

# **Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, e Protocolo de 1978 que a modificou**

## **CONTEÚDO**

	<i>Página</i>
Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973.....	1
Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973.....	14
Protocolo I: Disposições relativas a Informações sobre Incidentes Envolvendo Substâncias Danosas.....	19
Protocolo II: Arbitragem.....	23
Protocolo de 1997 para emendar a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, alterada pelo Protocolo de 1978 relativo à Convenção.....	27
Anexo I da MARPOL 73/78: Regras para a Prevenção da Poluição por Óleo..	32
<b>Capítulo I - Generalidades</b>	<b>33</b>
Regra 1 Definições.....	33
Regra 2 Aplicação.....	37
Regra 3 Equivalentes.....	38
Regra 4 Vistorias.....	38
Regra 5 Emissão ou endosso do Certificado.....	41
Regra 6 Emissão ou Endosso de um Certificado por outro Governo.....	41
Regra 7 Formato do Certificado.....	42
Regra 8 Duração e Validade do Certificado.....	42
Regra 8A Controle do Estado do Porto sobre prescrições operacionais.....	44
<b>Capítulo II - Exigências para o controle da poluição operacional</b>	<b>45</b>
Regra 9 Controle da descarga de óleo.....	45
Regra 10 Métodos para a prevenção da poluição por óleo provenientes de navios enquanto operando em áreas especiais.....	47
Regra 11 Exceções.....	51
Regra 12 Instalações de recebimento.....	52
Regra 13 Tanques de lastro segregado, tanques destinados a lastro limpo e lavagem com óleo cru.....	53
Regra 13A Prescrições para petroleiros com tanques destinados a lastro limpo.....	56
Regra 13 B Requisitos para lavagem com óleo cru.....	56
Regra 13 C Navios Tanques existentes empregados em roteiros específicos...	57
Regra 13 D Petroleiros existentes que possuam dispositivos de lastro especiais.....	58
Regra 13 E Localização protegida dos espaços de lastro segregado.....	59
Regra 13 F Prevenção da poluição em caso de colisão ou encalhe.....	60
Regra 13 G Prevenção da poluição accidental por óleo – Medidas para os petroleiros existentes.....	65
Regra 13 H Prevenção da poluição causada por petroleiros transportando óleo pesado como carga.....	68
Regra 14 Separação de óleo e água de lastro e transporte de óleo nos tanques de colisão de vante.....	70
Regra 15 Retenção do óleo a bordo.....	71
Regra 16 Sistema de monitoramento controle das descargas de óleo e	71

	<i>equipamentos de filtragem de óleo.....</i>	75
Regra 17	Tanque para resíduos de óleo (borra).....	76
Regra 18	Dispositivos de bombeamento, de redes e de descarga de petroleiros.....	76
Regra 19	Conexão de descarga padrão.....	78
Regra 20	Livro Registro de Óleo.....	79
Regra 21	Prescrições Especiais para Plataformas de Perfuração e outras Plataformas.....	81
<b>Capítulo III</b>	<i>- Requisitos para minimizar a poluição de óleo proveniente de petroleiros, devido a avarias no costado e no fundo do casco</i>	82
Regra 22	Suposições de avarias.....	82
Regra 23	Derramamento hipotético de óleo.....	83
Regra 24	Limitação de tamanho e disposição dos tanques de carga.....	85
Regra 25	Compartimentagem e Estabilidade.....	87
Regra 25A	Estabilidade intacta.....	91
<b>Capítulo IV</b>	<i>- Prevenção da poluição decorrente de um incidente de poluição por óleo</i>	
Regra 26	Plano de emergência de bordo contra a poluição por óleo.....	93
<b>Apêndices do Anexo I</b>		94
Apêndice I	Lista de Óleos.....	94
Apêndice II	Formato do Certificado IOPP e Suplementos.....	95
Apêndice III	Modelos de Livros Registro de Óleo.....	117
<b>Anexo II da MARPOL 73/78: Regras para o Controle da Poluição por Substâncias Líquidas Nocivas a Granel</b>		
Regra 1	Definições.....	133
Regra 2	Aplicação.....	135
Regra 3	Classificação e listagem das substâncias líquidas nocivas.....	136
Regra 4	Outras substâncias líquidas.....	137
Regra 5	Descarga de substâncias líquidas nocivas.....	137
Regra 5A	Dispositivos de bombeamento, de redes e de descarga.....	142
Regra 6	Exceções.....	144
Regra 7	Dispositivos das instalações de recebimento e dos terminais de descarregamento da carga.....	145
Regra 8	Medidas de controle.....	146
Regra 9	Livro Registro da Carga.....	151
Regra 10	Vistorias.....	152
Regra 11	Emissão ou endosso do Certificado.....	155
Regra 12	Duração e Validade do Certificado.....	156
Regra 12A	Vistoria e certificação de navios tanque para produtos químicos...	158
Regra 13	Exigências para minimizar a poluição acidental.....	158
Regra 14	Transporte e descarga de substâncias semelhantes ao óleo.....	159
Regra 15	Controle do Estado do Porto sobre as exigências operacionais.....	160
Regra 16	Plano de emergência de bordo para substâncias líquidas nocivas	160
<b>Apêndices do Anexo II</b>		162
Apêndice I	Diretrizes para a classificação das substâncias líquidas nocivas....	162
Apêndice II	Lista de substâncias líquidas nocivas transportadas a granel.....	163
Apêndice III	Lista de outras substâncias líquidas.....	163

Apêndice IV	Formato do Livro Registro da Carga para navios que transportam substâncias líquidas nocivas a granel.....	164
Apêndice V	Formato do Certificado SLN (NLS).....	171
<b>Anexo III da MARPOL 73/78: Regras para a Prevenção da Poluição Causada por Substâncias Danosas Transportadas por Mar sob a Forma de Embalagens</b>		176
Regra 1	Aplicação.....	177
Regra 2	Embalagem.....	178
Regra 3	Marcação e rotulagem.....	178
Regra 4	Documentação.....	178
Regra 5	Armazenagem	179
Regra 6	Limitações quanto à Quantidade.....	179
Regra 7	Exceções.....	179
Regra 8	Controle do Estado do porto sobre os requisitos operacionais.....	179
Apêndice do Anexo III		181
Apêndice	Diretrizes para a identificação de substâncias danosas sob a forma de embalagens.....	181
<b>Anexo IV da MARPOL 73/78: Regras para a Prevenção da Poluição Causada por Esgoto dos Navios</b>		182
Regra 1	Definições.....	183
Regra 2	Aplicação.....	184
Regra 3	Exceções	185
Regra 4	Vistorias.....	185
Regra 5	Emissão ou endosso do Certificado.....	187
Regra 6	Emissão ou Endosso de um Certificado por outro Governo.....	187
Regra 7	Formato do Certificado.....	188
Regra 8	Duração e Validade do Certificado.....	188
Regra 9	Sistemas de esgoto.....	190
Regra 10	Conexões de descarga padronizadas.....	190
Regra 11	Descarga de esgoto.....	191
Regra 12	Instalações de recebimento.....	192
Apêndice do Anexo IV		193
Apêndice	Modelo do Certificado	193
<b>Anexo V da MARPOL 73/78: Regras para a Prevenção da Poluição Causada pelo Lixo dos Navios</b>		197
Regra 1	Definições.....	198
Regra 2	Aplicação.....	199
Regra 3	Alijamento de lixo fora das áreas especiais.....	199
Regra 4	Exigências especiais para o alijamento de lixo.....	199
Regra 5	Alijamento de lixo dentro das áreas especiais.....	200
Regra 6	Exceções.....	202
Regra 7	Instalações de Recebimento.....	202
Regra 8	Controle do Estado do porto sobre as prescrições operacionais.....	203
Regra 9	Cartazes, planos de gerenciamento do lixo e manutenção de registros com relação ao lixo	203
Apêndice do Anexo V		205
Apêndice	Modelo do Livro Registro do Lixo.....	205

<b>Anexo VI da MARPOL 73/78: Regras para a Prevenção da Poluição do Ar Causada por Navios</b>	<b>209</b>
<b>Capítulo I - Generalidades</b>	<b>210</b>
Regra 1 Aplicação.....	210
Regra 2 Definições.....	210
Regra 3 Exceções gerais.....	212
Regra 4 Equivalentes.....	212
<b>Capítulo II - Vistoria, certificação e meios de controle</b>	<b>213</b>
Regra 5 Vistorias e inspeções.....	213
Regra 6 Emissão do Certificado Internacional de Prevenção da Poluição do Ar.....	214
Regra 7 Emissão de um Certificado por outro Governo.....	215
Regra 8 Formato do Certificado.....	215
Regra 9 Duração e validade do Certificado	215
Regra 10 Controle do Estado do Porto sobre as exigências operacionais.....	216
Regra 11 Detecção de violações e exigência do cumprimento.....	217
<b>Capítulo III - Exigências para o controle de emissões por navios</b>	<b>218</b>
Regra 12 Substâncias diminuidoras de ozônio.....	218
Regra 13 Óxidos de nitrogênio (NO <sub>x</sub> ).....	218
Regra 14 Óxidos de Enxofre (SO <sub>x</sub> ).....	220
Regra 15 Compostos orgânicos voláteis.....	221
Regra 16 Incineração a bordo dos navios.....	222
Regra 17 Instalações de recebimento.....	223
Regra 18 Qualidade do óleo combustível.....	224
Regra 19 Prescrições para plataformas e plataformas de perfuração.....	226
<b>Apêndices do Anexo VI</b>	<b>228</b>
Apêndice I Formato do Certificado IAPP.....	231
Apêndice II Ciclos de teste e fatores de atribuição de peso.....	235
Apêndice III Critérios e procedimentos para o estabelecimento de áreas de controle de emissões de SO <sub>x</sub> .....	237
Apêndice IV Aprovação do modelo e limites para o funcionamento de incineradores de bordo.....	239
Apêndice V Informações a serem contidas na nota de entrega do combustível para consumo do navio.....	240

# **Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973**

---

**AS PARTES DA CONVENÇÃO,**

ESTANDO CIENTES da necessidade de preservar o meio ambiente humano de uma maneira geral e o meio ambiente marinho em especial,

RECONHECENDO que a liberação deliberada, negligente ou acidental de óleo e de outras substâncias danosas, de navios, constitui uma grave fonte de poluição,

RECONHECENDO TAMBÉM a importância da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição do Mar por Óleo, 1954, como sendo o primeiro instrumento multilateral a ser concluído com o propósito primordial de proteger o meio ambiente, e apreciando a importante contribuição que a Convenção deu ao preservar os mares e o meio ambiente costeiro contra a poluição,

DESEJANDO obter a completa eliminação da poluição intencional do meio ambiente marinho por óleo e por outras substâncias danosas, e a minimização da descarga acidental daquelas substâncias,

CONSIDERANDO que este propósito pode ser melhor atingido através da criação de regras não restritas à poluição por óleo, tendo um significado universal,

CONCORDARAM quanto ao seguinte:

## **Artigo 1**

### *Obrigações gerais de acordo com a Convenção*

- (1) As Partes da Convenção comprometem-se a cumprir o disposto na presente Convenção e nos seus Anexos, que estão obrigados a cumprir, para impedir a poluição do meio ambiente marinho através da descarga de substâncias danosas ou de esfuentes contendo tais substâncias, contrariando a Convenção.
- (2) A menos que seja expressamente disposto em contrário, uma referência à presente Convenção constitui ao mesmo tempo uma referência aos seus Protocolos e aos seus Anexos.

## **Artigo 2**

### *Definições*

Para os efeitos da presente Convenção, a menos que seja expressamente disposto em contrário:

- (1) *Regra* significa as regras contidas nos Anexos da presente Convenção.
- (2) *Substância danosa* significa qualquer substância que, se for lançada ao mar, é capaz de criar riscos à saúde humana, causar danos aos recursos e à vida marinha, prejudicar as atividades de lazer ou interferir com outras utilizações legítimas do mar, e abrange qualquer substância sujeita a controle através da presente Convenção.
- (3) (a) *Descarga*, com relação a substâncias danosas ou a efluentes contendo tais substâncias, significa qualquer liberação, qualquer que seja a sua forma, causada por um navio e abrange qualquer escapamento, lançamento, derramamento, vazamento, bombeamento, emissão ou esgoto;
- (b) A *Descarga* não abrange:
  - (i) o alijamento ao mar, dentro do significado da Convenção sobre Prevenção da Poluição Marinha por alijamento de Resíduos e Outras Matérias, realizada em Londres em 13 de Novembro de 1972; ou
  - (ii) a liberação de substâncias danosas resultantes diretamente da exploração, prospecção e do processamento ao largo (“offshore”) dos recursos minerais do fundo do mar; ou
  - (iii) a liberação de substâncias danosas com a finalidade de realizar pesquisas científicas legítimas sobre a redução ou o controle da poluição.
- (4) *Navio* significa uma embarcação de qualquer tipo operando no meio ambiente marinho e abrange embarcações do tipo hidrofólio, veículos que se deslocam sobre um colchão de ar, embarcações submersíveis, flutuantes e plataformas fixas ou flutuantes.
- (5) *Administração* significa o Governo do Estado sob cuja autoridade o navio estiver operando. Com relação a um navio autorizado a arvorar a bandeira de qualquer Estado, a Administração é o Governo daquele Estado. Com relação a plataformas fixas ou flutuantes empregadas na exploração e na prospecção do fundo do mar e do seu subsolo, próximo à costa sobre a qual o Estado costeiro exerce os seus direitos soberanos para fins de exploração e prospecção dos seus recursos naturais, a Administração é o Governo do Estado costeiro envolvido.
- (6) *Incidente* significa uma ocorrência envolvendo a descarga, efetiva ou provável, no mar, de uma substância danosa, ou de efluentes contendo tal substância.
- (7) *Organização* significa a Organização Marítima Internacional.

### **Artigo 3**

#### *Aplicação*

- (1) A presente Convenção deverá ser aplicada a:

- (a) navios autorizados a arvorar a bandeira de uma Parte da Convenção; e
  - (b) navios não autorizados a arvorar a bandeira de uma Parte, mas que operam sob a autoridade de uma Parte.
- (2) Nada do disposto no presente artigo deverá ser interpretado como eliminando ou ampliando os direitos soberanos das Partes, estabelecidos na legislação internacional sobre o fundo do mar e o seu subsolo próximo às suas costas, para fins de exploração e prospecção dos seus recursos naturais.
- (3) A presente Convenção não deverá ser aplicada a qualquer navio de guerra, navio auxiliar da Marinha ou a qualquer outro navio de propriedade de um Estado, ou operado por ele, e utilizado, temporariamente, apenas numa atividade não comercial do governo. Cada Parte poderá, entretanto, assegurar através da adoção das medidas adequadas, não prejudicando as operações nem as possibilidades operacionais de tais navios de sua propriedade ou operados por ele, que tais navios ajam de uma maneira compatível, na medida do razoável e do possível, com a presente Convenção.

## **Artigo 4**

### *Violação*

- (1) Deverá ser proibida qualquer violação às prescrições da presente Convenção, e deverão ser estabelecidas sanções para aquelas transgressões, de acordo com a legislação da Administração do navio envolvido, sempre que ocorrer uma violação. Se a Administração for informada a respeito de uma violação destas, e estiver convencida de que existem indícios suficientes para permitir a instauração de um processo com relação à suposta violação, deverá fazer com que aquele processo seja instaurado o mais cedo possível, de acordo com a sua legislação.
- (2) Deverá ser proibida qualquer violação das prescrições da presente Convenção dentro da jurisdição de qualquer Parte da Convenção, e deverão ser estabelecidas sancções para aquelas violações, de acordo com a legislação daquela Parte. Sempre que ocorrer uma violação destas, aquela Parte deverá:
  - (a) instaurar um processo de acordo com a sua legislação; ou
  - (b) fornecer à Administração do navio as informações e os indícios de que possa dispor, de que ocorreu uma violação.
- (3) Quando tiverem sido fornecidas à Administração de um navio informações ou indícios de que aquele navio cometeu qualquer violação da presente Convenção, a Administração deverá informar prontamente à Parte que tiver fornecido as informações ou indícios, e à Organização, as medidas tomadas.
- (4) As penalidades estabelecidas na legislação de uma Parte de acordo com o presente artigo deverão ter um rigor adequado para desincentivar violações da presente Convenção, e deverão ser igualmente rigorosas, independentemente de onde ocorra a violação.

## **Artigo 5**

### *Certificados e normas especiais sobre inspeção de navios*

- (1) Sujeito ao disposto no parágrafo (2) do presente artigo, um certificado emitido pela autoridade de uma Parte da Convenção, de acordo com o disposto nas normas, deverá ser aceito pelas outras Partes e considerado, para todos os fins, amparado pela presente Convenção, como tendo a mesma validade de um certificado emitido por elas.
- (2) Um navio do qual seja exigido ter a bordo um certificado de acordo com o disposto nas normas estará sujeito, enquanto estiver nos portos ou nos terminais ao largo (“offshore”) sob a jurisdição de uma Parte, a inspeções a serem realizadas por funcionários devidamente autorizados por aquela Parte. Qualquer inspeção deverá se restringir a verificar se existe a bordo um certificado válido, a menos que haja um motivo concreto para acreditar que as condições do navio ou dos seus equipamentos não correspondem de uma maneira razoável aos detalhes contidos naquele certificado. Neste caso, ou se o navio não tiver a bordo um certificado válido, a Parte que está realizando a inspeção deverá tomar as medidas cabíveis para assegurar que o navio não suspenda e que só possa ir para o mar sem representar uma ameaça capaz de causar danos ao meio ambiente marinho. A Parte poderá, entretanto, dar permissão ao navio para deixar o porto, ou o terminal ao largo (“offshore”), com a finalidade de dirigir-se para o estaleiro adequado mais próximo.
- (3) Se uma Parte não autorizar a entrada de um navio estrangeiro nos portos ou terminais ao largo (“offshore”) sob a sua jurisdição, ou tomar qualquer medida contra tal navio porque ele não atende ao disposto na presente Convenção, a Parte deverá informar imediatamente ao cônsul ou ao representante diplomático da Parte cuja bandeira o navio estiver autorizado a arvorar ou, se isto não for possível, à Administração do navio envolvido. Antes de negar autorização para a entrada do navio, ou de tomar tais medidas, a Parte poderá solicitar a opinião da Administração do navio envolvido. Deverão ser dadas informações também à Administração quando um navio não tiver a bordo um certificado válido, de acordo com o disposto nas normas.
- (4) Com relação a navios de Estados que não sejam Partes da Convenção, as Partes deverão aplicar as prescrições da presente Convenção da maneira que possa ser necessária para assegurar que não seja dado um tratamento mais favorável a tais navios.

## **Artigo 6**

### *Verificação de violações e cumprimento da Convenção*

- (1) As Partes da Convenção deverão cooperar na verificação de violações e na imposição dos dispositivos da presente Convenção, utilizando todas as medidas de investigação e de monitoramento ambiental apropriadas e possíveis, e procedimentos adequados de envio de informações e de acúmulo de indícios.

- (2) Um navio ao qual se aplique a presente Convenção poderá, em qualquer porto ou terminal ao largo (“offshore”) de uma Parte, ser submetido a uma inspeção realizada por funcionários designados ou autorizados por aquela Parte, com a finalidade de verificar se o navio descarregou quaisquer substâncias nocivas, transgredindo o disposto nas normas. Se uma inspeção revelar uma violação da Convenção, deverá ser transmitida uma informação à Administração para que sejam tomadas quaisquer medidas cabíveis.
- (3) Qualquer Parte deverá fornecer indícios à Administração, se houver algum, de que o navio descarregou substâncias nocivas ou efluentes contendo tais substâncias, transgredindo o disposto nas normas. Se for possível, a autoridade competente daquela Parte deverá notificar o Comandante do navio a respeito da suposta violação.
- (4) Ao receber tais indícios, a Administração assim informada deverá investigar a questão, e poderá solicitar à outra Parte que forneça mais ou melhores indícios da suposta transgressão. Se a Administração estiver convencida de que há indícios suficientes para permitir a instauração de um processo com relação à suposta violação, ela deverá fazer com que tal processo seja instaurado de acordo com a sua legislação, o mais cedo possível. A Administração deverá informar prontamente as medidas tomadas à Parte que informou a suposta violação, bem como à Organização.
- (5) Uma Parte poderá também inspecionar um navio ao qual se aplique a presente Convenção quando ele entrar em portos ou terminais ao largo (“offshore”) sob a sua jurisdição, se tiver recebido uma solicitação de qualquer Parte para que seja realizada uma investigação, juntamente com indícios suficientes de que o navio tenha descarregado em qualquer local substâncias nocivas ou efluentes contendo tais substâncias. O relatório sobre tal investigação deverá ser enviado à Parte que à Administração, de modo que possam ser tomadas as medidas cabíveis de acordo com a presente Convenção.

## **Artigo 7**

### *Retardamento indevido do navio*

- (1) Devem ser realizados todos os esforços possíveis para evitar que um navio seja indevidamente retido ou retardado com base nos Artigos 4, 5 ou 6 da presente Convenção.
- (2) Quando um navio for indevidamente retido ou retardado com base nos Artigos 4, 5 ou 6 da presente Convenção, ele fará jus a uma compensação por qualquer perda ou danos sofridos.

## **Artigo 8**

### *Relatórios sobre incidentes envolvendo substâncias danosas*

- (1) Deverá ser redigido sem demora um relatório sobre um incidente, elaborado o mais possível de acordo com o disposto no Protocolo I da presente Convenção.

(2) Cada Parte da Convenção deverá:

- (a) tomar todas as medidas necessárias para que um funcionário ou uma agência adequada receba e processe todos os relatórios sobre os incidentes; e
- (b) informar à Organização os detalhes completos destas medidas, para divulgação às outras Partes e aos Estados Membros da Organização.

(3) Sempre que uma Parte receber um relatório elaborado com base no disposto no presente artigo, aquela Parte deverá retransmiti-lo sem demora para:

- (a) a Administração do navio envolvido; e
- (b) qualquer outro Estado que possa ser afetado.

(4) Cada Parte da Convenção compromete-se a transmitir instruções às suas embarcações e aeronaves que realizam inspeções marítimas, e a outros serviços adequados, determinando que informem às suas autoridades qualquer incidente a que se refere o Protocolo I da presente Convenção. A Parte deverá, se considerar adequado, informar do mesmo modo à Organização e a qualquer outra Parte interessada.

## **Artigo 9**

### *Outros tratados e interpretações*

- (1) Quando da sua entrada em vigor, a presente Convenção substitui a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição do Mar por Óleo, 1954, como emendada, entre as Partes daquela Convenção.
- (2) Nada do disposto na presente Convenção deverá prejudicar a sistematização e o aperfeiçoamento do direito do mar pela Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, convocada com base na Resolução 2750 C(XXV) da Assembleia Geral das Nações Unidas, nem as reclamações presentes ou futuras e as opiniões jurídicas de qualquer Estado com relação ao direito do mar e à natureza e à extensão da jurisdição do Estado costeiro e do Estado de bandeira.
- (3) Na presente Convenção, o termo “jurisdição” deverá ser interpretado à luz da legislação internacional em vigor no momento da aplicação ou da interpretação da presente Convenção.

## **Artigo 10**

### *Solução de controvérsias*

Qualquer controvérsia entre duas ou mais Partes da Convenção, com relação à interpretação ou à aplicação da presente Convenção, deverá, se não tiver sido possível encontrar uma solução através de uma negociação entre as Partes envolvidas, e se estas Partes não chegarem a um acordo de alguma outra maneira, ser submetida, por solicitação de qualquer delas, a uma arbitragem, como estabelecido no Protocolo II da presente Convenção.

## **Artigo 11**

### *Envio de informações*

- (1) As Partes da Convenção comprometem-se a enviar à Organização:
- (a) o texto das leis, ordens, decretos, normas e outros instrumentos que tenham promulgado sobre as diversas questões dentro do âmbito da presente Convenção;
  - (b) uma lista dos órgãos não governamentais que estejam autorizados a agir em seu nome em questões relativas ao projeto, construção e equipamentos dos navios que transportam substâncias nocivas, de acordo com o disposto nas normas;\*
  - (c) um número suficiente de exemplares dos seus certificados emitidos com base no disposto nas normas;
  - (d) uma lista de instalações de recepção, contendo a sua localização, capacidade, recursos existentes e outras características;
  - (e) relatórios oficiais ou resumos de relatórios oficiais, na medida em que mostrem os resultados da aplicação da presente Convenção; e
  - (f) um relatório estatístico anual, num formato padronizado pela Organização, das penalidades realmente impostas por transgressão da presente Convenção.
- (2) A Organização deverá informar a todas as Partes o recebimento de qualquer comunicação enviada com base no presente artigo e encaminhar a todas as Partes quaisquer informações que lhe sejam enviadas de acordo com os subparágrafos (1)(b) a (f) do presente artigo.

---

\* O texto deste subparágrafo é substituído pelo contido no Artigo III do Protocolo de 1978.

## **Artigo 12**

### *Acidentes ocorridos com navios*

- (1) Cada Administração compromete-se a realizar uma investigação de qualquer acidente ocorrido com qualquer dos seus navios sujeitos ao disposto nas normas, se aquele acidente tiver produzido um grande efeito danoso ao meio ambiente marinho.
- (2) Cada Parte da Convenção compromete-se a fornecer à Organização as informações relativas ao que for descoberto em tal investigação, quando julgar que tais informações poderão ajudar a estabelecer que alterações poderiam ser desejáveis fazer na presente Convenção.

## **Artigo 13**

### *Assinatura, ratificação, aceitação, aprovação e adesão*

- (1) A presente Convenção ficará aberta para assinatura na Sede da Organização, de 15 de janeiro de 1974 até 31 de dezembro de 1974 e, daí em diante, permanecerá aberta para adesão. Os Estados poderão tornar-se Partes da presente Convenção através de:
  - (a) assinatura sem reservas quanto à 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, a aceitação, a aprovação ou a adesão serão efetuadas através do depósito de um instrumento com esta finalidade junto ao Secretário-Geral da Organização.
- (3) O Secretário-Geral da Organização informará a todos os Estados que tiverem assinado a presente Convenção, ou aderido a ela, qualquer assinatura ou depósito de qualquer novo instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, e a data dos seus depósitos.

## **Artigo 14**

### *Anexos opcionais*

- (1) Um Estado poderá, no momento de assinar, ratificar, aceitar, aprovar ou aderir à presente Convenção, declarar que não aceita qualquer dos Anexos III, IV e V (daqui por diante referidos como "Anexos Opcionais") da presente Convenção, ou todos eles. Em função do que foi dito acima, as Partes da Convenção estarão obrigadas a cumprir totalmente quaisquer dos anexos que tenha sido aceito.
- (2) Um Estado que tiver declarado que não está obrigado a cumprir um Anexo Opcional, poderá aceitar a qualquer momento aquele Anexo, depositando junto à Organização um instrumento do tipo mencionado no Artigo 13(2).
- (3) Um Estado que fizer uma declaração com base no parágrafo (1) do presente artigo com relação a um Anexo Opcional, e que posteriormente não tiver aceito aquele Anexo de acordo com o parágrafo (2) deste artigo, não terá qualquer obrigação, nem terá o direito a reivindicar quaisquer privilégios com base na presente Convenção, com relação às questões relativas àquele Anexo, e todas as referências feitas às Partes na presente Convenção não deverão incluir aquele Estado no que se refere às questões relacionadas ao Anexo mencionado.
- (4) A Organização informará aos Estados que tiverem assinado ou aderido à presente Convenção qualquer declaração feita com base neste artigo, bem como o recebimento de qualquer instrumento depositado de acordo com o disposto no parágrafo (2) deste artigo.

## **Artigo 15**

### *Entrada em vigor*

- (1) A presente Convenção entrará em vigor 12 meses após a data em que não menos que 15 Estados, cuja frota mercante constitua não menos que 50% da arqueação bruta da frota mercante mundial, tenham tornado-se Partes dela de acordo com o Artigo 13.
- (2) Um Anexo Opcional entrará em vigor 12 meses depois da data em que tiverem sido atendidas as condições estabelecidas no parágrafo (1) deste artigo com relação àquele Anexo.
- (3) A Organização informará aos Estados que tiverem assinado a presente Convenção, ou aderido a ela, a data em que ela e um Anexo Opcional entram em vigor de acordo com o parágrafo (2) deste artigo.
- (4) Para os Estados que tiverem depositado um instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, com relação à presente Convenção, ou a qualquer Anexo Opcional, após terem sido atendidas as exigências para a entrada em vigor daquela Convenção ou Anexo, mas antes da data de entrada em vigor, a ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, surtirá efeito na data de entrada em vigor da Convenção ou daquele Anexo, ou três meses depois da data do depósito do instrumento, a que ocorrer mais tarde.
- (5) Para os Estados que tiverem depositado um instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão depois da data em que a Convenção ou um Anexo Opcional tiver entrado em vigor, a Convenção ou o Anexo Opcional entrará em vigor três meses depois da data do depósito do instrumento.
- (6) Após a data em que tenham sido atendidas todas as condições exigidas pelo Artigo 16 para a entrada em vigor de uma emenda à presente Convenção ou a um Anexo Opcional, quaisquer instrumentos de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão depositados deverão aplicar-se à Convenção ou ao Anexo, como tiverem sido emendados.

## **Artigo 16**

### *Emendas*

- (1) A presente Convenção poderá ser alterada através de qualquer dos procedimentos estabelecidos nos parágrafos seguintes.
- (2) Alterações após exame pela Organização:
  - (a) qualquer emenda proposta por uma Parte da Convenção será submetida à Organização e encaminhada pelo seu Secretário-Geral a todos os Membros da Organização e a todas as Partes, pelo menos seis meses antes do seu exame.
  - (b) qualquer emenda proposta e encaminhada como exposto acima ~~será~~ submetida pela Organização a um órgão adequado, para exame;

- (c) as Partes da Convenção, sejam ou não Membros da Organização, terão o direito de participar dos trabalhos do órgão adequado;
- (d) as emendas serão adotadas por uma maioria de dois terços, apenas das Partes da Convenção presentes e votantes;
- (e) se adotadas de acordo com o subparágrafo (d) acima, as emendas serão informadas pelo Secretário-Geral da Organização a todas as Partes da Convenção, para aceitação;
- (f) uma emenda será considerada como tendo sido aceita nas seguintes situações:
  - (i) uma emenda a um artigo da Convenção será considerada como tendo sido aceita na data em que for aceita por dois terços das Partes, cujas frotas mercantes reunidas constituam não menos que 50 por cento da arqueação bruta da frota mercante mundial;
  - (ii) uma emenda a um Anexo da Convenção será considerada como tendo sido aceita de acordo com o procedimento estabelecido no subparágrafo (f)(iii), a menos que o órgão apropriado estabeleça, no momento da sua adoção, que a emenda deverá ser considerada como tendo sido aceita na data em que for aceita por dois terços das Partes, cujas frotas mercantes reunidas constituam não menos que 50 por cento da arqueação bruta da frota mercante mundial. Apesar disto, a qualquer momento antes da entrada em vigor de uma emenda a um Anexo da Convenção, uma Parte poderá notificar ao Secretário-Geral da Organização de que será necessária a sua aprovação expressa antes que a emenda entre em vigor para ela. Este último deverá dar conhecimento às Partes tanto desta notificação quanto da data do seu recebimento;
  - (iii) uma emenda a um apêndice de um Anexo da Convenção será considerada como tendo sido aceita ao fim de um período a ser estabelecido pelo órgão apropriado no momento da sua adoção, período este que não poderá ser inferior a dez meses, a menos que dentro deste período seja comunicada uma objeção à Organização por não menos que um terço das Partes, ou pelas Partes cujas frotas mercantes reunidas constituam não menos que 50 por cento da arqueação bruta da frota mercante mundial, qualquer que seja a condição atendida;
  - (iv) uma emenda ao Protocolo I da Convenção estará sujeita aos mesmos procedimentos adotados para as emendas aos Anexos da Convenção, como disposto nos subparágrafos (f)(ii) ou (f)(iii) acima;
  - (v) uma emenda ao Protocolo II da Convenção estará sujeita aos mesmos procedimentos adotados para as emendas a um artigo da Convenção, como disposto no subparágrafo (f)(i) acima;
- (g) as emendas entrarão em vigor de acordo com as seguintes condições:
  - (i) no caso de uma emenda a um artigo da Convenção, ao Protocolo I, ao Protocolo II, ou a um Anexo da Convenção, sem ser de acordo com o

procedimento estabelecido no subparágrafo (f)(iii), a emenda aceita de acordo com os dispositivos precedentes entrará em vigor seis meses após a data da sua aceitação com relação às Partes que tiverem declarado que a aceitaram;

- (ii) no caso de uma emenda ao Protocolo I, um apêndice de um Anexo, ou a um Anexo da Convenção, de acordo com o procedimento estabelecido no subparágrafo (f)(iii), a emenda que tiver sido considerada como tendo sido aceita de acordo com os dispositivos precedentes entrará em vigor seis meses após a sua aceitação para todas as Partes, com exceção daquelas que, antes daquela data, tiverem feito uma declaração de que não a aceitam, ou uma declaração com base no subparágrafo (f)(ii), de que é necessária a sua aprovação.

(3) Emenda por intermédio de uma Conferência:

- (a) Por solicitação de uma Parte, corroborada por pelo menos um terço das Partes, a Organização convocará uma Conferência de Partes da Convenção para analisar emendas à presente Convenção.
- (b) Toda emenda adotada por esta Conferência por uma maioria de dois terços das Partes presentes e votantes será comunicada pelo Secretário-Geral da Organização a todas as Partes Contratantes para a sua aceitação.
- (c) A menos que a Conferência decida em contrário, a emenda será considerada como tendo sido aceita e entrado em vigor de acordo com os procedimentos estabelecidos para aquela finalidade no parágrafo (2)(f) e (g) acima.

- (4) (a) No caso de uma emenda a um Anexo Opcional, uma referência feita neste artigo a uma “Parte da Convenção” deverá ser considerada como significando uma referência a uma Parte obrigada a cumprir aquele Anexo.
- (b) Qualquer Parte que tenha deixado de aceitar uma emenda a um Anexo será tratada como não sendo Parte, apenas para o efeito da aplicação daquela emenda.
- (5) A adoção e a entrada em vigor de um novo Anexo estarão sujeitas aos mesmos procedimentos utilizados para a adoção e a entrada em vigor de uma emenda a um artigo da Convenção.
- (6) A menos que seja expressamente disposto em contrário, qualquer emenda à presente Convenção, feita de acordo com este artigo, que esteja relacionada com a estrutura de um navio, só deverá ser aplicada aos navios, cujo contrato de construção tenha sido assinado ou, na falta de um contrato de construção, cuja quilha tenha sido batida, na data, ou após a data em que a emenda entrar em vigor.
- (7) Qualquer emenda a um Protocolo ou a um Anexo deverá estar relacionada com a matéria daquele Protocolo ou Anexo e deverá ser compatível com os artigos da presente Convenção.

- (8) O Secretário-Geral da Organização deverá informar a todas as Partes quaisquer emendas que entrarem em vigor com base neste artigo, juntamente com a data em que cada emenda entra em vigor.
- (9) Qualquer declaração de aceitação ou de objeção a uma emenda, feita com base neste artigo, deverá ser notificada por escrito ao Secretário-Geral da Organização. Este último deverá dar conhecimento de tal notificação e da data do seu recebimento às Partes da Convenção.

## **Artigo 17**

### *Promoção de cooperação técnica*

As Partes da Convenção deverão promover, mediante consulta à Organização e a outros organismos internacionais, com a assistência e a coordenação do Diretor Executivo do Programa de Meio Ambiente das Nações Unidas, um apoio àquelas Partes que solicitarem assistência técnica para:

- (a) o treinamento de pessoal científico e técnico;
- (b) o fornecimento dos equipamentos e das instalações para recebimento e monitoramento necessários;
- (c) a simplificação de outras medidas e providências para impedir ou atenuar a poluição do meio ambiente marinho por navios; e
- (d) o incentivo à pesquisa;

de preferência nos países envolvidos, ampliando, assim, os propósitos e a finalidade da presente Convenção.

## **Artigo 18**

### *Denúncia*

- (1) A presente Convenção, ou qualquer Anexo Opcional, poderá ser denunciada por qualquer Parte da Convenção, a qualquer momento após transcorridos cinco anos da data em que a Convenção ou tais Anexos entram em vigor para aquela Parte.
- (2) A denúncia deverá ser feita através de uma notificação por escrito ao Secretário-Geral da Organização, que deverá informar a todas as outras Partes sobre aquela notificação recebida e a data do seu recebimento, bem como a data em que a denúncia surtir efeito.
- (3) A denúncia surtirá efeito 12 meses após o recebimento da notificação de denúncia pelo Secretário-Geral da Organização, ou após transcorrido qualquer período mais longo que possa ser estabelecido na notificação.

## **Artigo 19**

### *Depósito e registro*

- (1) A presente Convenção deverá ser depositada com o Secretário-Geral da Organização, que deverá transmitir cópias autenticadas da mesma a todos os Estados que tiverem assinado a presente Convenção, ou aderido a ela.
- (2) Assim que a presente Convenção entrar em vigor, o seu texto deverá ser transmitido pelo Secretário-Geral da Organização ao Secretário-Geral das Nações Unidas para registro e publicação, de acordo com o Artigo 102 da Carta das Nações Unidas.

## **Artigo 20**

### *Idiomas*

A presente Convenção é promulgada numa única via nos idiomas inglês, francês, russo e espanhol, sendo cada texto igualmente autêntico. Deverão ser feitas e depositadas com o original assinado traduções para os idiomas árabe, alemão, italiano e japonês.

**EM TESTEMUNHO DO QUE**, os abaixo assinados, estando devidamente autorizados pelos seus respectivos Governos para aquela finalidade, assinaram a presente Convenção.

**ELABORADA EM LONDRES**, neste segundo dia de novembro de mil novecentos e setenta e três.

# **Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973**

---

AS PARTES DO PRESENTE PROTOCOLO,

RECONHECENDO a importante contribuição que pode ser dada pela Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, à proteção ao meio ambiente marinho contra a poluição proveniente de navios,

RECONHECENDO TAMBÉM a necessidade de melhorar ainda mais a prevenção e o controle da poluição marinha proveniente de navios, especialmente de petroleiros,

RECONHECENDO AINDA a necessidade de implementar o mais cedo e o mais amplamente possível as Regras para a Prevenção da Poluição por Óleo contidas no Anexo I daquela Convenção,

ADMITINDO ENTRETANTO a necessidade de adiar a aplicação do Anexo II daquela Convenção até que determinados problemas técnicos tenham sido satisfatoriamente solucionados,

CONSIDERANDO que estes propósitos podem ser melhor atingidos através da conclusão de um Protocolo relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973,

CONCORDARAM quanto ao seguinte:

## **Artigo I**

### *Obrigações gerais*

- 1 As Partes do presente Protocolo comprometem-se a executar o disposto nos seguintes instrumentos:
  - (a) o presente Protocolo e o seu Anexo, que deverá constituir uma parte integrante do presente Protocolo; e
  - (b) a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, (daqui em diante referida como “a Convenção”), sujeita às alterações e aos acréscimos apresentados no presente Protocolo.
- 2 O disposto na Convenção e no presente Protocolo deverá ser lido e interpretado em conjunto, como um único instrumento.
- 3 Toda referência feita ao presente Protocolo constitui ao mesmo tempo uma referência ao seu Anexo.

## **Artigo II**

### *Implementação do Anexo II da Convenção*

- 1 Apesar do disposto no Artigo 14(1) da Convenção, as Partes do presente Protocolo concordam que não deverão estar obrigadas a cumprir o disposto no Anexo II da Convenção por um período de três anos a partir da data de entrada em vigor do presente Protocolo, ou por um período mais longo como possa vir a ser decidido por uma maioria de dois terços das Partes do presente Protocolo no Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marinho (daqui em diante referido como “o Comitê”) da Organização Marítima Internacional (daqui em diante referida como “a Organização”).
- 2 Durante o período especificado no parágrafo 1 deste artigo, as Partes do presente Protocolo não estarão sujeitas a quaisquer obrigações nem terão o direito de reivindicar quaisquer privilégios com base na Convenção, com relação a questões relativas ao Anexo II da Convenção, e todas as referências feitas na Convenção às Partes não deverão abranger as Partes do presente Protocolo, na medida em que se referirem às questões relativas àquele Anexo.

## **Artigo III**

### *Envio de informações*

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

“uma lista de vistoriadores designados, ou de organizações reconhecidas, que estejam autorizados a agir em seu nome na administração de questões relativas ao projeto, à construção, ao equipamento e à operação dos navios que transportam substâncias danosas de acordo com o disposto nas regras, para encaminhamento às Partes, para informação dos seus funcionários. A Administração deverá informar, portanto, à Organização as atribuições e as condições específicas da autoridade delegada aos vistoriadores designados, ou às organizações reconhecidas.”

## **Artigo IV**

### *Assinatura, ratificação, aceitação, aprovação e adesão*

- 1 O presente Protocolo ficará aberto para assinatura na Sede da Organização, de 1º de junho de 1978 até 31 de maio de 1979 e, daí em diante, permanecerá aberto para adesão. Os Estados poderão tornar-se Partes do presente Protocolo através de:
  - (a) assinatura sem reservas quanto à 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, a aceitação, a aprovação ou a adesão serão efetuadas através do depósito de um instrumento com esta finalidade junto ao Secretário-Geral da Organização.

## **Artigo V**

### *Entrada em vigor*

- 1 O presente Protocolo entrará em vigor 12 meses após a data em que não menos que 15 Estados, cuja frota mercante constitua não menos que 50 por cento da arqueação bruta da frota mercante mundial, tenham se tornado Partes dele de acordo com o Artigo IV do presente Protocolo.
- 2 Qualquer instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão depositado após a data em que o presente Protocolo entrar em vigor surtirá efeito três meses após a data do depósito.
- 3 Após a data em que uma emenda ao presente Protocolo seja considerada como tendo sido aceita de acordo com o Artigo 16 da Convenção, qualquer instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão depositado deverá aplicar-se ao presente Protocolo, como emendado.

## **Artigo VI**

### *Emendas*

Os procedimentos apresentados no Artigo 16 da Convenção com relação a emendas aos artigos, a um Anexo e a um apêndice de um Anexo da Convenção aplicar-se-ão correspondentemente a emendas aos artigos, ao Anexo e a um apêndice do Anexo do presente Protocolo.

