	1818	D		
Tetracloroeto de titânio	1838	D		

Tetraetilo de chumbo	1649	A	0,1	0,05
Tetra hidrofurano	2056	D		
Tetra hidronaftaleno	1540	C		
Tetrametil-benzeno	-	D		
Tetrametilo de chumbo	1649	A	0,1	0,05
Tolueno	1294	C		
Tricloretoano	-	C		
Tricloretileno	1710	B		
Trietanolamina	-	D		
Trietilamina	1296	C		
Trimetilbenzeno (*)	-	C		
Xilenos mistos (xilol)	1307	C		

(*) O asterisco indica que a substância foi provisoriamente incluída nesta lista e que são necessários dados adicionais para completar a avaliação dos seus riscos para o meio ambiente, particularmente em relação aos recursos vivos.

APÊNDICE III

Lista de outras substâncias líquidas transportadas a granel

Acetato de isopropilo
 Acetato de metil-amilo
 Acetonitrilo (cianeto de metilo)
 Água
 Alcoois gordos (C12-C20)
 Álcool amílico normal
 Álcool amílico terciário
 Álcool decílico normal
 Álcool decil-octílico
 Álcool etílico
 Álcool isodecílico
 Álcool isopropílico
 Álcool metílico
 Azeite
 Butirolactona
 Cloreto de cálcio (solução)
 Dietanolamina
 Dietileno-glicol
 Dipenteno
 Dipropileno-glicol
 Enxofre (líquidos)
 Éter (di)butílico
 Etileno-glicol
 Glicerina
 Heptano normal

Heptenos mistos
Hexano normal
Leite
Ligroína
Melaço
Metil-etil-cetona (2-butanona)
Óleo de coco
Óleo de fígado de bacalhau
Óleo de rícino
Óxido de propileno
Polipropileno-glicol
Propileno-glicol
Sorbitol
Sumos cítricos
Tetrapopileno
Tridecanol.
Trietileno-glicol.
Trietileno-tetramina.
Tripropileno
Tripropileno-glicol.
Vinho.

APÊNDICE IV

Livro de Registo de Carga para os Navios de Transporte de Substâncias Líquidas Nocivas a Granel

Nome do navio ...

Capacidade de carga de cada tanque, em metros cúbicos, ...Viagem depara.....

a) Embarque de carga:

- 1) Data e local do embarque.
- 2) Número e categoria da(s) carga(s) embarcada(s).
- 3) Identificação do(s) tanque(s) carregado(s).

b) Tráfega de carga:

- 4) Data da tráfega.
- 5) Identificação do(s) tanque(s):
 - i) De;
 - ii) Para.
- 6) O(s) tanque(s) mencionado(s) em 5, i), ficou(ficaram) vazio(s)?
- 7) Em caso negativo, indicar a quantidade restante.

c) Desembarque da carga:

- 8) Data e local do desembarque.
- 9) Identificação do(s) tanque(s) descarregado(s).
- 10) O(s) tanque(s) ficou(ficaram) vazio(s)?
- 11) Em caso negativo, indicar a quantidade restante no(s) tanque(s).
- 12) O(s) tanque(s) foi(foram) limpo(s)?
- 13) Quantidade trasfegada para o tanque de resíduos.
- 14) Identificação do tanque de resíduos.

d) Lastragem dos tanques de carga:

- 15) Identificação do(s) tanque(s) lastrado(s).
- 16) Data e posição do navio no início da lastragem.

e) Limpeza dos tanques de carga:

Substâncias da 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 recepção utilizada.
- 21) Concentração do efluente no termo da descarga para a instalação de recepção.
- 22) Quantidade restante no tanque.
- 23) Método utilizado e quantidade de água introduzida no tanque na limpeza final.
- 24) Data e local da descarga para o mar.
- 25) Método e equipamento utilizados na descarga para o mar.

Substâncias das categorias B, C e D:

- 26) Método de lavagem utilizado.
- 27) Quantidade de água utilizada.
- 28) Data e local da descarga para o mar.
- 29) Método e equipamento utilizados na descarga para o mar.

f) Trásfega de água de lastro sujo:

- 30) Identificação do(s) tanque(s).
- 31) Data e posição do navio no início da descarga para o mar.
- 32) Data e posição do navio no termo da descarga para o mar.
- 33) Velocidade(s) do navio durante a descarga.
- 34) Quantidade descarregada para o mar.
- 35) Quantidade de água poluída trasfegada para o(s) tanque(s) de resíduos [identificação do(s) tanque(s) de resíduos).
- 36) Data e porto de descarga para instalações de recepção em terra (se aplicável).