## **Artigo VII**

### *Denúncia*

- 1 O presente Protocolo poderá ser denunciado por qualquer Parte do presente Protocolo, a qualquer momento após transcorridos cinco anos da data em que o Protocolo entrar em vigor para aquela Parte.
- 2 A denúncia deverá ser feita através o depósito de um instrumento de denúncia junto ao Secretário-Geral da Organização.
- 3 Uma denúncia surtirá efeito 12 meses após o recebimento da notificação pelo Secretário-Geral da Organização, ou após transcorrido qualquer período mais longo que possa ser estabelecido na notificação.

## **Artigo VIII**

### *Depositário*

- 1 O presente Protocolo deverá ser depositado com o Secretário-Geral da Organização (daqui em diante referido como “o Depositário”).
- 2 O Depositário deverá:
  - (a) informar a todos os Estados que tiverem assinado o presente Protocolo, ou aderido a ele:
    - (i) cada nova assinatura ou depósito de um instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, juntamente com a data daquela assinatura ou do depósito daquele instrumento;
    - (ii) a data da entrada em vigor do presente Protocolo;
    - (iii) o depósito de qualquer instrumento de denúncia do presente Protocolo, juntamente com a data em que ele foi recebido e a data em que a denúncia surte efeito;
    - (iv) qualquer decisão tomada de acordo com o Artigo II(1) do presente Protocolo;
  - (b) transmitir cópias autenticadas do presente Protocolo a todos os Estados que o tenham assinado ou aderido a ele.
- 3 Assim que o presente Protocolo entrar em vigor, uma cópia autenticada deverá ser transmitida pelo Depositário ao Secretariado das Nações Unidas para registro e publicação, de acordo com o Artigo 102 da Carta das Nações Unidas.

## **Artigo IX**

### *Idiomas*

O presente Protocolo é promulgado num único original nos idiomas inglês, francês, russo e espanhol, sendo cada texto igualmente autêntico. Deverão ser feitas e depositadas com o original assinado traduções para os idiomas árabe, alemão, italiano e japonês.

EM TESTEMUNHO DO QUE, os abaixo assinados, estando devidamente autorizados pelos seus respectivos Governos para aquela finalidade, assinaram o presente Protocolo.

ELABORADO EM LONDRES, neste décimo sétimo dia de fevereiro de mil novecentos e setenta e oito.

# **Protocolo I**

*(incluindo as emendas)*

## **Disposições relativas a Informações sobre Incidentes Envolvendo Substâncias Danosas**

*(de acordo com o Artigo 8º da Convenção)*

---

### **Artigo I**

*Dever de informar*

- (1) O Comandante, ou outra pessoa encarregada de qualquer navio envolvido num incidente a que se refere o Artigo II deste Protocolo, deverá informar os detalhes daquele incidente, sem demora e o mais possível de acordo com o disposto neste Protocolo.
- (2) Caso o navio a que se refere o parágrafo (1) deste artigo tenha sido abandonado, ou caso as informações transmitidas por aquele navio sejam incompletas ou não possam ser obtidas, o proprietário, o afretador, quem gerencia ou opera o navio, ou seus agentes, deverão assumir o máximo possível das obrigações impostas ao Comandante de acordo com o disposto neste Protocolo.

### **Artigo II**

*Quando enviar as informações*

- (1) As informações deverão ser enviadas quando um incidente envolver:
  - (a) uma descarga, ou uma provável descarga, acima do nível permitido, de óleo ou de substâncias líquidas nocivas, por qualquer motivo, inclusive as realizadas com a finalidade de assegurar a segurança do navio ou de salvar vidas humanas no mar; ou
  - (b) uma descarga, ou provável descarga, de substâncias danosas sob a forma de embalagens, inclusive as contidas em recipientes de carga, em tanques portáteis, em veículos rodoviários e ferroviários e em barcaças embarcadas; ou
  - (c) avaria, falha ou falta geral de um navio de 15 metros de comprimento, ou acima, que:
    - (i) afete a segurança do navio; incluindo, porém não limitado a, colisão, encalhe, incêndio, explosão, falha estrutural, alagamento ~~e~~ deslocamento de carga a bordo; ou
    - (ii) resulte em diminuição da segurança da navegação, incluindo, porém não limitado a, falha ou falta geral de leme, sistema de propulsão, sistema gerador de energia e equipamentos essenciais de auxílio à navegação; ou

(d) uma descarga de óleo ou de substâncias líquidas nocivas, ocorrida durante uma operação do navio, além da quantidade ou da vazão instantânea permitida com base na presente Convenção.

(2) Para os efeitos deste Protocolo:

- (a) *Óleo* a que se refere o subparágrafo 1(a) deste artigo significa o óleo como definido na regra 1(1) do Anexo I da Convenção.
- (b) *Substâncias líquidas nocivas*, a que se refere o subparágrafo 1(a) deste artigo, significam as substâncias líquidas nocivas como definido na Regra 1(6) do Anexo II da Convenção.
- (c) *Substâncias danosas* sob a forma de embalagens, a que se refere o subparágrafo 1(b) deste artigo, significam as substâncias que são consideradas poluentes marinhos no Código Marítimo Internacional de Mercadorias Perigosas (Código IMDG).

### **Artigo III**

#### *Teor das informações*

Em qualquer situação, as informações deverão conter:

- (a) a identificação dos navios envolvidos;
- (b) a hora, o tipo e o local do incidente;
- (c) a quantidade e o tipo da substância danosa envolvida;
- (d) as medidas de ajuda e de salvamento.

### **Artigo IV**

#### *Informações suplementares*

Qualquer pessoa que estiver obrigada, com base no disposto neste Protocolo, a enviar informações deverá, quando possível:

- (a) suplementar as informações iniciais, como for necessário, e fornecer informações relativas aos novos acontecimentos; e
- (b) atender, na medida do possível, às solicitações de informações adicionais feitas pelos Estados afetados.

### **Artigo V**

#### *Procedimentos para as informações*

- (1) As informações deverão ser transmitidas pelos canais de telecomunicações disponíveis mais rápidos, com a maior prioridade possível, ao Estado costeiro mais próximo.
- (2) Para que o disposto neste Protocolo seja cumprido, as Partes da presente Convenção deverão baixar, ou fazer com que sejam baixadas, normas ou instruções sobre os procedimentos a serem seguidos ao informar incidentes envolvendo substâncias danosas com base nas diretrizes elaboradas pela Organização.

# **Protocolo II**

## ***Arbitragem***

*(de acordo com o Artigo 10 da Convenção)*

---

### **Artigo I**

O procedimento de arbitragem, a menos que as Partes decidam em contrário, deverá estar de acordo com as normas apresentadas neste Protocolo.

### **Artigo II**

- (1) Deverá ser criado um Tribunal de Arbitragem mediante solicitação de uma Parte da Convenção dirigida a outra, em cumprimento ao Artigo 10 da presente Convenção. A solicitação de arbitragem deverá consistir num relato do caso, juntamente com quaisquer documentos comprobatórios.
- (2) A Parte que fizer a solicitação deverá informar ao Secretário-Geral da Organização sobre o fato de que solicitou a criação de um Tribunal, os nomes das Partes da controvérsia e os artigos da Convenção ou das Normas sobre as quais existe em sua opinião um desacordo relativo à sua interpretação ou aplicação. O Secretário-Geral deverá transmitir estas informações a todas as Partes.

### **Artigo III**

O Tribunal será constituído por três membros: um Árbitro nomeado por cada Parte da controvérsia e um terceiro Árbitro, que deverá ser nomeado mediante acordo entre os dois nomeados em primeiro lugar, e deverá atuar como o seu Presidente.

### **Artigo IV**

- (1) Se, ao fim de um período de 60 dias a partir da nomeação do segundo Árbitro, não tiver sido nomeado o Presidente do Tribunal, o Secretário-Geral da Organização, mediante solicitação de qualquer das Partes, deverá, num outro período de 60 dias, fazer esta nomeação, selecionando-o de uma lista de pessoas qualificadas, previamente elaborada pelo Conselho da Organização.
- (2) Se, num período de 60 dias a partir da data do recebimento da solicitação, uma das Partes não tiver nomeado o membro do Tribunal por cuja designação ela é responsável, a outra Parte poderá informar diretamente ao Secretário-Geral da Organização, que deverá nomear o Presidente do Tribunal num período de 60 dias, selecionando-o da lista prescrita no parágrafo (1) deste artigo.

- (3) O Presidente do Tribunal deverá, ao ser nomeado, solicitar à Parte que não tiver apresentado um Árbitro que o faça, da mesma maneira e sujeito às mesmas condições. Se a Parte não fizer a nomeação solicitada, o Presidente do Tribunal deverá solicitar ao Secretário-Geral da Organização que faça a nomeação da forma e sujeito às mesmas condições estabelecidas no parágrafo anterior.
- (4) O Presidente do Tribunal, se tiver sido nomeado com base no disposto neste artigo, não deverá ser, nem ter sido, cidadão de uma das Partes envolvidas, exceto com o consentimento da outra Parte.
- (5) Em caso de falecimento ou ausência de um Árbitro por cuja nomeação uma das Partes seja responsável, aquela Parte deverá nomear um substituto dentro de um prazo de 60 dias a partir da data da morte ou da ausência. Se aquela Parte não fizer a nomeação, a arbitragem deverá prosseguir com os dois Árbitros remanescentes. Em caso de falecimento ou ausência do Presidente do Tribunal, deverá ser nomeado um substituto de acordo com o disposto no Artigo III acima ou, se não houver um acordo entre os membros do Tribunal num prazo de 60 dias a partir da morte ou da ausência, de acordo com o disposto neste artigo.

## **Artigo V**

O Tribunal poderá ouvir e determinar que sejam feitas alegações em contrário, provenientes diretamente da questão que seja objeto da controvérsia.

## **Artigo VI**

Cada Parte será responsável pela remuneração do seu Árbitro, pelos custos associados e pelos custos acarretados pela preparação das suas próprias alegações. A remuneração do Presidente do Tribunal e todas as despesas gerais geradas pela Arbitragem deverão ser arcadas igualmente pelas Partes. O Tribunal deverá manter um registro de todas as suas despesas e fornecer um balanço final destas despesas.

## **Artigo VII**

Qualquer Parte da Convenção que tenha um interesse de natureza jurídica, e que possa ser afetada pela decisão do caso, poderá, após informar por escrito às Partes que tiverem originalmente dado início ao processo, associar-se ao processo de arbitragem, com o consentimento do Tribunal.

## **Artigo VIII**

Qualquer Tribunal de Arbitragem criado com base no disposto neste Protocolo deverá estabelecer as suas próprias normas de procedimento.

## **Artigo IX**

- (1) As decisões do Tribunal, tanto com relação ao seu procedimento e ao seu local de reuniões como com relação a qualquer questão que lhe seja apresentada, deverão

ser tomadas por maioria de votos dos seus membros. A ausência ou a abstenção de um dos membros do Tribunal por cuja nomeação as Partes tenham sido responsáveis não deverá constituir um impedimento para que o Tribunal chegue a uma decisão. Em caso de empate na votação, o voto do Presidente será decisivo.

- (2) As Partes deverão facilitar o trabalho do Tribunal e, em especial, de acordo com a sua legislação e utilizando todos os meios à sua disposição:
  - (a) fornecer ao Tribunal os documentos e as informações necessárias;
  - (b) permitir que o Tribunal entre em seu território para ouvir testemunhas ou peritos, e para visitar o local.
- (3) A ausência ou a desistência de uma Parte não deverá constituir um impedimento ao processo.

## Artigo X

- (1) O Tribunal deverá apresentar a sua decisão no prazo de cinco meses a partir do momento em que foi criado, a menos que decida, em caso de necessidade, estender o prazo limite por um outro período não superior a três meses. A decisão do Tribunal deverá estar acompanhada de uma exposição de motivos. Ela será definitiva, não cabendo recurso, e deverá ser informada ao Secretário-Geral da Organização. As Partes deverão cumprir imediatamente a decisão.
- (2) Qualquer controvérsia que possa surgir entre as Partes com relação à interpretação ou à execução da decisão poderá ser submetida por qualquer das Partes ao julgamento do Tribunal que deu a decisão ou, se isto não for viável, a um outro Tribunal constituído com esta finalidade, da mesma maneira que o Tribunal original.

**Protocolo de 1997 para emendar a Convenção  
Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios,  
1973, alterada pelo Protocolo de 1978  
relativo à Convenção**

---

AS PARTES DO PRESENTE PROTOCOLO,

SENDO Partes do Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973,

RECONHECENDO a necessidade de impedir e controlar a poluição do ar por navios,

RELEMBRANDO o Princípio 15 da Declaração do Rio sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, que exige o emprego de uma abordagem de precaução,

CONSIDERANDO que este propósito pode ser melhor atingido através da conclusão de um Protocolo de 1997 para alterar a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, alterada pelo Protocolo de 1978 relativo à Convenção,

CONCORDARAM com relação ao seguinte:

**Artigo 1**

*Instrumento a ser emendado*

O instrumento que o presente Protocolo emenda é a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, alterada pelo Protocolo de 1978 relativo àquela Convenção (daqui em diante referida como a “Convenção”).

**Artigo 2**

*Acréscimo do Anexo VI à Convenção*

É acrescentado o Anexo VI, intitulado *Regras para a Prevenção da Poluição do Ar Causada por Navios*, cujo texto é apresentado no anexo do presente Protocolo.

**Artigo 3**

*Obrigações gerais*

- 1 A Convenção e o presente Protocolo deverão, entre as Partes do Presente Protocolo, ser lidos e interpretados em conjunto, como um único instrumento.
- 2 Toda referência feita ao presente Protocolo constitui ao mesmo tempo ~~referência~~ <sup>menor</sup> ao seu anexo.

## **Artigo 4**

### *Procedimentos para emendas*

Ao empregar o Artigo 16 da Convenção para fazer uma emenda ao Anexo VI e aos seus apêndices, a referência feita a “uma Parte da Convenção” deverá ser considerada como significando uma referência a uma Parte obrigada a cumprir aquele Anexo.

## **CLÁUSULAS FINAIS**

## **Artigo 5**

### *Assinatura, ratificação, aceitação, aprovação e adesão*

1 O presente Protocolo ficará aberto para assinatura na Sede da Organização Marítima Internacional (daqui em diante referida como a “Organização”), de 1º de Janeiro de 1998 até 31 de Dezembro de 1998 e, daí em diante, permanecerá aberto para adesão. Somente os Estados Contratantes do Protocolo de 1978, relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973 (daqui em diante referido como o “Protocolo de 1978”) poderão tornar-se Partes do presente Protocolo através de:

- (a) assinatura sem reservas quanto à ratificação, aceitação ou aprovação; ou
- (b) assinatura sujeita à ratificação, aceitação ou aprovação, seguida de ratificação, aceitação ou aprovação; ou
- (c) adesão.

2 A ratificação, a aceitação, a aprovação ou a adesão serão efetuadas através do depósito de um instrumento com esta finalidade junto ao Secretário-Geral da Organização (daqui em diante referido como o “Secretário-Geral”).

## **Artigo 6**

### *Entrada em vigor*

1 O presente Protocolo entrará em vigor doze meses após a data em que não menos que quinze Estados, cuja frota mercante constitua não menos que 50 por cento da arqueação bruta da frota mercante mundial, tenham se tornado Partes dele de acordo com o Artigo 5 do presente Protocolo.

2 Qualquer instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão depositado após a data em que o presente Protocolo entrar em vigor surtirá efeito três meses após a data do depósito.

3 Após a data em que uma emenda ao presente Protocolo for considerada como tendo sido aceita de acordo com o Artigo 16 da Convenção, qualquer instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão depositado deverá aplicar-se ao presente Protocolo, como tiver sido alterado.

## **Artigo 7**

### *Denúncia*

1 O presente Protocolo poderá ser denunciado por qualquer Parte do presente Protocolo, a qualquer momento, após transcorridos cinco anos da data em que o Protocolo entrar em vigor para aquela Parte.

2 A denúncia deverá ser feita através o depósito de um instrumento de denúncia junto ao Secretário-Geral.

3 Uma denúncia surtirá efeito doze meses após o recebimento da notificação pelo Secretário-Geral, ou após transcorrido qualquer período mais longo que possa ser estabelecido na notificação.

4 Uma denúncia do Protocolo de 1978, feita de acordo com o Artigo VII daquele Protocolo, será considerada como contendo uma denúncia do presente Protocolo, de acordo com este artigo. Tal denúncia surtirá efeito na data em que a denúncia do Protocolo de 1978 surtir efeito de acordo com o Artigo VII daquele Protocolo.

## **Artigo 8**

### *Depositário*

1 O presente Protocolo deverá ser depositado com o Secretário-Geral da Organização (daqui em diante referido como “o Depositário”).

2 O Depositário deverá:

(a) informar a todos os Estados que tiverem assinado o presente Protocolo, ou aderido a ele:

- (i) cada nova assinatura ou depósito de um instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, juntamente com a data daquela assinatura ou do depósito daquele instrumento;
- (ii) a data da entrada em vigor do presente Protocolo; e
- (iii) o depósito de qualquer instrumento de denúncia do presente Protocolo, juntamente com a data em que ele foi recebido e a data em que a denúncia surte efeito; e

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

3 Assim que o presente Protocolo entrar em vigor, uma cópia autenticada dele deverá ser transmitida pelo Depositário ao Secretariado das Nações Unidas para registro e publicação, de acordo com o Artigo 102 da Carta das Nações Unidas.

## **Artigo 9**

### *Idiomas*

O presente Protocolo é promulgado em uma única via, nos idiomas árabe, chinês, inglês, francês, russo e espanhol, sendo cada texto igualmente autêntico.

EM TESTEMUNHO DO QUE, os abaixo assinados, estando devidamente autorizados pelos seus respectivos Governos para aquela finalidade, assinaram o presente Protocolo.

ELABORADO EM LONDRES, neste vigésimo sexto dia de Setembro de mil novecentos e noventa e sete.

# Anexo I da MARPOL 73/78

(inclusive emendas)

## *Regras para a Prevenção da Poluição por Óleo*

### Capítulo I

#### *Generalidades*

#### **Regra 1**

##### *Definições*

Para os efeitos deste Anexo:

- (1) *Óleo* significa o petróleo em qualquer forma, inclusive óleo cru, óleo combustível, borra de óleo, resíduo de óleo e produtos refinados (que não os produtos petroquímicos que estão sujeitos aos dispositivos do Anexo II da presente Convenção) e, sem limitar a generalidade dos produtos acima, inclui as substâncias listadas no apêndice I deste Anexo.
- (2) *Mistura oleosa* significa uma mistura com qualquer teor de óleo.
- (3) *Óleo combustível* significa qualquer óleo utilizado em conexão com a propulsão e com as máquinas auxiliares do navio em que aquele óleo estiver sendo transportado.
- (4) *Petroleiro* significa um navio construído ou adaptado primordialmente para transportar óleo a granel em seus tanques de carga, e inclui navios de transporte misto e qualquer “navio tanque para produtos químicos”, como definido no Anexo II da presente Convenção, quando estiver transportando uma carga ,ou uma parte da carga, de óleo a granel.
- (5) *Navio de transporte misto* significa um navio destinado a transportar óleo ou cargas sólidas a granel.
- (6) *Navio novo* significa um navio:
  - (a) cujo contrato de construção tiver sido assinado depois de 31 de dezembro de 1975; ou
  - (b) na ausência de um contrato de construção, cuja quilha tiver sido batida, ou que estivesse num estágio de construção semelhante, após 30 de junho de 1976; ou
  - (c) cuja entrega tenha sido feita após 31 de dezembro de 1979; ou

- (d) que tenha sofrido uma grande conversão:
- (i) para a qual o contrato tenha sido assinado depois de 31 de dezembro de 1975; ou
  - (ii) na ausência de um contrato de construção, cujos trabalhos de construção tenham sido iniciados após 30 de junho de 1976; ou
  - (iii) que tenha sido concluída após 31 de dezembro de 1979.
- (7) *Navio existente* significa um navio que não seja um navio novo.
- (8) (a) *Grande Conversão* significa uma conversão feita num navio existente:
- (i) que altere significativamente as dimensões do navio ou sua capacidade de transporte; ou
  - (ii) que mude o tipo do navio; ou
  - (iii) cuja finalidade, na opinião da Administração, seja basicamente prolongar a sua vida; ou
  - (iv) que de alguma outra maneira altere o navio de modo que, se fosse um navio novo, ficasse sujeito às disposições pertinentes da presente Convenção não aplicáveis a ele como um navio existente.
- (b) Apesar do disposto no subparágrafo (a) deste parágrafo, a conversão de um petroleiro existente de 20.000 toneladas de porte bruto ou mais, feita para atender às exigências da Regra 13 deste Anexo, não deverá ser considerada como constituindo uma grande conversão para os efeitos deste Anexo.
- (c) Apesar do disposto no subparágrafo (a) deste parágrafo, a conversão de um petroleiro existente, feita para atender às exigências da Regra 13F ou 13G deste Anexo, não deverá ser considerada como constituindo uma grande conversão para os efeitos deste Anexo.
- (9) *Terra mais próxima*. O termo “da terra mais próxima” significa da linha de base a partir da qual é estabelecido o mar territorial do território em questão de acordo com a legislação internacional, exceto que, para os efeitos da presente Convenção, “da terra mais próxima” ao largo da costa nordeste da Austrália significa de uma linha traçada a partir de um ponto na costa da Austrália na
- latitude 11° 00'S, longitude 142° 08'E  
até um ponto na latitude 10° 35'S, longitude 141° 55'E,  
daí até um ponto de latitude 10° 00'S, longitude 142° 00'E,  
dai até um ponto de latitude 09° 10'S, longitude 143° 52'E,  
daí até um ponto de latitude 09° 00'S, longitude 144° 30'E,  
daí até um ponto de latitude 10° 41'S, longitude 145° 00'E,  
daí até um ponto de latitude 13° 00'S, longitude 145° 00'E,  
daí até um ponto de latitude 15° 00'S, longitude 146° 00'E,  
daí até um ponto de latitude 17° 30'S, longitude 147° 00'E,

daí até um ponto de latitude 21° 00'S, longitude 152° 55'E,  
daí até um ponto de latitude 24° 30'S, longitude 154° 00'E,  
daí até um ponto na costa da Austrália,  
na latitude 24° 42'S, longitude 153° 15'E.

- (10) *Área especial* significa uma área marítima na qual, por razões técnicas em relação à sua situação oceanográfica e ecológica e às características específicas do seu tráfego, é exigida a adoção de medidas especiais obrigatórias para a prevenção da poluição do mar por óleo. As áreas especiais incluirão aquelas listadas na Regra 10 deste Anexo.
- (11) *Razão instantânea de descarga do conteúdo de óleo* significa a razão de descarga de óleo em litros por hora em qualquer instante determinado, dividida pela velocidade do navio em nós no mesmo instante.
- (12) *Tanque* significa um espaço fechado que é formado pela estrutura permanente de um navio e que é destinado ao transporte de líquidos a granel.
- (13) *Tanque lateral* significa qualquer tanque adjacente às chapas do costado.
- (14) *Tanque central* significa qualquer tanque localizado mais para o centro do navio em relação a uma antepara longitudinal.
- (15) *Tanque de resíduos* significa um tanque especialmente destinado ao recolhimento do esgoto dos tanques, da água utilizada na lavagem de tanques e de outras misturas oleosas.
- (16) *Lastro limpo* significa o lastro existente num tanque que, desde a última vez em que foi transportado óleo no seu interior, foi limpo de tal modo que os efluentes dele provenientes, se fossem descarregados de um navio que estivesse parado numa água limpa e calma, num dia claro, não produziria vestígios visíveis de óleo na superfície da água ou no litoral adjacente, nem causaria o depósito de borra ou de emulsão de óleo abaixo da superfície da água ou no litoral vizinho. Se o lastro for descarregado através de um sistema de monitoramento e controle de descargas de óleo aprovado pela Administração, os indícios obtidos com base naquele sistema, no sentido de que o teor de óleo do efluente não ultrapasse 15 partes por milhão, deverão ser suficientes para determinar que o lastro estava limpo, apesar da presença de vestígios visíveis.
- (17) *Lastro segregado* significa a água de lastro introduzida num tanque que esteja totalmente separado do sistema de óleo da carga e de óleo combustível, e que esteja permanentemente designado para o transporte de lastro ou para o transporte de outras cargas que não óleo ou substâncias nocivas, como definidas de maneiras diversas nos Anexos da presente Convenção.
- (18) *Comprimento (L)* significa 96% do comprimento total medido na linha d'água a 85% do menor pontal moldado, medido a partir do topo da quilha, ou o comprimento a partir da parte de vante da roda de proa até o eixo da madre do leme naquela linha d'água, se este comprimento for maior. Nos navios projetados com uma quilha inclinada, a linha d'água na qual este comprimento é medido deverá ser paralela à linha d'água de projeto. O comprimento (L) deverá ser medido ~~em~~ metros.

- (19) As *perpendiculares a vante e a ré* deverão ser tomadas nas extremidades de vante e de ré do comprimento (*L*). A perpendicular a vante deverá coincidir com a parte de vante da roda de proa, na linha d'água em que é medido o comprimento.
- (20) *Meio navio* situa-se na metade do comprimento (*L*).
- (21) *Boca (B)* significa a largura máxima do navio, medida a meio navio, até a linha moldada da caverna num navio com casco metálico, e até a superfície externa do casco num navio cujo casco seja feito de qualquer outro material. A boca (*B*) deverá ser medida em metros.
- (22) *Porte bruto (tpb)* significa a diferença, em toneladas métricas, entre o deslocamento de um navio em água de densidade de 1.025 na linha de carga correspondente à borda livre de verão determinada e o deslocamento leve do navio.
- (23) *Deslocamento leve* significa o deslocamento de um navio em toneladas métricas, sem carga, combustível, óleo lubrificante, água de lastro, aguada e sem água de alimentação das caldeiras nos seus respectivos tanques, sem gêneros de consumo e sem passageiros e tripulação com os seus pertences.
- (24) *Permeabilidade* de um compartimento significa a razão do volume interno desse compartimento que se admite ser ocupado por água, em relação ao seu volume total.
- (25) Os *volumes* e as *áreas* num navio deverão ser calculados em todos os casos para as linhas moldadas.
- (26) Apesar do disposto no parágrafo (6) desta regra, para os efeitos das Regras 13, 13B, 13E e 18(4) deste Anexo, *petroleiro novo* significa um petroleiro:
- cujo contrato de construção tiver sido assinado depois de 1º de junho de 1979; ou
  - na ausência de um contrato de construção, cuja quilha tiver sido batida, ou que estivesse num estágio de construção semelhante, após 1º de janeiro de 1980; ou
  - cuja entrega tenha sido feita após 1º de junho de 1982; ou
  - que tenha sofrido uma grande conversão:
    - para a qual o contrato tenha sido assinado depois de 1º de junho de 1979; ou
    - na ausência de um contrato de construção, cujos trabalhos de construção tenham sido iniciados após 1º de janeiro de 1980; ou
    - que tenha sido concluída após 1º de junho de 1982;

exceto que, para petroleiros de 70.000 toneladas de porte bruto ou mais, a definição apresentada no parágrafo (6) desta regra deverá ser aplicada para os efeitos da Regra 13 deste Anexo.

- (27) Apesar do disposto no parágrafo (7) desta regra, para os efeitos das Regras 13, 13A, 13B, 13C, 13D, 18(5) e 18(6)(c) deste Anexo, *petroleiro existente* significa um petroleiro que não seja um petroleiro novo, como definido no parágrafo (26) desta regra.
- (28) *Óleo cru* significa qualquer mistura líquida de hidrocarbonetos encontrada em estado natural na terra, tenha ela sido tratada ou não para torná-la adequada para o transporte, e compreende:
  - (a) o óleo cru do qual podem ter sido retiradas determinadas frações destiladas; e
  - (b) o óleo cru ao qual podem ter sido acrescentadas determinadas frações destiladas.
- (29) *Petroleiro para óleo cru* significa um petroleiro empregado no transporte de óleo cru.
- (30) *Navio transporte de produtos* significa um petroleiro empregado no transporte de outros óleos que não o óleo cru.
- (31) *Data de aniversário* significa o dia e o mês de cada ano que correspondem à data de término da validade do Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo.

## Regra 2

### Aplicação

- (1) A menos que expressamente disposto em contrário, os dispositivos deste Anexo deverão ser aplicados a todos os navios.
- (2) Em outros navios que não petroleiros, dotados de porões de carga que sejam construídos e utilizados para transportar óleo a granel com uma capacidade agregada de 200 metros cúbicos ou mais, as exigências das Regras 9, 10, 14, 15(1), (2) e (3), 18, 20 e 24(4) deste Anexo para petroleiros deverão ser aplicadas também à construção e à operação daqueles porões, exceto que, quando aquela capacidade agregada for inferior a 1.000 metros cúbicos, poderão ser aplicadas as exigências da Regra 15(4) deste Anexo, em lugar das Regras 15(1), (2) e (3).
- (3) Quando uma carga sujeita aos dispositivos do Anexo II da presente Convenção for transportada num porão de carga de um petroleiro, as exigências apropriadas do Anexo II da presente Convenção também deverão ser aplicadas.
- (4) (a) Qualquer embarcação dotada de hidrofólio, veículo sobre um colchão de ar, e outros tipos novos de embarcação (embarcação próxima à superfície, submarinas etc.) cujas características de construção sejam tais que tornem não razoável ou impraticável a aplicação de qualquer dos dispositivos da

Capítulos II e III deste Anexo, relativos à construção e ao equipamento, poderá ser dispensada daqueles dispositivos pela Administração, desde que a construção e o equipamento daquele navio proporcionem uma proteção equivalente contra a poluição por óleo, levando-se em consideração o serviço para o qual ela é destinada.

- (b) Os detalhes específicos daquela dispensa concedida pela Administração deverão ser indicados no Certificado a que se refere a Regra 5 deste Anexo.
- (c) A Administração que conceder qualquer destas dispensas deverá, logo que possível, mas não mais do que 90 dias depois, comunicar à Organização os detalhes específicos da dispensa e os motivos para a sua concessão, que a Organização deverá encaminhar às Partes da Convenção para a sua informação e medidas cabíveis, se houver alguma.

### **Regra 3**

#### *Equivalentes*

- (1) A Administração poderá autorizar que seja instalado qualquer acessório, material, dispositivo ou aparelho num navio como uma alternativa ao que é exigido por este Anexo, se aquele acessório, material, dispositivo ou aparelho for pelo menos tão eficaz quanto o exigido por este Anexo. Esta autorização da Administração não se estende à substituição de métodos operacionais para controlar a descarga de óleo que tenham projeto e características de construção equivalentes àqueles exigidos pelas regras deste Anexo.
- (2) A Administração que autorizar a instalação de um acessório, material, dispositivo ou aparelho como uma alternativa ao que é exigido por este Anexo, deverá comunicar à Organização, para encaminhamento às Partes da Convenção, os detalhes específicos daquela autorização, para a sua informação e medidas cabíveis, se houver alguma.

### **Regra 4**

#### *Vistorias*

- (1) Todo petroleiro de arqueação bruta igual ou maior que 150, e qualquer outro navio de arqueação bruta igual ou maior que 400, estará sujeito às vistorias abaixo especificadas:
  - (a) Uma vistoria inicial antes que o navio seja posto em serviço, ou antes que seja emitido pela primeira vez o Certificado exigido pela Regra 5 deste Anexo, que deverá conter uma vistoria completa da sua estrutura, dos seus equipamentos, sistemas, acessórios, arranjos e material, na medida em que o navio esteja coberto por este Anexo. Essa vistoria deverá ser feita de modo a assegurar que a estrutura, os equipamentos, os sistemas, os acessórios, os arranjos e o material atendam totalmente às prescrições aplicáveis deste Anexo.

- (b) Uma vistoria de renovação, a intervalos especificados pela Administração, mas não superiores a cinco (5) anos, exceto quando for aplicável a Regra 8(2), 8(5), 8(6) ou 8(7) deste Anexo. A vistoria de renovação deverá ser feita de modo a assegurar que a estrutura, os equipamentos, os sistemas, os acessórios, os arranjos e o material atendam totalmente às prescrições aplicáveis deste Anexo.
  - (c) Uma vistoria intermediária, no período de três (3) meses antes ou após a data do segundo aniversário, ou de três (3) meses antes ou após a data do terceiro aniversário do Certificado, que deverá substituir uma das vistorias anuais especificadas no parágrafo (1) (d) desta regra. A vistoria intermediária deverá ser feita de modo a assegurar que os equipamentos, as bombas e os sistemas de redes a eles associados, inclusive os sistemas de monitoramento e de controle das descargas de óleo, os sistemas de lavagem com óleo cru, os equipamentos de separação da água e óleo e os sistemas de filtragem de óleo, atendam totalmente às prescrições aplicáveis deste Anexo e estejam em boas condições de funcionamento. Estas vistorias intermediárias deverão ser endossadas no Certificado emitido de acordo com a Regra 5 ou 6 deste Anexo.
  - (d) Uma vistoria anual, no período de 3 meses antes ou após cada data de aniversário do Certificado, incluindo uma inspeção geral da estrutura, dos equipamentos, dos sistemas, dos acessórios, dos arranjos e do material mencionados no parágrafo (1) (a) desta regra, para assegurar que tenham sido mantidos de acordo com o parágrafo (4) desta regra e que permanecem em condições satisfatórias para o serviço para o qual o navio se destina. Estas vistorias anuais devem ser endossadas no Certificado emitido de acordo com a Regra 5 ou 6 deste Anexo.
  - (e) Uma vistoria adicional, geral ou parcial de acordo com as circunstâncias, que deverá ser realizada após um reparo realizado em decorrência das inspeções prescritas no parágrafo (4) desta regra, ou sempre que forem realizados quaisquer reparos ou remodelações importantes. Essa vistoria deverá ser realizada de modo a assegurar que os reparos ou remodelações necessários tenham sido efetivamente feitos, que o material e a execução desses reparos ou remodelações estejam sob todos os aspectos satisfatórios e que o navio atenda em todos os aspectos às prescrições deste Anexo.
- (2) A Administração deverá adotar as medidas apropriadas com relação aos navios que não estejam sujeitos ao disposto no parágrafo (1) desta regra, de modo a assegurar que sejam atendidos os dispositivos aplicáveis deste Anexo.
- (3) (a) As vistorias dos navios, no que diz respeito à imposição do cumprimento das disposições deste Anexo, devem ser feitas por funcionários da Administração. A Administração pode, entretanto, confiar as vistorias a vistoriadores designados para aquela finalidade, ou a organizações reconhecidas por ela.
- (b) Uma Administração que designe vistoriadores, ou que reconheça organizações para realizar vistorias como estabelecido no subparágrafo (a) deste parágrafo, deverá dar poderes a qualquer vistoriador designado, ~~ou~~ qualquer organização que tenha sido reconhecida, para, no mínimo:

- (i) exigir que um navio faça reparos; e
- (ii) realizar vistorias, se forem solicitadas pelas autoridades competentes de um Estado do porto.

A Administração deverá informar à Organização as atribuições específicas e as condições da autoridade que foi delegada aos vistoriadores designados ou às organizações que foram reconhecidas, para que seja informado às Partes do presente Protocolo, para conhecimento dos seus funcionários.

- (c) Quando um vistoriador designado, ou uma organização reconhecida, verificar que as condições do navio ou dos seus equipamentos não correspondem exatamente aos dados específicos do Certificado, ou são de tal ordem que o navio não esteja em condições de suspender sem representar uma excessiva ameaça de dano ao meio ambiente marinho, aquele vistoriador, ou organização, deverá assegurar que as medidas corretivas sejam tomadas imediatamente e, no momento oportuno, informar à Administração. Se tais medidas corretivas não forem tomadas, o Certificado deverá ser retirado e a Administração deverá ser imediatamente informada; e se o navio estiver num porto de uma outra Parte, as autoridades responsáveis do Estado do porto envolvido também deverão ser imediatamente informadas. Quando um funcionário da Administração, um vistoriador designado ou uma organização reconhecida tiver informado às autoridades responsáveis do Estado do porto, o Governo daquele Estado do porto deverá fornecer àquele funcionário, vistoriador ou organização, qualquer ajuda que for necessária ao desempenho das suas obrigações de acordo com esta regra. Quando for aplicável, o Governo do Estado do porto envolvido deverá tomar todas as providências para assegurar que o navio não suspenda até que possa ir para o mar, ou deixar o porto com o propósito de dirigir-se ao estaleiro disponível mais próximo, sem representar uma excessiva ameaça de dano ao meio ambiente marinho.
  - (d) Em todos os casos, a Administração envolvida deverá garantir plenamente a total realização e a eficiência da vistoria e encarregar-se de assegurar as medidas necessárias para atender a esta obrigação.
- (4) (a) As condições do navio e dos seus equipamentos deverão ser mantidas para atender ao disposto na presente Convenção, de modo a assegurar que o navio, em todos os seus aspectos, continue em condições de ir para o mar sem representar uma excessiva ameaça de dano ao meio ambiente marinho.
- (b) Após ter sido concluída qualquer vistoria realizada no navio de acordo com o parágrafo (1) desta regra, não deverá ser realizada qualquer alteração na estrutura, equipamentos, sistemas, acessórios, arranjos ou materiais cobertos pela vistoria, sem a aprovação da Administração, exceto a substituição direta de tais equipamentos e acessórios.
- (c) Sempre que ocorrer um acidente com um navio, ou que for descoberto um defeito que afete significativamente a sua integridade ou a sua eficiência, ou a perfeição dos seus equipamentos cobertos por este Anexo, o Comandante ou o armador do navio deverá informar na primeira oportunidade à

Administração, à organização reconhecida ou ao vistoriador designado, responsável por fornecer o Certificado pertinente, que deverá fazer com que sejam iniciadas as investigações para verificar se é necessária a realização de uma vistoria como prescrito no parágrafo (1) desta regra. Se o navio estiver em um porto de uma outra Parte, o Comandante ou o armador deverá comunicar também, imediatamente, às autoridades responsáveis do Estado do Porto e o vistoriador designado, ou a organização reconhecida, deverá verificar se essa comunicação foi feita.

## **Regra 5**

### *Emissão ou endosso do Certificado*

- (1) Após uma vistoria inicial ou de renovação, deverá ser emitido um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo, de acordo com o disposto na Regra 4 deste Anexo, para qualquer petroleiro arqueação bruta igual ou superior a 150 e para qualquer outro navio de arqueação bruta igual ou superior a 400 que esteja sendo empregado em viagens para portos ou terminais ao largo (“offshore”) sob a jurisdição de outras Partes da Convenção.
- (2) Esse Certificado deverá ser emitido ou endossado pela Administração ou por quaisquer pessoas ou organizações devidamente autorizadas a fazê-lo. Em todos os casos, a Administração assume toda a responsabilidade pelo Certificado.
- (3) Não obstante quaisquer outros dispositivos constantes das emendas a este Anexo, adotadas pelo Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marinho (MEPC) através da Resolução MEPC.39 (29), qualquer Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo que esteja em vigor quando estas emendas entrarem em vigor deverá permanecer válido até que expire o seu prazo de validade, de acordo com os termos deste Anexo, antes que as emendas entrem em vigor.

## **Regra 6**

### *Emissão ou Endosso de um Certificado por outro Governo*

- (1) O Governo de uma Parte da Convenção pode, por solicitação da Administração, fazer com que um navio seja vistoriado e, se estiver convencido de que as disposições deste Anexo estão sendo cumpridas, deverá emitir ou autorizar a emissão para o navio de um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo e, quando adequado, endossar ou autorizar o endosso daquele Certificado existente no navio, de acordo com este Anexo.
- (2) Uma cópia do Certificado e uma cópia do relatório da vistoria deverão ser transmitidas logo que possível à Administração que as solicitou.
- (3) Um Certificado assim emitido deverá conter uma declaração afirmando que foi emitido por solicitação da Administração, e deverá ter o mesmo valor e receber o mesmo reconhecimento que o Certificado emitido de acordo com a Regra 5 ~~deste~~ Anexo.

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

## **Regra 7**

### *Formato do Certificado*

O Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo deverá ser elaborado num formato correspondente ao modelo apresentado no Apêndice II deste Anexo. Se o idioma empregado não for o inglês nem o francês, o seu texto deverá conter uma tradução para um desses idiomas.

## **Regra 8**

### *Duração e Validade do Certificado*

- (1) Um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo deverá ser emitido para um período especificado pela Administração, que não deverá ultrapassar cinco (5) anos.
- (2) (a) Não obstante as prescrições do parágrafo (1) desta regra, quando a vistoria de renovação for concluída até três (3) meses antes da data de término do período de validade do Certificado existente, o novo Certificado deverá ser válido a partir da data do término da vistoria de renovação, até uma data que não ultrapasse cinco (5) anos da data de término da validade do Certificado existente.
- (b) Quando a vistoria de renovação for concluída após a data de término do período de validade do Certificado existente, o novo Certificado deverá ser válido a partir da data do término da vistoria de renovação, até uma data que não ultrapasse cinco (5) anos da data de término da validade do Certificado existente.
- (c) Quando a vistoria de renovação for concluída mais de três (3) meses antes da data de término do período de validade do Certificado existente, o novo Certificado deverá ser válido a partir da data do término da vistoria de renovação, até uma data que não ultrapasse cinco (5) anos da data de término da vistoria de renovação.
- (3) Se um Certificado for emitido para um período inferior a cinco (5) anos, a Administração poderá prolongar o seu prazo de validade além da data em que expirar aquele prazo, pelo período máximo especificado no parágrafo (1) desta regra, desde que sejam realizadas as vistorias a que se referem as Regras 4 (1) (c) e 4 (1) (d) deste Anexo, aplicáveis quando o Certificado for emitido por um período de cinco (5) anos, como for adequado.
- (4) Se uma vistoria de renovação tiver sido concluída e não puder ser emitido um novo Certificado, ou não puder ser entregue ao navio antes da data em que expira o prazo de validade do Certificado existente, a pessoa ou a organização autorizada pela Administração poderá endossar o Certificado existente, e aquele Certificado

deverá ser aceito como estando válido por um novo período que não deverá ultrapassar cinco (5) meses a partir da data em que tiver expirado o seu período de validade.