g) Trásfega dos tanques de resíduos/eliminação dos resíduos:

- 37) Identificação do(s) tanque(s) de resíduos.
- 38) Quantidade eliminada de cada tanque.
- 39) Método de eliminação de resíduos:
 - i)* Instalação de recepção.
 - ii)* Mistura com a carga.
 - iii)* Tráfega para outro(s) tanque(s) [identificação do(s) tanque(s)].
 - iv)* Outros métodos.
- 40) Data e porto da eliminação de resíduos.

h) Descargas acidentais ou excepcionais:

- 41) Data e hora da ocorrência.
- 42) Local ou posição do navio no momento da ocorrência.
- 43) Quantidade aproximada, nome e categoria da substância.
- 44) Circunstâncias da descarga ou derrame e observações gerais.

* Assinatura do Capitão ...

APÊNDICE V

Modelo de certificado

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

(Nota. - No caso de um navio-tanque de produtos químicos, este certificado será completado com o certificado exigido nos termos da regra 13, parágrafo 3, do anexo II à Convenção.)

(Selo oficial)

Emitido de acordo com as disposições da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, sob a autoridade do Governo de ... (designação oficial e completa do país) por ... (nome completo da pessoa competente ou designação oficial completa do organismo autorizado, nos termos das disposições da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973).

Nome do navio	Número ou letras do distintivo do navio	Porto de registo	Arqueação bruta

* Deve ser aposta em todas as folhas do certificado.

Certifica-se:

1. Que o navio foi vistoriado de acordo com as disposições da regra 10 do anexo II à Convenção.
2. Que a vistoria demonstrou que o projecto, a construção e o equipamento do navio são de forma a minimizar as descargas incontroladas para o mar de substâncias líquidas nocivas.
3. Que, para o efeito da aplicação da regra 5 do anexo II à Convenção, a administração aprovou as seguintes disposições e procedimentos:

[Segue(m) a(s) folha(s) assinadas(s) e datada(s) junta(s)]

Este certificado é Válido até ... sujeito à(s) vistoria(s) intermédia(s) a efectuar a intervalos de ...

Emitido em ... (local da emissão do certificado).

.../.../...19...

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado que emite o certificado)

(Selo branco ou carimbo, conforme apropriado, da autoridade que emite o certificado)

Vistorias intermédias

Certifica-se que na vistoria intermédia exigida pela regra 10, parágrafo 1, alínea c), do anexo II à Convenção se verificou que este navio e o estado em que se encontra cumprem as disposições da Convenção.

Assinado ...

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local ...

Data ...

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

Assinado ...

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local ...

Data ...

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

Nos termos das disposições da regra 12, parágrafos 2 e 4, do anexo à Convenção, a validade deste certificado é prorrogada até...

Assinado ...

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local ...

Data ...

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

ANEXO III

Regras para a prevenção da poluição por substâncias prejudiciais transportadas por via marítima em embalagens, contentores, tanques portáteis, camiões-tanques e vagões-cisternas.

Regra 1

Âmbito de aplicação

1 - Salvo disposição expressa em contrário, as regras do presente anexo aplicam-se a todos os navios que transportem substâncias prejudiciais em embalagens, contentores, tanques portáteis, camiões-tanques e vagões-cisternas.

2 - Este transporte de substâncias prejudiciais é proibido, excepto se efectuado em conformidade com as disposições do presente anexo.

3 - Para complementar as disposições do presente anexo, o governo de cada Parte na Convenção publicará ou mandará publicar requisitos detalhados sobre embalagem, marcação e etiquetagem, documentação, armazenagem, limitações de quantidade, excepções e notificação, a fim de prevenir ou minimizar a poluição do meio marinho por substâncias prejudiciais.

4 - Para os fins do presente anexo, embalagens, contentores, tanques portáteis, camiões-tanques e vagões-cisternas vazios que tenham sido previamente usados no transporte de substâncias prejudiciais serão tratados como substâncias prejudiciais, a não ser que tenham sido tomadas precauções adequadas para assegurar que não contêm resíduos perigosos para o meio marinho.

Regra 2

Embalagem

As embalagens, contentores, tanques portáteis, camiões tanques e vagões-cisternas serão adequados para minimizar os riscos para o meio marinho, tendo em conta o seu conteúdo específico.

Regra 3

Marcação e etiquetagem

As embalagens, quer sejam embarcadas individualmente, quer em unidades ou em contentores, os contentores, os tanques portáteis, os camiões-tanques ou os vagões-cisternas contendo uma substância prejudicial serão marcados de modo indelével com a designação técnica correcta (as designações comerciais não serão usadas em substituição das designações técnicas correctas) e serão ainda identificados por meio de um rótulo característico, ou reprodução desse rótulo, indicando que o seu conteúdo é prejudicial. Esta identificação será complementada, quando possível, por quaisquer outros meios, por exemplo, o número das Nações Unidas.

Regra 4

Documentação

1 - Em todos os documentos relacionados com o transporte de substâncias prejudiciais por via marítima onde aquelas sejam nomeadas usar-se-ão as designações técnicas correctas dessas substâncias (não serão usadas as designações comerciais).

2 - Os documentos de embarque fornecidos pelo expedidor incluirão um certificado ou declaração de que a carga a transportar está devidamente embalada, marcada e etiquetada e em condições adequadas para transporte, de modo a minimizar os riscos para o meio marinho.

3 - Todos os navios que transportem substâncias prejudiciais possuirão uma lista especial ou manifesto indicando as substâncias prejudiciais existentes a bordo e a sua localização. Em vez da lista especial ou manifesto pode ser utilizado um plano detalhado da carga que indique a localização de todas as substâncias prejudiciais existentes a bordo. O armador do navio ou o seu representante ficarão, em terra, com cópias desses documentos, conservando-as até as substâncias prejudiciais serem desembarcadas.

4 - No caso de o navio possuir uma lista especial, um manifesto ou um plano detalhado de carga exigidos para o transporte de cargas perigosas pela Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar em vigor, os documentos exigidos para os fins do presente anexo podem ser emitidos conjuntamente com os documentos exigidos para o transporte de cargas perigosas. Quando os documentos são assim emitidos, será feita uma distinção clara entre as cargas perigosas e outras substâncias prejudiciais.

Regra 5

Estiva

As substâncias prejudiciais serão correctamente estivadas e peadas de modo a minimizar os riscos para o meio marinho, sem comprometer a segurança do navio e das pessoas embarcadas.

Regra 6

Limitações de quantidade

O transporte de certas substâncias prejudiciais, particularmente perigosas para o meio marinho, devido a sólidas razões científicas e técnicas, necessita ser proibido ou limitada a quantidade máxima a transportar num único navio. Ao definir essa quantidade máxima serão tomadas em devida consideração as dimensões, a construção e o equipamento do navio, bem como a natureza específica dessa substância e o modo como está embalada.

Regra 7

Excepções

1 - É proibido o lançamento pela borda de substâncias prejudiciais transportadas em embalagens, contentores, tanques portáteis, camiões-tanques e vagões-cisternas, salvo quando: necessário para garantir a segurança do navio ou a salvaguarda de vidas no mar.

2 - Tendo em consideração as disposições da presente Convenção, e tendo como base as propriedades físicas, químicas e biológicas das substâncias prejudiciais, serão tomadas medidas apropriadas para regular a lavagem para o mar dos derrames dessas substâncias, desde que o cumprimento dessas medidas não comprometa a segurança do navio ou a das pessoas embarcadas.

Regra 8

Notificação

Relativamente a certas substâncias prejudiciais, conforme designação do governo de uma Parte na Convenção, o capitão ou o armador do navio ou seu representante notificarão a autoridade portuária apropriada da intenção de carregar ou descarregar essas substâncias, com uma antecedência de, pelo menos, 24 horas relativamente a essa operação.

ANEXO IV

Regras para a prevenção da poluição por esgotos sanitários dos navios

Regra 1

Definições

Para os fins do presente anexo:

1 - "Navio novo" significa um navio:

- a) Cujo contrato de construção foi celebrado, ou, na ausência de um contrato de construção, cuja quilha tenha sido assente ou se encontre numa fase equivalente de construção na data ou após a entrada em vigor deste anexo; ou
- b) Cuja entrega seja efectuada 3 ou mais anos após a entrada em vigor do presente anexo.

2 - "Navio existente" significa um navio que não é um navio novo.

3 - "Esgotos sanitários" significa:

- a) Águas de drenagem e outros resíduos provenientes de qualquer tipo de casas de banho, urinóis e embornais de retretes;
- b) Águas de drenagem provenientes de instalações médicas (dispensários, enfermarias, etc.) através de lavatórios, banheiras e embornais localizados nessas instalações;
- c) Águas de drenagem provenientes de compartimentos contendo animais vivos; ou
- d) Outras águas residuais, quando misturadas com as águas de drenagem acima referidas.

4 - "Tanque de retenção" significa um tanque utilizado para recolher e armazenar esgotos sanitários.