- (5) Se um navio, no momento em que expirar o prazo de validade do seu Certificado, não estiver num porto em que deva ser vistoriado, a Administração poderá prorrogar o período de validade daquele Certificado, mas esta prorrogação só será concedida com o propósito de permitir que o navio conclua a sua viagem para o porto em que deverá ser vistoriado e, a partir daí, somente nos casos em que pareça ser adequado e razoável fazê-lo. Nenhum Certificado deverá ser prorrogado por um período maior do que três meses, e um navio para o qual seja concedida uma prorrogação não deverá, na sua chegada ao porto em que deverá ser vistoriado, ser autorizado em virtude daquela prorrogação a deixar o porto sem possuir um novo Certificado. Quando a vistoria de renovação for concluída, o novo Certificado deverá ser válido até uma data que não ultrapasse cinco (5) anos da data em que tiver expirado o prazo de validade do Certificado existente, antes que a prorrogação tivesse sido concedida.
- (6) Um Certificado emitido para um navio empregado em viagens curtas, cuja validade não tenha sido prorrogada com base nas disposições anteriores desta regra, poderá ser prorrogado pela Administração, por graça, por um período de até um (1) mês a partir da data do término da validade nele declarada. Quando for concluída a vistoria de renovação, o novo Certificado deverá ser válido até uma data que não ultrapasse cinco anos da data em que tiver expirado o prazo de validade do Certificado existente, antes da prorrogação ter sido concedida.
- (7) Em circunstâncias especiais, como estabelecido pela Administração, um novo Certificado não precisa ser datado a partir da data de término do período de validade do Certificado existente, como prescrito nos parágrafos (2)(b), (5) ou (6) desta regra. Nestas circunstâncias especiais, o novo Certificado deverá ser válido até uma data que não ultrapasse cinco (5) anos da data em que tiver sido concluída a vistoria de renovação.
- (8) Se uma vistoria anual ou intermediária for concluída antes do período especificado na Regra 4 deste Anexo:
  - (a) a data de aniversário apresentada no Certificado deverá ser alterada através de um endosso para uma data que não deverá ser posterior a três (3) meses da data em que tiver sido concluída a vistoria;
  - (b) a vistoria anual ou intermediária seguinte, exigida pela Regra 4 deste Anexo, deverá ser concluída nos intervalos prescritos por aquela regra, utilizando a nova data de aniversário;
  - (c) a data do término da validade deverá permanecer inalterada, desde que seja realizada uma ou mais vistorias anuais ou intermediárias, como for adequado, de modo que não seja ultrapassado o intervalo máximo entre vistorias prescrito pela Regra 4 deste Anexo.
- (9) Um Certificado emitido com base na Regra 5 ou 6 deste Anexo perderá a validade em qualquer dos seguintes casos:

- (a) se as vistorias pertinentes não forem concluídas dentro dos períodos especificados com base na Regra 4 (1) deste Anexo;
- (b) se o Certificado não for endossado de acordo com a Regra 4 (1) (c) ou 4 (1) (d) deste Anexo.
- (c) Por ocasião da transferência do navio para a bandeira de outro Estado. Só deverá ser emitido um novo Certificado quando o Governo que o for emitir estiver plenamente convencido de que o navio está de acordo com as exigências das Regras 4(4)(a) e 4(4)(b) deste Anexo. No caso de uma transferência entre Partes, se for solicitado até três meses após ter sido realizada a transferência, o Governo da Parte cuja bandeira o navio houver sido formalmente autorizado a arvorar deverá, logo que possível, enviar para a Administração cópias do Certificado existente no navio antes da transferência e, se existirem, cópias dos relatórios das vistorias pertinentes.

## **Regra 8A**

### *Controle do Estado do Porto sobre prescrições operacionais*

- (1) Quando um navio estiver num porto ou num terminal ao largo (“offshore”) de outra Parte, estará sujeito a inspeções a serem realizadas por funcionários devidamente autorizados por aquela Parte, relativas aos requisitos operacionais de acordo com este Anexo, quando houver razões claras para se acreditar que o Comandante ou a tripulação não estejam familiarizados com os procedimentos essenciais de bordo com relação à prevenção da poluição por óleo.
- (2) Nas circunstâncias apresentadas no parágrafo (1) desta regra, a Parte deverá tomar as medidas que assegurem que o navio não suspenda até que a situação tenha sido regularizada de acordo com as prescrições deste Anexo.
- (3) Os procedimentos relativos ao controle do Estado do porto, prescritos no Artigo 5 da presente Convenção, deverão ser aplicados a esta regra.
- (4) Nada do que é disposto nesta regra deverá ser interpretado de modo a limitar os direitos e as obrigações de uma Parte de exercer o controle sobre as prescrições operacionais especificamente dispostas na presente Convenção.

## **Capítulo II**

### **Exigências para o controle da poluição operacional**

#### **Regra 9**

##### *Controle da descarga de óleo*

- (1) Sujeito ao disposto nas Regras 10 e 11 deste Anexo e no parágrafo (2) desta regra, qualquer descarga de óleo ou de misturas oleosas no mar, feita por navios aos quais aplique-se este Anexo, deverá ser proibida, exceto quando estiverem atendidas todas as seguintes condições:
- (a) para um petroleiro, exceto como disposto no subparágrafo (b) deste parágrafo:
- (i) o petroleiro não estiver no interior de uma área especial;
  - (ii) o petroleiro estiver a mais de 50 milhas náuticas da terra mais próxima;
  - (iii) o petroleiro estiver navegando;
  - (iv) a razão de descarga instantânea do conteúdo de óleo não exceder 30 litros por milha náutica;
  - (v) a quantidade total de óleo descarregado no mar não exceder, para os petroleiros existentes, 1/15.000 da quantidade total de uma determinada carga da qual os resíduos façam parte e, para petroleiros novos, 1/30.000 da quantidade total de uma determinada carga da qual os resíduos façam parte; e
  - (vi) o petroleiro tiver em funcionamento um sistema de monitoramento e controle de descargas de óleo e uma disposição dos tanques de resíduos como exigida pela Regra 15 deste Anexo.
- (b) de um navio de arqueação bruta igual ou superior a 400 ou mais, que não um petroleiro, e dos porões das praças de máquinas, exceto dos porões dos compartimentos de bombas de um petroleiro, a menos que esteja misturada com resíduos do óleo da carga:
- (i) o navio não estiver no interior de uma área especial;
  - (ii) o navio estiver em movimento;
  - (iii) o teor de óleo do esfluente, sem diluição, não ultrapassar 15 partes por milhão; e
  - (iv) o navio tiver em funcionamento os equipamentos exigidos pela Regra 16 deste Anexo.

- (2) No caso de um navio com arqueação bruta menor que 400, que não é um petroleiro, enquanto estiver fora de uma área especial, a Administração deverá assegurar-se de que ele esteja dotado, na medida do possível e do razoável, de instalações que assegurem o armazenamento a bordo dos resíduos de óleo e a sua descarga para instalações de recebimento ou para o mar, de acordo com as exigências do parágrafo (1)(b) desta regra.
- (3) Sempre que forem observados vestígios de óleo na superfície da água, ou abaixo dela, nas proximidades de um navio ou na sua esteira, os Governos das Partes da Convenção devem, na medida em que de maneira razoável sejam capazes de fazê-lo, investigar imediatamente os fatos relacionados com a questão, para verificar se houve uma transgressão do disposto nesta regra ou na Regra 10 deste Anexo. A investigação deve abranger especialmente as condições de vento e de mar, a derrota e a velocidade do navio, a existência de outras possíveis fontes dos vestígios visíveis nas proximidades e quaisquer registros pertinentes relativos a descargas de óleo.
- (4) As disposições do parágrafo (1) desta Regra não deverão se aplicar à descarga de lastro limpo ou segregado, ou de misturas oleosas não tratadas que, sem diluição, tenham um teor de óleo não superior a 15 partes por milhão e que não sejam provenientes dos porões dos compartimentos de bombas e que não estejam misturadas com resíduos do óleo da carga.
- (5) Nenhuma descarga para o mar deverá conter produtos químicos ou outras substâncias em quantidades ou concentrações que sejam perigosas para o meio ambiente marinho, ou produtos químicos e outras substâncias introduzidas com a finalidade de ocultar as condições da descarga especificada nesta regra.
- (6) Os resíduos de óleo que não puderem ser descarregados no mar de acordo com os parágrafos (1), (2) e (4) desta regra deverão ser mantidos a bordo, ou descarregados para instalações de recebimento.
- (7) No caso de um navio a que se refere a Regra 16(6) deste Anexo, não dotado dos equipamentos exigidos pela Regra 16(1) ou 16(2) deste Anexo, não deverá ser aplicado o disposto no parágrafo 1(b) desta regra até 6 de julho de 1998, ou até a data em que o navio for dotado de tais equipamentos, o que ocorrer mais cedo. Até aquela data deverá ser proibida qualquer descarga para o mar de misturas oleosas provenientes dos porões das praças de máquinas daquele navio, exceto quando todas as seguintes condições tiverem sido atendidas:
- (a) a mistura oleosa não for proveniente dos porões dos compartimentos de bombas;
  - (b) a mistura oleosa não estiver misturada com resíduos do óleo da carga;
  - (c) o navio não estiver numa área especial;
  - (d) o navio estiver a mais de 12 milhas náuticas da terra mais próxima;
  - (e) o navio estiver em movimento;
  - (f) o teor de óleo do efluente for inferior a 100 partes por milhão; e

- (g) o navio tiver em funcionamento um equipamento de separação de óleo e água, que tenha um projeto aprovado pela Administração, levando em consideração as especificações recomendadas pela Organização.

## Regra 10

### *Métodos para a prevenção da poluição por óleo provenientes de navios enquanto operando em áreas especiais*

- (1) Para os efeitos deste Anexo, as áreas especiais são a área do Mar Mediterrâneo, a área do Mar Báltico, a área do Mar Negro, a área do Mar Vermelho, a “área dos Golfos”, a área do Golfo de Aden, a área da Antártica e a área das águas do Noroeste da Europa, que são definidas da seguinte maneira:
- (a) A *área do Mar Mediterrâneo* significa o Mar Mediterrâneo propriamente dito, inclusive os golfos e mares nele existentes, até o limite entre o Mediterrâneo e o Mar Negro, constituído pelo paralelo de 41° N e limitado a oeste pelo Estreito de Gibraltar, no meridiano de 5° 36' W.
  - (b) A *área do Mar Báltico* significa o Mar Báltico propriamente dito, com o Golfo de Bothnia, o Golfo da Finlândia e a entrada para o Mar Báltico, limitada pelo paralelo do Skaw, no Skagerrak, em 57° 44,8' N.
  - (c) A *área do Mar Negro* significa o Mar Negro propriamente dito, sendo o limite entre o Mediterrâneo e o Mar Negro constituído pelo paralelo de 41° N.
  - (d) A *área do Mar Vermelho* significa Mar Vermelho propriamente dito, inclusive os Golfos de Suez e de Ácaba, limitada ao sul pela linha traçada entre Ras si Ane (12° 28,5' N e 43° 19,6' E) e Husn Murad (12° 40,4' N e 43° 30,2' E).
  - (e) A *área dos Golfos* significa a área marítima localizada a noroeste da linha traçada entre Ras Al Hadd (22° 30' N e 59° 48' E) e Ras Al Fasteh (25° 04' N e 61° 25' E).
  - (f) A *área do Golfo de Aden* significa aquela parte do Golfo de Aden localizada entre o Mar Vermelho e o Mar Arábico, limitada a oeste pela linha traçada entre Ras si Ane (12° 28,5' N e 43° 19,6' E) e Husn Murad (12° 40,4' N e 43° 30,2' E) e a leste pela linha traçada entre Ras Asir (11° 50' N e 51° 16,9' E) e Ras Fartak (15° 35' N e 52° 13,8' E)."
  - (g) A *área da Antártica* significa a área marítima ao sul da latitude de 60° S.
  - (h) As *águas do Noroeste da Europa* compreendem o Mar do Norte e suas vias de acesso, o Mar da Irlanda e suas vias de acesso, o Mar Celta, o Canal da Mancha e suas vias de acesso e parte do Nordeste do Atlântico, próximo ao oeste da Irlanda. A área é limitada por linhas que ligam os seguintes pontos:
    - (i) 48° 27' N, na costa francesa;
    - (ii) 48° 27' N; 6° 25' W;

- (iii) 49° 52' N; 7° 44' W;
- (iv) 50° 30' N; 12° W;
- (v) 56° 30' N; 12° W;
- (vi) 62° N; 3° W;
- (vii) 62° N na costa norueguesa;
- (viii) 57° 44,8' N nas costas dinamarquesa e sueca.

(2) Sujeito ao disposto na Regra 11 deste Anexo:

- (a) Deverá ser proibida qualquer descarga no mar, de óleo ou de misturas oleosas, por qualquer petroleiro ou por qualquer navio de arqueação bruta igual ou maior que 400, que não seja um petroleiro, enquanto estiver numa área especial. Com relação à área da Antártica, deverá ser proibida qualquer descarga no mar, de óleo ou de misturas oleosas feita por qualquer navio.
  - (b) Exceto como disposto com relação à área da Antártica, de acordo com o subparágrafo 2 (a) desta regra, qualquer descarga de óleo ou de misturas oleosas no mar, realizada por um navio com arqueação bruta menor que 400, que não seja um petroleiro, deverá ser proibida numa área especial, exceto quando o teor de óleo do efluente sem diluição não ultrapassar 15 partes por milhão.
- (3) (a) O disposto no parágrafo (2) desta regra não deverá ser aplicado à descarga de lastro limpo ou segregado.
- (b) O disposto no subparágrafo (2)(a) desta regra não deverá ser aplicado à descarga de água tratada proveniente do porão das praças de máquinas, desde que sejam atendidas todas as seguintes condições:
- (i) A água do porão não seja proveniente dos porões dos compartimentos das bombas de carga;
  - (ii) a água do porão não esteja misturada com resíduos do óleo da carga;
  - (iii) o navio esteja em movimento;
  - (iv) o teor de óleo no efluente, sem diluição, não ultrapasse 15 partes por milhão;
  - (v) o navio tiver em funcionamento um equipamento de filtragem de óleo que esteja de acordo com a Regra 16(5) deste Anexo; e
  - (vi) o sistema de filtragem seja dotado de um dispositivo de parada que assegure que a descarga seja automaticamente interrompida quando o teor de óleo do efluente ultrapassar 15 partes por milhão.
- (4) (a) Nenhuma descarga para o mar deverá conter produtos químicos ou outras substâncias em quantidades ou concentrações que sejam perigosas para o meio ambiente marinho, ou produtos químicos ou outras substâncias introduzidas com a finalidade de ocultar as condições de descarga estabelecidas nesta regra.

- (b) Os resíduos de óleo que não puderem ser descarregados no mar de acordo com o parágrafo (2) ou (3) desta regra deverão ser mantidos a bordo, ou descarregados para instalações de recebimento.
- (5) Nada do disposto nesta regra deverá proibir um navio que estiver fazendo uma viagem, na qual apenas uma parte seja realizada numa área especial, de descarregar fora daquela área especial de acordo com a Regra 9 deste Anexo.
- (6) Sempre que forem observados vestígios de óleo na superfície da água, ou abaixo dela, nas proximidades de um navio ou na sua esteira, os Governos das Partes da Convenção devem, na medida em que de maneira razoável sejam capazes de fazê-lo, investigar imediatamente os fatos relacionados com a questão, para verificar se houve uma transgressão do disposto nesta regra ou na Regra 9 deste Anexo. A investigação deve abranger, especialmente, as condições de vento e de mar, a derrota e a velocidade do navio, a existência de outras possíveis fontes dos vestígios visíveis nas proximidades e quaisquer registros pertinentes relativos a descargas de óleo.
- (7) Instalações de recebimento nas áreas especiais do:
- (a) Mar Mediterrâneo, Mar Negro e Mar Báltico:
- (i) O Governo de cada Parte da Convenção cujo litoral fizer limite com qualquer área especial determinada, compromete-se a assegurar que até 1º de janeiro de 1977 todos os terminais de carregamento de óleo e portos em que sejam realizados reparos localizados dentro da área especial sejam dotados de instalações adequadas para o recebimento e tratamento de todo o lastro sujo e da água utilizada nas lavagens de tanques de petroleiros. Além disto, todos os portos localizados na área especial deverão ser dotados de instalações de recebimento adequadas para outros resíduos e misturas oleosas de todos os navios. Estas instalações deverão ter uma capacidade adequada para atender às necessidades dos navios que as utilizam, sem causar atrasos indevidos.
- (ii) O Governo de cada Parte que tiver sob a sua jurisdição entradas para as vias marítimas com pouca profundidade, que possam exigir uma redução do calado através da descarga de lastro, compromete-se a assegurar a criação das instalações a que se refere o subparagraph (a)(i) deste parágrafo, mas com a condição de que os navios que precisem descarregar resíduos ou lastro sujo possam estar sujeitos a algum atraso.
- (iii) Durante o período entre a entrada em vigor da presente Convenção (se for antes de 1º de janeiro de 1977) e 1º de janeiro de 1977, os navios, enquanto estiverem navegando em áreas especiais, deverão cumprir as exigências da Regra 9 deste Anexo. Entretanto, os Governos das Partes cujos litorais fizerem fronteira com as áreas especiais de acordo com este subparagraph podem estabelecer uma data anterior a 1º de janeiro de 1977, mas posterior à data de entrada em vigor da presente Convenção, a partir da qual as exigências desta regra com relação às áreas especiais em questão devam surtir efeito:

- (1) se tiverem sido criadas todas as instalações de recebimento necessárias até a data assim estabelecida;
  - (2) desde que as Partes envolvidas notifiquem à Organização a data assim estabelecida, com uma antecedência de pelo menos seis meses, para ser divulgado às outras Partes.
- (iv) Depois de 1º de janeiro de 1977, ou da data estabelecida de acordo com o subparágrafo (a)(iii) deste parágrafo, se esta for anterior, cada Parte deverá notificar à Organização, para divulgação aos Governos Contratantes interessados, todos os casos em que as instalações tiverem sido supostamente inadequadas.
- (b) Área do Mar Vermelho, área dos Golfos, área do Golfo de Aden e águas do Nordeste da Europa:
- (i) O Governo de cada Parte da Convenção cujo litoral fizer limite com as áreas especiais compromete-se a assegurar que, logo que possível, todos os terminais de carregamento de óleo e portos em que sejam realizados reparos localizados dentro daquelas áreas especiais sejam dotados de instalações adequadas para o recebimento e o tratamento de todo o lastro sujo e da água utilizada nas lavagens de tanques de petroleiros. Além disto, todos os portos localizados na área especial deverão ser dotados de instalações de recebimento adequadas para outros resíduos e misturas oleosas de todos os navios. Estas instalações deverão ter uma capacidade adequada para atender às necessidades dos navios que as utilizam, sem causar atrasos indevidos.
  - (ii) O Governo de cada Parte que tenha sob a sua jurisdição entradas para as vias marítimas com pouca profundidade, que possam exigir uma redução do calado através da descarga de lastro, compromete-se a assegurar a criação das instalações a que se refere o subparágrafo (b)(i) deste parágrafo, mas com a condição de que os navios que precisem descarregar resíduos ou lastro sujo possam estar sujeitos a algum atraso.
  - (iii) Cada Parte envolvida deverá notificar à Organização sobre as medidas tomadas com relação ao disposto no subparágrafo (b)(i) e (ii) deste parágrafo. Ao receber um número suficiente de notificações, a Organização deverá estabelecer uma data a partir da qual as exigências desta regra com relação à área em questão entrarão em vigor. A Organização deverá informar a todas as partes a data assim estabelecida, com uma antecedência não inferior a doze (12) meses com relação àquela data.
  - (iv) Durante o período entre a entrada em vigor da presente Convenção e a data assim estabelecida, os navios, enquanto estiverem navegando em áreas especiais, deverão cumprir as exigências da Regra 9 deste Anexo.
  - (v) Após aquela data, os petroleiros que carregarem nos portos localizados nestas áreas especiais em que ainda não existam aquelas instalações deverão também cumprir integralmente as exigências desta regra. Entretanto, os petroleiros que entrarem nestas áreas especiais com a

finalidade de carregar deverão envidar todos os esforços no sentido de entrar na área tendo apenas lastro limpo a bordo.

- (vi) Após a data em que entrarem em vigor as exigências para a área especial em questão, cada Parte deverá notificar à Organização, para divulgação às Partes interessadas, sobre todos os casos em que as instalações tiverem sido supostamente inadequadas.
  - (vii) Pelo menos as instalações de recebimento prescritas na Regra 12 deste Anexo deverão ter sido criadas até 1º de janeiro de 1977, ou até um ano após a data de entrada em vigor da presente Convenção, o que ocorrer mais tarde.
- (8) Não obstante o disposto no parágrafo (7) desta regra, as seguintes regras aplicam-se à área da Antártica:
- (a) O Governo de cada Parte da Convenção cujos portos são utilizados por navios que partem para a área da Antártica, ou que de lá chegam, compromete-se a assegurar que logo que possível sejam criadas instalações adequadas para o recebimento de toda a borra de óleo, lastro sujo, água utilizada na lavagem de tanques e outros resíduos e misturas oleosas de todos os navios, sem causar atrasos indevidos, e de acordo com as necessidades dos navios que as utilizarem.
  - (b) O Governo de cada Parte da Convenção deve assegurar que todos os navios autorizados a arvorar a sua bandeira sejam dotados, antes de entrar na área da Antártica, de um tanque, ou de tanques, com uma capacidade suficiente para a retenção a bordo de toda a borra de óleo, lastro sujo, água utilizada na lavagem de tanques e outros resíduos e misturas oleosas enquanto estiverem operando na área e que tenham concluído as medidas necessárias para descartar esses resíduos oleosos para uma instalação de recebimento após deixar a área.

## **Regra 11**

### *Exceções*

As Regras 9 e 10 deste Anexo não deverão ser aplicadas:

- (a) à descarga no mar de óleo ou de mistura oleosa, necessária com a finalidade de assegurar a segurança de um navio ou de salvar vidas humanas no mar; ou
- (b) à descarga no mar de óleo ou de mistura oleosa decorrente de uma avaria no navio ou em seus equipamentos:
  - (i) desde que tenham sido tomadas todas as precauções razoáveis após a ocorrência da avaria, ou à descoberta da descarga, com o propósito de impedir ou de minimizar a descarga; e

- (ii) exceto se o armador ou o Comandante tiver agido com a intenção de causar a avaria, ou imprudentemente e com o conhecimento de que provavelmente ocorreria a avaria; ou
- (c) à descarga no mar de substâncias contendo óleo, aprovada pela Administração, quando estiver sendo feita com o propósito de combater incidentes de poluição específicos, para minimizar os danos causados pela poluição. Qualquer descarga destas estará sujeita à aprovação de qualquer Governo em cuja jurisdição espera-se que venha a ocorrer a descarga.

## **Regra 12**

### *Instalações de recebimento*

- (1) Sujeito ao disposto na Regra 10 deste Anexo, o Governo de cada Parte compromete-se a assegurar a criação, nos terminais de carregamento, portos em que são realizados reparos e em outros portos em que os navios tenham resíduos oleosos para descarregar, de instalações para recebimento destes resíduos e de misturas oleosas que fiquem como rejeitos em petroleiros e em outros navios, que sejam adequadas para atender às necessidades dos navios que as utilizarem, sem causar-lhes atrasos indevidos.
- (2) De acordo com o parágrafo (1) desta regra, deverão ser criadas instalações de recebimento em:
  - (a) todos os portos e terminais em que seja carregado óleo cru nos petroleiros, quando estes petroleiros tiverem, imediatamente antes da sua chegada, terminado uma viagem em lastro, com uma duração de não mais que 72 horas, ou não mais que 1.200 milhas náuticas.
  - (b) todos os portos e terminais em que seja carregado óleo que não óleo cru a granel, numa quantidade média de mais de 1.000 toneladas métricas por dia;
  - (c) todos os portos que possuam estaleiros ou instalações para a limpeza de tanques;
  - (d) todos os portos e terminais que lidem com navios dotados de tanque(s) de borra exigidos pela Regra 17 deste Anexo;
  - (e) todos os portos, com relação à água oleosa dos porões e a outros resíduos que, de acordo com a Regra 9 deste Anexo, não podem ser descarregados; e
  - (f) todos os portos de carregamento de cargas a granel, com relação a resíduos de óleo de navios de transporte misto que, de acordo com a Regra 9 deste Anexo, não podem ser descarregados.
- (3) A capacidade das instalações de recebimento deverão ser as seguintes:
  - (a) Os terminais de carregamento de óleo cru deverão ter instalações de recebimento suficientes para receber óleo e misturas oleosas que não podem ser descarregadas de acordo com o disposto na Regra 9(1)(a) deste Anexo, de

todos os petroleiros em viagens como as mencionadas no parágrafo (2)(a) desta regra.

- (b) Os portos e terminais de carregamento mencionados no parágrafo (2)(b) desta regra deverão ter instalações de recebimento suficientes para receber óleo e misturas oleosas que não podem ser descarregadas de acordo com o disposto na Regra 9(1)(a) deste Anexo, de todos os petroleiros que carregam óleo que não é óleo cru a granel.
  - (c) Todos os portos que possuam estaleiros ou instalações para limpeza de tanques deverão ter instalações de recebimento suficientes para receber todos os resíduos e misturas oleosas que permanecerem a bordo para alijamento, antes dos navios entrarem naqueles estaleiros ou instalações.
  - (d) Todas as instalações criadas nos portos e terminais de acordo com o parágrafo (2)(d) desta regra deverão ser suficientes para receber todos os resíduos retidos a bordo de acordo com a Regra 17 deste Anexo, de todos os navios que de uma maneira razoável se possa esperar que entrem naqueles portos e terminais.
  - (e) Todas as instalações criadas nos portos e terminais de acordo com esta regra deverão ser suficientes para receber a água oleosa dos porões e outros resíduos que não podem ser descarregados de acordo com a Regra 9 deste Anexo.
  - (f) As instalações criadas nos portos de carregamento de cargas a granel deverão levar em conta os problemas específicos dos navios de transporte misto, como for adequado.
- (4) As instalações de recebimento prescritas nos parágrafos (2) e (3) desta regra deverão estar disponíveis até um ano a partir da data de entrada em vigor da Presente Convenção, ou em 1º de Janeiro de 1977, o que ocorrer mais tarde.
- (5) Cada Parte deverá notificar à Organização, para transmissão às Partes interessadas, todos os casos em que as instalações criadas com base nesta regra forem supostamente inadequadas.

### **Regra 13**

#### *Tanques de lastro segregado, tanques destinados a lastro limpo e lavagem com óleo cru*

Sujeitos ao disposto nas Regras 13C e 13D deste Anexo, os petroleiros deverão cumprir as exigências desta regra.

#### *Petroleiros novos de 20.000 toneladas de porte bruto, ou mais*

- (1) Todo petroleiro novo para transporte de óleo cru, de 20.000 toneladas de porte bruto ou mais, e todo navio transporte de produtos novo, de 30.000 toneladas de porte bruto ou mais, deverá ser dotado de tanques de lastro segregado ~~severa~~

cumprir o disposto nos parágrafos (2), (3) e (4), ou no parágrafo (5) desta regra, como for adequado.

- (2) A capacidade dos tanques de lastro segregado deverá ser estabelecida de modo que o navio possa operar com segurança em viagens em lastro sem ter que recorrer à utilização dos tanques de carga para levar água de lastro, exceto como disposto nos parágrafos (3) ou (4) desta regra. Em todos os casos, entretanto, a capacidade dos tanques de lastro segregado deverá ser tal que pelo menos, em qualquer situação de lastro e em qualquer parte da viagem, inclusive nas situações em que o navio estiver sem carga, transportando apenas o lastro segregado, os calados e os trims do navio possam atender a cada uma das seguintes exigências:

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

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

- (b) os calados nas perpendiculares a vante e a ré deverão corresponder aos calados estabelecidos para meio navio ( $d_m$ ), como estabelecido no subparágrafo (a) deste parágrafo, juntamente com um trim de popa não maior que  $0,015L$ ; e
- (c) em qualquer caso, o calado na perpendicular de ré não deve ser menor do que aquele necessário para se ter a imersão completa do(s) hélice(s).

- (3) Em nenhuma situação a água de lastro deverá ser levada em tanques de carga, exceto:

- (a) naquelas raras viagens em que as condições de tempo forem tão adversas que, na opinião do Comandante, seja necessário levar mais água de lastro nos tanques de carga para a segurança do navio; e
- (b) em casos excepcionais, quando as características peculiares da operação de um petroleiro fizer com que seja necessário levar uma quantidade de água de lastro superior à prescrita no parágrafo (2) desta regra, desde que aquela operação do petroleiro esteja enquadrada na categoria de casos excepcionais, como estabelecido pela Organização.

Essa água de lastro adicional deverá ser tratada e descarregada de acordo com a Regra 9 deste Anexo e de acordo com as prescrições da Regra 15 deste Anexo, devendo ser feito um lançamento no Livro Registro de Óleo mencionado na Regra 20 deste Anexo.

- (4) No caso de petroleiros para transporte de óleo cru, o lastro adicional permitido no parágrafo (3) deste regra só deverá ser levado nos tanques de carga se aqueles tanques tiverem sido lavados com óleo cru de acordo com a Regra 13B deste Anexo, antes do navio suspender de um porto ou terminal de descarga de óleo.
- (5) Apesar do disposto no parágrafo (2) desta regra, as condições do lastro segregado para petroleiros com menos de 150 metros de comprimento deverão ficar a critério da Administração.

- (6) Todo petroleiro para transporte de óleo cru, de 20.000 toneladas de porte bruto ou mais, deverá ser dotado de um sistema de lavagem dos tanques de carga com óleo cru. A Administração deverá comprometer-se a assegurar que o sistema atenda plenamente às exigências da Regra 13B deste Anexo até um ano após o petroleiro ter sido empregado pela primeira vez no transporte de óleo cru, ou por ocasião do fim da terceira viagem transportando um óleo cru adequado para a lavagem com óleo cru, o que ocorrer mais tarde. A menos que este petroleiro transporte um óleo cru que não seja adequado para a lavagem com óleo cru, o petroleiro deverá operar o sistema de acordo com as exigências daquela regra.

*Petroleiros existentes, para transporte de óleo cru, de 40.000 toneladas de porte bruto ou mais*

- (7) Sujeito ao disposto nos parágrafos (8) e (9) desta regra, todo petroleiro existente para transporte de óleo cru, de 40.000 toneladas de porte bruto ou mais, deverá ser dotado de tanques de lastro segregado e deverá cumprir as exigências dos parágrafos (2) e (3) desta regra, a partir da data de entrada em vigor da presente Convenção.
- (8) Os petroleiros existentes, para transporte de óleo cru, a que se refere o parágrafo (7) desta regra poderão, em lugar de serem dotados de tanques de lastro segregado, operar com um procedimento de lavagem de tanques com óleo cru, de acordo com a Regra 13B deste Anexo, a menos que o petroleiro para transporte de óleo cru seja destinado a transportar um óleo cru que não seja adequado para a lavagem com óleo cru.
- (9) Os petroleiros existentes, para transporte de óleo cru, a que se referem os parágrafos (7) ou (8) desta regra poderão, em lugar de serem dotados de tanques de lastro segregado, ou de operar com um procedimento de lavagem de tanques com óleo cru, operar com tanques dedicados exclusivamente a lastro limpo, de acordo com o disposto na Regra 13A deste Anexo, durante o seguinte período:
- (a) para petroleiros para transporte de óleo cru, de 70.000 toneladas de porte bruto ou mais, até dois anos após a data de entrada em vigor da presente Convenção; e
  - (b) para petroleiros para transporte de óleo cru, de 40.000 toneladas de porte bruto ou mais, mas com menos de 70.000 toneladas de porte bruto, até quatro anos após a data de entrada em vigor da presente Convenção.

*Transportadores de Produto de 40000 toneladas de porte bruto ou mais, existentes*

- (10) A partir da data de entrada em vigor da presente Convenção, todo transportador de produto existente, de 40.000 toneladas de porte bruto ou mais, deverá ser dotado de tanques de lastro segregado e deverá cumprir as exigências dos parágrafos (2) e (3) desta regra, ou, alternativamente, operar com tanques dedicados exclusivamente a lastro limpo, de acordo com o disposto na Regra 13A deste Anexo.

*Um petroleiro classificado como um petroleiro de lastro segregado*

- (11) Qualquer petroleiro ao qual não seja exigido que seja dotado de tanques de lastro segregado de acordo com os parágrafos (1), (7) ou (10) desta regra poderá

entretanto, ser classificado como um petroleiro de lastro segregado, desde que cumpra as exigências dos parágrafos (2) e (3), ou do (5), como for adequado, desta regra.

### **Regra 13A**

#### *Prescrições para petroleiros com tanques destinados a lastro limpo*

- (1) Um petroleiro operando com tanques destinados a lastro limpo, de acordo com o disposto na Regra 13(9) ou (10) deste Anexo, deverá ter uma capacidade adequada de tanques dedicados exclusivamente ao transporte de lastro limpo, como definidos na Regra 1(16) deste Anexo, para atender às exigências da Regra 13(2) e (3) deste Anexo.
- (2) A disposição e os procedimentos operacionais para os tanques destinados a lastro limpo deverão cumprir as exigências estabelecidas pela Administração. Estas exigências deverão conter, pelo menos, todos os dispositivos das Especificações para Petroleiros com Tanques Dedicados Exclusivamente a Lastro Limpo, adotadas pela Conferência Internacional sobre a Segurança de Navios Tanque e a Prevenção da Poluição, 1978, através da Resolução 14, como possa vir a ser alterada pela Organização.
- (3) Um petroleiro operando com tanques destinados a lastro limpo deverá ser dotado de um medidor de teor de óleo, aprovado pela Administração, com base nas especificações recomendadas pela Organização, para permitir a supervisão do teor de óleo na água de lastro que estiver sendo descarregada. O medidor de teor de óleo deverá ser instalado até a primeira entrada programada do petroleiro num estaleiro, depois da entrada em vigor da presente Convenção. Até o momento em que for instalado o medidor de teor de óleo, imediatamente antes de uma descarga de lastro, deverá ser verificado, através de um exame da água de lastro contida nos tanques destinados a lastro limpo, que não ocorreu qualquer contaminação com óleo.
- (4) Todo petroleiro, operando com tanques destinados a lastro limpo, deverá ser dotado de um Manual de Operação de Tanques Destinados a Lastro Limpo detalhando o sistema e estabelecendo os procedimentos operacionais. Este manual deverá ser aprovado pela Administração e deverá conter todas as informações apresentadas nas Especificações mencionadas no parágrafo (2) desta regra. Se for feita uma alteração que afete o sistema de tanques dedicados exclusivamente a lastro limpo, o Manual de Operação deverá ser devidamente revisto.

### **Regra 13B**

#### *Requisitos para lavagem com óleo cru*

- (1) Todo sistema de lavagem com óleo cru exigido de acordo com a Regra 13(6) e (8) deste Anexo deverá cumprir as exigências desta regra.
- (2) As instalações para lavagem com óleo cru e os equipamentos e dispositivos a elas associados deverão atender às prescrições estabelecidas pela Administração. Estas prescrições deverão conter, pelo menos, as disposições das Especificações para o Projeto, Operação e Controle dos Sistemas de Lavagem com Óleo Cru adotadas

pela Conferência Internacional sobre a Segurança de Petroleiros e Prevenção da Poluição, 1978, através da Resolução 15, que pode ser revista pela Organização.

- (3) Deverá haver um sistema de gás inerte em todo tanque de carga e tanque de resíduos, de acordo com as regras adequadas do Capítulo II-2 da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, como alterada e acrescentada pelo Protocolo de 1978 relativo àquela Convenção, e como possa a vir a ser novamente alterada.
- (4) Com relação ao lastramento dos tanques de carga, antes de cada viagem em lastro deverá ser lavado com óleo cru um número suficiente de tanques de carga para que, levando-se em conta o padrão de transporte de óleo do petroleiro e as condições do tempo esperadas, só seja colocada água de lastro nos tanques que tiverem sido lavados com óleo cru.
- (5) Todo petroleiro operando com sistemas de lavagem com óleo cru deverá ser dotado de um Manual de Operação e dos Equipamentos, detalhando o sistema e os equipamentos e estabelecendo os procedimentos operacionais. Este Manual deverá ser aprovado pela Administração e deverá conter todas as informações apresentadas nas Especificações a que se refere o parágrafo (2) desta regra. Se for feita uma alteração que afete o sistema de lavagem com óleo cru, o Manual de Operação e dos Equipamentos deverá ser devidamente revisto.

### **Regra 13C**

#### *Navios Tanques existentes empregados em roteiros específicos*

- (1) Sujeito ao disposto no parágrafo (2) desta regra, a Regra 13(7) a (10) deste Anexo não deverá ser aplicada a um petroleiro existente empregado unicamente no tráfego marítimo entre:
  - (a) portos ou terminais dentro de um Estado que seja Parte da presente Convenção; ou
  - (b) portos ou terminais dentro de Estados que sejam Partes da presente Convenção, quando:
    - (i) a viagem for realizada inteiramente no interior de uma área especial, como definida na Regra 10(1) deste Anexo; ou
    - (ii) a viagem for realizada inteiramente dentro de outros limites estabelecidos pela Organização.
- (2) O disposto no parágrafo (1) desta regra só deverá ser aplicado quando os portos ou terminais em que for recebida a carga naquelas viagens forem dotados de instalações de recebimento adequadas para o recebimento e tratamento de todo o lastro e de toda a água utilizada nas lavagens dos tanques dos petroleiros que as utilizam ,e quando tiverem sido atendidas todas as seguintes condições:
  - (a) sujeito às exceções estabelecidas para a Regra 11 deste Anexo, toda água de lastro, inclusive a água de lastro limpa, e os resíduos das lavagens de tanques

são mantidos a bordo e transferidos para as instalações de recebimento, devendo o lançamento adequado feito no Livro Registro de Óleo, mencionado na Regra 20 deste Anexo, ser endossado pela autoridade competente do Estado do porto.

- (b) ter havido um acordo entre a Administração e os Governos dos Estados do porto mencionados no subparágrafo (1(a) ou (b) desta regra, com relação à utilização de um petroleiro existente para viagens específicas.
- (c) ter sido aprovada a adequabilidade das instalações de recebimento, de acordo com os dispositivos pertinentes deste Anexo, pelos Governos dos Estados que sejam Partes da presente Convenção e nos quais estejam localizados estes portos ou terminais.
- (d) ter sido endossado o Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo, atestando que o petroleiro só é empregado naquele tráfego marítimo específico.

### **Regra 13D**

#### *Petroleiros existentes que possuam dispositivos de lastro especiais*

- (1) Quando um petroleiro existente for construído de um modo, ou for operado de uma maneira, que atenda sempre às exigências relativas ao calado e ao trim estabelecidas na Regra 13(2) deste Anexo sem ter que recorrer à utilização de água de lastro, ele deverá ser considerado como cumprindo as exigências relativas aos tanques de lastro segregado mencionadas na Regra 13(7) deste Anexo, desde que sejam atendidas as seguintes condições:
  - (a) os procedimentos operacionais e os dispositivos de lastro sejam aprovados pela Administração;
  - (b) a Administração e os Governos dos Estados do porto envolvidos, que sejam Partes da presente Convenção, tenham chegado a um acordo quando as exigências relativas ao calado e ao trim forem atendidas através de um procedimento operacional; e
  - (c) o Certificado de Prevenção da Poluição por Óleo seja endossado para atestar que o petroleiro está operando com dispositivos de lastro especiais.
- (2) Em nenhuma situação deverá ser levada água de lastro nos tanques de óleo, exceto naquelas raras viagens em que as condições do tempo forem tão adversas que, na opinião do Comandante, seja necessário receber mais água de lastro nos tanques de carga para a segurança do navio. Esta água de lastro adicional deverá ser tratada e descarregada de acordo com a Regra 9 deste Anexo e de acordo com as prescrições da Regra 15 deste Anexo, devendo ser feito um lançamento no Livro Registro de Óleo a que se refere a Regra 20 deste Anexo.
- (3) Uma Administração que tiver endossado um Certificado de acordo com o subparágrafo (1)(c) desta regra deverá informar à Organização os detalhes daquele endosso, para divulgação entre as Partes da presente Convenção.

## Regra 13E

### *Localização protegida dos espaços de lastro segregado*

- (1) Em todo petroleiro para transporte de óleo cru, de 20.000 toneladas de porte bruto ou mais, e em todo petroleiro novo para transporte de produtos, de 30.000 toneladas de porte bruto ou mais, os tanques de lastro segregado necessários para proporcionar a capacidade exigida para atender às prescrições da Regra 13 deste Anexo, que estejam localizados no comprimento do tanque de carga, deverão ser dispostos de acordo com as prescrições dos parágrafos (2), (3) e (4) desta regra, para proporcionar um grau de proteção contra derramamento de óleo em caso de encalhe ou colisão.
- (2) Os tanques de lastro segregado e os espaços que não sejam tanques de óleo, localizados no comprimento do tanque de carga ( $L_t$ ) deverão ser dispostos de modo a atender à seguinte prescrição:

$$\sum PA_C + \sum PA_S \geq J [L_t(B + 2D)]$$

onde:  $PA_C$  = a área das chapas do costado em metros quadrados para cada tanque de lastro segregado ou espaço que não seja um tanque de óleo, com base nas dimensões moldadas de projeto,

$PA_S$  = é a área do fundo do casco em metros quadrados para cada tanque ou espaço destes, com base nas dimensões moldadas de projeto,

$L_t$  = comprimento em metros entre as extremidades de vante e de ré dos tanques de carga,

$B$  = boca máxima do navio em metros, como definida na Regra 1(21) deste Anexo,

$D$  = pontal moldado em metros, medido verticalmente da parte superior da quilha até a parte superior do vau do convés da borda livre, na borda a meio navio. Nos navios com bordas arredondadas, o pontal moldado deverá ser medido até o ponto de interseção das linhas moldadas do convés com as chapas do costado, com as linhas prolongando-se como se a borda tivesse um formato angular.

$J$  = 0,45 para petroleiros de 20.000 toneladas de porte bruto, 0,30 para petroleiros de 200.000 toneladas de porte bruto ou mais, sujeito ao disposto no parágrafo (3) desta regra.

Para valores intermediários de porte bruto o valor de  $J$  deverá ser determinado através de uma interpolação linear.

Sempre que os símbolos apresentados neste parágrafo aparecerem nesta regra ~~têm~~ o significado fornecido neste parágrafo.