5 - "Terra mais próxima". - A expressão "da terra mais próxima" significa desde a linha de base a partir da qual é delimitado o mar territorial do território em questão; de acordo com o direito internacional, excepto no que se refere à costa nordeste da Austrália, em que, para os fins da presente Convenção, a expressão "da terra mais próxima" significa desde uma linha traçada a partir de um ponto da costa da Austrália situado na latitude 11.º 00' S, longitude 142º 08' E, e deste para os seguintes pontos:

Latitude 10º 35' S,	longitude 141º 55' E;
Latitude 10º 00' S,	longitude 142º 00' E;
Latitude 9º 10' S,	longitude 143º 52' E;
Latitude 9º 00' S,	longitude 144º 30' E;
Latitude 13º 00' S,	longitude 144º 00' E;

Latitude 15° 00' S, longitude 146° 00' E;
Latitude 18° 00' S, longitude 147° 00' E;
Latitude 21° 00' S, longitude 153° 00' E;

e por fim para um ponto na costa da Austrália situado na latitude 24° 42' S, longitude 153° 15' E.

Regra 2

Âmbito de aplicação

As disposições do presente anexo aplicar-se-ão a:

- a) i) Navios novos de arqueação bruta igual ou superior a 200 t;*
 - ii) Navios novos de arqueação bruta inferior a 200 t, certificados para transportar mais de 10 pessoas;*
 - iii) Navios novos sem arqueação medida, certificados para transportar mais de 10 pessoas; e*
- b) i) Navios existentes de arqueação bruta igual ou superior a 200 t, 10 anos depois da entrada em vigor do presente anexo;*
 - ii) Navios existentes de arqueação bruta inferior a 200 t, certificados para transportar mais de 10 pessoas, 10 anos depois da entrada em vigor do presente anexo; e*
 - iii) Navios existentes sem arqueação medida, certificados para transportar mais de 10 pessoas, 10 anos depois da entrada em vigor do presente anexo.*

Regra 3

Vistorias

1 - Todos os navios obrigados a cumprir as disposições do presente anexo e utilizados em viagens para os portos ou terminais no mar sob a jurisdição de outras Partes na Convenção serão sujeitos às vistorias que a seguir se indicam:

- a) Uma vistoria inicial antes de o navio entrar ao serviço ou antes de ser emitido pela primeira vez o certificado exigido nos termos da regra 4 do presente anexo, que incluirá uma vistoria do navio de modo a assegurar que:*
 - i) Quando o navio estiver equipado com uma instalação de tratamento de esgotos sanitários, essa instalação satisfará os requisitos operacionais baseados em normas e métodos de teste elaborados pela Organização;*
 - ii) Quando o navio possuir um sistema de desintegração e desinfecção de esgotos sanitários, esse sistema será de um tipo aprovado pela administração;*
 - iii) Quando o navio possuir um tanque de retenção, a capacidade desse tanque será considerada satisfatória pela administração para retenção de todos os esgotos sanitários, tendo em consideração a actividade do navio, o número de pessoas a*

bordo e outros factores pertinentes. O tanque de retenção possuirá um dispositivo que indique visualmente o nível do seu conteúdo; e

iv) O navio está equipado com um encanamento de descarga para o exterior, adequado à descarga dos esgotos sanitários para uma instalação de recepção, e que esse encanamento possui uma flange universal para ligação a terra, em cumprimento da regra 11 do presente anexo. Esta vistoria será de modo a assegurar que o equipamento, instalações, dispositivos e materiais cumprem integralmente os requisitos aplicáveis do presente anexo;

b) Vistorias periódicas a intervalos determinados pela administração, que não excedam 5 anos, de modo a assegurar que o equipamento, instalações, disposições e materiais cumprem integralmente os requisitos aplicáveis do presente anexo. Contudo, quando a validade do Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Esgotos Sanitários (1973) for prorrogada de acordo com o especificado na regra 7, parágrafo 2 ou 4, do presente anexo, o intervalo da vistoria periódica pode ser correspondentemente alargado.

2 - A administração estabelecerá as medidas adequadas para os navios que não estão sujeitos às disposições do parágrafo 1 da presente regra, de modo a garantir que as disposições deste anexo sejam cumpridas.

3 - As vistorias aos navios, no que diz respeito à execução das disposições do presente anexo, serão executadas por funcionários da administração. Contudo, a administração poderá confiar essas vistorias quer a inspectores nomeados para esse efeito, quer a organismos por ela reconhecidos. Em qualquer dos casos a administração interessada garantirá em absoluto a integral execução e eficiência das vistorias.

4 - Após a execução de qualquer das vistorias previstas na presente regra, não serão efectuadas quaisquer modificações significativas no equipamento, instalações, disposições ou materiais inspeccionados sem a aprovação da administração, com excepção das substituições directas de tal equipamento ou instalações.

Regra 4

Emissão de certificados

1 - Um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Esgotos Sanitários (1973) será emitido após a vistoria efectuada de acordo com as disposições da regra 3 do presente anexo, para os navios que sejam utilizados em viagens para portos ou terminais no mar sob a jurisdição de outras Partes na Convenção.

2 - Tal certificado será emitido pela administração ou por qualquer pessoa ou organismo por ela devidamente autorizado. Em qualquer dos casos, a administração assume a plena responsabilidade pelo certificado.

Regra 5

Emissão de um certificado por outro governo

1 - O governo de uma Parte na Convenção pode, a pedido da administração, mandar vistoriar um navio e, se entender que as disposições do presente anexo estão a ser cumpridas, emitirá ou autorizará a emissão de um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Esgotos Sanitários (1973) para o navio, em conformidade com o presente anexo.

2 - Uma cópia do certificado e uma cópia do relatório da vistoria serão enviadas logo que possível à administração que pediu a vistoria.

3 - Um certificado assim emitido incluirá uma declaração de que foi emitido a pedido da administração e terá o mesmo valor e igual reconhecimento que o certificado emitido de acordo com a regra 4 do presente anexo.

4 - Nenhum Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Esgotos Sanitários (1973) será emitido para um navio que arvore a bandeira de um Estado que não é Parte na Convenção.

Regra 6

Modelo do certificado

O Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Esgotos Sanitários (1973) será redigido numa língua oficial do país que o emite e de acordo com o modelo que consta no apêndice ao presente anexo. Se a língua utilizada não for nem o francês nem o inglês, o texto incluirá uma tradução numa destas línguas.

Regra 7

Validade do certificado

1 - Um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Esgotos Sanitários (1973) será emitido por um período de validade determinado pela administração que não excederá 5 anos a contar da data de emissão, excepto nos casos previstos nos parágrafos 2, 3 e 4 da presente regra.

2 - Se um navio, ao expirar o certificado, não se encontrar num porto ou num terminal no mar sob jurisdição da Parte na Convenção cuja bandeira o navio arvora, o período de validade do certificado pode ser prorrogado pela administração, mas esta prorrogação será concedida apenas com a finalidade de permitir ao navio completar a sua viagem até ao Estado cuja bandeira arvora ou até ao Estado em que irá ser vistoriado, e unicamente nos casos em que a mesma seja considerada oportuna e razoável.

3 - Nenhum certificado será assim prorrogado por um período superior a 5 meses e um navio a que tenha sido concedida tal prorrogação, uma vez chegado ao Estado cuja bandeira arvora ou ao

porto em que vai ser vistoriado, não será autorizado a largar deste porto ou a deixar aquele Estado com base em tal prorrogação, sem ter obtido um novo certificado.

4 - Um certificado que não tenha sido prorrogado de acordo com as disposições do parágrafo 2 da presente regra pode ser prorrogado pela administração por um período de graça não superior a 1 mês, a contar da data em que expira a validade nele indicada.

5 - Um certificado deixará de ser válido se forem introduzidas modificações significativas no equipamento, instalações, disposições ou materiais exigidos, sem a aprovação da administração, à excepção da substituição directa de tal equipamento ou instalações.

6 - Um certificado emitido para um navio deixará de ser válido quando o navio mudar de bandeira, com excepção do disposto no parágrafo 7 da presente regra.

7 - Quando um navio mudar de bandeira, o certificado continuará em vigor por um período que não exceda 5 meses, desde que não expire antes do termo deste período, ou até que a administração emita um certificado de substituição, conforme o caso. Logo que possível, após a mudança de bandeira, o governo da Parte cuja bandeira o navio anteriormente arvorava enviará à administração uma cópia do certificado que o navio possuía antes da mudança e, se possível, uma cópia do correspondente relatório da vistoria.

Regra 8

Descarga dos esgotos sanitários

1 - Tendo em consideração as disposições da regra 9 do presente anexo, será proibida a descarga para o mar de esgotos sanitários, excepto quando:

a) O navio descarregar esgotos sanitários desintegrados e desinfectados, utilizando um sistema aprovado pela administração, em conformidade com a regra 3, parágrafo 1, alínea a), a uma distância superior a 4 milhas marítimas da terra mais próxima, ou a mais de 12 milhas marítimas da terra mais próxima se o esgoto sanitário não for desintegrado ou desinfectado, desde que, em qualquer caso, o esgoto sanitário que tenha sido armazenado num tanque de retenção não seja descarregado instantaneamente, mas sim a um débito moderado, quando o navio segue a sua rota a uma velocidade não inferior a 4 nós; o débito de descarga será aprovado pela administração, com base em normas elaboradas pela Organização; ou