- (3) Para petroleiros de 200.000 toneladas de porte bruto ou mais, o valor de  $J$  poderá ser reduzido da seguinte maneira:

$$J_{\text{reduced}} = \left[ J - \left( \alpha - \frac{O_C + O_S}{40_A} \right) \right] \text{ ou } 0.2, \text{ o que for maior}$$

onde:  $\alpha = 0,25$  para petroleiros de 200.000 toneladas de porte bruto,

$\alpha = 0,40$  para petroleiros de 300.000 toneladas de porte bruto,

$\alpha = 0,50$  para petroleiros de 420.000 toneladas de porte bruto ou mais

Para valores intermediários de porte bruto, o valor de  $\alpha$  deverá ser determinado através de uma interpolação linear.

$O_C$  = como definido na Regra 23(1)(a) deste Anexo,

$O_S$  = como definido na Regra 23(1)(b) deste Anexo

$O_A$  = ao derramamento de óleo permissível, como prescrito na Regra 24 (2) deste Anexo.

- (4) Ao determinar o valor de  $PA_C$  e de  $PA_S$  para os tanques de lastro segregado e espaços que não sejam tanques de óleo, deverá ser aplicado o seguinte critério:

(a) a largura mínima de cada tanque lateral ou de cada espaço, qualquer dos quais prolongue-se por toda a profundidade do costado do navio, ou do convés até a parte superior do duplo fundo, não deverá ser inferior a 2 metros. A largura deverá ser medida a partir do costado, dentro do navio, perpendicularmente à linha de centro. Quando houver uma largura menor, o tanque lateral ou espaço não deverá ser levado em conta ao calcular a área protegida  $PA_C$ ; e

(b) a profundidade vertical mínima de cada tanque ou espaço do duplo fundo deverá ser de  $B/15$  ou 2 metros, o que for menor. Quando houver uma profundidade menor, o tanque ou espaço do duplo fundo não deverá ser levado em conta no cálculo da área protegida  $PA_S$ .

A largura e a profundidade mínimas dos tanques laterais e dos tanques do duplo fundo deverão ser medidas num local afastado da área do porão e, no caso da largura mínima, deverá ser medida afastada de qualquer região de borda arredondada.

### **Regra 13F**

#### *Prevenção da poluição em caso de colisão ou encalhe*

- (1) Esta regra deverá ser aplicada a petroleiros de 600 toneladas de porte bruto ou mais:

(a) para os quais o contrato de construção tenha sido assinado em 6 de julho de 1993, ou depois, ou

- (b) na ausência de um contrato de construção, cujas quilhas tenham sido batidas, ou que estivessem num estágio de construção semelhante, em 6 de janeiro de 1994, ou depois, ou
  - (c) cuja entrega tenha sido feita em 6 de julho de 1996, ou depois, ou
  - (d) que tenham sofrido uma conversão de vulto:
    - (i) para a qual o contrato tenha sido assinado após 6 de julho de 1993; ou
    - (ii) na ausência de um contrato, cujos trabalhos de construção tenham sido iniciados depois de 6 de janeiro de 1994; ou
    - (iii) que tenham sido concluídos após 6 de julho de 1996.
- (2) Todo petroleiro de 5.000 toneladas de porte bruto ou mais deverá:
- (a) em lugar da Regra 13E, como for aplicável, atender às prescrições do parágrafo (3), a menos que esteja sujeito às disposições dos parágrafos (4) e (5); e
  - (b) atender, se for aplicável, às prescrições do parágrafo (6).
- (3) Toda a extensão dos tanques de carga deverá ser protegida por tanques de lastro, ou por espaços que não sejam tanques de carga e de óleo combustível, como se segue:

(a) *Tanques ou espaços laterais*

Os tanques ou os espaços laterais deverão estender-se por toda a profundidade do costado do navio, ou da parte superior do duplo fundo até o convés mais alto, sem considerar uma borda arredondada onde houver uma. Eles deverão estar dispostos de tal modo que os tanques de carga fiquem localizados internamente à linha moldada das chapas do casco, em nenhum local a uma distância inferior a w que, como mostrado na figura 1, é medida em qualquer seção transversal perpendicularmente às chapas do costado, como especificado abaixo:

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

$$w = 2,0 \text{ m, a que for menor.}$$

O valor mínimo de  $w = 1,0 \text{ m.}$

(b) *Tanques ou espaços do duplo fundo*

Em qualquer seção transversal, a profundidade de cada tanque ou espaço do duplo fundo deverá ser tal que a distância h entre o fundo dos tanques de carga e a linha moldada das chapas do fundo do casco, medida perpendicularmente até as chapas do fundo do casco, como mostrado na figura 1, não seja inferior à especificada abaixo:

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

$$h = 2,0 \text{ m, a que for menor}$$

O valor mínimo de  $h = 1,0 \text{ m}$ .

- (c) *Curvatura da área do porão, ou em locais em que não haja uma curvatura do porão claramente definida*

Quando as distâncias  $h$  e  $w$  forem diferentes, a distância  $w$  deverá ter preferência nos níveis que ultrapassem  $1,5 \underline{h}$  acima da linha de base, como mostrado na figura 1.

- (d) *Capacidade total dos tanques de lastro*

Nos petroleiros para transporte de óleo cru, de 20.000 toneladas de porte bruto ou mais, e nos navios transportadores de produto de 30.000 toneladas de porte bruto ou mais, a capacidade total dos tanques laterais, tanques do duplo fundo, tanques de colisão de vante e tanques de colisão de ré não deverá ser inferior à capacidade dos tanques de lastro segregado necessários para atender às prescrições da Regra 13. Os tanques ou compartimentos laterais e os tanques do duplo fundo utilizados para atender às prescrições da Regra 13 deverão estar localizados da maneira mais prática e mais uniforme possível ao longo do comprimento dos tanques de carga. Uma capacidade adicional de lastro segregado, existente para reduzir o esforço longitudinal de flexão das longarinas do casco, o trim, etc., poderá ser localizada em qualquer lugar do navio.

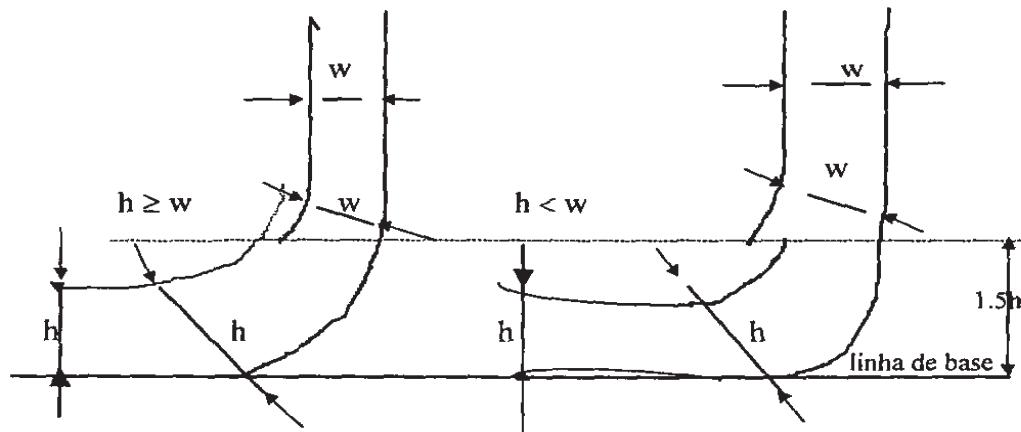


Figura 1 - Linhas limítrofes dos tanques de carga para os efeitos do parágrafo (3)

- (e) *Pocetos de aspiração nos tanques de carga*

Os pocetos de aspiração existentes nos tanques de carga podem projetar-se para o duplo fundo abaixo da linha limite definida pela distância  $\underline{h}$ , desde que esses pocetos sejam tão pequenos quanto possível e que a distância entre o fundo do poceto e as chapas do fundo do casco não seja inferior a  $0,5 \underline{h}$ .

(f) *Redes de lastro e de carga*

As redes de lastro e outras redes, como os tubos de sondagem e os suspiros dos tanques de lastro, não deverão passar através dos tanques de carga. As redes de carga e outras redes semelhantes que vão para os tanques de carga não deverão passar através dos tanques de lastro. Poderão ser concedidas isenções do cumprimento destas exigências para pequenos comprimentos de redes, desde que sejam completamente soldadas, ou unidas de maneira equivalente.

- (4) (a) Poderá não ser necessária a existência de tanques ou de espaços do duplo fundo, como prescrito no parágrafo (3) (b), desde que o projeto do navio tanque seja tal que a pressão da carga e dos vapores exercida sobre as chapas do fundo do casco, formando uma única divisória entre a carga e o mar, não ultrapasse a pressão hidrostática externa da água do mar, como expresso na seguinte fórmula:

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

onde:

$h_c$  = altura da carga em contato com as chapas do fundo do casco, em metros

$\rho_c$  = densidade máxima da carga em t/m<sup>3</sup>

$d_n$  = calado operacional mínimo em qualquer condição de carregamento esperada, em metros

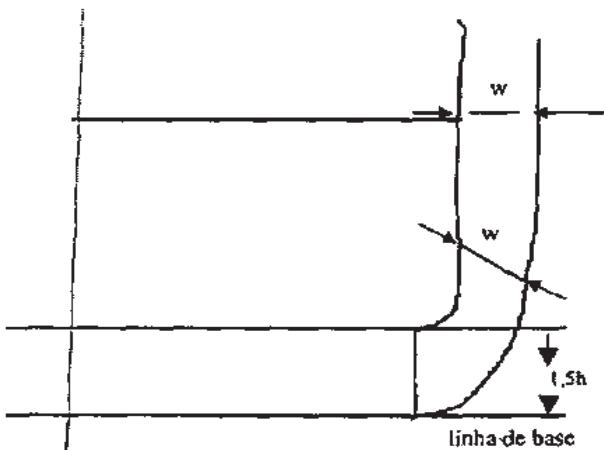
$\rho_s$  = densidade da água do mar, em t/m<sup>3</sup>

$\Delta_p$  = máxima regulagem de pressão da válvula de pressão/vácuo instalada para o tanque de carga, em bares

$f$  = fator de segurança = 1,1

$g$  = aceleração normal da gravidade (9,81 m/s<sup>2</sup>).

- (b) Qualquer divisória horizontal que seja necessária para satisfazer às exigências acima deverá ficar localizada a uma altura não inferior a  $B/6$ , ou 6 metros, a que for menor, mas não superior a  $0,6 D$  acima da linha de base, onde  $D$  é o pontal moldado a meio navio.
- (c) A localização dos tanques ou espaços laterais deverá ser como a estabelecida no parágrafo (3) (a), exceto que, abaixo de um nível de  $1,5 h$  acima da linha de base, onde  $h$  é a medida definida no parágrafo (3) (b), a linha limite dos tanques de carga pode ser vertical até as chapas do fundo do casco, como mostrado na figura 2.



*Figura 2 - Linhas limite dos tanques de carga para os efeitos do parágrafo (4)*

- (5) Outros métodos de projeto e de construção de petroleiros também podem ser aceitos como alternativas para as exigências prescritas no parágrafo (3), desde que esses métodos assegurem pelo menos o mesmo nível de proteção contra a poluição por óleo em caso de colisão ou de encalhe e sejam aprovados, em princípio, pelo Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marinho, com base nas diretrivas elaboradas pela Organização.
- (6) Para petroleiros de 20.000 toneladas de porte bruto ou mais, as suposições de avarias prescritas na Regra 25(2)(b) deverão ser complementadas pelas seguintes avarias presumidas na parte inclinada do fundo:
  - (a) dimensão longitudinal:
    - (i) navios de 75.000 toneladas de porte bruto ou mais:  $0,6 L$ , medida a partir da perpendicular a vante;
    - (ii) navios de menos de 75.000 toneladas de porte bruto:  $0,4 L$ , medida a partir da perpendicular a vante;
  - (b) dimensão transversal:  $B/3$  em qualquer lugar do fundo;
  - (c) dimensão vertical: ruptura do casco externo.
- (7) Os petroleiros de menos de 5.000 toneladas de porte bruto deverão:
  - (a) ser dotados, pelo menos, de tanques ou espaços no duplo fundo com uma profundidade tal que a distância  $h$  especificada no parágrafo (3) (b) atenda ao seguinte:

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

com um valor mínimo de  $h = 0,76 \text{ m}$ ;

na curvatura da área do porão e em locais em que não haja uma curvatura claramente definida do porão, a linha limite dos tanques de carga deverá correr paralela à linha de meio navio do fundo chato, como mostrado na figura 3; e

- (b) ser dotados de tanques de cargas dispostos de tal maneira que a capacidade de cada um deles não ultrapasse  $700\text{ m}^3$ , a menos que os tanques ou espaços laterais estejam dispostos de acordo com o parágrafo (3) (a), obedecendo ao seguinte:

$$w = 0,4 + \frac{2,4\text{ DW}}{20,000} \text{ (m)}$$

com um valor mínimo de  $w = 0,76\text{ m}$ .

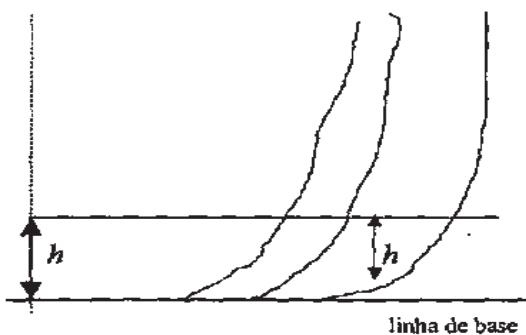


Figura 3 - Linhas limite dos tanques de carga para os efeitos do parágrafo (7)

- (8) Não deverá ser transportado óleo em qualquer espaço que se estenda por ante a vante da antepara de colisão de vante, localizada de acordo com a Regra II-1/II da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, como emendada. Um petroleiro que não precise ter uma antepara de colisão de acordo com aquela regra, não deverá levar óleo em qualquer espaço que se estenda por ante a vante do plano transversal perpendicular à linha de centro, que está localizada como se existisse uma antepara de colisão localizada de acordo com aquela regra.
- (9) Ao aprovar o projeto e a construção de petroleiros a serem construídos de acordo com as disposições desta regra, as Administrações deverão levar na devida consideração os aspectos gerais de segurança, inclusive a necessidade de se realizar manutenção e inspeções nos tanques e espaços laterais e do duplo fundo.

### Regra 13G

#### *Prevenção da poluição acidental por óleo – Medidas para os petroleiros existentes*

- (1) A menos que seja expressamente disposto em contrário, esta regra deverá:

- (a) ser aplicada aos petroleiros de 5.000 toneladas de porte bruto ou mais, que tenham sido contratados, cujas quilhas tenham sido batidas ou que tenham sido entregues antes das datas especificadas na Regra 13F(1) deste Anexo; e
  - (b) não ser aplicada aos petroleiros que obedeçam à Regra 13F deste anexo, que tenham sido contratados, cujas quilhas tenham sido batidas ou que tenham sido entregues antes das datas especificadas na Regra 13F(1) deste Anexo; e
  - (c) não ser aplicada aos petroleiros abrangidos pelo subparágrafo (a) acima e que obedeçam à Regra 13F(3)(a) e (b), ou 13F(4), ou 13F(5) deste Anexo, exceto que as exigências relativas às distâncias mínimas entre os limites do tanque de carga e as chapas do costado e do fundo do casco não precisam ser atendidas em todos os aspectos. Neste caso, as distâncias de proteção até o costado não deverão ser inferiores às especificadas no Código Internacional para Produtos Químicos a Granel para a localização dos tanques de carga do tipo 2 e as distâncias de proteção até o fundo do casco na linha de centro deverão obedecer à Regra 13E(4)(b) deste Anexo.
- (2) Para os efeitos desta regra:
- (a) “Óleo diesel pesado” significa o óleo diesel, que não aqueles destilados dos quais mais de 50% do seu volume destile a uma temperatura não superior a 340°C quando testados pelo método aceitável para a Organização.
  - (b) “Óleo combustível” significa destilados pesados ou os resíduos de óleo cru, ou misturas desses materiais, que se destinem a ser utilizados como combustível para a produção de calor ou de energia, com uma qualidade equivalente à especificação aceitável para a Organização.
- (3) Para os efeitos desta regra, os petroleiros são divididos nas seguintes categorias:
- (a) “Petroleiro da Categoria 1” significa um petroleiro de 20.000 toneladas de porte bruto ou mais, transportando óleo cru, óleo combustível, óleo diesel pesado ou óleo lubrificante como carga, e de 30.000 toneladas de porte bruto ou mais, transportando outros óleos que não os mencionados acima, que não atenda às exigências para petroleiros novos, como definidos na Regra 1(26) deste Anexo;
  - (b) “Petroleiro da Categoria 2” significa um petroleiro de 20.000 toneladas de porte bruto ou mais, transportando óleo cru, óleo combustível, óleo diesel pesado ou óleo lubrificante como carga, e de 30.000 toneladas de porte bruto ou mais, transportando outros óleos que não os mencionados acima, que atenda às exigências para petroleiros novos, como definidos na Regra 1(26) deste Anexo;
  - (c) “Petroleiro da Categoria 3” significa um petroleiro de 5.000 toneladas de porte bruto ou mais, mas menor do que o especificado no subparágrafo (a) ou (b) deste parágrafo.
- (3) Um petroleiro ao qual se aplique esta regra deverá atender às exigências da Regra 13F deste Anexo, no máximo até 5 de Abril de 2005 ou até o aniversário da data da entrega do navio, na data ou no ano especificado na tabela a seguir:

<b>Categoria do Petroleiro</b>	<b>Data ou ano</b>
Categoria 1	5 de Abril de 2005 para navios entregues em 5 de Abril de 1982 ou antes. 2005 para navios entregues depois de 5 de Abril de 1982
Categoria 2 e Categoria 3	5 de Abril de 2005 para navios entregues em 5 de Abril de 1977 ou antes. 2005 para navios entregues depois de 5 de Abril de 1977, mas antes de 1º de Janeiro de 1978. 2006 para navios entregues em 1978 e 1979 2007 para navios entregues em 1980 e 1981 2008 para navios entregues em 1982 2009 para navios entregues em 1983 2010 para navios entregues em 1984, ou depois

- (5) Apesar do disposto no parágrafo (4) desta regra, no caso de um petroleiro da Categoria 2 ou 3 dotado apenas de duplos fundos ou de casco duplo que não sejam utilizados para o transporte de óleo e que se estendam por todo o comprimento dos tanques de carga, ou de espaços no casco duplo que não sejam utilizados para o transporte de óleo e que se estendam por todo o comprimento dos tanques de carga, mas que não preencha as condições necessárias para ser dispensado do disposto no parágrafo (1)(c) desta regra, a Administração poderá permitir que aquele navio continue operando além da data especificada no parágrafo (4) desta regra, desde que:
- (a) o navio estivesse em atividade em 1º de Julho de 2001;
  - (b) a Administração esteja convencida, através de uma verificação dos registros oficiais, de que o navio atendeu às condições acima especificadas;
  - (c) as condições do navio, acima especificadas, permaneçam inalteradas; e
  - (d) esta operação prolongada não vá além da data em que o navio completar 25 anos após a data da sua entrega.
- (6) Um petroleiro da Categoria 2 ou 3, com 15 anos ou mais após a data da sua entrega, deverá cumprir o Esquema de Avaliação da Condição adotado pelo Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marinho através da Resolução MEPC.94(46), como emendada, desde que estas emendas sejam adotadas, postas em vigor e surtam efeito de acordo com o disposto no Artigo 16 da presente Convenção, relativo aos procedimentos para a adoção de emendas aplicáveis a um apêndice de um Anexo.
- (7) A Administração poderá permitir que um petroleiro da Categoria 2 ou 3 continue operando além da data especificada no parágrafo (4) desta regra, se os resultados

satisfatórios obtidos através do Esquema de Avaliação da Condição comprovarem, na opinião da Administração, que o navio está apto para continuar realizando aquela operação, desde que a operação não vá além do aniversário da data de entrega do navio em 2015, ou além da data em que o navio completar 25 anos após a data da sua entrega, o que ocorrer primeiro.

- (8) (a) A Administração de uma Parte da presente Convenção que permitir a aplicação do parágrafo (5) desta regra, ou que permitir, suspender, retirar a aplicação do parágrafo (7) desta regra, ou recusar-se a aplicá-lo a um navio autorizado a arvorar a sua bandeira deverá informar sem demora à Organização, para que os detalhes relativos à sua medida sejam transmitidos às Partes da presente Convenção para a sua informação e medidas cabíveis, se houver alguma.
- (b) Uma Parte da presente Convenção terá o direito de negar a entrada nos portos ou nos terminais ao largo (*offshore*) sob a sua jurisdição dos petroleiros que estiverem operando de acordo com o disposto no:
- (i) parágrafo (5) desta regra, além do aniversário da data da entrega do navio em 2015; ou
  - (ii) parágrafo (7) desta regra.

Nestes casos, aquela Parte deverá informar à Organização, para que os detalhes relativos à sua medida sejam transmitidos às Partes da presente Convenção para a sua informação.”

### **Regra 13H**

#### *Prevenção da poluição causada por petroleiros transportando óleo pesado como carga*

I Esta regra deverá:

- (a) ser aplicada a todos os petroleiros de 600 toneladas de porte bruto ou mais, transportando óleo pesado como carga, independentemente da data da entrega; e
- (b) não ser aplicada aos petroleiros abrangidos pelo subparágrafo (a) acima, que atendam ao disposto na Regra 13F(3)(a) e (b), ou 13F(4), ou 13F(5) deste Anexo, exceto que a exigência relativa às distâncias mínimas entre os limites do tanque de carga e as chapas do costado e do fundo do casco não precisam ser atendidas em todos os aspectos. Neste caso, as distâncias de proteção até o costado não deverão ser inferiores às especificadas no Código Internacional para Produtos Químicos a Granel para a localização dos tanques de carga do tipo 2 e as distâncias de proteção até o fundo do casco na linha de centro deverão obedecer à Regra 13E(4)(b) deste Anexo.

- (2) Para os efeitos desta regra, “óleo pesado” significa qualquer dos seguintes produtos:
- óleos crus tendo uma densidade superior a 900 kg/m<sup>3</sup> a 15° C;
  - óleos combustíveis tendo uma densidade superior a 900 kg/m<sup>3</sup> a 15° C, ou uma viscosidade cinemática superior a 180 mm<sup>2</sup>/s a 50° C;
  - betume, alcatrão e suas emulsões.
- (3) Um petroleiro ao qual se aplique esta regra deverá cumprir o disposto nos parágrafos (4) a (8) desta regra, além de cumprir os dispositivos aplicáveis da Regra 13G.
- (4) Sujeito ao disposto nos parágrafos (5), (6) e (7) desta regra, um petroleiro ao qual se aplique esta regra deverá:
- se tiver 5.000 toneladas de porte bruto ou mais, cumprir as exigências da Regra 13F deste Anexo, no máximo até 5 de Abril de 2005; ou
  - se tiver 600 toneladas de porte bruto ou mais, mas menos de 5.000 toneladas de porte bruto, ser dotado de tanques ou espaços de duplo fundo que atendam ao disposto na Regra 13F(7)(a) deste Anexo, e tanques ou espaços laterais dispostos de acordo com a Regra 13F(3)(a) e atendendo às exigências relativas à distância *w*, como mencionada na Regra 13F(7)(b), no máximo até o aniversário da data de entrega do navio no ano de 2008.
- (5) No caso de um petroleiro de 5.000 toneladas de porte bruto ou mais, transportando óleo pesado como carga e dotado apenas de duplos fundos ou de casco duplo que não sejam utilizados para o transporte de óleo e que se estendam por todo o comprimento dos tanques de carga, ou de espaços no casco duplo que não sejam utilizados para o transporte de óleo e que se estendam por todo o comprimento dos tanques de carga, mas que não preencha as condições necessárias para ser dispensado do disposto no parágrafo (1)(b) desta regra, a Administração poderá permitir que aquele navio continue operando além da data especificada no parágrafo (4) desta regra, desde que:
- o navio estivesse em atividade em 4 de Dezembro de 2003;
  - a Administração esteja convencida, através de uma verificação dos registros oficiais, de que o navio atendeu as condições acima especificadas;
  - as condições do navio, acima especificadas, permaneçam inalteradas; e
  - esta operação prolongada não vá além da data em que o navio completar 25 anos após a data da sua entrega.
- (6) (a) A Administração poderá permitir que um petroleiro de 5.000 toneladas de porte bruto ou mais, transportando óleo cru com uma densidade superior a 900 kg/m<sup>3</sup>, mas inferior a 945 kg/m<sup>3</sup>, a 15° C continue operando além da data especificada no parágrafo (4)(a) desta regra, se os resultados satisfatórios obtidos através do Esquema de Avaliação da Condição, mencionado na Regra 13G(6), comprovarem, na opinião da Administração, que o navio está apto para continuar realizando aquela operação, levando em consideração o tamanho, a idade, a área de operações e as condições estruturais do navio.

desde que a operação não vá além da data em que o navio completar 25 anos após a data da sua entrega.

- (b) A Administração poderá permitir que um petroleiro de 600 toneladas de porte bruto ou mais, mas com menos de 5.000 toneladas de porte bruto, transportando óleo pesado como carga, continue operando além da data especificada no parágrafo (4)(b) desta regra, se, na opinião da Administração, o navio estiver apto para continuar realizando aquela operação, levando em consideração o tamanho, a idade, a área de operações e as condições estruturais do navio, desde que a operação não vá além da data em que o navio completar 25 anos após a data da sua entrega.
- (7) A Administração de uma Parte da presente Convenção poderá dispensar um petroleiro de 600 toneladas de porte bruto ou mais, transportando óleo pesado como carga, de cumprir o disposto nesta regra, se o petroleiro:
- (a) for empregado em viagens realizadas exclusivamente dentro de uma área sob a sua jurisdição, ou operar como uma unidade flutuante de armazenamento de óleo pesado localizada numa área sob a sua jurisdição; ou
  - (b) for empregado em viagens realizadas exclusivamente dentro de uma área sob a jurisdição de uma outra Parte, ou operar como uma unidade flutuante de armazenamento de óleo pesado localizada numa área sob a jurisdição de uma outra Parte, desde que a Parte em cuja jurisdição o petroleiro estiver operando concorde com a operação daquele petroleiro numa área sob a sua jurisdição.
- (8) (a) A Administração de uma Parte da presente Convenção que permitir, suspender, retirar a aplicação dos parágrafos (5), (6) ou (7) desta regra, ou que recusar-se a aplicá-los a um navio autorizado a arvorar a sua bandeira deverá informar sem demora à Organização, para que os detalhes relativos à sua medida sejam transmitidos às Partes da presente Convenção para a sua informação e medidas cabíveis, se houver alguma.
- (b) Sujeito ao disposto na legislação internacional, uma Parte da presente Convenção terá o direito de negar a entrada nos portos ou nos terminais ao largo (*offshore*) sob a sua jurisdição dos petroleiros que estiverem operando de acordo com o disposto nos parágrafos (5) ou (6) desta regra, ou de negar a transferência de óleo pesado entre navios nas áreas sob a sua jurisdição, exceto quando isto for necessário com a finalidade de assegurar a segurança de um navio ou de salvar vidas humanas no mar. Nestes casos, a Parte deverá informar à Organização, para que os detalhes relativos à sua medida sejam transmitidos às Partes da presente Convenção para a sua informação.

## **Regra 14**

### *Separação de óleo e água de lastro e transporte de óleo nos tanques de colisão de vante*

- (1) Exceto como disposto no parágrafo (2) desta regra, nos navios novos de arqueação bruta igual ou superior a 4000, que não petroleiros, e em petroleiros novos de arqueação bruta igual ou superior a 150 não deverá ser transportada qualquer quantidade de água de lastro em qualquer tanque de óleo.
- (2) Quando condições anormais, ou a necessidade de transportar grandes quantidades de óleo combustível, obrigar a levar água de lastro que não seja um lastro limpo, em qualquer tanque de óleo combustível, esta água de lastro deverá ser descarregada para as instalações de recebimento, ou para o mar, de acordo com a Regra 9, utilizando o equipamento especificado na Regra 16(2) deste Anexo, devendo ser feito um lançamento no Livro Registro de Óleo com relação a isto.
- (3) Todos os outros navios deverão cumprir as prescrições do parágrafo (1) desta regra, na medida do razoável e do possível.
- (4) Num navio de arqueação bruta igual ou superior a 400, cujo contrato de construção tenha sido assinado após 1º de janeiro de 1982 ou, na falta de um contrato de construção, cuja quilha tenha sido batida, ou que estivesse num estágio de construção semelhante, após 1º de julho de 1982, não deve ser transportado óleo num tanque de colisão de vante, ou num tanque localizado por ante a vante da antepara de colisão.
- (5) Todos os navios que não os sujeitos ao parágrafo (4) desta Regra deverão atender às disposições daquele parágrafo, na medida do razoável e do possível.

## **Regra 15**

### *Retenção do óleo a bordo*

- (1) Sujeito ao disposto nos parágrafos (5) e (6) desta regra, os petroleiros de arqueação bruta igual ou maior que 150 deverão ser dotados de dispositivos de acordo com as prescrições dos parágrafos (2) e (3) desta regra, desde que no caso dos petroleiros existentes as prescrições relativas aos sistemas de monitoramento e controle das descargas de óleo e aos dispositivos dos tanques de resíduos sejam aplicadas três anos após a data de entrada em vigor da presente Convenção.
- (2)
  - (a) Deverão ser tomadas medidas adequadas para a limpeza dos tanques de carga e para a transferência dos resíduos de lastro sujo e da água utilizada nas lavagens de tanques para um tanque de resíduos aprovado pela Administração. Nos petroleiros existentes, qualquer tanque de carga poderá ser designado como tanque de resíduos.
  - (b) Neste sistema, deverão ser tomadas medidas para transferir os rejeitos oleosos para um tanque de resíduos, ou para um conjunto de tanques de resíduos, de modo que qualquer efluente descarregado para o mar atenda ao disposto na Regra 9 deste Anexo.
  - (c) A disposição do tanque de resíduos, ou do conjunto de tanques de resíduos, deverá ter uma capacidade suficiente para manter os resíduos gerados pelas lavagens de tanques, os resíduos de óleo e os resíduos de lastro sujo. A capacidade total do tanque, ou tanques, de resíduos, não deverá ser inferior

3% da capacidade de carga de óleo do navio, sendo que a Administração pode aceitar:

- (i) 2% para aqueles petroleiros em que os dispositivos para a lavagem de tanques sejam tais que uma vez que o tanque, ou tanques, de resíduos estiverem cheios de água para lavagens, essa água seja suficiente para fazer a lavagem dos tanques e, quando for aplicável, para fornecer o fluido de acionamento dos edutores, sem a introdução de mais água no sistema;
- (ii) 2% quando existirem tanques de lastro segregados, ou tanques dedicados exclusivamente para lastro limpo, de acordo com a Regra 13 deste Anexo, ou quando existir um sistema de limpeza de tanques de carga utilizando lavagem com óleo cru, de acordo com a Regra 13B deste Anexo. Essa capacidade poderá ser ainda mais reduzida para 1,5% para aqueles petroleiros em que os dispositivos para lavagem de tanques forem tais que uma vez que o tanque, ou tanques, de resíduos estiverem cheios de água para lavagem, essa água seja suficiente para fazer a lavagem dos tanques e, quando for aplicável, para fornecer o fluido de acionamento dos edutores, sem a introdução de mais água no sistema;
- (iii) 1% para navios de transporte misto, nos quais o óleo da carga seja transportado apenas em tanques dotados de anteparas lisas. Essa capacidade poderá ser ainda mais reduzida para 0,8% quando os dispositivos para lavagem de tanques forem tais que uma vez que o tanque, ou tanques, de resíduos estiverem cheios de água para a lavagem, essa água seja suficiente para fazer a lavagem dos tanques e, quando for aplicável, para fornecer o fluido de acionamento dos edutores, sem a introdução de mais água no sistema.

Os petroleiros novos de 70.000 toneladas de porte bruto, ou mais, devem ser dotados de pelo menos dois tanques de resíduos.

- (d) Os tanques de resíduos deverão ser projetados, especialmente com relação à posição das admissões, descargas, deflectores ou vertedores, quando houver, de modo que evitem uma turbulência excessiva e o arrastamento de óleo ou de emulsão com água.
- (3) (a) Deverá haver um sistema de monitoramento e controle das descargas de óleo aprovado pela Administração. Ao considerar o projeto do medidor de teor de óleo a ser incorporado ao sistema, a Administração deverá levar em conta a especificação recomendada pela Organização. O sistema deverá ser dotado de um dispositivo de gravação, para proporcionar um registro contínuo da descarga em litros por milha náutica e da quantidade total descarregada, ou do teor de óleo e da vazão de descarga. Este registro deverá permitir que seja identificada a hora e a data e deverá ser guardado por pelo menos três anos. O sistema de monitoramento e controle das descargas de óleo deverá entrar em funcionamento quando houver qualquer descargas de efluentes para o mar, e deverá assegurar que qualquer descarga de misturas oleosas seja automaticamente interrompida quando a vazão instantânea da descarga de óleo ultrapassar a permitida pela Regra 9(1)(a) deste Anexo. Qualquer falha neste sistema de monitoramento e controle deverá interromper a descarga e

ser registrada no Livro Registro de Óleo. Deverá haver um método alternativo operado manualmente, e ele poderá ser utilizado no caso de tal falha, mas a unidade defeituosa deverá ser reparada e estar novamente em condições de funcionar o mais cedo possível. A autoridade do Estado do porto poderá permitir que o petroleiro que tenha uma unidade defeituosa realize uma viagem em lastro antes de dirigir-se a um porto para reparos. O sistema de monitoramento e controle das descargas de óleo deverá ser projetado e instalado de acordo com as diretrizes e as especificações para os sistemas de monitoramento e controle das descargas de óleo para petroleiros, elaboradas pela Organização. A Administração poderá aceitar sistemas específicos semelhantes, como detalhado nas Diretrizes e Especificações.

- (b) Deverá haver detetores eficazes da interface óleo/água, aprovados pela Administração, para uma verificação rápida e precisa da interface óleo/água nos tanques de resíduos, e deverão estar disponíveis para utilização em outros tanques em que seja realizada a separação do óleo e da água e dos quais pretenda-se descarregar esfuentes diretamente para o mar.
  - (c) As instruções quanto ao funcionamento do sistema deverão estar de acordo com um manual de operação aprovado pela Administração. Elas deverão abranger o funcionamento manual, bem como o automático, e deverão destinar-se a assegurar que nunca seja descarregado óleo, exceto quando de acordo com as condições estabelecidas na Regra 9 deste Anexo.
- (4) As prescrições dos parágrafos (1), (2) e (3) desta regra não deverão ser aplicadas aos petroleiros com arqueação bruta menor que 150, para os quais o controle de descarga de óleo mencionada na Regra 9 deste Anexo deverá ser realizada através da retenção do óleo a bordo, com uma descarga posterior de toda a água utilizada nas lavagens para as instalações de recebimento. A quantidade total de óleo e água utilizada para a lavagem, e levada de volta para um tanque de armazenamento, deverá ser registrada no Livro Registro de Óleo. Esta quantidade total deverá ser descarregada para instalações de recebimento, a menos que sejam tomadas medidas adequadas para assegurar que qualquer esfunte cuja descarga para o mar seja autorizada seja efetivamente monitorada, para assegurar que o disposto na Regra 9 deste Anexo esteja sendo cumprido.
- (5) (a) A Administração poderá dispensar as exigências dos parágrafos (1), (2) e (3) desta Regra para qualquer petroleiro que seja empregado exclusivamente em viagens com duração de 72 horas, ou menos, e que navegue a uma distância inferior a 50 milhas da terra mais próxima, desde que esteja sendo empregado exclusivamente no tráfego marítimo realizado entre portos ou terminais localizados num único Estado que seja Parte da presente Convenção. Qualquer dessas dispensas estará sujeita à exigência de que o petroleiro deva reter a bordo todas as misturas oleosas para serem descarregadas posteriormente para instalações de recebimento e à verificação feita pela Administração de que as instalações disponíveis para receber essas misturas oleosas sejam adequadas.
- (b) A Administração poderá dispensar as exigências do parágrafo (3) desta Regra para petroleiros que não aqueles mencionados no subparágrafo (a) deste parágrafo, nos casos em que:

- (i) o navio tanque seja um petroleiro existente, de 40.000 toneladas de porte bruto ou mais, como mencionado na Regra 13C(1) deste Anexo, empregado em tráfegos marítimos específicos, e que sejam atendidas as condições especificadas na Regra 13C(2); ou
  - (ii) o petroleiro esteja sendo empregado exclusivamente em uma ou mais das seguintes categorias de viagens:
    - (1) viagens no interior de áreas especiais; ou
    - (2) viagens realizadas a menos de 50 milhas da terra mais próxima, fora das áreas especiais em que o petroleiro esteja sendo empregado em:
      - (aa) tráfego marítimo entre portos ou terminais de um Estado que seja Parte da presente Convenção; ou
      - (bb) viagens restritas, como estabelecido pela Administração, e com uma duração de 72 horas ou menos;
- desde que sejam atendidas todas as seguintes condições:
- (3) todas as misturas oleosas sejam retidas a bordo para uma posterior descarga para instalações de recebimento;
  - (4) para as viagens especificadas no subparágrafo (b)(ii)(2) deste parágrafo, que a Administração tenha determinado que devam existir instalações de recebimento adequadas para receber essas misturas oleosas naqueles portos ou terminais de carregamento de óleo que o navio freqüenta;
  - (5) o Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo, quando for exigido, tenha sido endossado para atestar que o navio está sendo empregado exclusivamente em uma ou mais categorias de viagens especificadas nos subparágrafos (b)(ii)(1) e (b)(ii)(2)(bb) deste parágrafo; e
  - (6) a quantidade, a hora e o porto de descarga sejam lançados no Livro Registro de Óleo.
- (6) Quando, na opinião da Organização, não for possível obter o equipamento exigido pela Regra 9(1)(a)(vi) deste Anexo e especificado pelo parágrafo (3)(a) desta Regra, para o monitoramento da descarga de produtos refinados leves (óleos claros), a Administração poderá dispensar o cumprimento daquela exigência, desde que só seja permitida a descarga obedecendo aos procedimentos estabelecidos pela Organização, que deverão atender às condições da Regra 9(1)(a) deste Anexo, exceto quanto à obrigação de ter em funcionamento um sistema de monitoramento e controle das descargas de óleo. A Organização deverá examinar a disponibilidade do equipamento a intervalos não superiores a doze meses.
- (7) As prescrições dos parágrafos (1), (2) e (3) desta Regra não deverão ser aplicadas aos petroleiros que estiverem transportando asfalto ou outros produtos sujeitos às

disposições deste Anexo que, devido às suas propriedades físicas, não permitam que o produto seja efetivamente separado da água, nem o monitoramento, para os quais o controle das descargas, com base na Regra 9 deste Anexo, deverá ser realizado através da retenção dos resíduos a bordo, com a descarga de toda a água contaminada das lavagens sendo feita para as instalações de recebimento.

## Regra 16

### *Sistema de monitoramento e controle das descargas de óleo e equipamentos de filtragem de óleo*

- (1) Qualquer navio de arqueação bruta igual ou maior que 400, mas de arqueação bruta menor que 10.000, deverá ser dotado de um equipamento de filtragem de óleo que atenda ao disposto no parágrafo (4) desta Regra. Qualquer navio destes que transporte grandes quantidades de óleo combustível deverá atender ao disposto no parágrafo (2) desta regra, ou ao parágrafo (1) da Regra 14.
- (2) Qualquer navio de arqueação bruta igual ou maior que 10.000 deverá ser dotado de um equipamento para filtragem de óleo e de dispositivos de alarme e de interrupção automática de uma mistura oleosa quando o teor de óleo no efluente ultrapassar 15 partes por milhão.
- (3)
  - (a) A Administração poderá dispensar as exigências dos parágrafos (1) e (2) desta regra para qualquer navio empregado exclusivamente em viagens no interior de áreas especiais, desde que sejam atendidas todas as seguintes condições:
    - (i) o navio seja dotado de um tanque de retenção com um volume adequado, que satisfaça a Administração, para a retenção a bordo de toda a água oleosa dos porões;
    - (ii) toda a água oleosa dos porões seja retida a bordo para uma posterior descarga para as instalações de recebimento;
    - (iii) a Administração tenha determinado que existam instalações de recebimento adequadas para receber essas águas oleosas dos porões, num número suficiente de portos ou terminais que o navio freqüenta;
    - (iv) o Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo, quando for exigido, tenha sido endossado para atestar que o navio está sendo empregado exclusivamente em viagens dentro de áreas especiais; e
    - (v) a quantidade, a hora e o porto de descarga sejam lançados no Livro Registro de Óleo.
  - (b) A Administração deverá assegurar que os navios com arqueação bruta menor que 400 sejam equipados, na medida do possível, para reter a bordo o óleo ou as misturas oleosas, ou para que as descarreguem de acordo com as prescrições da Regra 9(1)(b) deste Anexo.

- (4) O equipamento de filtragem de óleo a que se refere o parágrafo (1) desta regra deverá ter o seu projeto aprovado pela Administração e deverá assegurar que qualquer mistura oleosa descarregada para o mar depois de passar através do sistema tenha um teor de óleo não superior a 15 partes por milhão. Ao analisar o projeto deste equipamento, a Administração deverá levar em consideração as especificações recomendadas pela Organização.
- (5) O equipamento de filtragem de óleo mencionado no parágrafo (2) desta regra deverá ter o seu projeto aprovado pela Administração e deverá ser fabricado de modo a assegurar que qualquer mistura oleosa descarregada para o mar após passar através do sistema, ou sistemas, tenha um teor de óleo inferior a 15 partes por milhão. Ele deverá ser dotado de um dispositivo de alarme para indicar quando este nível não puder ser mantido. O sistema deverá ser dotado também de dispositivos que assegurem que qualquer descarga de misturas oleosas seja automaticamente interrompida quando o teor de óleo do efluente ultrapassar 15 partes por milhão. Ao examinar o projeto desse equipamento e os dispositivos, a Administração deverá levar em consideração as especificações recomendadas pela Organização.
- (6) Para os navios entregues antes de 6 de julho de 1993, as exigências desta regra deverão ser aplicadas em 6 de julho de 1998, desde que estes navios possam operar com um equipamento separador de água e óleo (equipamento de 100 ppm).