b) O navio tenha em funcionamento uma instalação de tratamento de esgotos sanitários certificada pela administração, satisfazendo os requisitos operacionais referidos na regra 3, parágrafo 1, alíneas a) e i), do presente anexo; e

i) Sejam registados no Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Esgotos Sanitários (1973) os resultados dos testes da instalação;

ii) Adicionalmente, o efluente não produzirá sólidos flutuantes visíveis, nem a descoloração da água circundante; ou

c) O navio esteja em águas sob jurisdição de um Estado e descarregue os esgotos sanitários em conformidade com os requisitos menos severos eventualmente impostos por esse Estado.

2 - Quando os esgotos sanitários forem misturados com resíduos ou água de resíduos sujeitos a requisitos de descarga diferentes, aplicar-se-ão os requisitos mais rigorosos.

Regra 9

Excepções

A regra 8 do presente anexo não se aplicará:

- a) À descarga de esgotos sanitários de um navio para garantir a sua segurança e a das pessoas embarcadas ou para a salvaguarda de vidas humanas no mar; ou
- b) À descarga dos esgotos sanitários resultantes de avaria no navio ou no seu equipamento, se tiverem sido tomadas todas as precauções razoáveis, antes e depois da ocorrência da avaria, a fim de impedir ou reduzir ao mínimo.

Regra 10

Instalações de recepção

1 - Os governos das Partes na Convenção comprometem-se a garantir a montagem, nos portos e terminais, de instalações para a recepção dos esgotos sanitários com capacidade suficiente de modo a satisfazer as necessidades dos navios que as utilizem sem lhes causar atrasos indevidos.

2 - Os governos das Partes notificarão a Organização, para comunicação aos governos contratantes interessados, de todos os casos em que as instalações previstas na presente regra sejam consideradas inadequadas.

Regra 11

Uniões universais de descarga

A fim de permitir a ligação entre o encanamento das instalações de recepção e o encanamento de descarga do navio, ambos serão equipados com uma união universal de descarga em conformidade com o seguinte quadro:

Dimensões padrão das flanges das uniões de descarga

Descrição	Dimensões
Diâmetro exterior	210 mm
Diâmetro interior	De acordo com o diâmetro exterior do encanamento
Diâmetro do círculo dos pernos	170 mm
Rasgos na flange	4 furos de 18 mm de diâmetro feitos a distâncias iguais, no círculo dos pernos com o diâmetro

	acima, rasgados até à periferia da flange. Os rasgos terão a largura de 18 mm
Espessura da flange	16 mm
Pernos e porcas: quantidade e diâmetro	4 de 16 mm de diâmetro cada um e de comprimento apropriado
A flange é desenhada para ligar encanamentos com diâmetro interior máximo de 100 mm, será de aço ou outro material equivalente e terá superfície plana. Esta flange, bem como uma junta adequada, será apropriada para uma pressão de serviço de 6 kg/cm ²	

Para navios de pontal igual ou inferior a 5 m, o diâmetro interior da união de descarga pode ser de 38 mm.

APÊNDICE

Modelo do certificado

Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Esgotos Sanitários (1973)

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

(designação oficial completa do país)

por.....

(nome completo da pessoa competente ou do organismo autorizado nos termos das disposições da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973)

Nome do navio	Número ou letras do distintivo do navio	Porto de registo	Arqueação bruta	Número de pessoas que o navio está certificado a transportar

Navio novo/navio existente (*).

Data do contrato de construção ...

Data de assentamento da quilha ou em que o navio se encontrava numa fase equivalente de construção ...

Data de entrega ...

Certifica-se:

1 - Que o navio está equipado com uma instalação de tratamento de esgotos sanitários/desintegrador/tanque de retenção (*) e um encanamento de descarga em cumprimento da regra 3, parágrafo 1, alínea a), i) a iv), do anexo IV à Convenção, como se segue:

(* a) Descrição da instalação de tratamento de esgotos sanitários:

Tipo da instalação de tratamento de esgotos sanitários ...

Nome do fabricante ...

A instalação de tratamento de esgotos sanitários está certificada pela administração de modo a satisfazer a seguinte qualidade do efluente (**) ...

(* b) Descrição do desintegrador:

Tipo de desintegrador ...

Nome do fabricante ...

Características do esgoto sanitário depois da desinfecção ...

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

Capacidade total do tanque de retenção ... m3

Localização ...

d) Um encanamento para descarga de esgoto sanitário para uma instalação de recepção, equipado com uma união universal para ligação à terra.

2 - Que o navio foi vistoriado em conformidade com a regra 3 do anexo IV à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, no que diz respeito à prevenção da poluição por esgotos sanitários, na vistoria verificou-se serem satisfatórias, sob todos os aspectos, as condições do equipamento do navio e o navio cumpre os requisitos aplicáveis ao anexo IV à Convenção.

Este certificado é válido até ...

Emitido em ... (local da emissão do certificado).

.../.../19...

.....

(Assinatura do funcionário que emite o certificado)

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

De acordo com as disposições da regra 7, parágrafos 2 e 4, do anexo IV à Convenção, a validade deste certificado é prorrogada até...

.....
(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local ...

Data ...

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

-

(*) Riscar como apropriado.

(**) Devem ser incluídos os parâmetros.

ANEXO V

Regras para a prevenção da poluição por lixo dos navios

Regra 1

Definições

Para os fins do presente anexo:

1 - "Lixo" significa todas as espécies de resíduos de alimentos domésticos e operacionais, excluindo peixe fresco ou partes de peixe, produzidos durante o funcionamento normal do navio e susceptíveis de serem eliminados contínua ou periodicamente, com excepção das substâncias definidas ou enumeradas noutros anexos à presente Convenção.

2 - "Terra mais próxima". - A expressão "da terra mais próxima" significa desde a linha de base a partir da qual é delimitado o mar territorial do território em questão, de acordo com o direito internacional, excepto no que se refere à costa nordeste da Austrália, em que, para os fins da presente Convenção, a expressão "da terra mais próxima" significa uma linha traçada a partir de um ponto da costa da Austrália situado na latitude 11° 00' S, longitude 142° 08' E, e deste para os seguintes pontos:

Latitude 10° 35' S,	longitude 141° 55' E;
Latitude 10° 00' S,	longitude 142° 00' E;
Latitude 9° 10' S,	longitude 143° 52' E;
Latitude 9° 10' S,	longitude 144° 30' E;
Latitude 13° 00' S,	longitude 144° 00' E;
Latitude 15° 00' S,	longitude 146° 00' E;
Latitude 18° 00' S,	longitude 147° 00' E;
Latitude 21° 00' S,	longitude 153° 00' E,

e por fim para um ponto na costa da Austrália situado na latitude 24° 42' S, longitude 153° 15' E.

3 - "Área especial" significa uma área do mar em que, por razões técnicas reconhecidas relativamente às suas condições oceanográficas e ecológicas e às características particulares do seu tráfego, é requerida a adopção de métodos especiais obrigatórios para a prevenção da poluição do mar por lixo. Nas áreas especiais incluem-se as referidas na regra 5 do presente anexo.

Regra 2

Âmbito de aplicação

As disposições do presente anexo aplicar-se-ão a todos os navios.

Regra 3

Eliminação do lixo fora das áreas especiais

1 - Tendo em consideração as disposições das regras 4, 5 e 6 do presente anexo:

a) É proibido lançar ao mar todo o tipo de plásticos, incluindo, entre outros, cabos e redes de pesca de material sintético e sacos de plástico para lixo;

b) O lançamento ao mar do lixo a seguir mencionado será feito tão longe quanto possível da terra mais próxima, e, em qualquer caso, é proibido se a distância à terra mais próxima for inferior a:

i) 25 milhas marítimas, para almofadas de estiva, forros e materiais de embalagem que flutuem;

ii) 12 milhas marítimas, para restos de alimentos e todo o outro lixo, incluindo papel, trapos, vidro, metais, garrafas, louças e outros refugos semelhantes;

c) O lançamento ao mar do lixo especificado na alínea b), ii), da presente regra pode ser autorizado quando esse lixo tiver sido passado por um desintegrador ou triturador e for lançado tão longe quanto possível da terra mais próxima, mas em qualquer caso é proibido se for efectuado a uma distância inferior a 3 milhas marítimas da terra mais próxima. Este lixo desintegrado ou triturado deverá poder passar através de uma grelha com orifícios não superiores a 25 mm.

2 - Quando o lixo estiver misturado com outras descargas sujeitas a requisitos diferentes para eliminação ou descarga, aplicar-se-ão os requisitos mais rigorosos.

Regra 4

Requisitos especiais para a eliminação do lixo

1 - Tendo em consideração as disposições do parágrafo 2 da presente regra, é proibida a eliminação de quaisquer materiais regulados por este anexo quando feita a partir de plataformas fixas ou flutuantes utilizadas na prospecção, exploração e consequente processamento dos recursos minerais do leito do mar e a partir de todos os outros navios quando atracados a ou a menos de 500 m dessas plataformas.