## **Regra 17**

### *Tanque para resíduos de óleo (borra)*

- (1) Todo navio de arqueação bruta igual ou superior a 400 deverá ser dotado de um tanque, ou tanques, de capacidade adequada, levando em consideração o tipo de máquinas e a duração da viagem, para receber os resíduos de óleo (borra) que não podem ser tratados de outra maneira de acordo com as prescrições deste Anexo, tais como os resultantes da purificação de óleos combustível e lubrificante e dos vazamentos de óleo nas praças de máquinas.
- (2) Em navios novos, estes tanques deverão ser projetados e construídos de modo a facilitar a sua limpeza e a descarga dos resíduos para instalações de recebimento. Os navios existentes deverão cumprir esta exigência na medida do razoável e do possível.
- (3) As canalizações provenientes e com destino aos tanques de borra não deverão ter qualquer ligação direta para o mar, a não ser a conexão de descarga padrão mencionada na Regra 19.

## **Regra 18**

### *Dispositivos de bombeamento, de redes e de descarga de petroleiros*

- (1) Em todo petroleiro deverá haver um piano de válvulas de descarga para conexão às instalações de recebimento, para a descarga da água de lastro suja ou da água contaminada por óleo, localizado no convés aberto, nos dois bordos do navio.

- (2) Em todo petroleiro, as redes de descarga para o mar da água de lastro ou da água contaminada por óleo proveniente das áreas dos tanques de carga, que possam ser permitidas com base na Regra 9 ou na Regra 10 deste Anexo, deverão ser dirigidas para o convés aberto, ou para o costado do navio acima da linha d'água na condição de navio com o máximo lastro. Poderão ser aceitos outros dispositivos de redes para permitir a operação da maneira permitida nos subparágrafos (6)(a) a (e) desta Regra.
- (3) Nos petroleiros novos deverão existir meios para interromper a descarga para o mar da água de lastro ou da água contaminada por óleo proveniente das áreas dos tanques de carga, que não aquelas descargas localizadas abaixo da linha d'água permitidas com base no parágrafo (6) desta regra, de um local no convés superior ou acima dele, localizado de modo que o piano de válvulas que estiver sendo utilizado, mencionado no parágrafo (1) desta regra, e a descarga para o mar proveniente das redes mencionadas no parágrafo (2) desta regra possam ser visualmente observados. Não é necessário dotar o navio de meios para interromper a descarga a partir do ponto de observação se existir um sistema de comunicações eficaz, tal como um sistema de telefones ou de rádio, entre o ponto de observação e o ponto de controle da descarga.
- (4) Todo petroleiro novo para o qual seja exigido que seja dotado de tanques de lastro segregados, ou de um sistema de lavagem com óleo cru, deverá atender às seguintes prescrições:
- (a) deverá ser dotado de redes de óleo projetadas e instaladas de tal modo que seja minimizada a retenção de óleo no seu interior; e
- (b) deverá haver meios para drenar todas as bombas de carga e todas as redes de óleo ao término da descarga da carga, quando necessário por meio de uma conexão a um dispositivo de esgoto. Deverá ser possível descarregar os drenos da rede e das bombas tanto para terra como para um tanque de carga, ou para um tanque de resíduos. Deverá existir uma rede especial, de pequeno diâmetro, para a descarga para terra, que deverá ser conectada pelo lado externo das válvulas do piano do navio.
- (5) Todo petroleiro existente, para transporte de óleo cru, para o qual seja exigido que seja dotado de tanques de lastro segregados ou de um sistema de lavagem com óleo cru, ou que opere com tanques dedicados exclusivamente para lastro limpo, deverá atender às disposições do parágrafo (4)(b) desta regra.
- (6) Em todos os petroleiros, a descarga da água de lastro, ou da água contaminada por óleo proveniente das áreas dos tanques de carga, deverá ser feita acima da linha d'água, exceto nos seguintes casos:
- (a) O lastro segregado e o lastro limpo podem ser descarregados abaixo da linha d'água:
- (i) nos portos, ou em terminais ao largo( “offshore”), ou
- (ii) no mar, por gravidade,

desde que a superfície da água de lastro tenha sido examinada imediatamente antes da descarga para assegurar que não tenha ocorrido qualquer contaminação por óleo.

- (b) Os petroleiros existentes que, sem sofrer modificações, não sejam capazes de descarregar o lastro segregado acima da linha d'água, podem descarregá-lo abaixo da linha d'água, desde que a superfície da água de lastro tenha sido examinada imediatamente antes da descarga para assegurar que não tenha ocorrido qualquer contaminação por óleo.
- (c) Os petroleiros existentes que operam com tanques dedicados exclusivamente para lastro limpo que, sem sofrer modificações, não sejam capazes de descarregar a água de lastro proveniente daqueles tanques acima da linha d'água; podem descarregar aquele lastro abaixo da linha d'água, desde que a descarga da água de lastro seja supervisionada de acordo com a Regra 13A(3) deste Anexo.
- (d) Em todos os petroleiros no mar a água de lastro suja, ou a água contaminada por óleo proveniente da área dos tanques de carga que não a dos tanques de resíduos, poderá ser descarregada por gravidade abaixo da linha d'água, desde que tenha transcorrido um tempo suficiente para permitir a separação do óleo da água e que a água de lastro tenha sido examinada imediatamente antes da descarga com um detetor da interface entre o óleo e a água mencionado na Regra 15(3)(b) deste Anexo, para assegurar que a altura da interface seja tal que a descarga não represente qualquer risco maior de causar danos ao meio ambiente marinho.
- (e) Nos petroleiros existentes, quando no mar, a água de lastro suja, ou a água contaminada por óleo proveniente da área dos tanques de carga, poderá ser descarregada abaixo da linha d'água, após ou em lugar da descarga pelo método mencionado no subparágrafo (d) deste parágrafo, desde que:
  - (i) uma parte do fluxo dessa água seja levado através de redes permanentes para um local facilmente acessível no convés superior ou acima dele, onde possa ser visualmente observado durante a operação de descarga; e
  - (ii) esse dispositivo para uma parte do fluxo atenda às prescrições estabelecidas pela Administração, que devem conter, pelo menos, todas as disposições das Especificações para o Projeto, Instalação e Operação de um Sistema de Fluxo Parcial para o Controle de Descargas para o Mar, adotadas pela Organização.

## Regra 19

### *Conexão de descarga padrão*

Para permitir que as canalizações das instalações de recebimento sejam conectadas à canalização de descarga dos resíduos provenientes dos porões das praças de máquinas do navio, as duas canalizações deverão ser dotadas de uma conexão de descarga padrão, de acordo com a seguinte tabela:

## Dimensões padronizadas dos flanges para a conexão de descarga

Descrição	Dimensão
Diâmetro externo	215 mm
Diâmetro interno	De acordo com o diâmetro externo da canalização
Diâmetro do círculo para os parafusos	183 mm
Ranhuras no flange	6 furos com 22 mm de diâmetro localizados de maneira equidistante num círculo para os parafusos com o diâmetro acima, com ranhuras na periferia do flange. A largura das ranhuras deve ser de 22 mm.
Espessura do flange	20 mm
Parafusos e porcas: quantidade e diâmetro	6, cada um com 20 mm de diâmetro e de comprimento adequado

O flange é projetado para receber canalizações até um diâmetro interno máximo de 125 mm, e deverá ser de aço ou de outro material equivalente, tendo uma face plana. Este flange, juntamente com uma junta de material à prova de óleo, deverá ser adequado para uma pressão de trabalho de 6 kg/cm<sup>2</sup>.

### Regra 20

#### *Livro Registro de Óleo*

- (1) Todo petroleiro de arqueação bruta igual ou maior que 150, e todo navio de arqueação bruta igual ou maior que 400, que não seja um petroleiro, deverá possuir um Livro Registro de Óleo, Parte I (Operações na Praça de Máquinas). Todo petroleiro de arqueação bruta igual ou maior que 150, deverá possuir um Livro Registro de Óleo, Parte II (Operações de Carga/Lastro). O(s) Livro(s) Registro de Óleo, seja fazendo ou não parte do Livro de Quarto oficial do navio, deverá(ão) ter o(s) formato(s) especificado(s) no Apêndice III a este Anexo.
  
- (2) O Livro Registro de Óleo deverá ser preenchido em cada ocasião, na base de tanque por tanque se for adequado, sempre que for realizada qualquer das seguintes operações no navio:
  - (a) para as operações na praça de máquinas (todos os navios):
    - (i) lastro ou limpeza de tanques de combustível;
    - (ii) descarga de lastro sujo ou de água utilizada na limpeza do tanques mencionados no item (i) do subparágrafo;
    - (iii) descarga de resíduos oleosos (borra de óleo);
    - (iv) descarga para o mar, ou descarga de outra maneira, da água dos portos que tenha se acumulado nas praças de máquinas;

- (b) para operações de carga/lastro (petroleiros):
- (i) recebimento do óleo da carga;
  - (ii) transferência interna do óleo da carga durante a viagem;
  - (iii) descarga do óleo da carga;
  - (iv) lastro dos tanques de carga e dos tanques dedicados exclusivamente para lastro limpo;
  - (v) limpeza dos tanques de carga, inclusive a lavagem com óleo cru;
  - (vi) descarga de lastro, exceto do lastro proveniente dos tanques de lastro segregados;
  - (vii) descarga da água dos tanques de resíduos;
  - (viii) fechamento de todas as válvulas aplicáveis, ou de dispositivos semelhantes, após as operações de descarga do tanque de resíduos;
  - (ix) fechamento das válvulas necessárias para isolar os tanques dedicados exclusivamente para lastro limpo das redes de carga e de esgoto após as operações de descarga do tanque de resíduos;
  - (x) descarga de resíduos.

- (3) No caso de uma descarga de óleo ou de uma mistura oleosa como a mencionada na Regra 11 deste Anexo, ou no caso de uma descarga acidental, ou de outra descarga excepcional que aquela regra não tenha feito exceção, deverá ser feita uma declaração no Livro Registro de Óleo sobre as circunstâncias e os motivos da descarga.
- (4) Cada operação descrita no parágrafo (2) desta regra deverá ser totalmente registrada sem demora no Livro Registro de Óleo, de modo que sejam feitos todos os lançamentos no livro apropriado para aquela operação. Cada operação concluída deverá ser assinada pelo oficial ou oficiais encarregados daquela operação e cada página preenchida deverá ser assinada pelo Comandante do navio. Os lançamentos no Livro Registro de Óleo deverão ser feitos no idioma do Estado cuja bandeira o navio estiver autorizado a arvorar e, para navios portadores de um Certificado de Prevenção da Poluição por Óleo, em inglês ou em francês. Os lançamentos feitos no idioma oficial do Estado, cuja bandeira o navio está autorizado a arvorar, prevalecerão em caso de controvérsia ou de discrepância.
- (5) O Livro Registro de Óleo deverá ser guardado num local em que esteja prontamente disponível para ser inspecionado em momentos adequados e, exceto no caso de um navio rebocado sem tripulação a bordo, deverá ser mantido a bordo do navio. Ele deverá ser mantido por um período de três anos após ter sido feito o último lançamento.

- (6) A autoridade competente do Governo de uma Parte da Convenção poderá inspecionar o Livro Registro de Óleo a bordo de qualquer navio ao qual se aplique este Anexo enquanto o navio estiver nos seus portos ou terminais, e poderá tirar uma cópia de qualquer lançamento existente naquele livro, podendo exigir que o Comandante do navio ateste que a cópia é uma cópia autêntica daquele lançamento. Qualquer cópia feita deste modo, que tenha sido autenticada pelo Comandante do navio como sendo uma cópia fiel de um lançamento feito no Livro Registro de Óleo, deverá ser aceita em qualquer processo judicial como sendo uma prova dos fatos declarados no lançamento. A inspeção de um Livro Registro de Óleo e a tirada de uma cópia autenticada pela autoridade competente com base neste parágrafo deverão ser feitas da maneira mais rápida possível, sem causar um atraso indevido ao navio.
- (7) Para petroleiros novos, com arqueação bruta menor que 150, que estejam operando de acordo com a Regra 15(4) deste Anexo, deverá ser elaborado pela Administração um Livro Registro de Óleo adequado.

## **Regra 21**

### *Prescrições Especiais para Plataformas de Perfuração e outras Plataformas*

As plataformas de perfuração flutuantes e fixas, quando empregadas na exploração, prospecção e outras operações ao largo (“offshore”) correlatas de extração de recursos minerais do fundo do mar, e outras plataformas, deverão cumprir as exigências deste Anexo que sejam aplicáveis a navios de arqueação bruta igual ou maior que 400, que não sejam petroleiros, exceto que:

- (a) elas deverão ser dotadas, na medida do possível, das instalações prescritas nas Regras 16 e 17 deste Anexo;
- (b) deverão manter um registro de todas as operações envolvendo descargas de óleo ou de misturas oleosas, num formato aprovado pela Administração; e
- (c) sujeito ao disposto na Regra 11 deste Anexo, deverá ser proibida a descarga para o mar de óleo ou de misturas oleosas, exceto quando o teor de óleo da descarga, sem diluição, não ultrapassar 15 partes por milhão.

# **Capítulo III**

**Requisitos para minimizar a poluição de óleo proveniente de petroleiros,  
devido a avarias no costado e no fundo do casco**

## **Regra 22**

### *Suposições de avarias*

- (1) Para os efeitos de calcular o derramamento hipotético de óleo de petroleiros, supõe-se três dimensões da extensão de uma avaria num paralelepípedo existente no costado e no fundo do casco do navio, como é apresentado a seguir. No caso de avarias no fundo do casco, são estabelecidas duas condições para serem aplicadas individualmente àquelas partes mencionadas do petroleiro.

**(a) Avaria no costado**

- |  |   |
|--|---|
| (i) Extensão longitudinal ( $l_C$ ):   | $1/3 L^{2/3}$ ou 14,5 metros,<br>o que for menor    |
| (ii) Extensão transversal ( $t_C$ )<br>(medida para o interior do navio a<br>partir do costado do navio,<br>perpendicularmente à linha de centro,<br>no nível correspondente à borda livre<br>de verão atribuída): | B/5 ou 11,5 metros, o que<br>for menor              |
| (iii) Extensão vertical ( $V_C$ ):   | Para cima, a partir da linha<br>de base, sem limite |

**(b) Avaria no fundo do casco**

- |   |  |  |
|---|--|--|
|   | <i>Para 0,3L a partir da<br/>perpendicular a vante<br/>do navio</i>              | <i>Qualquer outra parte<br/>do navio</i> |
| (i) Extensão longitudinal ( $l_S$ ):  | $L/10$   | $L/10$ ou 5 metros,<br>o que for menor   |
| (ii) Extensão transversal ( $t_S$ ):  | B/6 ou 10 metros, 5 metros<br>o que for menor,<br>mas não inferior a<br>5 metros |  |
| (iii) Extensão vertical B/15 ou 6 metros, o que for menor a partir da linha de<br>base ( $v_S$ ): |  |  |

- (2) Sempre que os símbolos apresentados neste parágrafo aparecerem neste capítulo, terão o significado estabelecido nesta regra.

## Regra 23

### Derramamento hipotético de óleo

- (1) O derramamento hipotético de óleo, no caso de uma avaria no costado ( $O_C$ ) e de uma avaria no fundo do casco ( $O_S$ ), deverá ser calculado através da fórmula a seguir, com relação aos compartimentos rompidos pela avaria sofrida em quaisquer locais concebíveis ao longo do comprimento do navio, até a extensão estabelecida na Regra 22 deste Anexo.

- (a) Para avarias no costado:

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

- (b) Para avarias no fundo do casco:

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

onde:  $W_i$  = volume de um tanque lateral, em metros cúbicos, supostamente rompido pela avaria, como estabelecido na Regra 22 deste Anexo; o valor de  $W_i$  para um tanque de lastro segregado deverá ser considerado igual a zero.

$C_i$  = volume de um tanque central, em metros cúbicos, supostamente rompido pela avaria, como estabelecido na Regra 22 deste Anexo; o valor de  $C_i$  para um tanque de lastro segregado deverá ser considerado igual a zero.

$K_i$  =  $1 - b_i / t_c$ ; quando  $b_i$  for igual ou maior que  $t_c$ ,  $K_i$  deverá ser considerado igual a zero.

$Z_i$  =  $1 - h_i / v_s$ ; quando  $h_i$  for igual ou maior que  $v_s$ ,  $Z_i$  deverá ser considerado igual a zero.

$b_i$  = largura do tanque lateral que está sendo considerado, em metros, medida no sentido do interior do navio a partir do costado, perpendicularmente à linha de centro no nível correspondente à borda livre de verão atribuída.

$h_i$  = profundidade mínima do duplo fundo que está sendo considerado, em metros; quando não houver duplo fundo,  $h_i$  deverá ser considerada igual a zero.

Sempre que os símbolos apresentados neste parágrafo aparecerem neste capítulo, terão o significado estabelecido nesta regra.

- (2) Se um espaço vazio ou um tanque de lastro segregado, com um comprimento inferior a  $l_c$ , como definido na Regra 22 deste Anexo, estiver localizado entre

tanques de óleo laterais, o valor de  $O_C$  na fórmula (I) poderá ser calculado com base no volume  $W_i$ , como sendo o volume verdadeiro de cada um destes tanques (quando eles tiverem a mesma capacidade) ou do menor dos dois tanques (se tiverem capacidades diferentes) adjacentes àquele espaço, multiplicado por  $S_i$ , como definido abaixo, e considerando para todos os outros tanques laterais envolvidos naquela colisão o valor real do volume total.

$$S_i = 1 - h_i / l_i$$

onde  $l_i$  = ao comprimento do espaço vazio, ou do tanque de lastro segregado que está sendo considerado.

- (3) (a) Só deverão ser considerados os tanques do duplo fundo que estiverem vazios ou com água limpa, quando a carga estiver sendo transportada nos tanques acima.
- (b) Onde os tanques do duplo fundo não se prolongarem por todo o comprimento e por toda a largura do tanque envolvido, o duplo fundo será considerado como não existente e o volume dos tanques localizados acima da área da avaria no fundo deverá ser incluída na fórmula (II), mesmo se o tanque não for considerado como tendo sido rompido devido à instalação daquele duplo fundo parcial.
- (c) Os pocetos de aspiração podem ser desprezados no cálculo do valor de  $h_i$ , desde que não tenham uma área excessiva e se prolonguem por baixo do tanque por uma distância mínima e, em nenhuma hipótese, maior do que a metade da altura do duplo fundo. Se a profundidade daqueles pocetos ultrapassar a metade da altura do duplo fundo  $h_i$ , deverá ser considerada igual à altura do duplo fundo menos a altura do poceto.

Se as redes ligadas àqueles pocetos estiverem instaladas no duplo fundo, deverão ser dotadas de válvulas ou de outros dispositivos de fechamento localizados no ponto de conexão no tanque a que servem, para impedir o derramamento de óleo em caso de avaria nas redes. Estas redes deverão ser instaladas o mais alto possível em relação às chapas do fundo. Estas válvulas deverão ser mantidas sempre fechadas quando o navio estiver no mar, e a qualquer momento em que o tanque contiver carga, com a exceção de poderem ser abertas para a transferência de carga necessária com a finalidade de ajustar o trim do navio.

- (4) No caso em que uma avaria no fundo do casco envolver simultaneamente quatro tanques centrais, o valor de  $O_S$  poderá ser calculado através da seguinte fórmula:

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

- (5) Uma Administração poderá receber o crédito por estar reduzindo o derramamento de óleo em caso de uma avaria no fundo do casco, se um sistema de transferência de carga com uma aspiração de emergência elevada em cada tanque de carga, capaz de transferir o óleo de um tanque, ou tanques rompidos para os tanques de lastro segregado, ou para tanques de carga disponíveis, caso possa assegurar que aqueles tanques terão um espaço de ar suficiente entre o óleo contido no tanque e o topo do

tanque. O crédito por este sistema dependerá da capacidade de transferir em duas horas de funcionamento uma quantidade de óleo igual à metade da contida no maior dos tanques rompidos e da existência de uma capacidade de recebimento equivalente nos tanques de lastro ou de carga. O crédito deverá ficar restrito a permitir o cálculo de  $O_S$  de acordo com a fórmula (III). As redes para estas aspirações deverão ser instaladas a uma altura pelo menos não inferior à dimensão vertical da avaria no fundo  $v_S$ . A Administração deverá fornecer à Organização as informações relativas aos dispositivos aceitos por ela, para divulgação às outras Partes da Convenção.

## Regra 24

### *Limitação de tamanho e disposição dos tanques de carga*

- (1) Todo petroleiro novo deverá cumprir o disposto nesta regra. Deverá ser exigido de todo petroleiro existente que cumpra, até dois anos depois da data de entrada em vigor da presente Convenção, o disposto nesta regra, se ele estiver enquadrado numa das seguintes categorias:
  - (a) um petroleiro, cuja entrega tiver sido realizada depois de 1º de janeiro de 1977; ou
  - (b) um petroleiro ao qual apliquem-se as duas condições a seguir:
    - (i) a entrega não tenha sido realizada depois de 1º de janeiro de 1977; e
    - (ii) o contrato de construção tenha sido assinado depois de 1º de janeiro de 1974, ou nos casos em que o contrato de construção não tenha sido previamente assinado, cuja quilha tenha sido batida, ou que o petroleiro esteja num estágio de construção semelhante após 30 de junho de 1974.
- (2) Os tanques de carga dos petroleiros deverão ser de um tamanho tal e ser dispostos de tal modo que o derramamento hipotético  $O_C$  ou  $O_S$ , calculado de acordo com o disposto na regra 23 deste Anexo, em qualquer lugar ao longo do comprimento do navio, não ultrapasse  $30.000 \text{ m}^3$ , ou  $400 \sqrt[3]{\text{DW}}$ , o que for maior, mas sujeito a um máximo de  $40.000 \text{ m}^3$ .
- (3) O volume de qualquer tanque de óleo de carga lateral de um petroleiro não deverá ultrapassar 75% dos limites do derramamento hipotético de óleo a que se refere o parágrafo (2) desta regra. O volume de qualquer tanque de óleo de carga central não deverá ultrapassar  $50.000 \text{ m}^3$ . Entretanto, em petroleiros com lastro segregado, como definidos na Regra 13 deste Anexo, o volume permitido de um tanque de carga lateral localizado entre dois tanques de lastro segregado, cada um deles com um comprimento maior que  $t_C$ , poderá ser aumentado até o limite máximo do derramamento hipotético, desde que a largura do tanque lateral seja maior que  $t_C$ .
- (4) O comprimento de cada tanque de carga não deverá ultrapassar 10 metros, ou um dos seguintes valores, o que for maior:
  - (a) quando não houver qualquer antepara longitudinal no interior dos tanques de carga:

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

mas não deverá ultrapassar 0,2 L

- (b) quando houver uma antepara longitudinal na linha de centro, no interior dos tanques de carga:

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

- (c) quando houver duas ou mais anteparas longitudinais no interior dos tanques de carga:

- (i) para os tanques de carga laterais: 0,2 L
- (ii) para os tanques de carga centrais:

$$(1) \text{ se } \frac{b_i}{B} \text{ for igual ou maior que um quinto: } 0,2 L$$

$$(2) \text{ se } \frac{b_i}{B} \text{ for menor que um quinto:}$$

- quando não houver qualquer antepara longitudinal na linha de centro:

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

- quando houver qualquer antepara longitudinal na linha de centro:

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

- (d)  $b_i$  é a distância mínima do costado do navio à antepara longitudinal externa do tanque em questão, medida para dentro do navio, perpendicularmente à linha de centro, no nível correspondente à borda livre de verão atribuída.

- (5) Para não ultrapassar os limites de volume estabelecidos nos parágrafos (2), (3) e (4) desta regra, e independentemente do tipo de sistema de transferência de carga aprovado instalado a bordo, quando este sistema estiver interligado a dois ou mais tanques de carga deverá haver válvulas ou outros dispositivos de fechamento

semelhantes, para isolar um tanque do outro. Estas válvulas ou dispositivos deverão ser fechados quando o petroleiro estiver no mar.

- (6) As redes que passam através dos tanques de carga numa posição a menos de  $t_C$  do costado do navio, ou a menos de  $v_C$  do fundo do navio, deverão ser dotadas de válvulas ou de dispositivos de fechamento semelhantes no local em que entram em qualquer tanque de carga. Estas válvulas deverão ser mantidas sempre fechadas no mar, quando os tanques contiverem óleo de carga, sendo que só podem ser abertas para realizar a transferência de carga necessária com a finalidade de ajustar o trim o navio.

## Regra 25

### *Compartimentagem e Estabilidade*

- (1) Todo petroleiro novo deverá cumprir os critérios de compartimentagem e estabilidade em avaria, como estabelecidos no parágrafo (3) desta regra, após a avaria suposta no costado ou no fundo do casco, como especificado no parágrafo (2) desta regra, para qualquer calado de trabalho, refletindo as condições de carregamento existentes, parciais ou total, compatíveis com o trim e com os esforços sofridos pelo navio, bem como com as densidades das cargas. Aquela avaria deverá ser aplicada a todos os locais concebíveis ao longo do comprimento do navio, da seguinte maneira:
- (a) em petroleiros com mais de 225 m de comprimento, em qualquer local ao longo do comprimento do navio;
  - (b) em petroleiros com mais de 150 m de comprimento, mas com não mais de 225 m de comprimento, em qualquer local ao longo do comprimento do navio, exceto envolvendo a antepara limítrofe de ré ou de vante da praça de máquinas localizada a ré. A praça de máquinas deverá ser tratada como sendo um único compartimento alagável; e
  - (c) em petroleiros com um comprimento não maior do que 150 m, em qualquer local ao longo do comprimento do navio entre anteparas transversais adjacentes, com a exceção da praça de máquinas. Para petroleiros com 100 m de comprimento ou menos, quando não puderem ser cumpridas todas as prescrições do parágrafo (3) desta regra sem prejudicar materialmente as qualidades operacionais do navio, a Administração poderá autorizar um abrandamento daquelas prescrições.

As condições de lastro quando o navio não estiver transportando óleo em seus tanques de carga, a não ser quaisquer resíduos de óleo, não deverão ser consideradas.

- (2) Os seguintes dispositivos relativos à extensão e às características da avaria hipotética deverão ser aplicados:

(a) Avaria lateral

(i) Extensão longitudinal:  $1/3(L^{2/3})$  ou 14,5 metros,  
o que for menor

- (ii) Extensão transversal  $B/5$  ou 11,5 metros,  
o que for menor  
(Medida para dentro, a partir do costado  
do navio, em ângulos retos em relação à  
linha de centrono nível da linha de carga  
de verão):
- (iii) Extensão vertical: A partir da linha moldada  
das chapas do fundo, na  
linha de centro, para cima,  
sem limite.

(b) Avaria no fundo

*Para 0,3 L a partir da  
perpendicular a vante  
do navio* *Qualquer outra parte  
do navio*

- (i) Extensão longitudinal:  $1/3(L^{2/3})$  ou 14,5 metros,  
o que for menor  $1/3(L^{2/3})$  ou 5 metros,  
o que for menor
- (ii) Extensão transversal:  $B/6$  ou 10 metros,  
o que for menor  $B/6$  ou 5 metros,  
o que for menor
- (iii) Extensão vertical:  $B/15$  ou 6 metros,  
o que for menor,  
medido a partir da  
linha moldada das  
chapas do fundo  
na linha de centro  $B/15$  ou 6 metros,  
o que for menor,  
medido a partir da  
linha moldada das  
chapas do fundo  
na linha de centro

- (c) Se qualquer avaria com uma extensão inferior à extensão máxima da avaria especificada nos subparágrafos (a) e (b) deste parágrafo provocar uma situação mais grave, essa avaria deverá ser considerada
- (d) Onde for considerada uma avaria envolvendo anteparas transversais, como especificado nos subparágrafos (1)(a) e (b) desta regra, as anteparas transversais estanques à água deverão ser espaçadas de pelo menos uma distância igual à extensão longitudinal da avaria suposta especificada no subparágrafo (a) deste parágrafo, para serem considerada eficazes. Quando as anteparas transversais estiverem espaçadas de uma distância menor, uma ou mais dessas anteparas localizadas na extensão da avaria deverá ser considerada como não existente para o efeito de determinar os compartimentos alagados.
- (e) Onde for considerada uma avaria entre anteparas transversais estanques à água adjacentes, como especificado no subparágrafo (1)(c) desta regra, nenhuma antepara transversal principal, ou antepara transversal limítrofe de tanques laterais ou de tanques do duplo fundo, deverá ser consideradas avariada, a menos que:

- (i) o espaçamento entre as anteparas adjacentes seja menor do que a extensão longitudinal da avaria suposta no subparágrafo (a) deste parágrafo; ou
  - (ii) haja um degrau ou reentrância numa antepara transversal com mais de 3,05 m de comprimento, localizada dentro da extensão da penetração da avaria suposta. O degrau formado pela antepara mais de vante do navio e pela parte superior do tanque de colisão de ré, não deverá ser considerado como um degrau para os efeitos desta regra.
- (f) Se houver redes, dutos ou túneis localizados dentro da extensão da avaria considerada, deverão ser tomadas medidas para que o alagamento progressivo não possa estender-se através deles a outros compartimentos que não os que supõe-se que seriam alagáveis para cada situação de avaria.
- (3) Os petroleiros deverão ser considerados como estando cumprindo os critérios de estabilidade em avaria se forem atendidas as seguintes prescrições:
- (a) A linha d'água final, levando-se em conta a imersão, a banda e o trim, deverá ficar abaixo da aresta inferior de qualquer abertura através da qual possa ocorrer um alagamento progressivo. Essas aberturas deverão incluir as canalizações de ar e aquelas que são fechadas por meio de portas ou tampas de escotilhas estanques ao tempo, e poderão excluir aquelas aberturas fechadas por meio de tampas de portas de visita e de escotilhas rentes ao convés, pequenas tampas estanques à água de escotilhas de tanques de carga que mantém a alta integridade do convés, portas corrediças estanques à água, operadas remotamente, e vigias do tipo que não abre.
  - (b) No estágio final do alagamento, o ângulo de banda devido a um alagamento assimétrico não deverá ultrapassar 25°, desde que este ângulo possa ser aumentado até 30°, se não houver a imersão da borda do convés.
  - (c) A estabilidade no estágio final do alagamento deverá ser verificada e poderá ser considerada suficiente se a curva do braço de endireitamento abrange, pelo menos, uma faixa de 20° além da posição de equilíbrio, juntamente com um braço de endireitamento residual máximo de pelo menos 0,1 metro dentro da faixa de 20°; a área sob a curva, dentro dessa faixa, não deverá ser inferior a 0,0175 metro radiano. As aberturas não protegidas não deverão ficar submersas dentro desta faixa, a menos que o compartimento em questão seja considerado alagado. Dentro dessa faixa poderá ser permitida a imersão de qualquer abertura relacionada no subparágrafo (a) deste parágrafo, e de outras aberturas capazes de serem fechadas de maneira estanque ao tempo.
  - (d) A Administração deverá ficar convencida de que a estabilidade é suficiente durante os estágios intermediários do alagamento.
  - (e) Os dispositivos de equalização que exigem acessórios mecânicos, tais como válvulas ou redes transversais de equilíbrio, se houver, não devem ser considerados para o efeito de reduzir o ângulo de banda ou de obter a faixa mínima de estabilidade residual para atender às prescrições dos subparágrafos (a), (b) e (c) deste parágrafo. Além disto, deverá ser mantida uma estabilidade

residual suficiente durante todos os estágios em que for utilizado a equalização. Os compartimentos que forem interligados por dutos que possuam uma grande área transversal podem ser considerados como sendo comuns.

(4) As prescrições do parágrafo (1) desta regra deverão ser confirmadas através de cálculos que levem em consideração as características de projeto do navio, os dispositivos, a configuração e o conteúdo dos compartimentos avariados, bem como a distribuição, as densidades e o efeito de superfície livre dos líquidos. Os cálculos deverão basear-se no seguinte:

- (a) Qualquer tanque vazio ou parcialmente cheio, a densidade das cargas transportadas, bem como qualquer derramamento de líquidos dos compartimentos avariados, deverão ser levados em conta.
- (b) As permeabilidades supostas para os compartimentos alagados em decorrência de uma avaria devem ser as seguintes:

Compartimentos	Permeabilidade
Próprios para pâlóis	0,60
Ocupados por alojamentos	0,95
Ocupados por máquinas	0,85
Vazios	0,95
Destinados a líquidos consumíveis	0 a 0,95*
Destinados a outros líquidos	0 a 0,95*

- (c) A flutuabilidade de qualquer superestrutura localizada diretamente acima do costado avariado deverá ser desprezada. As partes não alagadas das superestruturas localizadas além da extensão da avaria poderão, entretanto, ser levadas em consideração, desde que estejam separadas do compartimento avariado por anteparas estanques à água e que sejam cumpridas as prescrições do subparagrapho (3)(a) desta regra com relação a estes compartimentos intactos. Poderão ser aceitas portas estanques à água com dobradiças, instaladas nas anteparas estanques à água situadas na superestrutura.
- (d) O efeito de superfície livre deverá ser calculado para cada compartimento com um ângulo de banda de 5°. A Administração poderá exigir ou autorizar correções relativas à superfície livre a serem calculadas com um ângulo de banda maior do que 5° para tanques parcialmente cheios.
- (e) Ao calcular o efeito da superfície livre dos líquidos consumíveis, deverá ser pressuposto que para cada tipo de líquido pelo menos um par de tanques transversais, ou um único tanque localizado na linha de centro, tem uma superfície livre e que o tanque ou conjunto de tanques a ser levado em conta deverá ser aquele em que o efeito da superfície livre for o maior.

(5) O Comandante de todo petroleiro novo e a pessoa responsável por um petroleiro novo, sem propulsão aos quais este Anexo seja aplicado, deverá receber um formulário aprovado, contendo:

- (a) informações relativas ao carregamento e à distribuição da carga necessária para assegurar o cumprimento do disposto nesta regra; e
- (b) dados sobre a capacidade do navio para cumprir os critérios de estabilidade em avaria como determinado por esta regra, inclusive o efeito dos abrandamentos que possam ser autorizados com base no subparágrafo (1)(c) desta regra.

\* A permeabilidade dos compartimentos parcialmente alagados deve ser compatível com a quantidade de líquido nele transportado. Sempre que uma avaria romper um tanque contendo líquidos, deve-se considerar que o seu conteúdo foi totalmente perdido e substituído por água salgada até o nível do plano final de equilíbrio.

## Regra 25A

### *Estabilidade intacta*

- (1) Esta regra deverá ser aplicada aos petroleiros de 5.000 toneladas de porte bruto, ou mais:
  - (a) para os quais o contrato de construção tenha sido assinado em 1º de fevereiro de 1999, ou após, ou
  - (b) na ausência de um contrato de construção, cujas quilhas tenham sido batidas, ou que estivessem num estado de construção semelhante em 1º de agosto de 1999, ou depois, ou
  - (c) cuja entrega seja feita em 1º de Fevereiro de 2002, ou depois, ou
  - (d) que tenham sido submetidos a uma grande conversão:
    - (i) para a qual o contrato tenha sido assinado após 1º de fevereiro de 1999, ou
    - (ii) na ausência de um contrato, cujo trabalho de conversão tenha sido iniciado após 1º de agosto de 1999, ou
    - (iii) que tenha sido concluído depois de 1º de fevereiro de 2002.
- (2) Todo petroleiro deverá atender aos critérios de estabilidade intacta especificados nos subparágrafos (a) e (b) deste parágrafo, como for adequado, para qualquer calado de operação, sob as piores condições possíveis de carga e de lastro, compatíveis com os bons métodos de operação, inclusive os estágios intermediários das operações de transferência de líquidos. Em quaisquer condições, presume-se que os tanques de lastro estejam meio cheios.
  - (a) No porto, a altura metacêntrica inicial,  $GM_0$ , corrigida para a superfície livre medida com uma banda de 0º, não deverá ser inferior a 0,15m;
  - (b) No mar, deverão ser aplicados os seguintes critérios:

- (i) a área abaixo da curva do braço de endireitamento (curva GZ) não deverá ser inferior a 0,055 m.rad, até um ângulo de banda de  $\theta = 30^\circ$ , nem inferior a 0,09 m.rad, até  $\theta = 40^\circ$ , ou outro ângulo de alagamento  $\theta_f$ ,\* se este ângulo for inferior a  $40^\circ$ . Além disto, a área abaixo da curva do braço de endireitamento (curva GZ), entre os ângulos de banda de  $30^\circ$  e  $40^\circ$ , ou entre  $30^\circ$  e  $\theta_f$ , se este ângulo for inferior a  $40^\circ$ , não deverá ser inferior a 0,03 m.rad.
  - (ii) o braço de endireitamento, GZ, deverá ser de pelo menos 0,20 m num ângulo de banda igual ou maior que  $30^\circ$ ;
  - (iii) o braço de endireitamento máximo deverá ocorrer com um ângulo de banda de preferência maior que  $30^\circ$ , mas não inferior a  $25^\circ$ ; e
  - (iv) a altura metacêntrica inicial,  $GM_0$ , corrigida para a superfície livre, medida com uma banda de  $0^\circ$ , não deverá ser inferior a 0,15 m.
- (3) As prescrições do parágrafo (2) deverão ser atendidas através de medidas de projeto. Para os navios de transporte misto, poderão ser permitidos procedimentos operacionais complementares simples.
- (4) Os procedimentos operacionais complementares simples para as operações de transferência de líquidos a que se refere o Parágrafo (3) deverão significar procedimentos escritos que estejam à disposição do Comandante, que:
- (i) sejam aprovados pela Administração;
  - (ii) indiquem quais os tanques de carga e de lastro que possam, sob quaisquer condições específicas de transferência de líquidos e possíveis faixas de densidade da carga, permanecerem meio cheios e, ainda assim, permitir que sejam atendidos os critérios de estabilidade. Os tanques parcialmente cheios podem variar durante as operações de transferência de líquidos e podem constituir qualquer conjunto de tanques, desde que atendam aos critérios;
  - (iii) sejam facilmente compreensíveis para o oficial encarregado das operações de transferência de líquidos;
  - (iv) prevejam seqüências de operações de transferência de carga/lastro planejadas;
  - (v) permitam comparações entre a estabilidade obtida e a necessária, utilizando os critérios de desempenho da estabilidade apresentados numa forma gráfica ou tabular;
  - (vi) não exijam do oficial encarregado grandes cálculos matemáticos;
  - (vii) providenciar as ações corretivas a serem tomadas pelo oficial encarregado, em caso de terem iniciado com valores recomendados e em caso de situações de emergência; e
  - (viii) sejam apresentados de maneira destacada no folheto aprovado de estabilidade e trim e no posto de controle de transferência de carga/lastro e em qualquer

programa de computador através dos quais sejam realizados os cálculos de estabilidade.

\*  $\theta_f$  é o ângulo de banda no qual as aberturas existentes no casco, nas superestruturas, ou nas estruturas dos conveses, que não podem ser fechadas de maneira estanque ao tempo, ficam submersas. Ao aplicar este critério, as pequenas aberturas através das quais não podem ocorrer alagamentos progressivos não precisam ser consideradas como estando abertas.

## Capítulo IV

### Prevenção da poluição decorrente de um incidente de poluição por óleo

#### Regra 26

##### *Plano de emergência de bordo contra a poluição por óleo*

- (1) Todo petroleiro de arqueação bruta igual ou maior que 150, e todo navio que não seja um petroleiro, de arqueação bruta igual ou maior que 400, deverá ter a bordo um plano de emergência de bordo contra a poluição por óleo aprovado pela Administração. No caso de navios construídos antes de 4 de abril de 1993, esta exigência só deverá ser aplicada vinte e quatro (24) meses após aquela data.
- (2) Esse plano deverá estar de acordo com as diretrizes elaboradas pela Organização e estar escrito no idioma de trabalho do Comandante e dos oficiais. O plano deverá conter, pelo menos:
  - (a) o procedimento a ser seguido pelo Comandante, ou por outras pessoas encarregadas do navio, para informar um incidente de poluição por óleo como prescrito no Artigo 8º e no Protocolo I da presente Convenção, com base nas diretrizes elaboradas pela Organização ;
  - (b) a lista de autoridades ou de pessoas a serem contatadas em caso de um incidente de poluição por óleo;
  - (c) uma descrição detalhada das ações a serem tomadas imediatamente pelas pessoas a bordo para reduzir ou controlar a descarga de óleo que se seguir ao incidente; e
  - (d) os procedimentos e o ponto de contato no navio para coordenar as ações de bordo com as autoridades nacionais e locais no combate à poluição.
- (3) No caso de navios aos quais também se aplique a Regra 16 do Anexo II da Convenção, este plano poderá ser conjunto com o plano de emergência de bordo para a poluição marinha para substâncias líquidas nocivas exigido pela Regra 16 do Anexo II da Convenção. Neste caso, o título daquele plano deverá ser "Plano de emergência de bordo para poluição marinha."

## *Apêndices do Anexo I*

### *Apêndice I*

#### **Lista de Óleos\***

##### **Soluções asfálticas**

Óleos básicos para misturas  
Impermeabilizantes Betuminosos  
Resíduos de destilação direta

##### **Óleos**

Óleos Claros  
Óleo cru  
Misturas contendo óleo cru  
Óleo diesel  
Óleo combustível nº 4  
Óleo combustível nº 5  
Óleo combustível nº 6  
Óleo combustível residual  
Óleo diluente para asfalto  
Óleo para transformadores  
Óleo aromático (exceto óleo vegetal)  
Óleos lubrificantes e óleos básicos para misturas  
Óleo mineral  
Óleo lubrificante para motores  
Óleo penetrante  
Óleo lubrificante para máquinas  
Óleo lubrificante para turbinas

##### **Destilados**

Produto de destilação direta  
Produtos destilados vaporizados

##### *Gasólio*

Craqueado

##### **Produtos de gasolina misturados**

Alquilados - combustíveis  
Reformados  
Polímeros - combustíveis

##### **Gasolinás**

Gasolina natural  
Automotiva  
De aviação  
De destilação direta  
Óleo combustível nº 1 (querosene)  
Óleo combustível nº 1-D  
Óleo combustível nº 2  
Óleo combustível nº 2-D

##### **Combustíveis para motores a jato**

QAV-1 (querosene de aviação)  
QAV-3  
QAV-4  
QAV-5 (querosene pesado)  
Combustível para turbinas  
Querosene  
Solvete mineral para aviação

Nafta

Solvete

Petróleo

Óleo destilado médio

\* Esta lista não deverá necessariamente ser considerada como sendo completa.

## *Apêndice II*

### **Formato do Certificado IOPP e Suplementos**

#### **CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO POR ÓLEO**

(Observação: Este Certificado deverá ser complementado por um Registro de Construção e de Equipamentos)

Emitido com base nas disposições da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, 1973, como alterada pelo Protocolo de 1978 relativo àquela Convenção, e como emendada pela Resolução MEPC.39(29), (doravante denominada "a Convenção"), sob a autoridade do Governo de:

.....  
*(nome completo do país)*

por .....  
*(designação completa da pessoa ou organização competente, autorizada com base no disposto na Convenção)*

#### **Dados específicos do navio**

Nome do navio .....

Números ou letras característicos .....

Porto de registro .....

Arqueação bruta .....

Porte bruto do navio (toneladas métricas) .....

Número IMO .....

Tipo do navio:

Petroleiro

Outros navios que não sejam um petroleiro, dotados de tanques de carga sujeitos à Regra 2 (2) do Anexo I da Convenção.

Outros navios além de qualquer dos acima.

**ESTE DOCUMENTO É PARA ATESTAR:**

1. Que o navio foi vistoriado de acordo com a Regra 4 do Anexo I da Convenção.
2. Que a vistoria mostra que a estrutura, os equipamentos, os sistemas, os acessórios, os dispositivos, o material do navio e as suas condições estão, sob todos os aspectos, satisfatórios e que o navio atende às prescrições aplicáveis do Anexo I da Convenção.

Este Certificado é válido até .....  
sujeito a vistorias, de acordo com a Regra 4 do Anexo I da Convenção.

Emitido em .....  
*(Local em que foi emitido o Certificado)*

.....  
*(Data de emissão)* .....  
*(Assinatura do funcionário autorizado que emite o Certificado)*

*(Selo ou carimbo da autoridade, como for adequado)*

## ENDOSO PARA AS VISTORIAS ANUAIS E INTERMEDIÁRIAS

ESTE DOCUMENTO é para atestar que, numa vistoria exigida pela Regra 4 do Anexo I da Convenção, foi verificado que o navio atende às disposições pertinentes da Convenção:

Vistoria anual: Assinado .....  
*(Assinatura do funcionário autorizado)*

Local .....

Data .....

*(Selo ou carimbo da autoridade, como for adequado)*

Vistoria Anual / Intermediária: Assinado .....  
*(Assinatura do funcionário autorizado)*

Local .....

Data .....

*(Selo ou carimbo da autoridade, como for adequado)*

Vistoria Anual / Intermediária: Assinado .....  
*(Assinatura do funcionário autorizado)*

Local .....

Data .....

*(Selo ou carimbo da autoridade, como for adequado)*

Vistoria Anual: Assinado .....  
*(Assinatura do funcionário autorizado)*

Local .....

Data .....

*(Selo ou carimbo da autoridade, como for adequado)*

**INSPEÇÃO ANUAL/INTERMEDIÁRIA, DE ACORDO  
COM A REGRA 8(8)(c)**

ESTE DOCUMENTO É PARA ATESTAR que, numa vistoria anual/intermediária, de acordo com a Regra 8(8)(c) do Anexo I da Convenção, foi verificado que o navio atende às disposições pertinentes da Convenção:

Assinado .....  
*(Assinatura do funcionário autorizado)*

Local .....

Data .....

*(Selo ou carimbo da autoridade, como for adequado)*

**ENDOSSO PARA PRORROGAR A VALIDADE DO CERTIFICADO, SE FOR  
VÁLIDO POR MENOS DE 5 ANOS, QUANDO FOR APLICÁVEL  
A REGRA 8(3)**

O navio atende às disposições pertinentes da Convenção e este Certificado deverá, de acordo com a Regra 8(3) do Anexo I da Convenção, ser aceito como válido até

.....  
Assinado .....  
*(Assinatura do funcionário autorizado)*

Local .....

Data .....

*(Selo ou carimbo da autoridade, como for adequado)*

**ENDOSSO QUANDO A VISTORIA DE RENOVAÇÃO TIVER SIDO  
CONCLUÍDA E FOR APLICÁVEL A REGRA 8(4)**

O navio atende às disposições pertinentes da Convenção e este Certificado deverá, de acordo com a Regra 8(4) do Anexo I da Convenção, ser aceito como válido até

.....  
Assinado .....  
*(Assinatura do funcionário autorizado)*

Local .....

Data .....

*(Selo ou carimbo da autoridade, como for adequado)*

**ENDOSO PARA PRORROGAR A VALIDADE DO CERTIFICADO ATÉ A  
CHEGADA AO PORTO EM QUE SERÁ REALIZADA A VISTORIA,  
OU POR UM PERÍODO, POR GRAÇA, QUANDO FOR APLICÁVEL  
A REGRA 8(5) OU 8(6)**

Este Certificado deverá, de acordo com a Regra 8(5) ou 8(6) do Anexo I da Convenção, ser aceito como válido até .....

Assinado .....

*(Assinatura do funcionário autorizado)*

Local .....

Data .....

*(Selo ou carimbo da autoridade, como for adequado)*

**ENDOSO PARA O ADIANTAMENTO DA DATA DE ANIVERSÁRIO  
QUANDO FOR APLICÁVEL A REGRA 8(8)**

De acordo com a Regra 8(8) do Anexo I da Convenção, a nova data de aniversário é

..... Assinado .....

*(Assinatura do funcionário autorizado)*

Local .....

Data .....

*(Selo ou carimbo da autoridade, como for adequado)*

De acordo com a Regra 8(8) do Anexo I da Convenção, a nova data de aniversário é

..... Assinado .....

*(Assinatura do funcionário autorizado)*

Local .....

Data .....

*(Selo ou carimbo da autoridade, como for adequado)*

# *Apêndice*

MODELO A  
(Revisto em 1999)

## **Suplemento ao certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo (Certificado IOPP)**

### **REGISTRO DE CONSTRUÇÃO E DE EQUIPAMENTOS PARA NAVIOS QUE NÃO SEJAM PETROLEIROS**

com relação às disposições do Anexo I da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, 1973, como alterada pelo Protocolo de 1978 relativo àquela Convenção (doravante denominada "a Convenção").

#### *Observações:*

1. Este modelo deverá ser utilizado para o terceiro tipo de navios, como classificados no Certificado IOPP, isto é, "outros navios que não qualquer dos acima". Para petroleiros e outros navios que não sejam petroleiros, com tanques de carga sujeitos à Regra 2(2) do Anexo I da Convenção, deverá ser utilizado o Modelo B.
2. Este Registro deverá ser anexado permanentemente ao Certificado IOPP. O Certificado IOPP deverá estar sempre disponível a bordo do navio.
3. Se o idioma do Registro original não for o inglês nem o francês, o seu texto deverá conter uma tradução para um destes idiomas.
4. Os lançamentos nos quadrados deverão ser feitos inserindo traços cruzados (x) para as respostas "sim" e "aplicável", ou um traço (-) para as respostas "não" e "não aplicável", como for adequado.
5. As Regras mencionadas neste Registro referem-se às Regras do Anexo I da Convenção e as resoluções referem-se àquelas que foram adotadas pela Organização Marítima Internacional.

### **1 DADOS ESPECÍFICOS DO NAVIO**

- 1.1 Nome do navio .....
- 1.2 Número de registro .....
- 1.3 Porto de registro .....

- 1.4 Arqueação bruta .....
- 1.5 Data de construção:
- 1.5.1 Data do contrato de construção .....
- 1.5.2 Data em que foi batida a quilha, ou em que o navio estava num estágio de construção semelhante .....
- 1.5.3 Data da entrega .....
- 1.6 Grandes Conversões (se aplicável):
- 1.6.1 Data do contrato de conversão .....
- 1.6.2 Data em que teve início a conversão .....
- 1.6.3 Data do término da conversão .....
- 1.7 Situação do navio:
- 1.7.1 Navio novo, de acordo com a Regra 1(6)
- 1.7.2 Navio existente, de acordo com a Regra 1(7)
- 1.7.3 O navio foi aceito pela Administração como um “navio existente”, com base na Regra 1(7), devido a um atraso imprevisto na entrega
- 2 Equipamentos para o controle das descargas de óleo dos porões das praças de máquinas e dos tanques de combustível (Regras 10 e 16)
- 2.1 Transporte de água de lastro em tanques de óleo combustível:
- 2.1.1 Em condições normais, o navio pode transportar água de lastro nos tanques de óleo combustível
- 2.2 Tipo de equipamento de filtragem de óleo instalado:
- 2.2.1 Equipamento de filtragem de óleo (15 ppm) (Regra 16(4))
- 2.2.2 Equipamento de filtragem de óleo (15 ppm) com dispositivo de alarme e de parada automática (Regra 16(5))
- 2.3 O navio está autorizado a operar com o equipamento existente até 6 de Julho de 1998 (Regra 16(6)) e é dotado de:
- 2.3.1 Sistema de filtragem de óleo (15 ppm) sem alarme
- 2.3.2 Sistema de filtragem de óleo (15 ppm) com alarme e com dispositivo com dispositivo manual de parada

**2.4 Modelos aprovados:**

**2.4.1 O equipamento separador/de filtragem:**

- .1 foi aprovado de acordo com a Resolução A.393(X);
- .2 foi aprovado de acordo com a Resolução MEPC.60(33);
- .3 foi aprovado de acordo com a Resolução A.233(VII);
- .4 foi aprovado de acordo com as normas nacionais, e não com base na Resolução A.393(X), ou A.233(VII);
- .5 não foi aprovado.

**2.4.2 A unidade de tratamento foi aprovada de acordo com a Resolução A.444(XI).**

**2.4.3 O medidor de teor de óleo:**

- .1 foi aprovado de acordo com a Resolução A.393(X);
- .2 foi aprovado de acordo com a Resolução MEPC.60(33).

**2.5 A vazão máxima do sistema é de ..... m<sup>3</sup>/h**

**2.6 Dispensa de cumprimento da Regra 16:**

**2.6.1 As exigências da Regra 16(1) e 16(2) são dispensadas com relação ao navio, de acordo com a Regra 16(3)(a). O navio é empregado exclusivamente em viagens no interior de área(s) especial(ais): .....**

**2.6.2 O navio é dotado de tanque(s) de retenção para o armazenamento a bordo de toda a água oleosa dos porões, da seguinte maneira:**

Identificação do tanque	Localização tanque		Volume (m <sup>3</sup> )
	Cavernas (de)-(até)	Posição lateral	
			Volume total .....(m <sup>3</sup> )

**3 Meios para a retenção e retirada resíduos de óleo (borra de óleo) (regra 17) e tanque(s) de retenção de água do porão.**

**3.1 O navio é dotado de tanques de resíduos de óleo (borra de óleo), como se segue:**

Identificação do tanque	Localização tanque		Volume (m <sup>3</sup> )
	Cavernas (de)-(até)	Posição lateral	
			<b>Volume total .....(m<sup>3</sup>)</b>

3.2 Meios para alijamento dos resíduos, além da existência de tanques de borra:

- 3.2.1 Incinerador de resíduos de óleo com capacidade de ..... l/h
- 3.2.2 Caldeira auxiliar adequada para queimar resíduos de óleo
- 3.2.3 Tanque para misturar resíduos de óleo ao óleo combustível, com capacidade de ..... m<sup>3</sup>
- 3.2.4 Outros meios aceitáveis: .....

3.3 O navio é dotado de tanque(s) de retenção para a manutenção a bordo da água oleosa do porão, da seguinte maneira:

Identificação do tanque	Localização tanque		Volume (m <sup>3</sup> )
	Cavernas (de)-(até)	Posição lateral	
			<b>Volume total .....(m<sup>3</sup>)</b>

#### 4 Conexão de descarga padrão (Regra 19)

- 4.1 O navio é dotado de uma rede para a descarga de resíduos dos porões das praças de máquinas para as instalações de recebimento, que é dotada de uma conexão de descarga padrão, de acordo com a Regra 19

#### 5 Plano de emergência de bordo contra poluição por óleo (Regra 26)

- 5.1 O navio possui um plano de emergência de bordo contra a poluição por óleo, em cumprimento à Regra 26

#### 6 Isenção

- 6.1 Foram concedidas dispensas pela Administração quanto às prescrições

do Capítulo II do Anexo I da Convenção, de acordo com a Regra 2(4)(a),  
para os itens listados sob o(s) parágrafo(s) .....  
.....deste Registro.

## 7 Equivalentes (Regra 3)

7.1 Foram aprovados pela Administração, para certas prescrições do Anexo I,  
equivalentes para os itens listados sob o(s) parágrafo(s) .....  
..... deste Registro.

ISTO É PARA ATESTAR que este Registro está correto em todos os aspectos.

Emitido em .....  
*(Local de emissão do Registro)*

.....  
*(Assinatura do oficial devidamente autorizado  
que emitiu o Registro)*

*(Selo ou carimbo da autoridade, como for adequado)*

**Suplemento ao Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo  
(Certificado IOPP)**

**REGISTRO DE CONSTRUÇÃO E DE EQUIPAMENTOS PARA  
PETROLEIROS**

com relação às disposições do Anexo I da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, 1973, como alterada pelo Protocolo de 1978 relativo àquela Convenção (doravante denominada "a Convenção").

*Observações:*

1. Este modelo deverá ser utilizado para os dois primeiros tipos de navios, como classificados no Certificado IOPP, isto é, "petroleiros" e navios que não sejam petroleiros, com tanques de carga sujeitos à Regra 2(2) do Anexo I da Convenção. Para o terceiro tipo de navios, como classificados no Certificado IOPP, deverá ser utilizado o Modelo A.
2. Este Registro deverá ser anexado permanentemente ao Certificado IOPP. O Certificado IOPP deverá estar sempre disponível a bordo do navio.
3. Se o idioma do Registro original não for o inglês nem o francês, o seu texto deverá conter uma tradução para um desses idiomas.
4. Os lançamentos nos quadrados deverão ser feitos inserindo traços cruzados (x) para as respostas "sim" e "aplicável", ou um traço (-) para as respostas "não" e "não aplicável", como for adequado.
5. A menos que seja dito em contrário, as regras mencionadas neste Registro referem-se às regras do Anexo I da Convenção e as resoluções referem-se àquelas que foram adotadas pela Organização Marítima Internacional.

**1 Dados específicos do navio**

- 1.1 Nome do navio .....
- 1.2 Número de registro.....
- 1.3 Porto de registro .....
- 1.4 Arqueação bruta .....

- 1.5 Capacidade de carga do navio .....(m<sup>3</sup>)
- 1.6 Porte bruto do navio .....(toneladas métricas) (Regra 1(22))
- 1.7 Comprimento do navio .....(m) (Regra 1(18))
- 1.8 Data de construção:
- 1.8.1 Data do contrato de construção .....
- 1.8.2 Data em que foi batida a quilha, ou em que o navio estava num estágio de construção semelhante .....
- 1.8.3 Data da entrega .....
- 1.9 Grandes Conversões (se aplicável):
- 1.9.1 Data do contrato de conversão .....
- 1.9.2 Data em que teve início a conversão .....
- 1.9.3 Data do término da conversão .....
- 1.10 Situação do navio:
- 1.10.1 Navio novo, de acordo com a Regra 1(6)
- 1.10.2 Navio existente, de acordo com a Regra 1(7)
- 1.10.3 Petroleiro novo, de acordo com a Regra 1(26)
- 1.10.4 Petroleiro existente, de acordo com a Regra 1(27)
- 1.10.5 O navio foi aceito pela Administração como um “navio existente”, com base na Regra 1(7), devido a um atraso imprevisto na entrega
- 1.10.6 O navio foi aceito pela Administração como um “petroleiro existente”, com base na Regra 1(27), devido a um atraso imprevisto na entrega
- 1.10.7 O navio não precisa cumprir as disposições da Regra 24, devido a um atraso imprevisto na entrega
- 1.11 Tipo do navio:
- 1.11.1 Petroleiro para óleo cru
- 1.11.2 Para transporte de produtos
- 1.11.2 (bis) Para transporte de produtos, não transportando óleo combustível, nem óleo diesel pesado, como mencionado na Regra 13G(2bis), nem óleo lubrificante

1.11.3 Para transporte de óleo cru/produtos

1.11.4 Navio de transporte misto

1.11.5 Navio, que não é um petroleiro, com tanques de carga sujeitos à Regra 2(2) do Anexo I da Convenção

1.11.6 Petroleiro dedicado exclusivamente ao transporte de produtos a que se refere a Regra 15(7)

1.11.7 O navio, tendo sido designado um “petroleiro para óleo cru” operando com COW, é também designado “um petroleiro para transporte de produtos”  
- operando com CBT, para o qual foi também emitido um Certificado IOPP separado

1.11.8 O navio, tendo sido designado um “petroleiro transportador de produtos” operando com CBT é também designado um “petroleiro para óleo cru” operando com COW, para o qual foi também emitido um Certificado IOPP independente

1.11.9 Navio tanque para produtos químicos transportando óleo

**2 Equipamentos para o controle das descargas de óleo dos porões praças das de máquinas e dos tanques de combustível (Regras 10 e 16)**

2.1 Transporte de água de lastro em tanques de óleo combustível:

2.1.1 Em condições normais, o navio pode transportar água de lastro nos tanques de óleo combustível

2.2 Tipo de equipamento de filtragem de óleo instalado:

2.2.1 Equipamento de filtragem de óleo (15 ppm) (Regra 16(4))

2.2.2 Equipamento de filtragem de óleo (15 ppm) com dispositivo de alarme e de parada automática (Regra 16(5))

2.3 O navio está autorizado a operar com os equipamentos existentes até 6 de julho de 1998 (Regra 16(6)) e está dotado de:

2.3.1 Equipamento de filtragem de óleo (15 ppm) sem alarme

2.3.2 Equipamento de filtragem de óleo (15 ppm) com alarme e dispositivo manual de parada

2.4 Modelos aprovados:

2.4.1 O equipamento separador/de filtragem:

- .1 foi aprovado de acordo com a Resolução A.393(X);
- .2 foi aprovado de acordo com a Resolução MEPC.60(33);
- .3 foi aprovado de acordo com a Resolução A.233(VII);
- .4 foi aprovado de acordo com as normas nacionais, e não com base na Resolução A.393(X), ou A.233(VII);
- .5 não foi aprovado.

2.4.2 A unidade de tratamento foi aprovada de acordo com a Resolução A.444(XI).

2.4.3 O medidor de teor de óleo:

- .1 foi aprovado de acordo com a Resolução A.393(X);
- .2 foi aprovado de acordo com a Resolução MEPC.60(33).

2.5 A vazão máxima do sistema é de ..... m<sup>3</sup>/h.

2.6 Dispensa de cumprimento da Regra 16:

2.6.1 As exigências da Regra 16(1) e 16(2) são dispensadas com relação ao navio, de acordo com a Regra 16(3)(a). O navio é empregado exclusivamente em viagens no interior de área(s) especial(ais): .....

2.6.2 O navio é dotado de tanque(s) de retenção para armazenamento a bordo de toda a água oleosa dos porões, da seguinte maneira:

Identificação do tanque	Localização tanque		Volume (m <sup>3</sup> )
	Cavernas (de)-(até)	Posição lateral	
			Volume total .....(m <sup>3</sup> )

2.6.3 Em lugar do(s) tanque(s) de retenção, o navio é dotado de dispositivos para transferir á água dos porões para o tanque de resíduos.

3 Meios para a retenção e retirada resíduos de óleo (borra de óleo) (regra 17) e tanque(s) de retenção de água do porão.

- 3.1 O navio é dotado de tanques de resíduos de óleo (borra de óleo), como se segue:

Identificação do tanque	Localização tanque		Volume (m <sup>3</sup> )
	Cavernas (de)-(até)	Posição lateral	
			Volume total .....(m <sup>3</sup> )

- 3.2 Meios para alijamento dos resíduos, além da existência de tanques de borra:

- 3.2.1 Incinerador de resíduos de óleo com capacidade de ..... l/h
- 3.2.2 Caldeira auxiliar adequada para queimar resíduos de óleo
- 3.2.3 Tanque para misturar resíduos de óleo ao óleo combustível, com capacidade de ..... m<sup>3</sup>
- 3.2.4 Outros meios aceitáveis: .....

- 3.3 O navio é dotado de tanque(s) de retenção para armazenamento a bordo da água oleosa do porão, da seguinte maneira:

Identificação do tanque	Localização tanque		Volume (m <sup>3</sup> )
	Cavernas (de)-(até)	Posição lateral	
			Volume total .....(m <sup>3</sup> )

#### 4 Conexão de descarga padrão (Regra 19)

- 4.1 O navio é dotado de uma rede para a descarga de resíduos dos porões das praças de máquinas para as instalações de recebimento, que é dotada de uma conexão de descarga padrão, de acordo com a Regra 19

#### 5 Construção (Regras 13, 24 e 25)

- 5.1 De acordo com as prescrições da regra 13, o navio é:

- 5.1.1 Obrigado a possuir SBT, PL e COW



- 5.1.2 Obrigado a possuir SBT e PL
- 5.1.3 Obrigado a possuir SBT
- 5.1.4 Obrigado a possuir SBT e COW
- 5.1.5 Obrigado a possuir SBT ou CBT
- 5.1.6 Não é obrigado a atender às prescrições da Regra 13
- 5.2 Tanques de lastro segregados (SBT)
- 5.2.1 O navio é dotado de SBT, em atendimento à Regra 13
- 5.2.2 O navio é dotado de SBT em atendimento à Regra 13, que estão dispostos em locais protegidos (PL) em atendimento à Regra 13E
- 5.2.3 Os SBT estão distribuídos da seguinte maneira:

Tanque	Volume (m <sup>3</sup> )	Tanque	Volume (m <sup>3</sup> )
<b>Volume total . . . . . m<sup>3</sup></b>			

- 5.3 Tanques dedicados exclusivamente para lastro limpo (CBT):
- 5.3.1 O navio é dotado de CBT, em atendimento à Regra 13A, e poderá operar como um petroleiro para transporte de produtos
- 5.3.2 Os CBT estão distribuídos da seguinte maneira:

Tanque	Volume (m <sup>3</sup> )	Tanque	Volume (m <sup>3</sup> )
<b>Volume total . . . . . m<sup>3</sup></b>			

- 5.3.3 O navio recebeu um Manual de Operação dos Tanques Dedicados Exclusivamente para Lastro Limpo válido, que é datado de
- 5.3.4 O navio possui um sistema comum de redes e de bombeamento para lastrar os CBT e manobrar o óleo da carga
- 5.3.5 O navio possui um sistema de redes e de bombeamento separado e

5.4 Lavagem com óleo cru (COW):

- 5.4.1 O navio é dotado de um sistema COW, em atendimento à Regra 13B
- 5.4.2 O navio é dotado de um sistema COW, em atendimento à Regra 13B, exceto que a eficácia do sistema não foi confirmada de acordo com a Regra 13(6) e com o parágrafo 4.2.10 das Especificações Revistas da COW (Resolução A.446(XI))
- 5.4.3 O navio recebeu um Manual do Equipamento e de Operações de Limpeza com Óleo Cru válido, que é datado de .....
- 5.4.4 O navio não precisa, mas é dotado de COW, em cumprimento aos aspectos de segurança das Especificações Revistas do COW (Resolução A.446(XI))

5.5 Dispensa do cumprimento da Regra 13:

- 5.5.1 O navio só é empregado no tráfego entre .....  
..... de acordo com a Regra 13C e está, portanto, dispensado das prescrições da Regra 13
- 5.5.2 O navio está operando com um sistema especial de lastro, de acordo com a Regra 13D e está, portanto, dispensado das prescrições da Regra 13

5.6 Limitação quanto ao tamanho e à disposição dos tanques de carga(Regra 24):

- 5.6.1 É exigido que o navio seja construído de acordo com as prescrições da Regra 24 e que cumpra essas prescrições
- 5.6.2 É exigido que o navio seja construído de acordo com as prescrições da Regra 24(4) e que cumpra essas prescrições (ver Regra 2(2))

5.7 Compartimentagem e estabilidade (Regra 25):

- 5.7.1 É exigido que o navio seja construído de acordo com as prescrições da Regra 25, e que cumpra essas prescrições
- 5.7.2 Foram fornecidas ao navio as informações e os dados exigidos pela Regra 25(5), num formato aprovado
- 5.7.3 É exigido que o navio seja construído de acordo com as prescrições da Regra 25A e que cumpra essas prescrições
- 5.7.4 Os dados e as informações exigidos com base na Regra 25A para petroleiros mistos foram fornecidos ao navio num procedimento por escrito, aprovado pela Administração

5.8 Construção de casco duplo:

- 5.8.1 É exigido que o navio seja construído de acordo com a Regra 13F e que cumpra as exigências do:
- .1 parágrafo (3) (construção de casco duplo)
  - .2 parágrafo (4) (petroleiros com convéses de meia altura construídos com costado duplo)
  - .3 parágrafo (5) (método alternativo aprovado pelo Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marinho)
- 5.8.2 É exigido que o navio seja construído de acordo com as prescrições da Regra 13F(7) (exigências relativas ao duplo fundo) e que cumpra aquelas prescrições
- 5.8.3 O navio não precisa cumprir as exigências da Regra 13F
- 5.8.4 O navio estiver sujeito à Regra 13G e:
- .1 estiver obrigado a cumprir a Regra 13F no máximo até .....
  - .2 estiver disposto de modo que os seguintes tanques ou espaços não sejam utilizados para o transporte de óleo. ....
  - .3 estiver autorizado a continuar operando de acordo com a Regra 13G(5) até.....
  - .4 estiver autorizado a continuar operando de acordo com a Regra 13G(7) até .....
- 5.8.5 O navio não está sujeito à Regra 13G
- 5.8.6 O navio estiver sujeito à Regra 13H e:
- .1 estiver obrigado a cumprir a Regra 13H(4) no máximo até .....
  - .2 estiver autorizado a continuar operando de acordo com a Regra 13H(5) até.....
  - .3 estiver autorizado a continuar operando de acordo com a Regra 13H(6)(a) até.....
  - .4 estiver autorizado a continuar operando de acordo com a Regra 13H(6)(b) até.....
  - .5 estiver dispensado de cumprir o disposto na Regra 13H, de acordo com a Regra 13H(7)(b) .....
- 5.8.7 O navio não estiver sujeito à Regra 13H .....

## **6      Retenção de óleo a bordo (Regra 15)**

### **6.1    Sistema de monitoramento e controle das descargas de óleo:**

6.1.1    O navio pertence à categoria ..... de petroleiro, como definido na Resolução A.496(XII) ou A.586(14) (*suprimir como for adequado*)

6.1.2    O sistema compreende:

- .1    unidade de controle
- .2    unidade de computação
- .3    unidade de cálculo

6.1.3    O sistema é:

- .1    dotado de um interloque de partida
- .2    dotado de um dispositivo de parada automática

6.1.4    O medidor de teor de óleo é do tipo aprovado nos termos da Resolução A.393(X) ou A.586(14) (*suprimir como for apropriado*), sendo adequado para:

- .1    óleo cru
- .2    produtos escuros
- .3    produtos claros
- .4    substâncias líquidas nocivas semelhantes ao óleo, como relacionadas no anexo do Certificado

6.1.5    Foi fornecido ao navio um manual de operações para o sistema de monitoramento e controle das descargas de óleo

### **6.2    Tanques de resíduos:**

6.2.1    O navio é dotado de ..... tanque(s) reservado(s) para resíduos, com uma capacidade total de ..... m<sup>3</sup>, o que corresponde a .....% da capacidade de carga de óleo, de acordo com:

- .1    a Regra 15(2)(c)
- .2    a Regra 15(2)(c)(i)
- .3    a Regra 15(2)(c)(ii)
- .4    a Regra 15(2)(c)(iii)

6.2.2    Foram designados tanques de carga para servir de tanques de resíduos

6.3 Detetores da interface de óleo/água:

6.3.1 O navio é dotado de detetores da interface de óleo/água aprovados com base na Resolução MEPC.5(XIII)

6.4 Dispensa de cumprimento da Regra 15:

6.4.1 O navio está dispensado de cumprir as prescrições das Regras 15(1), (2) e (3), de acordo com a Regra 15(7)

6.4.2 O navio está dispensado de cumprir as prescrições das Regras 15(1), (2) e (3), de acordo com a Regra 2(2)

6.5 Dispensa da Regra 15:

6.5.1 As prescrições da Regra 15(3) são dispensadas com relação ao navio, de acordo com a Regra 15(5)(b). O navio é empregado exclusivamente:

.1 em tráfego marítimo específico sujeito à Regra 13C: .....

.....  
.....

.2 em viagens no interior de área(s) especial(ais): .....

.....  
.....

.3 em viagens realizadas a menos de 50 milhas da terra mais próxima, fora da(s) área(s) especial(ais), com uma duração de 72 horas, ou menos, restritas a: .....

.....  
.....

7 Dispositivos de bombeamento, redes e descarga  
(Regra 18)

7.1 As saídas das descargas para o mar para lastro segregado estão localizadas:

7.1.1 Acima da linha d'água

7.1.2 Abaixo da linha d'água

7.2 As saídas das descargas para o mar, que não a descarga do piano de válvulas, para lastro limpo estão localizadas:

7.2.1 acima da linha d'água

7.2.2 abaixo da linha d'água

7.3 As saídas das descargas, que não a descarga do piano de válvulas, para lastro sujo estão localizadas:

- 7.3.1 Acima da linha d'água
- 7.3.2 Abaixo da linha d'água, juntamente com o dispositivo de fluxo parcial, em atendimento à Regra 18(6)(e)
- 7.3.3 Abaixo da linha d'água
- 7.4 Descarga de óleo proveniente das bombas de carga e das redes de óleo (Regras 18(4) e (5)):
- 7.4.1 Meios para drenar todas as bombas de carga e redes de óleo ao término da descarga da carga:
- .1 drenos capazes de serem descarregados para um tanque de carga ou para um tanque de resíduos
- .2 existe uma rede especial, de pequeno diâmetro, para descarga para terra
- 8 Plano de emergência de bordo contra a poluição por óleo (Regra 26)
- 8.1 O navio é dotado de um plano de emergência de bordo contra a poluição por óleo, em cumprimento à Regra 26.
- 9 Dispositivos equivalentes para navios tanque para produtos químicos transportando óleo
- 9.1 Como um dispositivo equivalente para o transporte de óleo por um navio tanque para produtos químicos, o navio é dotado dos seguintes equipamentos, em lugar dos tanques de resíduos (parágrafo 6.2 acima) e dos detetores da interface de óleo/água (parágrafo 6.3 acima):
- 9.1.1 Equipamento separador de água no óleo, capaz de produzir um esfente com um teor de óleo inferior a 100 ppm, com capacidade de ..... m<sup>3</sup>/h
- 9.1.2 Um tanque de retenção com capacidade de ..... m<sup>3</sup>/h
- 9.1.3 Um tanque para coletar a água utilizada nas lavagens de tanques, que é:
- .1 um tanque reservado exclusivamente para esta finalidade
- .2 um tanque de carga designado como um tanque coletor
- 9.1.4 Uma bomba de transferência permanentemente instalada, para a descarga para o mar de efluentes contendo óleo, através de um equipamento separador de água no óleo
- 9.2 O equipamento separador de água no óleo foi aprovado nos termos da Resolução A.393(X)e é adequado para toda a faixa de produtos constantes do Anexo I
- 9.3 O navio possui um Certificado de Conformidade para o Transporte de

**10 Substâncias líquidas nocivas semelhantes ao óleo**

- 10.1 O navio está autorizado, de acordo com a Regra 14 do Anexo II da Convenção, a transportar substâncias líquidas nocivas semelhantes ao óleo, especificadas na lista anexada.

□

**11 Dispensa**

- 11.1 Foram concedidas dispensas pela Administração quanto às prescrições do Capítulo II e III do Anexo I da Convenção, de acordo com a Regra 2(4)(a), para os itens listados sob o(s) parágrafo(s) .....

.....  
.....deste Registro.

□

**12 Equivalentes (Regra 3)**

- 12.1 Foram aprovados pela Administração, para certas prescrições do Anexo I, equivalentes para os itens listados sob o(s) parágrafo(s).....

.....deste Registro.

□

ISTO É PARA ATESTAR que este Registro está correto em todos os aspectos.

Emitido em .....

*(Local de emissão do Registro)*

.....  
*(Assinatura do oficial devidamente autorizado  
que emitiu o Registro)*

*(Selo ou carimbo da autoridade emitente, como for adequado)*

# *Apêndice III*

## **Modelos de Livros Registro de Óleo**

### **LIVRO REGISTRO DE ÓLEO**

#### **PARTE I - Operações da praça de máquinas**

*(Todos os navios)*

Nome do navio:

Número de registro:

Arqueação bruta:

Período de: a:

*Observação:* Livro Registro de Óleo Parte I deverá ser fornecido a todos os petroleiros de arqueação bruta igual ou maior que 150 e a todo navio de arqueação bruta maior ou igual a 400, que não sejam petroleiros, para registrar as operações pertinentes realizadas na praça de máquinas. Para os petroleiros, deverá ser fornecido também o Livro Registro de Óleo Parte II, para registrar as operações de carga/lastro pertinentes.

### **INTRODUÇÃO**

As páginas seguintes desta seção apresentam uma lista abrangente de itens de operações realizadas na praça de máquinas que devem, quando for adequado, ser lançados no Livro Registro de Óleo de acordo com a Regra 20 do Anexo I da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Proveniente de Navios, 1973, como alterada pelo Protocolo de 1978 relativo àquela Convenção (MARPOL 73/78). Os itens foram agrupados em seções operacionais, cada uma delas indicada por uma letra de código.

Ao fazer lançamentos no Livro Registro de Óleo, a data, o código operacional e o número do item devem ser introduzidos na coluna adequada e os dados específicos exigidos devem ser registrados cronologicamente nos espaços em branco.

Cada operação concluída deverá ser assinada e datada pelo oficial ou oficiais encarregados. Cada página completada deverá ser assinada pelo Comandante do navio.

O Livro Registro de Óleo contém muitas referências à quantidade de óleo. A precisão limitada dos dispositivos de medição dos tanques, as variações de temperatura e a aderência afetarão a precisão dessas leituras. Os lançamentos realizados no Livro Registro de Óleo devem ser considerados levando-se isto em conta.

## **LISTA DE ITENS A SEREM REGISTRADOS**

**(A) Lastro ou limpeza de tanques de óleo combustível**

1. Identificação do(s) tanque(s) lastrado(s).
2. Se foram limpos desde a última vez que contiveram óleo e, se não, o tipo de óleo que contiveram anteriormente.
3. Processo de limpeza:
  - .1 posição do navio e hora, no início e no término da limpeza;
  - .2 identificar o(s)tanque(s) em que foi empregado ou método ou outro (lavagem com água, vapor, lavagem com produtos químicos; tipo e quantidade dos produtos químicos utilizados);
  - .3 identificar o(s) tanque(s) para o(s) qual(quais) foi transferida a água utilizada na limpeza.
4. Lastro:
  - .1 posição do navio e hora, no início e no término da operação de lastro;
  - .2 quantidade de lastro, se os tanques não tiverem sido limpos;

**(B) Descarga de lastro sujo ou de água utilizada na limpeza dos tanques de combustível mencionados na seção (A)**

5. Identificação do(s) tanque(s).
6. Posição do navio no início da descarga.
7. Posição do navio ao término da descarga.
8. Velocidade(s) do navio durante a descarga.
9. Método de descarga:
  - .1 através de um equipamento de 15 ppm;
  - .2 para instalações de recebimento.
10. Quantidade descarregada.

**(C) Recolhimento e retirada de resíduos de óleo (borra de óleo)**

11. Recolhimento de resíduos de óleo.  
Quantidade de resíduos de óleo (borra de óleo) mantida a bordo no fim de uma viagem, mas não com uma freqüência maior do que uma vez por

semana. Quando os navios estiverem realizando viagens curtas, a quantidade deve ser registrada semanalmente:

- .1 borra de óleo separada(borra resultante da purificação de óleo combustível e de óleos lubrificantes) e outros resíduos, se aplicável:
  - identificar o(s) tanque(s) .....
  - capacidade do(s) tanque(s) ..... m<sup>3</sup>
  - quantidade total da retenção ..... m<sup>3</sup>;
- .2 outros resíduos (tais como resíduos de óleo resultantes de drena-gens, vazamentos, óleo descarregado, etc.; nas praças de máquinas), se aplicável devido ao arranjo dos tanques, em complemento a .1:
  - identificar o(s) tanque(s) .....
  - capacidade do(s) tanque(s) ..... m<sup>3</sup>
  - quantidade total da retenção ..... m<sup>3</sup>.

12. Métodos de retirada dos resíduos:

Declarar a quantidade de resíduos de óleo retirada, o(s) tanque(s) que foi(foram) esvaziado(s) e o volume do conteúdo que ficou retido:

- .1 para instalações de recebimento (identificar o porto);
- .2 transferidos para outro(s) tanque(s) identificar o(s) tanque(s) e conteúdo total do(s) tanque(s));
- .3 incinerados (indicar o tempo total da operação);
- .4 outro método (indicar qual).

**(D) Descarga não automática para o mar ou retirada, de outra maneira, da água de porão acumulada nas praças de máquinas**

13. Quantidade descarregada ou retirada.
14. Hora da descarga ou da retirada (início e término).
15. Método de descarga ou de retirada:
  - .1 através de um equipamento de 15 ppm (informar a posição no início e no fim);
  - .2 para instalações de recebimento (identificar o porto);
  - .3 para um tanque de resíduos ou de retenção (indicar o(s) tanque(s); informar a quantidade transferida e a quantidade total mantida no(s) tanque(s)).

**(E) Descarga automática para o mar ou retirada, de outra maneira, da água de porão acumulada nas praças de máquinas**

16. Hora e posição do navio no momento em que o sistema foi colocado no modo de funcionamento automático para a descarga para o mar.
17. Hora em que o sistema foi colocado no modo de funcionamento automático para a transferência da água do porão para um tanque de armazenamento (identificar o tanque).
18. Hora em que o sistema foi colocado em operação manual.
19. Método de descarga para o mar:
  - .1 através de um equipamento de 15 ppm;

**(F) Situação do sistema de monitoramento e controle das descarga de óleo**

20. Hora em que ocorreu a falha no sistema.
21. Hora em que o sistema foi colocado em condições de funcionamento.
22. Motivos da falha.

**(G) Descargas de óleo acidentais, ou outras excepcionais**

23. Hora da ocorrência.
24. Local ou posição do navio no momento da ocorrência.
25. Quantidade aproximada e tipo do óleo.
26. Circunstâncias da descarga ou do escapamento, as razões para que tenha ocorrido e observações de natureza geral.

**(H) Recebimento de óleo combustível ou de óleo lubrificante**

27. Recebimento
  - .1 Local do recebimento.
  - .2 Hora do recebimento.
  - .3 Tipo e quantidade de óleo combustível e identificação do(s) tanque(s) (informar a quantidade adicionada e a quantidade total no(s) tanque(s)).
  - .4 Tipo e quantidade de óleo lubrificante e identificação do(s) tanque(s) (informar a quantidade adicionada e a quantidade total no(s) tanque(s)).

**(I) Outros procedimentos operacionais e observações de natureza geral**

Nome do navio: .....

Número de registro: .....

## **OPERAÇÕES DE CARGA/LASTRO (PETROLEIROS) OPERAÇÕES DAS PRAÇAS DE MÁQUINAS (TODOS OS NAVIOS)**

Assinatura do Comandante .....

## LIVRO REGISTRO DE ÓLEO

### PARTE II - Operações de Carga/Lastro (Petroleiros)

Nome do navio:

Número de registro:

Arqueação bruta:

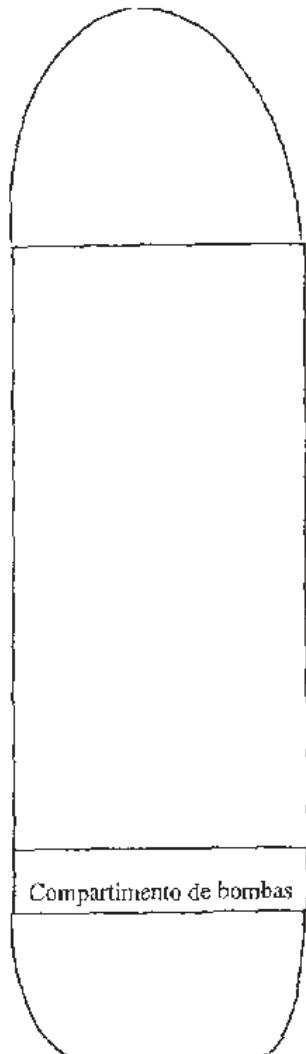
Período de: a:

*Observação:* O Livro Registro de Óleo Parte II deverá ser fornecido a todos os petroleiros de arqueação bruta igual ou maior que 150, para registrar as operações de carga/lastro pertinentes. A esses petroleiros, deverá ser fornecido também o Livro Registro de Óleo Parte I, para registrar as operações pertinentes realizadas na praça de máquinas.

Nome do navio: \_\_\_\_\_

Número de registro: .....

*PLANTA DOS TANQUES DE CARGA E DOS TANQUES DE RESÍDUOS  
(para ser preenchido a bordo)*



Identificação dos tanques	Capacidade
Profundidade do(s) tanque(s) de resíduos	

(Informar a capacidade de cada tanque e profundidade do(s) tanque(s) de resíduos)

## **Introdução**

As páginas seguintes desta seção apresentam uma lista abrangente de itens relativos às operações de carga e lastro que devem, quando for adequado, ser lançadas no Livro Registro de Óleo de acordo com a Regra 20 do Anexo I da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Proveniente de Navios, 1973, como alterada pelo Protocolo de 1978 relativo àquela Convenção (MARPOL 73/78). Os itens foram agrupados em seções operacionais, cada uma delas indicada por uma letra de código.

Ao fazer os lançamentos no Livro Registro de Óleo, a data, o código operacional e o número do item devem ser inseridos na coluna adequada e os dados específicos exigidos devem ser registrados cronologicamente nos espaços em branco.

Cada operação concluída deverá ser assinada e datada pelo oficial ou oficiais encarregados. Cada página completada deverá ser assinada pelo Comandante do navio. Com relação aos petroleiros empregados em tráfegos marítimos específicos, de acordo com a Regra 13C do Anexo I da MARPOL 73/78, o lançamento adequado feito no Livro Registro de Óleo deverá ser endossado pela Autoridade competente do Estado do Porto.