2 - Pode ser autorizado o lançamento ao mar de restos de comida, quando tenham sido passados por um desintegrador ou triturador, a partir de plataformas fixas ou flutuantes, quando situadas a mais de 12 milhas marítimas de terra e de todos os navios atracados a essas plataformas ou que estejam a menos de 500 m das mesmas. Esses restos de comida desintegrados ou triturados deverão poder passar através de uma grelha com orifícios não superiores a 25 mm.

Regra 5

Eliminação do lixo nas áreas especiais

1 - Para os fins do presente 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 a "área dos golfos", definidas da seguinte forma:

- a)* A área do mar Mediterrâneo significa o mar Mediterrâneo propriamente dito, incluindo os seus golfos e mares, e é limitada do lado do mar Negro pelo paralelo 41° N, e a oeste, no estreito de Gibraltar, pelo meridiano 5° 36' W.
- b)* A área do mar Báltico significa o mar Báltico propriamente dito, assim como o golfo de Bótnia, o golfo da Finlândia e a entrada do mar Báltico limitada pelo paralelo de Skaw no Skagerrak 57° 44,8' N.
- c)* A área do mar Negro significa o mar Negro propriamente dito, limitada do lado do Mediterrâneo pelo paralelo 41° N.
- d)* A área do mar Vermelho significa o mar Vermelho propriamente dito, incluindo os golfos de Suez e de Aqaba, limitada a sul pela loxodromia que liga Ras si Ane (12° 8,5' N, 43° 19,6' E) a Hum Murad (12° 40,4' N, 43° 30,2' E).
- e)* A "área dos golfos" significa a área do mar situada a noroeste da loxodromia ligando Ras al Hadd (22° 30' N, 59° 48' E) e Ras al Fasteh (25.° 04' N, 61° 25' E).

2 - Tendo em consideração as disposições da regra 6 do presente anexo:

a) É proibido o lançamento ao mar de:

- i)* Todos os objectos plásticos, incluindo, entre outros, cabos e redes de pesca de material sintético e sacos de plástico para lixo; e
- ii)* Todo o outro lixo, incluindo papel, trapos, vidro, metais, garrafas, louças, almofadas de estiva, forros e materiais de embalagem;

b) Os restos de comida serão lançados ao mar tão longe quanto possível de terra, mas em qualquer caso a não menos de 12 milhas marítimas da terra mais próxima.

3 - Quando o lixo estiver misturado com outras descargas sujeitas a requisitos diferentes para eliminação ou descarga, aplicar-se-ão os requisitos mais rigorosos.

4 - Instalações de recepção nas áreas especiais:

- a)* Os governos das Partes na Convenção cujas costas confinam com qualquer área especial comprometem-se a garantir, tão cedo quanto possível, a montagem em todos os portos da área especial de instalações de recepção adequadas, em conformidade com a regra 7 do presente anexo, tendo em consideração as necessidades especiais dos navios que operam nessas áreas;

- b) Os governos das Partes interessadas notificarão a Organização das medidas tomadas em conformidade com a alínea a) da presente regra. Depois de ter recebido um número suficiente de notificações, a Organização fixará a data a partir da qual os requisitos da presente regra relativos à área em questão serão aplicados. A Organização notificará todas as Partes da data assim fixada, com uma antecedência de, pelo menos, 12 meses;
- c) A partir desta data todos os navios que escalem portos dessas áreas especiais onde não existam ainda tais instalações cumprirão integralmente os requisitos da presente regra.

Regra 6

Exceções

As regras 3, 4 e 5 do presente anexo não se aplicarão:

- a) À eliminação de lixo de um navio necessária para garantir a segurança do navio e das pessoas embarcadas ou para a salvaguarda de vidas humanas no mar; ou
- b) Ao derrame de lixo resultante de avaria num navio ou no seu equipamento, desde que tenham sido tomadas todas as precauções razoáveis, antes e depois da ocorrência da avaria, a fim de o impedir ou reduzir ao mínimo; ou
- c) À perda acidental de redes de pesca de material sintético ou de materiais sintéticos utilizados na reparação dessas redes, desde que tenham sido tomadas todas as precauções razoáveis para a evitar.

Regra 7

Instalações de recepção

1 - Os governos das Partes na Convenção comprometem-se a garantir a montagem nos portos e terminais de instalações para a recepção de lixo, adequadas às necessidades dos navios que as utilizam, sem lhes causar atrasos indevidos.

2 - Os governos das Partes notificarão a Organização, para comunicação às Partes interessadas, de todos os casos em que as instalações previstas na presente regra sejam consideradas inadequadas.