O Livro Registro de Óleo contém muitas referências à quantidade de óleo. A precisão limitada dos dispositivos de medição dos tanques, as variações de temperatura e a aderência afetarão a precisão dessas leituras. Os lançamentos realizados no Livro Registro de Óleo devem ser considerados levando-se isto em conta.

## LISTA DE ITENS A SEREM REGISTRADOS

**(A) Recebimento de óleo da carga**

1. Local do recebimento.
2. Tipo de óleo recebido e identificação do(s) tanque(s).
3. Quantidade total de óleo recebida (informar a quantidade acrescentada e o conteúdo total do(s) tanque(s)).

**(B) Transferência interna de óleo da carga durante a viagem**

4. Identificação do(s) tanque(s).
  - .1 de:
  - .2 para; (informar a quantidade transferida e o conteúdo total do(s) tanque(s)).
5. O(s) tanque(s) mencionados no item 4(1) foi(foram) esvaziado(s)? (Se não, informar a quantidade mantida).

**(C) Descarregamento do óleo da carga**

6. Local do descarregamento.
7. Identificação do(s) tanque(s) descarregado(s).
8. O(s) tanque(s) foi(foram) esvaziado(s)? (Se não, informar a quantidade mantida).

**(D) Lavagem com óleo cru (apenas petroleiros COW)**

*(Para ser preenchido para cada tanque que estiver sendo lavado com óleo cru)*

9. Porto em que foi realizada a lavagem com óleo cru ou posição do navio, se a limpeza tiver sido realizada entre dois portos de descarga.
10. Identificação do(s) tanque(s) lavado(s).
11. Número de máquinas em uso.
12. Hora de início da lavagem.
13. Padrão de lavagem empregado.
14. Pressão na rede de lavagem.
15. Hora em que foi concluída ou interrompida a lavagem.
16. Informar o método para verificar se o(s) tanque(s) estava(m) vazio(s).
17. Observações.

**(E) Lastro dos tanques de carga**

18. Posição do navio no início e no fim da operação de lastro.

19. Processo utilizado na operação de lastro:
  - .1 identificar o(s) tanque(s) que foi (foram) lastrado(s);
  - .2 hora de início e de término;
  - .3 quantidade de lastro recebida. Indicar a quantidade total de lastro em cada tanque envolvido na operação.

**(F) Lastro de tanques dedicados exclusivamente para lastro limpo (somente petroleiros CBT)**

20. Identificar o(s) tanque(s) lastrado(s).
21. Posição do navio quando a água destinada à lavagem, ou para lastro no porto, foi admitida no(s) tanque(s) dedicado(s) exclusivamente para lastro limpo.
22. Posição do navio quando a(s) bomba(s) e as redes foram lavadas, descarregando para o tanque de resíduos.
23. Quantidade de água oleosa que, após a lavagem das redes, foi transferida para o(s) tanque(s) de resíduos ou para o(s) tanque(s) de carga em que os resíduos foram armazenados inicialmente (identificar o(s) tanque(s)). Informar a quantidade total.
24. Posição do navio quando foi admitida mais água de lastro no(s) tanque(s) dedicado(s) exclusivamente para lastro limpo.
25. Hora e posição do navio quando foram fechadas as válvulas que isolam os tanques dedicados exclusivamente para lastro limpo das redes de carga e de esgoto.
26. Quantidade de lastro limpo recebida a bordo.

**(G) Limpeza de tanques de carga**

27. Identificação do(s) tanques(s) que foi (foram) limpo(s).
28. Porto ou posição do navio. Duração da limpeza.
29. Método de limpeza.
30. A água utilizada na lavagem foi transferida para.
31. A água utilizada na lavagem foi transferida para:
  - .1 instalações de recebimento (informar o porto e a quantidade);
  - .2 tanque(s) de resíduos ou de carga, designado(s) como tanque(s) de resíduos (identificar o(s) tanque(s)); informar a quantidade transferida e a quantidade total).

**(H) Descarga de lastro sujo**

32. Identificação do(s) tanque(s).

33. Posição do navio no início da descarga para o mar.
34. Posição do navio ao término da descarga para o mar.
35. Quantidade descarregada no mar.
36. Velocidade(s) do navio durante a descarga.
37. O sistema de monitoramento e controle das descargas estava em funcionamento durante a descarga?
38. Foi mantida uma verificação regular do efluente e da superfície da água no local da descarga?
39. Quantidade de água oleosa transferida para o(s) tanque(s) de resíduos (identificar o(s) tanque(s) de resíduos). Informar a quantidade total.
40. Descarregado para instalações de recebimento em terra (identificar o porto e a quantidade envolvida).

**(I) Descarga para o mar da água dos tanques de resíduos**

41. Identificação do(s) tanque(s) de resíduos.
42. Tempo em repouso após a última entrada de resíduos, ou
43. Tempo de repouso após a última descarga.
44. Hora e posição do navio no inicio da descarga.
45. Espaço de ar entre o teto do tanque e o conteúdo total do tanque no inicio da descarga.
46. Espaço de ar entre o teto do tanque e a interface óleo/água no inicio da descarga.
47. Volume descarregado e razão de descarga.
48. Quantidade total descarregada e razão de descarga.
49. Hora e posição do navio no término da descarga.
50. O sistema de monitoramento e controle estava em funcionamento durante a descarga?
51. Espaço de ar entre o teto do tanque e a interface de óleo/água ao término da descarga.
52. Velocidade(s) do navio durante a descarga.
53. Foi mantida uma verificação regular do efluente e da superfície da água no local da descarga?
54. Confirmar que todas as válvulas aplicáveis do sistema de redes do navio foram fechadas ao término da descarga dos tanques de resíduos.

**(J) Retirada dos resíduos e das misturas oleosas não realizada de outras maneiras**

55. Identificar o(s) tanque(s).
56. Quantidade retirada de cada tanque. (Declarar a quantidade mantida a bordo).
57. Método de retirada:
  - .1 para instalações de recebimento (identificar o porto e a quantidade envolvida);
  - .2 misturados com a carga (informar a quantidade);
  - .3 transferidos para outro(s) tanque(s): (identificar o(s) tanque(s)); declarar a quantidade transferida e a quantidade total no(s) tanque(s));
  - .4 outro método (indicar qual); informar a quantidade retirada.

**(K) Descarga do lastro limpo existente nos tanques de carga**

58. Posição do navio no início da descarga do lastro limpo.
59. Identificação do(s) tanque(s) descarregado(s).
60. O(s) tanque(s) ficou (ficaram) vazios(s) ao término da descarga?
61. Posição do navio ao término, se for diferente da indicada no item 58.
62. Foi mantida uma verificação regular do esfluente e da superfície da água no local da descarga?

**(L) Descarga de lastro dos tanques dedicados exclusivamente para lastro limpo (apenas petroleiros CBT)**

63. Identificação do(s) tanque(s) descarregados(s).
64. Hora e posição do navio no inicio da descarga dc lastro limpo para o mar.
65. Hora e posição do navio ao término da descarga de lastro limpo para o mar.
66. Quantidade descarregada:
  - .1 para o mar; ou
  - .2 para uma instalação de recebimento (identificar o porto).
67. Houve qualquer indicação de contaminação da água de lastro por óleo, antes ou durante a descarga para o mar?
68. A descarga foi monitorada por um medidor de teor de óleo?
69. Hora e posição do navio quando foram fechadas as válvulas que isolam os tanques dedicados exclusivamente ao lastro limpo das redes de carga e de drenagem, ao término do deslastro.

**(M) Situação do sistema de monitoramento e controle das descargas de óleo**

70. Hora em que ocorreu a falha no sistema.
71. Hora em que o sistema foi colocado em condições de funcionamento.
72. Motivos da falha.

**(N) Descargas de óleo acidentais, ou outras excepcionais**

73. Hora da ocorrência.
74. Porto ou posição do navio na hora da ocorrência.
75. Quantidade aproximada e tipo do óleo.
76. Circunstâncias da descarga ou do escapamento, as razões para que tenha ocorrido e observações de natureza geral.

**(O) Outros procedimentos operacionais e observações de natureza geral**

**PETROLEIROS EMPREGADOS EM TRÁFEGOS MARÍTIMOS  
ESPECÍFICOS**

**(P) Recebimento de água de lastro**

77. Identificação do(s) tanque(s) lastrado(s).
78. Posição do navio quando foi lastrado.
79. Quantidade total de lastro recebido, em metros cúbicos.
80. Observações.

**(Q) Redistribuição da água de lastro no navio**

81. Motivos para a redistribuição.

**(R) Descarga de água de lastro para instalação de recebimento**

82. Porto(s) em que foi descarregada a água de lastro.
83. Nome ou designação da instalação de recebimento.
84. Quantidade total da água de lastro descarregada, em metros cúbicos.
85. Data, assinatura e carimbo do funcionário da autoridade portuária.

Nome do navio .....  
.....

Número de registro.....

## **OPERAÇÕES DE CARGA / LASTRO (PETROLEIROS)/OPERAÇÕES NAS PRAÇAS DE MÁQUINAS (TODOS OS NAVIOS)**

Assinatura do Comandante .....

# Anexo II da MARPOL 73/78

(inclusive emendas)

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

---

### Regra 1

#### Definições

Para os efeitos deste Anexo:

- (1) *Navio tanque para produtos químicos* significa um navio construído ou adaptado primordialmente para transportar uma carga de substâncias líquidas nocivas a granel, e inclui um “petroleiro”, como definido no Anexo I da presente Convenção, quando estiver transportando uma carga, ou parte de uma carga, de substâncias líquidas nocivas a granel.
- (2) *Lastro limpo* significa o lastro transportado num tanque que, desde a última vez em que foi utilizado para transportar uma carga contendo uma substância pertencente à Categoria A, B, C ou D, foi rigorosamente limpo e os resíduos resultantes da sua lavagem foram descarregados e o tanque foi esvaziado de acordo com as prescrições adequadas deste Anexo.
- (3) *Lastro segregado* significa a água de lastro introduzida num tanque destinado permanentemente ao transporte de lastro ou de outras cargas que não sejam óleo ou substâncias líquidas nocivas, como definidas de várias maneiras nos Anexos da presente Convenção, e que seja totalmente separado do sistema de carga e de óleo combustível.
- (4) *Terra mais próxima* é como está definido na Regra 1(9) do Anexo I da presente Convenção.
- (5) *Substâncias líquidas* são aquelas cuja pressão dos seus vapores não ultrapassa 2,8 kp/cm<sup>2</sup> a uma temperatura de 37,8°C.
- (6) *Substância líquida nociva* significa qualquer substância mencionada no apêndice II deste Anexo, ou avaliada temporariamente, de acordo com o disposto na Regra 3(4), como estando enquadrada na Categoria A, B, C ou D.
- (7) *Área especial* significa uma área marítima na qual, por razões técnicas reconhecidas em relação à sua situação oceanográfica e ecológica, e às características específicas do seu tráfego, é necessária a adoção de medidas especiais obrigatórias para a prevenção da poluição por substâncias líquidas nocivas. As áreas especiais deverão ser:

- (a) a área do Mar Báltico, e
  - (b) a área do Mar Negro, e
  - (c) a área da Antártica.
- (8) *Área do Mar Báltico* está definida na Regra 10(1)(b) do Anexo I da presente Convenção.
- (9) *Área do Mar Negro* está definida na Regra 10(1)(c) do Anexo I da presente Convenção.
- (9A) *A Área da Antártica* significa a área marítima localizada ao sul da latitude de 60° S.
- (10) *Código Internacional de Produtos Químicos a Granel* significa o Código Internacional para a Construção e o Equipamento de Navios que Transportam Produtos Químicos Perigosos a Granel, adotado pelo Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marinho, da Organização, através da Resolução MEPC.19(22), podendo ser emendado pela Organização, desde que tais emendas sejam adotadas e postas em vigor de acordo com os dispositivos do Artigo 16 da presente Convenção, relativo aos procedimentos para a adoção de emendas aplicáveis a um apêndice de um Anexo.
- (11) *Código de Produtos Químicos a Granel* significa o Código para a Construção e o Equipamento de Navios que Transportam Produtos Químicos Perigosos a Granel, adotado pelo Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marinho da Organização através da Resolução MEPC.20(22), como possa ser emendada pela Organização desde que tais emendas sejam adotadas e postas em vigor de acordo com os dispositivos do Artigo 16 da presente Convenção, relativo aos procedimentos para a adoção de emendas aplicáveis a um apêndice de um Anexo.
- (12) *Navio construído* significa um navio, cuja quilha for batida, ou que esteja num estágio de construção semelhante. Um navio convertido para navio tanque para produtos químicos, independentemente da data da sua construção, deverá ser tratado como um navio tanque para produtos químicos construído na data em que teve início aquela conversão. Este dispositivo relativo à conversão não deverá ser aplicado à modificação de um navio que atenda às seguintes condições:
- (a) o navio tenha sido construído antes de 1º de julho de 1986; e
  - (b) o navio tenha sido certificado de acordo com o Código de Produtos Químicos a Granel para transportar apenas aqueles produtos identificados pelo Código como substâncias que apresentam apenas risco de poluição.
- (13) *Estágio de construção semelhante* significa o estágio em que:
- (a) tem início a construção identificável com um determinado navio; e a
  - (b) a montagem daquele navio tenha sido iniciada, e contenha pelo menos 50 toneladas, ou 1% da massa estimada de todo o seu material estrutural, o que for menor.

- (14) *Data de aniversário* significa o dia e o mês de cada ano que correspondem à data de término da validade do Certificado Internacional de Prevenção da Poluição para o Transporte de Substâncias Líquidas Nocivas a Granel.

## Regra 2

### *Aplicação*

- (1) A menos que seja expressamente disposto em contrário, os dispositivos deste Anexo deverão ser aplicados a todos os navios que transportam substâncias líquidas nocivas a granel.
- (2) Quando uma carga sujeita ao disposto no Anexo I da presente Convenção for transportada num espaço de carga de um navio tanque para produtos químicos, deverá ser aplicada também a prescrição adequada do Anexo I da presente Convenção.
- (3) A Regra 13 deste Anexo só deverá ser aplicada aos navios que estiverem transportando substâncias que estejam classificadas, para efeito de controle das suas descargas, nas Categorias A, B ou C.
- (4) Para os navios construídos antes de 1º de julho de 1986, o disposto na Regra 5 deste Anexo, com relação à exigência de descarga abaixo da linha d'água e da concentração máxima na esteira do navio, deverá ser aplicado a partir de 1º de janciro de 1988.
- (5) A Administração poderá permitir que seja instalado num navio qualquer acessório, material, aparelho ou equipamento, como uma alternativa ao exigido por este Anexo, se aquele acessório, material, aparelho ou equipamento for pelo menos tão eficaz quanto o exigido por este Anexo. Este direito da Administração não deverá estender-se à substituição de métodos operacionais para realizar o controle da descarga de substâncias líquidas nocivas por outros, cujos projetos e características de construção sejam equivalentes aos prescritos pelas regras deste Anexo.
- (6) A Administração que autorizar a instalação de um acessório, material, aparelho ou equipamento como uma alternativa ao exigido por este Anexo, com base no parágrafo (5) desta regra, deverá comunicar à Organização para que sejam divulgados às Partes da Convenção os detalhes daquela autorização, para a sua informação e medidas cabíveis, se houver alguma.
- (7) (a) Quando uma emenda a este Anexo, ao Código Internacional para Produtos Químicos a Granel e ao Código para Produtos Químicos a Granel envolver mudanças na estrutura ou nos equipamentos e acessórios devido a uma elevação das exigências para o transporte de determinadas substâncias, a Administração poderá modificar ou retardar por um período especificado a aplicação daquela emenda aos navios construídos antes da data da entrada em vigor daquela emenda, se a sua aplicação imediata for considerada não razoável ou impraticável. Estas concessões deverão ser dadas com relação a cada substância, levando em consideração as diretrizes elaboradas pela Organização.

- (b) A Administração que autorizar um abrandamento da aplicação de uma emenda com base neste parágrafo deverá enviar um relatório à Organização dando os detalhes do navio ou dos navios envolvidos, das cargas transportadas, a rota comercial em que cada navio está sendo empregado e a justificativa para a atenuação, para ser divulgado às Partes da Convenção para sua informação e medidas cabíveis, se houver alguma.

### Regra 3

#### *Classificação e listagem das substâncias líquidas nocivas*

- (1) Para os efeitos das regras deste Anexo, as substâncias líquidas nocivas devem ser divididas nas quatro categorias a seguir:
- (a) *Categoria A*: Substâncias líquidas nocivas que se forem descarregadas no mar, resultantes da limpeza de tanques ou de operações de desastre, representariam um grave risco aos recursos marinhos ou à saúde humana, ou de causar sérios danos às atividades de lazer ou a outros usos legítimos do mar e que justificam, portanto, a adoção de medidas anti-poluição rigorosas.
  - (b) *Categoria B*: Substâncias líquidas nocivas que se forem descarregadas no mar, resultantes da limpeza de tanques ou de operações de desastre, representariam um risco aos recursos marinhos ou à saúde humana, ou de causar danos às atividades de lazer ou a outros usos legítimos do mar e que justificam, portanto, a adoção de medidas anti-poluição específicas.
  - (c) *Categoria C*: Substâncias líquidas nocivas que se forem descarregadas no mar, resultantes da limpeza de tanques ou de operações de desastre, representariam um pequeno risco aos recursos marinhos ou à saúde humana, ou de causar pequenos danos às atividades de lazer ou a outros usos legítimos do mar e que exigem, portanto, a adoção de medidas anti-poluição específicas.
  - (d) *Categoria D*: Substâncias líquidas nocivas que se forem descarregadas no mar, resultantes da limpeza de tanques ou de operações de desastre, representariam um reconhecível perigo para os recursos marinhos ou à saúde humana, ou de causar danos mínimos às atividades de lazer ou a outros usos legítimos do mar e que exigem, portanto, alguma atenção nas condições operacionais.
- (2) As Diretrizes a serem utilizadas na classificação das substâncias líquidas nocivas são apresentadas no apêndice I deste Anexo.
- (3) As substâncias líquidas nocivas transportadas a granel que estão atualmente classificadas como pertencendo às Categorias A, B, C e D, e que estão sujeitas ao disposto neste Anexo, são mencionadas no apêndice II deste Anexo.
- (4) Quando for proposto o transporte de uma substância líquida a granel que não tenha sido classificada com base no parágrafo (1) desta regra, nem sido avaliada como mencionado na Regra 4(1) deste Anexo, os Governos das Partes da Convenção envolvidos na operação proposta deverão estabelecer e acordar uma avaliação

provisória da operação proposta, com base nas diretrizes mencionadas no parágrafo (2) desta regra. Até que tenha sido obtido um acordo total entre os Governos envolvidos, a substância deverá ser transportada sob as condições mais rigorosas propostas. Logo que possível, mas não depois de 90 dias depois do seu primeiro transporte, a Administração envolvida deverá informar à Organização e fornecer os detalhes da substância e da avaliação provisória, para serem prontamente divulgados a todas as Partes, para sua informação e consideração. O Governo de cada Parte deverá, num período de 90 dias, encaminhar à Organização os seus comentários, com vistas à avaliação da substância.

#### **Regra 4**

##### *Outras substâncias líquidas*

- (1) As substâncias mencionadas no apêndice III deste Anexo foram avaliadas e consideradas não enquadradas nas Categorias A, B, C e D, como definidas na Regra 3(1) deste Anexo, porque foram consideradas como não oferecendo no momento o risco de causar danos à saúde humana, aos recursos marinhos, às atividades de lazer e a outros usos legítimos do mar quando forem descarregadas no mar resultantes da limpeza de tanques ou de operações de deslastro.
- (2) A descarga da água do porão, da água de lastro ou de outros resíduos ou misturas contendo somente substâncias mencionadas no apêndice III deste Anexo não deverão estar sujeitas a qualquer exigência deste Anexo.
- (3) A descarga de lastro limpo ou de lastro segregado para o mar não deverá estar sujeita a qualquer exigência deste Anexo.

#### **Regra 5**

##### *Descarga de substâncias líquidas nocivas*

###### **Substâncias das Categorias A, B e C fora das áreas especiais e substâncias da Categoria D em todas as áreas**

Sujeitas ao disposto no parágrafo (14) desta regra e da Regra 6 deste Anexo,

- (1) Deverá ser proibida a descarga para o mar de substâncias da Categoria A, como definidas na Regra 3(1)(a) deste Anexo, daquelas provisoriamente classificadas como tal, da água de lastro, da água utilizada na lavagem de tanques, ou de outros resíduos ou misturas contendo estas substâncias. Se os tanques que contiverem estas substâncias ou mistura forem lavados, os resíduos que restarem da lavagem deverão ser descarregados para uma instalação de recebimento até que a concentração da substância no efluente descarregado para aquela instalação seja de 0,1% por unidade de peso, ou menos, e até que o tanque esteja vazio, com a exceção do fósforo, amarelo ou branco, para o qual a concentração residual deverá ser de 0,01% por unidade de peso. Qualquer água posteriormente acrescentada ao tanque poderá ser descarregada para o mar quando forem atendidas todas as seguintes condições:

- (a) que o navio esteja em movimento, com uma velocidade de pelo menos 7 nós no caso de navios com propulsão própria, ou de pelo menos 4 nós no caso de navios que não tenham propulsão própria;
  - (b) que a descarga seja feita abaixo da linha d'água, levando-se em conta a localização das admissões de água salgada; e
  - (c) que a descarga seja feita a uma distância não inferior a 12 milhas náuticas da terra mais próxima, numa profundidade não inferior a 25 m.
- (2) Deverá ser proibida a descarga para o mar de substâncias da Categoria B, como definidas na Regra 3(1)(b) deste Anexo, daquelas provisoriamente classificadas como tal, da água de lastro, da água utilizada na lavagem de tanques, ou de outros resíduos ou misturas contendo estas substâncias, exceto quando forem atendidas todas as seguintes condições:
- (a) que o navio esteja em movimento, com uma velocidade de pelo menos 7 nós no caso de navios com propulsão própria, ou de pelo menos 4 nós no caso de navios que não tenham propulsão própria;
  - (b) que os procedimentos e os dispositivos estabelecidos para a descarga tenham sido aprovados pela Administração. Estes procedimentos e dispositivos deverão basear-se nas normas elaboradas pela Organização e deverão assegurar que a concentração e o fluxo da descarga do esfente sejam tais que a concentração da substância na esteira do navio não ultrapasse uma (1) parte por milhão;
  - (c) a quantidade máxima de carga descarregada de cada tanque e dos sistemas de redes associadas a ele não ultrapasse a quantidade máxima aprovada de acordo com os procedimentos mencionados no subparágrafo (b) deste parágrafo, que em hipótese alguma deverá ser maior do que 1 m<sup>3</sup>, ou 1/3.000 da capacidade do tanque em m<sup>3</sup>;
  - (d) que a descarga seja feita abaixo da linha d'água, levando-se em conta a localização das admissões de água salgada; e
  - (e) que a descarga seja feita a uma distância não inferior a 12 milhas náuticas da terra mais próxima, numa profundidade não inferior a 25 m.
- (3) Deverá ser proibida a descarga para o mar de substâncias da Categoria C, como definidas na Regra 3(1)(c) deste Anexo, ou daquelas que provisoriamente tenham sido classificadas como tal, ou de água de lastro, de água resultante da lavagem de tanques, ou de outros resíduos ou misturas contendo estas substâncias, exceto quando forem atendidas todas as seguintes condições:
- (a) que o navio esteja em movimento, com uma velocidade de pelo menos 7 nós no caso de navios com propulsão própria, ou de pelo menos 4 nós no caso de navios que não tenham propulsão própria;
  - (b) que os procedimentos e os dispositivos estabelecidos para a descarga tenham sido aprovados pela Administração. Estes procedimentos e dispositivos deverão basear-se nas normas elaboradas pela Organização e deverão

assegurar que a concentração e o fluxo da descarga do esfluente sejam tais que a concentração da substância na esteira do navio não ultrapasse 10 partes por milhão;

- (c) que a quantidade máxima de carga descarregada de cada tanque e do sistema de redes associado a ele não ultrapasse a quantidade máxima aprovada de acordo com os procedimentos mencionados no subparágrafo (b) deste parágrafo, que em hipótese alguma deverá ser maior do que  $3\text{ m}^3$ , ou 1/1.000 da capacidade do tanque em  $\text{m}^3$ ;
  - (d) que a descarga seja feita abaixo da linha d'água, levando-se em conta a localização das admissões de água salgada; e
  - (e) que a descarga seja feita a uma distância não inferior a 12 milhas náuticas da terra mais próxima, numa profundidade não inferior a 25 m.
- (4) Deverá ser proibida a descarga para o mar de substâncias da Categoria D, como definidas na Regra 3(1)(d) deste Anexo, ou daquelas que provisoriamente tenham sido classificadas como tal, ou de água de lastro, de água resultante da lavagem de tanques, ou de outros resíduos ou misturas contendo estas substâncias, exceto quando forem atendidas todas as seguintes condições:
- (a) que o navio esteja em movimento, com uma velocidade de pelo menos 7 nós no caso de navios com propulsão própria, ou de pelo menos 4 nós no caso de navios que não tenham propulsão própria;
  - (b) que estas misturas tenham uma concentração não maior do que uma parte da substância para dez partes de água; e
  - (c) que a descarga seja feita a uma distância não inferior a 12 milhas náuticas da terra mais próxima.
- (5) Os procedimentos de ventilação aprovados pela Administração poderão ser utilizados para retirar os resíduos da carga de um tanque. Estes procedimentos deverão basear-se nas normas elaboradas pela Organização. Qualquer água que seja introduzida posteriormente no tanque deverá ser considerada como estando limpa, e não deverá estar sujeita ao parágrafo (1), (2), (3) ou (4) desta regra.
- (6) Deverá ser proibida a descarga para o mar de substâncias que não tenham sido classificadas, provisoriamente estimadas ou avaliadas como mencionado na Regra 4(1) deste Anexo, ou de água de lastro, de água resultante da lavagem de tanques, ou de outros resíduos ou misturas contendo estas substâncias.

#### **Substâncias das Categorias A, B e C dentro das áreas especiais**

Sujeitas ao disposto no parágrafo (14) desta regra e na Regra 6 deste Anexo,

- (7) Deverá ser proibida a descarga para o mar de substâncias da Categoria A, como definidas na Regra 3(1)(a) deste Anexo, ou daquelas provisoriamente avaliadas como tal, da água de lastro, da água utilizada na lavagem de tanques, ou de outros resíduos ou misturas contendo estas substâncias. Se os tanques contendo estes

substâncias ou misturas forem lavados, os resíduos resultantes desta lavagem deverão ser descarregados para uma instalação de recebimento que os Estados limítrofes da área especial deverão proporcionar de acordo com a Regra 7 deste Anexo, até que a concentração da substância no efluente para tal instalação seja de 0,05% por unidade de peso, ou menos, e até que o tanque esteja vazio, com a exceção do fósforo, amarelo ou branco, para o qual a concentração residual deverá ser de 0,005% por unidade de peso. Qualquer água posteriormente adicionada ao tanque poderá ser descarregada para o mar quando todas as seguintes condições forem atendidas:

- (a) que o navio esteja em movimento, com uma velocidade de pelo menos 7 nós no caso de navios com propulsão própria, ou de pelo menos 4 nós no caso de navios que não tenham propulsão própria;
  - (b) que a descarga seja feita abaixo da linha d'água, levando-se em conta a localização das admissões de água salgada; e
  - (c) que a descarga seja feita a uma distância não inferior a 12 milhas náuticas da terra mais próxima, numa profundidade não inferior a 25 m.
- (8) Deverá ser proibida a descarga para o mar de substâncias da Categoria B, como definidas na Regra 3(1)(b) deste Anexo, ou daquelas que provisoriamente tenham sido classificadas como tal, ou de água de lastro, de água resultante da lavagem de tanques, ou de outros resíduos ou misturas contendo estas substâncias, exceto quando forem atendidas todas as seguintes condições:
- (a) que o tanque tenha sido previamente lavado de acordo com o procedimento aprovado pela Administração, com base nas normas elaboradas pela Organização, e que a água resultante desta lavagem tenha sido descarregada para uma instalação de recebimento.
  - (b) que o navio esteja em movimento, com uma velocidade de pelo menos 7 nós no caso de navios com propulsão própria, ou de pelo menos 4 nós no caso de navios que não tenham propulsão própria;
  - (c) que os procedimentos e os dispositivos para a descarga e para as lavagens sejam aprovados pela Administração. Estes procedimentos e dispositivos deverão basear-se nas normas elaboradas pela Organização e deverão assegurar que a concentração e o fluxo da descarga do efluente sejam tais que a concentração da substância na esteira do navio não ultrapasse uma (1) parte por milhão;
  - (d) que a descarga seja feita abaixo da linha d'água, levando em conta a localização das admissões de água salgada; e
  - (e) que a descarga seja feita a uma distância não inferior a 12 milhas náuticas da terra mais próxima e numa profundidade da água não inferior a 25 m.
- (9) Deverá ser proibida a descarga para o mar de substâncias da Categoria C, como definidas na Regra 3(1)(c) deste Anexo, ou daquelas que provisoriamente tenham sido classificadas como tal, ou de água de lastro, de água resultante da lavagem de

tanques, ou de outros resíduos ou misturas contendo estas substâncias, exceto quando forem atendidas todas as seguintes condições:

- (a) que o navio esteja em movimento, com uma velocidade de pelo menos 7 nós no caso de navios com propulsão própria, ou de pelo menos 4 nós no caso de navios que não tenham propulsão própria;
  - (b) que os procedimentos e os dispositivos para a descarga sejam aprovados pela Administração. Estes procedimentos e dispositivos deverão basear-se nas normas elaboradas pela Organização e deverão assegurar que a concentração e o fluxo da descarga do efluente sejam tais que a concentração da substância na esteira do navio não ultrapasse uma (1) parte por milhão;
  - (c) que a quantidade máxima de carga descarregada de cada tanque e do sistema de redes associado a ele não ultrapasse a quantidade máxima aprovada de acordo com os procedimentos mencionados no subparágrafo (b) deste parágrafo, que em nenhuma hipótese deverá ultrapassar  $1\text{m}^3$ , ou 1/3.000 da capacidade do tanque em  $\text{m}^3$ ;
  - (d) que a descarga seja feita abaixo da linha d'água, levando em conta a localização das admissões de água salgada; e
  - (e) que a descarga seja feita a uma distância não inferior a 12 milhas náuticas da terra mais próxima e numa profundidade da água não inferior a 25 m.
- (10) Os procedimentos de ventilação aprovados pela Administração poderão ser utilizados para retirar os resíduos de um tanque. Estes procedimentos deverão basear-se nas normas elaboradas pela Organização. Qualquer água que seja introduzida posteriormente no tanque deverá ser considerada como sendo limpa, e não deverá estar sujeita ao parágrafo (7), (8) ou (9) desta regra.
- (11) Deverá ser proibida a descarga para o mar de substâncias que não tenham sido classificadas, nem provisoriamente estimadas ou avaliadas como mencionado na Regra 4(1) deste Anexo, ou da água de lastro, da água resultante da lavagem de tanques, ou de outros resíduos ou misturas contendo estas substâncias.
- (12) Nada do disposto nesta regra deverá proibir um navio de manter a bordo os resíduos de carga contendo substâncias da Categoria B ou C, e de descarregá-los para o mar fora de uma área especial de acordo com o parágrafo (2) ou (3) desta regra, respectivamente.
- (13) (a) Os Governos das Partes da Convenção cujas costas fizerem fronteira com qualquer área especial determinada deverão chegar a um acordo coletivo e estabelecer uma data até a qual sejam atendidas as exigências da Regra 7(1) deste Anexo, e a partir da qual entrem em vigor as exigências dos parágrafos (7), (8), (9) e (10) desta regra com relação àquela área, e informar a Organização a data assim estabelecida, pelo menos seis meses antes daquela data. A Organização deverá então informar prontamente esta data a todas as Partes.
- (b) Se a data de entrada em vigor da presente Convenção for anterior à data estabelecida de acordo com o subparágrafo (a) deste parágrafo, durante este

periodo intermediário deverão ser aplicadas as exigências dos parágrafos (1), (2) e (3) desta regra.

- (14) Com relação à área da Antártica, deverá ser proibida qualquer descarga para o mar de substâncias líquidas nocivas, ou de misturas contendo aquelas substâncias.

## Regra 5A

### *Dispositivos de bombeamento, de redes e de descarga*

- (1) Todo navio construído em 1º de julho de 1986, ou depois, deverá ser dotado de dispositivos de bombeamento e de redes que assegurem, através de testes em condições favoráveis de bombeamento, que cada tanque destinado ao transporte de uma substância da Categoria B não permaneça com uma quantidade de resíduos superior a 0,1 m<sup>3</sup> nas redes associadas a ele e nas proximidades do ponto de aspiração daquele tanque.
- (2) (a) Sujeito ao disposto no subparágrafo (b) deste parágrafo, todo navio construído antes de 1º de julho de 1986 deverá ser dotado de dispositivos de bombeamento e de redes que assegurem, através de testes em condições favoráveis de bombeamento, que cada tanque destinado ao transporte de uma substância da Categoria B não retenha uma quantidade de resíduos superior a 0,3 m<sup>3</sup> nas redes associadas a ele e nas proximidades do ponto de aspiração daquele tanque.
- (b) Até 2 de outubro de 1994, se os navios a que se refere o subparágrafo (a) deste parágrafo não estiverem cumprindo as exigências daquele subparágrafo, eles deverão ser dotados, pelo menos, de dispositivos de bombeamento e de redes que assegurem, através de testes em condições favoráveis de bombeamento e da avaliação dos resíduos existentes na superfície, que cada tanque destinado ao transporte de uma substância da Categoria B não retenha uma quantidade de resíduos superior a 1 m<sup>3</sup>, ou 1/3000 da capacidade do tanque em m<sup>3</sup>, o que for maior, naquele tanque e nas redes associadas a ele.
- (3) Todo navio construído em 1º de julho de 1986, ou depois, deverá ser dotado de dispositivos de bombeamento e de redes que assegurem, através de testes em condições favoráveis de bombeamento, que cada tanque destinado ao transporte de uma substância da Categoria C não retenha uma quantidade de resíduos superior a 0,3 m<sup>3</sup> nas redes a ele associadas e nas proximidades do ponto de aspiração daquele tanque.
- (4) (a) Sujeito ao disposto no subparágrafo (b) deste parágrafo, todo navio construído antes de 1º de julho de 1986 deverá ser dotado de dispositivos de bombeamento e de redes que assegurem, através de testes em condições favoráveis de bombeamento, que cada tanque destinado ao transporte de uma substância da Categoria C não retenha uma quantidade de resíduos superior a 0,9 m<sup>3</sup> nas redes associadas ao tanque e nas proximidades do ponto de aspiração daquele tanque.

- (b) Até 2 de outubro de 1994, se os navios a que se refere o subparágrafo (a) deste parágrafo não estiverem cumprindo as exigências daquele subparágrafo, deverão ser dotados, pelo menos, de dispositivos de bombeamento e de redes que assegurem, através de testes em condições favoráveis de bombeamento e da avaliação dos resíduos existentes na superfície, que cada tanque destinado ao transporte de uma substância da Categoria C não retenha uma quantidade de resíduos superior a 3 m<sup>3</sup>, ou 1/1000 da capacidade do tanque em m<sup>3</sup>, o que for maior, naquele tanque e nas redes associadas a ele.
- (5) As condições de bombeamento mencionadas nos parágrafos (1), (2), (3) e (4) desta regra deverão ser aprovadas pela Administração e basear-se nas normas elaboradas pela Organização. Os testes de eficiência do bombeamento mencionados nos parágrafos (1), (2), (3) e (4) desta regra deverão utilizar água como meio de teste, ser aprovados pela Administração e basear-se nas normas elaboradas pela Organização. Os resíduos contidos nas superfícies dos tanques de carga mencionados nos parágrafos (2)(b) e (4)(b) desta regra deverão ser verificados com base nas normas elaboradas pela Organização.
- (6) (a) Sujeitos ao disposto no subparágrafo (b) deste parágrafo, os dispositivos dos parágrafos (2) e (4) desta regra não precisam ser aplicados a um navio construído antes de 1º de julho de 1986, que esteja sendo empregado em viagens restritas como estabelecido pela Administração, entre:
- (i) portos ou terminais dentro de um Estado que seja Parte da presente Convenção; ou
  - (ii) portos ou terminais de Estados que sejam Partes da presente Convenção.
- (b) Os dispositivos do subparágrafo (a) deste parágrafo só deverão aplicar-se a um navio construído antes de 1º de julho de 1986 se:
- (i) cada vez que um tanque contendo substâncias ou misturas da Categoria B ou C tiver que ser lavado ou lastrado, ele for lavado de acordo com um procedimento de lavagem prévia aprovado pela Administração e baseado nas normas elaboradas pela Organização, e os resíduos provenientes desta lavagem forem descarregados para uma instalação de recebimento;
  - (ii) os resíduos provenientes de lavagens posteriores, ou a água de lastro, forem descarregados para uma instalação de recebimento ou para o mar, de acordo com outros dispositivos deste Anexo;
  - (iii) a adequabilidade das instalações de recebimento existentes nos portos ou terminais acima mencionados for, para os efeitos deste parágrafo, aprovada pelos Governos dos Estados que sejam Partes da presente Convenção, nos quais estejam localizados aqueles portos ou terminais;
  - (iv) no caso de navios empregados em viagens para portos ou terminais que estejam sob a jurisdição de outros Estados que sejam Partes da presente Convenção, a Administração comunicar à Organização, para divulgação às Partes da Convenção, os detalhes da dispensa da aplicação daqueles

dispositivos, para sua informação e medidas cabíveis, se houver alguma; e

- (v) o certificado exigido com base neste Anexo for endossado para afirmar que o navio só está sendo empregado naquelas viagens restritas.
- (7) Para um navio, cujas características de construção e de operação sejam tais que não seja preciso lastrar os tanques de carga, e que só seja exigida a lavagem daqueles tanques para a realização de reparos ou para docagens, a Administração poderá autorizar a dispensa do cumprimento do disposto nos parágrafos (1), (2), (3) e (4) desta regra, desde que sejam atendidas todas as seguintes condições:
- (a) o projeto, a construção e os equipamentos do navio sejam aprovados pela Administração, levando em consideração o serviço para o qual ele é destinado;
  - (b) qualquer efluente proveniente da lavagem de um tanque que possa ser realizada antes da realização de um reparo ou de uma docagem seja descarregado para uma instalação de recebimento, cuja adequabilidade seja verificada pela Administração;
  - (c) o certificado exigido com base neste Anexo indique:
    - (i) que cada tanque de carga só está certificado para o transporte de uma substância, cujo nome é declarado; e
    - (ii) os detalhes da dispensa;
  - (d) o navio possua um adequado manual de operações aprovado pela Administração; e
  - (e) no caso de navios empregados em viagens para portos ou terminais sob a jurisdição de outros Estados que sejam Partes da presente Convenção, a Administração informe à Organização, para divulgação às Partes da Convenção, os detalhes da dispensa, para a sua informação e medidas cabíveis, se houver alguma.

## **Regra 6**

### *Exceções*

A Regra 5 deste Anexo não deverá ser aplicada:

- (a) à descarga para o mar de substâncias líquidas nocivas ou de misturas contendo aquelas substâncias, se aquela descarga for necessária para a segurança do navio ou para salvar vidas humanas no mar; ou
- (b) à descarga para o mar de substâncias líquidas nocivas ou de misturas contendo aquelas substâncias, se aquela descarga for decorrente de uma avaria sofrida pelo navio ou por seus equipamentos;

- (i) desde que antes da ocorrência ou da descoberta da avaria tenham sido tomadas todas as precauções razoáveis com a finalidade de minimizar a descarga e;
  - (ii) exceto se o armador ou o Comandante tiver agido com a intenção de causar a avaria, ou imprudentemente e ciente de que provavelmente ocorreria a avaria; ou
- (c) à descarga para o mar de substâncias líquidas nocivas ou de misturas contendo aquelas substâncias, aprovadas pela Administração, quando estiverem sendo realizadas com a finalidade de combater determinados incidentes de poluição para minimizar os danos causados pela poluição. Qualquer descarga destas deverá estar sujeita à aprovação de qualquer Governo, em cuja jurisdição seja esperado que venha a ocorrer a descarga.

## Regra 7

### *Dispositivos das instalações de recebimento e dos terminais de descarregamento da carga*

- (1) O Governo de cada Parte da Convenção compromete-se a assegurar o fornecimento de instalações de recebimento de acordo com as necessidades dos navios que utilizam os seus portos, terminais ou portos onde são realizados reparos, da seguinte maneira:
  - (a) os portos e os terminais em que são realizados o carregamento ou a descarregagem devem possuir instalações adequadas para o recebimento, sem que haja um atraso indevido para o navio, dos resíduos e misturas contendo substâncias líquidas nocivas que possam ter sido retidos a bordo dos navios que as transportam, para serem descartados em decorrência da aplicação deste Anexo; e
  - (b) os portos em que são realizados reparos de navios, que estejam realizando reparos em navios tanque para produtos químicos, deverão possuir instalações adequadas para o recebimento de resíduos e misturas contendo substâncias líquidas nocivas.
- (2) O Governo de cada Parte deverá estabelecer os tipos de instalações existentes para atender ao disposto no parágrafo (1) desta regra em cada porto ou terminal de carga e descarga e em cada porto que realiza reparos de navios existentes em seu território e transmitir estas informações à Organização.
- (3) O Governo de cada Parte da Convenção deverá comprometer-se a assegurar que os terminais de descarregamento sejam dotados de dispositivos para facilitar o esgoto dos tanques de carga dos navios que estiverem descarregando substâncias líquidas nocivas naqueles terminais. Os mangotes e os sistemas de redes de carga do terminal, contendo substâncias líquidas nocivas recebidas dos navios que estiverem descarregando aquelas substâncias no terminal, não deverão ser drenados de volta para o navio.

- (4) Cada Parte deverá informar à Organização, para divulgação às Partes envolvidas, qualquer caso em que seja alegado que as instalações exigidas com base no parágrafo (1), ou os dispositivos exigidos com base no parágrafo (3) desta regra, são inadequados.

## Regra 8

### *Medidas de controle*

- (1) (a) O Governo de cada Parte da Convenção deverá designar ou autorizar vistoriadores com a finalidade de implementar esta regra. Os vistoriadores deverão exercer o controle de acordo com os procedimentos elaborados pela Organização
- (b) O Comandante do navio que estiver transportando substâncias líquidas nocivas a granel deverá assegurar que tenha sido cumprido o disposto na Regra 5 e nesta regra, e que o Livro Registro da Carga seja preenchido de acordo com a Regra 9 deste Anexo sempre que ocorrer uma operação a que se refere aquela regra.
- (c) O Governo da Parte que estiver recebendo a carga só poderá conceder uma dispensa a que se referem os parágrafos (2)(b), (5)(b), (6)(c) ou (7)(c) desta regra a um navio que esteja sendo empregado em viagens para portos ou terminais que estejam sob a jurisdição de outros Estados que sejam Partes da presente Convenção. Quando tiver sido concedida uma dispensa destas, o lançamento adequado no Livro Registro da Carga deverá ser endossado pelo vistoriador mencionado no subparágrafo (a) deste parágrafo.

### **Substâncias da Categoria A em todas as áreas**

- (2) Com relação às substâncias da Categoria A, os seguintes dispositivos deverão ser aplicados em todas as áreas:
- (a) Um tanque que tiver sido descarregado deverá, sujeito ao disposto no subparágrafo (b) deste parágrafo, ser lavado de acordo com as prescrições dos parágrafos (3) ou (4) desta regra, antes que o navio deixe o porto onde foi feito o descarregamento.
- (b) Por solicitação do Comandante do navio, o Governo da Parte que está recebendo a carga poderá dispensar o navio das exigências a que se refere o subparágrafo (a) deste parágrafo, quando estiver convencido de que:
- (i) o tanque que foi descarregado será recarregado com a mesma substância, ou com uma outra substância compatível com a anterior, e que o tanque não será lavado nem lastrado antes do carregamento; ou
- (ii) o tanque que foi descarregado não será lavado nem lastrado no mar, e que o disposto nos parágrafos (3) ou (4) desta regra será cumprido em outro porto, desde que tenha sido confirmado por escrito que existe uma

instalação de recebimento naquele porto, e que ela é adequada para aquela finalidade; ou

- (iii) os resíduos da carga serão retirados através de um procedimento de ventilação aprovado pela Administração e baseado nas normas elaboradas pela Organização.
- (3) Se o tanque tiver que ser lavado de acordo com o subparágrafo (2)(a) desta regra, o efluente proveniente da operação de lavagem deverá ser descarregado para uma instalação de recebimento, até que a concentração da substância na descarga, como indicado por análises de amostras do efluente retiradas pelo vistoriador, tenha caído para os valores especificados nas Regras (5)(1) ou (5)(7) deste Anexo, como for aplicável. Quando tiver sido obtida a concentração exigida, o restante dos resíduos provenientes da lavagem do tanque deverá continuar a ser descarregado para a instalação de recebimento, até que o tanque esteja vazio. Deverão ser feitos os lançamentos adequados no Livro Registro da Carga com relação a estas operações, e endossados pelo vistoriador mencionado no parágrafo (1)(a) desta regra.
- (4) Quando o Governo da Parte que está recebendo a carga estiver convencido de que é impraticável medir a concentração da substância no efluente sem causar um atraso indevido ao navio, aquela Parte poderá aceitar um procedimento alternativo como sendo equivalente ao descrito no parágrafo (3) desta regra, desde que:
- (a) o tanque seja previamente lavado de acordo com um procedimento aprovado pela Administração e baseado nas normas elaboradas pela Organização; e
  - (b) o vistoriador mencionado no parágrafo (1)(a) ateste no Livro Registro da Carga que:
    - (i) o tanque, seu sistema de bombas e redes foram esvaziados; e
    - (ii) a lavagem prévia foi realizada de acordo com o procedimento de lavagem prévia aprovado pela Administração para aquele tanque e para aquela substância; e
    - (iii) os resíduos decorrentes daquela lavagem prévia do tanque foram descarregados para uma instalação de recebimento e o tanque está vazio.

#### **Substâncias das Categorias B e C fora das áreas especiais**

- (5) Com relação às substâncias das Categorias B e C, os seguintes dispositivos deverão ser aplicados fora das áreas especiais:
- (a) Um tanque que tiver sido descarregado deverá, sujeito ao disposto no subparágrafo (b) deste parágrafo, ser previamente lavado antes que o navio deixe o porto onde for feito o descarregamento, sempre que:
    - (i) a substância descarregada for identificada nas normas elaboradas pela Organização como produzindo uma quantidade de resíduos maior do que a quantidade máxima que pode ser descarregada para o mar ~~de~~

acordo com a Regra 5(2) ou (3) deste Anexo, no caso de substâncias da Categoria B ou C, respectivamente; ou

- (ii) o descarregamento não for feito de acordo com as condições de bombeamento para aquele tanque aprovadas pela Administração e baseadas nas normas elaboradas pela Organização, como mencionado na Regra 5A(5) deste Anexo, a menos que sejam tomadas medidas alternativas que sejam aceitas pelo vistoriador, mencionadas no parágrafo (1)(a) deste regra, para retirar do navio os resíduos da carga até as quantidades especificadas na Regra 5A deste Anexo, como for aplicável.

O procedimento de lavagem prévia utilizado deverá ser aprovado pela Administração e basear-se nas normas elaboradas pela Organização, e os resíduos resultantes da lavagem do tanque deverão ser descarregados para uma instalação de recebimento localizada no porto de descarregamento.

- (b) Por solicitação do Comandante do navio, o Governo da Parte que está recebendo a carga poderá dispensar o navio das exigências a que se refere o subparágrafo (a) deste parágrafo, quando estiver convencido de que:
- (i) o tanque que foi descarregado será recarregado com a mesma substância, ou com uma outra substância compatível com a anterior, e que o tanque não será lavado nem lastrado antes do carregamento; ou
  - (ii) o tanque que foi descarregado não será lavado nem lastrado no mar, e que o tanque será previamente lavado de acordo com um procedimento aprovado pela Administração e baseado nas normas elaboradas pela Organização, e que os resíduos resultantes da lavagem do tanque serão descarregados para uma instalação de recebimento localizada em outro porto, desde que tenha sido confirmado por escrito que existe uma instalação de recebimento naquele porto, e que ela é adequada para aquela finalidade; ou
  - (iii) os resíduos da carga serão retirados através de um procedimento de ventilação aprovado pela Administração e baseado nas normas elaboradas pela Organização.

#### **Substâncias da Categoria B dentro das áreas especiais**

- (6) Com relação às substâncias da Categoria B, os seguintes dispositivos deverão ser aplicados dentro das áreas especiais:
- (a) Um tanque que tiver sido descarregado deverá, sujeito ao disposto nos subparágrafos (b) e (c), ser previamente lavado antes que o navio deixe o porto onde for feito o descarregamento. O procedimento de lavagem prévia utilizado deverá ser aprovado pela Administração e basear-se nas normas elaboradas pela Organização, e os resíduos resultantes da lavagem do tanque deverão ser descarregados para uma instalação de recebimento localizada no porto de descarregamento.

- (b) As exigências do subparágrafo (a) deste parágrafo não se aplicam quando forem atendidas todas as condições a seguir:
- (i) a substância da Categoria B descarregada for identificada nas normas elaboradas pela Organização como produzindo uma quantidade de resíduos não superior à quantidade máxima que pode ser descarregada para o mar fora das áreas especiais de acordo com a Regra 5(2) deste Anexo, e os resíduos forem mantidos a bordo para uma posterior descarga para o mar fora da área especial, de acordo com a Regra 5(2) deste Anexo; e
  - (ii) o descarregamento for feito de acordo com as condições de bombeamento para aquele tanque aprovadas pela Administração e baseadas nas normas elaboradas pela Organização, como mencionado na Regra 5A(5) deste Anexo, ou, quando não tiverem sido obtidas as condições de bombeamento aprovadas, sejam tomadas medidas alternativas que sejam aceitas pelo vistoriador, mencionadas no parágrafo (1)(a) desta regra, para retirar do navio os resíduos da carga até as quantidades especificadas na Regra 5A deste Anexo, como for aplicável.
- (c) Por solicitação do Comandante do navio, o Governo da Parte que está recebendo a carga poderá dispensar o navio das exigências a que se refere o subparágrafo (a) deste parágrafo, quando estiver convencido de que:
- (i) o tanque que foi descarregado será recarregado com a mesma substância, ou com uma outra substância compatível com a anterior, e que o tanque não será lavado nem lastrado antes do carregamento; ou
  - (ii) o tanque que foi descarregado, não será lavado nem lastrado no mar e que o tanque será previamente lavado de acordo com um procedimento aprovado pela Administração e baseado nas normas elaboradas pela Organização, e que os resíduos resultantes da lavagem do tanque serão descarregados para uma instalação de recebimento localizada em outro porto, desde que tenha sido confirmado por escrito que existe uma instalação de recebimento naquele porto, e que ela é adequada para aquela finalidade; ou
  - (iii) os resíduos da carga serão retirados através de um procedimento de ventilação aprovado pela Administração e baseado nas normas elaboradas pela Organização.

#### **Substâncias da Categoria C dentro das áreas especiais**

- (7) Com relação às substâncias da Categoria C, os seguintes dispositivos deverão ser aplicados dentro das áreas especiais:
- (a) Um tanque que tiver sido descarregado deverá, sujeito ao disposto nos subparágrafos (b) e (c) deste parágrafo, ser previamente lavado antes que o navio deixe o porto onde for feito o descarregamento, sempre que:

- (i) a substância da Categoria C descarregada for identificada nas normas elaboradas pela Organização como produzindo uma quantidade de resíduos maior do que a quantidade máxima que pode ser descarregada para o mar de acordo com a Regra 5(9) deste Anexo; ou
- (ii) o descarregamento não for feito de acordo com as condições de bombeamento para aquele tanque aprovadas pela Administração e baseadas nas normas elaboradas pela Organização, como mencionado na Regra 5A(5) deste Anexo, a menos que sejam tomadas medidas alternativas que sejam aceitas pelo vistoriador, mencionadas no parágrafo (1)(a) deste regra, para retirar do navio os resíduos da carga até as quantidades especificadas na Regra 5A deste Anexo, como for aplicável.

O procedimento de lavagem prévia utilizado deverá ser aprovado pela Administração e basear-se nas normas elaboradas pela Organização, e os resíduos resultantes da lavagem do tanque deverão ser descarregados para uma instalação de recebimento localizada no porto de descarregamento.

- (b) As exigências do subparágrafo (a) deste parágrafo não se aplicam quando forem atendidas todas as condições a seguir:
  - (i) a substância da Categoria C descarregada for identificada nas normas elaboradas pela Organização como produzindo uma quantidade de resíduos não superior à quantidade máxima que pode ser descarregada para o mar fora das áreas especiais, de acordo com a Regra 5(3) deste Anexo, e os resíduos forem mantidos a bordo para uma posterior descarga para o mar fora da área especial, de acordo com a Regra 5(3) deste Anexo; e
  - (ii) o descarregamento for feito de acordo com as condições de bombeamento para aquele tanque aprovadas pela Administração e baseadas nas normas elaboradas pela Organização, como mencionado na Regra 5A(5) deste Anexo, ou, quando não tiverem sido obtidas as condições de bombeamento aprovadas, sejam tomadas medidas alternativas que sejam aceitas pelo vistoriador, mencionadas no parágrafo (1)(a) desta regra, para retirar do navio os resíduos da carga, até as quantidades especificadas na Regra 5A deste Anexo, como for aplicável.
- (c) Por solicitação do Comandante do navio, o Governo da Parte que está recebendo a carga poderá dispensar o navio das exigências a que se refere o subparágrafo (a) deste parágrafo, quando estiver convencido de que:
  - (i) o tanque que foi descarregado será recarregado com a mesma substância, ou com uma outra substância compatível com a anterior, e que o tanque não será lavado nem lastrado antes do carregamento; ou
  - (ii) o tanque que foi descarregado não será lavado nem lastrado no mar, e que o tanque será previamente lavado de acordo com um procedimento aprovado pela Administração e baseado nas normas elaboradas pela Organização, e que os resíduos resultantes da lavagem do tanque serão

descarregados para uma instalação de recebimento localizada em outro porto, desde que tenha sido confirmado por escrito que existe uma instalação de recebimento naquele porto, e que ela é adequada para aquela finalidade; ou

- (iii) os resíduos da carga serão retirados através de um procedimento de ventilação aprovado pela Administração e baseado nas normas elaboradas pela Organização.

#### **Substâncias da Categoria D em todas as áreas**

- (8) Com relação às substâncias da Categoria D, um tanque que tiver sido descarregado deverá ser lavado e os resíduos resultantes da lavagem deverão ser descarregados para uma instalação de recebimento, ou os resíduos remanescentes no tanque deverão ser diluídos e descarregados para o mar de acordo com a Regra 5(4) deste Anexo.

#### **Descarga de um tanque de resíduos**

- (9) Quaisquer resíduos mantidos a bordo num tanque de resíduos, inclusive os provenientes dos porões dos compartimentos das bombas de carga, que contenham uma substância da Categoria A, ou dentro de uma área especial uma substância da Categoria A ou da Categoria B, deverão ser descarregados para uma instalação de recebimento de acordo com o disposto na Regra 5(1), (7) ou (8) deste Anexo, a que for aplicável.

### **Regra 9**

#### *Livro Registro da Carga*

- (1) Deverá ser fornecido a todo navio ao qual se aplique este Anexo, um Livro Registro da Carga, seja como parte do livro de quarto oficial do navio ou de outro modo, no formato especificado no apêndice IV deste Anexo.
- (2) O Livro Registro da Carga deverá ser preenchido, numa base de tanque por tanque, sempre que for realizada a bordo do navio qualquer das seguintes operações relativas a uma substância líquida nociva:
- (i) recebimento da carga;
  - (ii) transferência interna da carga;
  - (iii) descarregamento da carga;
  - (iv) limpeza dos tanques de carga;
  - (v) lastro dos tanques de carga;
  - (vi) descarga do lastro existente nos tanques de carga;
  - (vii) descarga dos resíduos para instalações de recebimento;

(viii) descarga dos resíduos para o mar, ou a sua retirada através de ventilação, de acordo com a Regra 5 deste Anexo.

- (3) Caso ocorra qualquer descarga do tipo mencionado no Artigo 8º da presente Convenção e na Regra 6 deste Anexo, de qualquer substância líquida nociva, ou de uma mistura contendo aquela substância, seja ela intencional ou acidental, deverá ser feito um lançamento no Livro Registro da Carga narrando as circunstâncias da descarga e informando os motivos para que ela tenha ocorrido.
- (4) Quando um vistoriador, designado ou autorizado pelo Governo de uma Parte da Convenção para supervisionar quaisquer operações com base neste Anexo, tiver inspecionado o navio deverá fazer um lançamento adequado no Livro Registro da Carga.
- (5) Cada operação a que se referem os parágrafos (2) e (3) desta regra deverá ser totalmente registrada sem demora no Livro Registro da Carga, de modo que sejam feitos todos os lançamentos relativos àquela operação no livro adequado. Cada lançamento deverá ser assinado pelo oficial ou oficiais encarregados da operação envolvida, e cada página deverá ser assinada pelo Comandante do navio. Os lançamentos no Livro Registro da Carga deverão ser feitos no idioma oficial do Estado, cuja bandeira o navio estiver autorizado a arvorar e, para os navios que possuam um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição para o Transporte de Substâncias Líquidas Nocivas a Granel, ou um certificado mencionado na Regra 12A deste Anexo, em inglês ou em francês. Os lançamentos feitos no idioma oficial do Estado, cuja bandeira o navio estiver autorizado a arvorar, deverão prevalecer no caso de qualquer controvérsia ou discrepância.
- (6) O Livro Registro da Carga deverá ser mantido num local em que fique facilmente disponível para inspeção e, exceto no caso de navios não tripulados a reboque, deverá ser mantido a bordo do navio. Ele deverá ser mantido a bordo por um período de três (3) anos após ter sido feito o último lançamento.
- (7) A autoridade competente do Governo de uma Parte poderá inspecionar o Livro Registro da Carga a bordo de qualquer navio ao qual este Anexo se aplique, enquanto o navio estiver em seu porto, e poderá tirar uma cópia de qualquer lançamento feito naquele livro e solicitar ao Comandante do navio que ateste que aquela é uma cópia autêntica daquele lançamento. Uma cópia tirada deste modo, que tenha sido atestada pelo Comandante do navio como sendo uma cópia autêntica de um lançamento feito no Livro Registro da Carga do navio, deverá ser aceita em qualquer processo judicial como constituindo uma prova dos fatos mencionados no lançamento. A inspeção de um Livro Registro da Carga e a tirada de uma cópia autenticada pela autoridade competente, com base neste parágrafo, deverão ser feitas da maneira mais rápida possível, sem causar ao navio um atraso indevido.

## **Regra 10**

### *Vistorias*

- (1) Os navios que transportam substâncias líquidas nocivas a granel deverão estar sujeitos às vistorias abaixo especificadas:

- (a) Uma vistoria inicial, antes que o navio seja posto em serviço, ou antes que seja emitido pela primeira vez o certificado exigido pela Regra 11 deste Anexo, que deverá incluir uma vistoria completa da sua estrutura, dos seus equipamentos, sistemas, acessórios, arranjos e material, na medida em que o navio seja abrangido por este Anexo. Essa vistoria deverá ser feita de modo a assegurar que a estrutura, os equipamentos, os sistemas, os acessórios, os arranjos e o material atendam totalmente às prescrições aplicáveis deste Anexo.
  - (b) Uma vistoria de renovação, a intervalos especificados pela Administração, mas não superiores a cinco (5) anos, exceto quando for aplicável a Regra 12(2), 12(5), 12(6) ou 12(7) deste Anexo. A vistoria de renovação deverá ser feita de modo a assegurar que a estrutura, os equipamentos, os sistemas, os acessórios, os arranjos e o material atendam totalmente às prescrições aplicáveis deste Anexo.
  - (c) Uma vistoria intermediária, no período de três (3) meses antes ou após a data do segundo aniversário, ou de três (3) meses antes ou após a data do terceiro aniversário do Certificado, que deverá substituir uma das vistorias anuais especificadas no parágrafo (1)(d) desta regra. A vistoria intermediária deverá ser feita de modo a assegurar que os equipamentos e as bombas e os sistemas de redes a eles associados atendam totalmente às prescrições aplicáveis deste Anexo e estejam em boas condições de funcionamento. Essas vistorias intermediárias devem ser endossadas no Certificado emitido de acordo com a Regra 11 deste Anexo.
  - (d) Uma vistoria anual, no período de três (3) meses antes ou após cada data de aniversário do Certificado, incluindo uma inspeção geral da estrutura, dos equipamentos, dos sistemas, dos acessórios, dos arranjos e do material mencionados no parágrafo (1)(a) desta regra, para assegurar que eles tenham sido mantidos de acordo com o parágrafo (3) desta regra e que permaneçam em condições satisfatórias para o serviço para o qual o navio se destina. Essas vistorias anuais deverão ser endossadas no Certificado emitido de acordo com a Regra 11 deste Anexo.
  - (e) Uma vistoria adicional, geral ou parcial de acordo com as circunstâncias, que deverá ser realizada após um reparo realizado em decorrência das inspeções prescritas no parágrafo (3) desta regra, ou sempre que forem realizados quaisquer reparos ou remodelações importantes. Essa vistoria deverá ser realizada de modo a assegurar que os reparos ou remodelações necessários tenham sido efetivamente feitos, que o material e a execução desses reparos ou remodelações estejam sob todos os aspectos satisfatórios e que o navio atenda em todos os aspectos às prescrições deste Anexo.
- (2) (a) As vistorias dos navios, no que diz respeito à imposição do cumprimento das disposições deste Anexo deverão ser feitas por funcionários da Administração. A Administração poderá, entretanto, confiar as vistorias a vistoriadores designados para aquela finalidade, ou a organizações reconhecidas por ela.
- (b) Uma Administração que designar vistoriadores, ou que reconhecer organizações para realizar as vistorias, como estabelecido no subparágrafo (a)

deste parágrafo, deverá dar poderes a qualquer vistoriador designado, ou à qualquer organização que tenha sido reconhecida, para, no mínimo:

- (i) exigir que um navio faça reparos; e
- (ii) realizar vistorias, se forem solicitadas pelas autoridades competentes ou por um Estado do Porto.

A Administração deverá informar à Organização as atribuições específicas e as condições da autoridade que foi delegada aos vistoriadores designados ou às organizações que tiverem sido reconhecidas, para que seja informado às Partes do presente Protocolo para conhecimento dos seus funcionários.

- (c) Quando um vistoriador designado, ou uma organização reconhecida, verificar que as condições do navio ou dos seus equipamentos não correspondem exatamente aos pormenores do Certificado, ou são de tal ordem que o navio não esteja em condições de suspender sem representar uma excessiva ameaça de dano ao meio ambiente marinho, aquele vistoriador ou organização deverá assegurar que sejam tomadas imediatamente as medidas corretivas e, no momento adequado, informar à Administração. Se tais medidas corretivas não forem tomadas, o Certificado deverá ser retirado e a Administração deverá ser imediatamente informada; e se o navio estiver num porto de uma outra Parte, as autoridades responsáveis do Estado do porto envolvido também deverão ser imediatamente informadas. Quando um funcionário da Administração, um vistoriador designado ou uma organização reconhecida houver informado às autoridades responsáveis do Estado do porto, o Governo daquele Estado do porto deverá fornecer para aquele funcionário, vistoriador ou organização, qualquer ajuda que seja necessária ao desempenho das suas obrigações, de acordo com esta regra. Quando for aplicável, o Governo do Estado do porto envolvido deverá tomar todas as providências para assegurar que o navio não suspenda até que possa ir para o mar, ou deixar o porto com o propósito de se dirigir ao estaleiro disponível mais próximo, sem representar uma excessiva ameaça de dano ao meio ambiente marinho.
  - (d) Em todos os casos, a Administração envolvida deverá garantir plenamente a total realização e a eficiência da vistoria e encarregar-se de assegurar as medidas necessárias para atender a esta obrigação.
- (3) (a) As condições do navio e dos seus equipamentos devem ser mantidas para atender ao disposto na presente Convenção, de modo a assegurar que o navio continue, em todos os aspectos, em condições de ir para o mar sem representar uma excessiva ameaça de dano ao meio ambiente marinho.
- (b) Após ter sido concluída qualquer vistoria realizada no navio de acordo com o parágrafo (1) desta regra, não deverá ser realizada qualquer alteração na estrutura, equipamentos, sistemas, acessórios, arranjos ou material abrangidos pela vistoria sem a aprovação da Administração, exceto a substituição direta de tais equipamentos e acessórios.
- (c) Sempre que ocorrer um acidente com um navio, ou que for descoberto um defeito que afete substancialmente a sua integridade, ou a eficiência ou a perfeição dos seus

equipamentos cobertos por este Anexo, o Comandante ou o armador do navio deverá informar na primeira oportunidade à Administração, à organização reconhecida ou ao vistoriador designado, responsável por fornecer o Certificado pertinente, que deverá fazer com que sejam iniciadas investigações para verificar se é necessária a realização de uma vistoria, como prescrito no parágrafo (1) desta regra. Se o navio estiver em um porto de uma outra Parte, o Comandante ou o armador deverá comunicar também, imediatamente, às autoridades responsáveis do Estado do porto e o vistoriador designado, ou a organização reconhecida, deverá verificar se essa comunicação foi feita.

## **Regra 11**

### *Emissão ou endosso do Certificado*

- (1) Após uma vistoria inicial, ou de renovação, deverá ser emitido um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição para o Transporte de Substâncias Líquidas Nocivas a Granel, de acordo com o disposto na Regra 10 deste Anexo, para qualquer navio que transporte substâncias líquidas nocivas a granel e que esteja sendo empregado em viagens para portos ou terminais sob a jurisdição de outras Partes da Convenção.
- (2) Esse Certificado deverá ser emitido ou endossado pela Administração ou por quaisquer pessoas ou organizações devidamente autorizadas a fazê-lo. Em todos os casos, a Administração assume a total responsabilidade pelo Certificado.
- (3)
  - (a) O Governo de uma Parte da Convenção pode, mediante solicitação da Administração, fazer com que um navio seja vistoriado e, se estiver convencido de que as disposições deste Anexos estão sendo atendidas, deverá emitir ou autorizar a emissão de um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição para o Transporte de Substâncias Líquidas Nocivas a Granel para o navio e, quando adequado, endossar ou autorizar o endosso daquele Certificado existente no navio, de acordo com este Anexo.
  - (b) Uma cópia do Certificado e uma cópia do relatório da vistoria deverão ser transmitidas logo que possível à Administração que as solicitou.
  - (c) Um Certificado assim emitido deverá conter uma declaração afirmando que foi emitido por solicitação da Administração e deverá ter o mesmo valor e receber o mesmo reconhecimento que o Certificado emitido com base no parágrafo (1) desta regra.
  - (d) Nenhum Certificado Internacional de Prevenção da Poluição para o Transporte de Substâncias Líquidas Nocivas a Granel deverá ser emitido para um navio que esteja autorizado a arvorar a bandeira de um Estado que não seja Parte.
- (4) O Certificado Internacional de Prevenção da Poluição para o Transporte de Substâncias Líquidas Nocivas a Granel deverá ser elaborado no formato correspondente ao modelo apresentado no apêndice V deste Anexo. Se o idioma empregado não for nem o inglês nem o francês, o seu texto deverá conter uma tradução para um desses idiomas.

- (5) Não obstante quaisquer outros dispositivos constantes das emendas a este Anexo adotadas pelo Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marinho (MEPC) através da Resolução MEPC. 39(29), qualquer Certificado Internacional de Prevenção da Poluição para o Transporte de Substâncias Líquidas Nocivas a Granel que esteja vigorando quando estas emendas entrarem em vigor, deverá permanecer válido até que expire o seu prazo de validade, com base nos termos deste Anexo, antes que as emendas entrem em vigor.

## **Regra 12**

### *Duração e Validade do Certificado*

- (1) Um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição para o Transporte de Substâncias Líquidas Nocivas a Granel deverá ser emitido para um período especificado pela Administração, que não deverá ultrapassar cinco (5) anos.
- (2) (a) Não obstante as prescrições do parágrafo (1) desta regra, quando a vistoria de renovação for concluída até três (3) meses antes da data de término do período de validade do Certificado existente, o novo Certificado deverá ser válido a partir da data do término da vistoria de renovação até uma data que não ultrapasse cinco (5) anos da data de término da validade do Certificado existente.
- (b) Quando a vistoria de renovação for concluída após a data de término do período de validade do Certificado existente, o novo Certificado deverá ser válido a partir da data do término da vistoria de renovação até uma data que não ultrapasse cinco (5) anos da data de término da validade do Certificado existente.
- (c) Quando a vistoria de renovação for concluída mais de três (3) meses antes da data de término do período de validade do Certificado existente, o novo Certificado deverá ser válido a partir da data do término da vistoria de renovação até uma data que não ultrapasse cinco (5) anos da data do término da vistoria de renovação.
- (3) Se um Certificado for emitido para um período inferior a cinco (5) anos, a Administração poderá prolongar o seu prazo de validade além da data em que expira aquele prazo, pelo período máximo especificado no parágrafo (1) desta regra, desde que sejam realizadas as vistorias mencionadas nas Regras 10(1)(c) e 10(1)(d) deste Anexo, aplicáveis quando o Certificado for emitido por um período de cinco (5) anos, como for adequado.
- (4) Se uma vistoria de renovação houver sido concluída e um novo Certificado não puder ser emitido ou colocado a bordo do navio antes da data em que expira o prazo de validade do Certificado existente, a pessoa ou a organização autorizada pela Administração poderá endossar o Certificado existente e aquele Certificado deverá ser aceito como estando válido por um novo período que não deverá ultrapassar cinco (5) meses a partir da data em que expirou o seu período de validade.

- (5) Se um navio, no momento em que expirar o prazo de validade do seu Certificado, não estiver num porto em que deva ser vistoriado, a Administração poderá prorrogar o período de validade daquele Certificado, mas esta prorrogação só será concedida com o propósito de permitir que o navio conclua a sua viagem para o porto em que deverá ser vistoriado e, além disto, somente nos casos em que pareça ser adequado e razoável fazê-lo. Nenhum Certificado deverá ser prorrogado por um período superior a três (3) meses, e um navio para o qual seja concedida uma prorrogação não deverá, na sua chegada ao porto em que deverá ser vistoriado, ser autorizado, em virtude daquela prorrogação, a deixar o porto sem possuir um novo Certificado. Quando a vistoria de renovação for concluída, o novo Certificado deverá ser válido até uma data que não ultrapasse cinco (5) anos da data em que expirou o prazo de validade do Certificado existente, antes que a prorrogação tivesse sido concedida.
- (6) Um Certificado emitido para um navio empregado em viagens curtas, cuja validade não tenha sido prorrogada com base nas disposições anteriores desta regra, poderá ser prorrogado pela Administração, por graça, por um período de até um (1) mês a partir da data do término da validade nele declarada. Quando for concluída a vistoria de renovação, o novo Certificado deverá ser válido até uma data que não ultrapasse cinco (5) anos da data em que expirou o prazo de validade do Certificado existente, antes que a prorrogação tivesse sido concedida.
- (7) Em circunstâncias especiais, como estabelecido pela Administração, um novo Certificado não precisará ser datado a partir da data de término do período de validade do Certificado existente, como prescrito nos parágrafos (2)(b), (5) ou (6) desta regra. Nestas circunstâncias especiais, o novo Certificado deverá ser válido até uma data que não ultrapasse cinco (5) anos da data em que foi concluída a vistoria de renovação.
- (8) Se uma vistoria anual ou intermediária for concluída antes do período especificado na Regra 10 deste Anexo:
- a data de aniversário constante do Certificado deverá ser alterada por meio de um endosso, para uma data que não deverá ser mais do que três (3) meses depois da data em que foi concluída a vistoria;
  - a vistoria anual ou intermediária seguinte, exigida pela Regra 10 deste Anexo, deverá ser concluída nos intervalos prescritos por aquela regra, utilizando a nova data de aniversário;
  - a data do término da validade poderá permanecer inalterada, desde que seja realizada uma ou mais vistorias, anual ou intermediária como for adequado, de modo que não seja ultrapassado o intervalo máximo entre vistorias prescrito pela Regra 10 deste Anexo.
- (9) Um Certificado emitido com base na Regra 11 deste Anexo deixará de ser válido em qualquer dos seguintes casos:
- se as vistorias pertinentes não forem concluídas dentro dos períodos especificados com base na Regra 10(1) deste Anexo;

- (b) se o Certificado não for endossado de acordo com a Regra 10(1)(c) ou 10(1)(d) deste Anexo.
- (c) por ocasião da transferência do navio para a bandeira de outro Estado. Só deverá ser emitido um novo Certificado quando o Governo que o for emitir estiver plenamente convencido de que o navio está de acordo com as exigências das Regras 10(4)(a) e 10(4)(b) deste Anexo. No caso de transferência entre Partes, se for solicitada até três (3) meses após ter sido realizada a transferência, o Governo da Parte, cuja bandeira o navio houver sido formalmente autorizado a arvorar deverá, logo que possível, enviar para a Administração cópias do Certificado levado pelo navio antes da transferência e, se estiverem disponíveis, cópias dos relatórios das vistorias pertinentes.

## **Regra 12A**

### *Vistoria e certificação de navios tanque para produtos químicos*

Apesar do disposto nas Regras 10, 11 e 12 deste Anexo, os navios tanque para produtos químicos que tiverem sido vistoriados e certificados por Estados que sejam Partes da presente Convenção, de acordo com o disposto no Código Internacional de Produtos Químicos a Granel, ou do Código de Produtos Químicos a Granel, como for aplicável, deverão ser considerados como tendo atendido ao disposto na mencionada regra, e o certificado emitido com base naquele Código deverá ter o mesmo valor e receber o mesmo reconhecimento dado a um certificado emitido com base na Regra 11 deste Anexo.

## **Regra 13**

### *Exigências para minimizar a poluição acidental*

- (1) O projeto, a construção, os equipamentos e a operação dos navios que transportam substâncias líquidas nocivas da Categoria A, B ou C a granel deverão ser tais que minimizem a descarga não controlada daquelas substâncias para o mar.
- (2) Os navios tanque para produtos químicos construídos em 1º de julho de 1986, ou depois, deverão cumprir as exigências do Código Internacional de Produtos Químicos a Granel.
- (3) Os navios tanque para produtos químicos construídos antes de 1º de julho de 1986 deverão cumprir as seguintes exigências:
  - (a) Os seguintes navios tanque para produtos químicos deverão cumprir as exigências do Código de Produtos Químicos a Granel, como forem aplicáveis aos navios mencionados em 1.7.2 daquele Código:
    - (i) navios para os quais o contrato de construção tenha sido assinado em 2 de novembro de 1973, ou depois, e que sejam empregados em viagens para portos ou terminais sob a jurisdição de outros Estados que sejam Partes da Convenção; e

- (ii) navios construídos em 1º de julho de 1983, ou depois, que sejam empregados somente em viagens entre portos ou terminais localizados dentro do Estado, cuja bandeira o navio está autorizado a arvorar.
- (b) Os seguintes navios tanque para produtos químicos deverão cumprir as exigências do Código de Produtos Químicos a Granel, como forem aplicáveis aos navios mencionados em 1.7.3 daquele Código:
  - (i) navios para os quais o contrato de construção tenha sido assinado antes de 2 de novembro de 1973 e que sejam empregados em viagens para portos ou terminais sob a jurisdição de outros Estados que sejam Partes da Convenção; e
  - (ii) navios construídos antes de 1º de julho de 1983, que sejam empregados em viagens entre portos ou terminais localizados dentro do Estado, cuja bandeira o navio está autorizado a arvorar, exceto que para navios com arqueação bruta menor que 1.600 a exigência do cumprimento do Código, com relação à sua construção e ao seu equipamento, deverá entrar em vigor no máximo até 1º de julho de 1994.
- (4) Com relação aos navios que não sejam navios tanque para produtos químicos transportando substâncias líquidas nocivas da Categoria A, B ou C a granel, a Administração deverá estabelecer medidas adequadas, com base nas Diretrizes elaboradas pela Organização, para assegurar que o disposto no parágrafo (1) desta regra seja cumprido.

## Regra 14

### *Transporte e descarga de substâncias semelhantes ao óleo*

Apesar do disposto em outras regras deste Anexo, as substâncias líquidas nocivas a que se refere o apêndice II deste Anexo como pertencendo à Categoria C ou D, e identificadas pela Organização como sendo substâncias semelhantes ao óleo, de acordo com os critérios elaborados pela Organização, poderão ser transportadas num petroleiro, como definido no Anexo I da Convenção, e descarregadas de acordo com o disposto no Anexo I da presente Convenção, desde que sejam atendidas todas as seguintes condições:

- (a) o navio atenda ao disposto no Anexo I da presente Convenção, como for aplicável a navios transporte de produtos, como definidos naquele Anexo;
- (b) o navio possua um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo, com seu Suplemento B, e que esse certificado esteja endossado para indicar que o navio pode transportar substâncias semelhantes ao óleo de acordo com esta regra, e que o endosso contenha uma lista das substâncias semelhantes ao óleo que o navio está autorizado a transportar;
- (c) no caso de substâncias da Categoria C, o navio atenda às exigências relativas à estabilidade em avaria para navios do tipo 3 do:

- (i) Código Internacional de Produtos Químicos a Granel, no caso de um navio construído em 1º de julho de 1986, ou depois; ou
  - (ii) Código de Produtos Químicos a Granel, como for aplicável de acordo com a Regra 13 deste Anexo, no caso de um navio construído antes de 1º de julho de 1986; e
- (d) o medidor de teor de óleo existente no sistema de monitoramento e controle das descargas de óleo do navio seja aprovado pela Administração para utilização no monitoramento das substâncias semelhantes ao óleo que serão transportadas.

## **Regra 15**

### *Controle do Estado do Porto sobre as exigências operacionais*

- (1) Quando um navio estiver num porto de uma outra Parte estará sujeito a ser inspecionado por funcionários devidamente autorizados por aquela Parte, com relação às exigências operacionais estabelecidas neste Anexo, quando existirem motivos concretos para acreditar que o Comandante ou a tripulação não estejam familiarizados com os procedimentos de bordo essenciais, com relação à prevenção da poluição por substâncias líquidas nocivas.
- (2) Na situação apresentada no parágrafo (1) desta regra, a Parte deverá tomar as medidas necessárias para assegurar que aquele navio não suspenda até que a situação tenha sido solucionada de acordo com as exigências deste Anexo.
- (3) Os procedimentos relativos ao controle do Estado do porto prescritos no Artigo 5º da presente Convenção deverão ser aplicados a esta regra.
- (4) Nada do que está disposto nesta regra deverá ser interpretado de modo a restringir os direitos e as obrigações de uma Parte que estiver exercendo o controle sobre as exigências operacionais especificamente estabelecidas pela presente Convenção.

## **Regra 16**

### *Plano de emergência de bordo para substâncias líquidas nocivas*

- (1) Todo navio de arqueação bruta igual ou maior que 150, autorizado a transportar substâncias líquidas nocivas a granel, deverá ter a bordo um plano de emergência de bordo para poluição por substâncias líquidas nocivas, aprovado pela Administração. Esta exigência deverá ser aplicada a todos aqueles navios até 1º de janeiro de 2003.
- (2) Este plano deverá ser elaborado de acordo com as Diretrizes elaboradas pela Organização e ser escrito num idioma de trabalho, ou em idiomas que sejam compreendidos pelo Comandante e pelos oficiais. O plano deverá consistir, pelo menos, no seguinte:
  - (a) o procedimento a ser seguido pelo Comandante, ou por outras pessoas de bordo encarregadas de comunicar um incidente envolvendo poluição por

- óleo, como prescrito no Artigo 8º do Protocolo I da presente Convenção, com base nas diretrizes elaboradas pela Organização;
- (b) a lista de autoridades ou de pessoas a serem contactadas em caso de um incidente envolvendo poluição por substâncias líquidas nocivas;
  - (c) uma descrição detalhada das ações a serem realizadas imediatamente pelas pessoas a bordo para reduzir ou controlar a descarga de substâncias líquidas nocivas após o incidente; e
  - (d) os procedimentos e o ponto de contato no navio para coordenar as atividades de bordo com as autoridades nacionais e locais no combate à poluição.
- (3) No caso de navios aos quais se aplica também a Regra 26 do Anexo I da Convenção, aquele plano poderá ser conjunto com o plano de emergência de bordo para poluição por óleo exigido com base na Regra 26 do Anexo I da Convenção. Neste caso, o título daquele plano deverá ser "Plano de emergência de bordo para poluição marinha."

# **Apêndices do Anexo II**

---

## ***Apêndice I***

### **Diretrizes para a classificação das substâncias líquidas nocivas**

- Categoria A** Substâncias que sejam bioacumuladas e que estejam sujeitas a representar um perigo para a vida aquática ou para a saúde humana, ou que sejam altamente tóxicas para a vida aquática (como expresso por uma Gradação de Risco 4, caracterizada por um  $TL_m$  inferior a 1 ppm); e além disto, determinadas substâncias que sejam moderadamente tóxicas para a vida aquática (como expresso por uma Gradação de Risco 3, caracterizada por um  $TL_m$  de 1 ppm ou mais, mas inferior a 10 ppm) quando for atribuído um determinado peso a outros fatores no perfil de risco, ou às características específicas da substância.
- Categoria B** Substâncias que sejam bioacumuladas com uma curta retenção da ordem de uma semana ou menos, ou que estejam sujeitas a contaminar alimentos provenientes do mar, ou que sejam moderadamente tóxicas para a vida aquática (como expresso por uma Gradação de Risco 3, caracterizada por um  $TL_m$  de 1 ppm ou mais, mas inferior a 10 ppm); e além disto, determinadas substâncias que sejam ligeiramente tóxicas para a vida aquática (como expresso por uma Gradação de Risco 2, caracterizada por um  $TL_m$  de 10 ppm ou mais, mas inferior a 100 ppm) quando for atribuído um determinado peso a outros fatores no perfil de risco, ou às características específicas da substância.
- Categoria C** Substâncias que sejam ligeiramente tóxicas para a vida aquática (como expresso por uma Gradação de Risco 2, caracterizada por um  $TL_m$  de 10 ppm ou mais, mas inferior a 100 ppm); e além disto, determinadas substâncias que praticamente não sejam tóxicas para a vida aquática (como expresso por uma Gradação de Risco 1, caracterizada por um  $TL_m$  de 100 ppm ou mais, mas inferior a 1.000 ppm) quando for atribuído um determinado peso a outros fatores no perfil de risco, ou às características específicas da substância.
- Categoria D** Substâncias que praticamente não sejam tóxicas para a vida aquática (como expresso por uma Gradação de Risco 1, caracterizada por um  $TL_m$  de 100 ppm ou mais, mas inferior a 1.000 ppm); ou que causem depósitos que cubram o fundo do mar com uma substância com uma elevada demanda bioquímica de oxigênio (BOD); ou que sejam altamente perigosas para a saúde humana, com uma  $LD_{50}$  de menos de 5 mg/kg; ou que produzam uma redução moderada das atividades de esporte e lazer devido à sua persistência, cheiro ou características venenosas irritantes, possivelmente interferindo na utilização de praias; ou que sejam moderadamente perigosas para a saúde humana, com uma

LD<sub>50</sub> de 5 mg/kg ou mais, porém inferior a 50 mg/kg e que produzam uma ligeira redução dessas atividades.

**Outras Substâncias Líquidas** (para os efeitos da Regra 4 deste Anexo) Substâncias outras que não as classificadas nas Categorias A, B, C e D acima.

## *Apêndice II*

### ***Lista de substâncias líquidas nocivas transportadas a granel***

Substâncias líquidas nocivas transportadas a granel, que estejam atualmente classificadas como pertencendo às Categorias A, B, C ou D, e sujeitas ao disposto neste Anexo, estão indicadas na coluna relativa à Categoria de Poluição dos Capítulos 17 ou 18 do Código Internacional de Produtos Químicos a Granel.

## *Apêndice III*

### ***Lista de outras substâncias líquidas***

Substâncias líquidas transportadas a granel, que estejam identificadas como não pertencendo às Categorias A, B, C e D e não sujeitas ao disposto neste Anexo, estão indicadas com um 'III' na coluna relativa à Categoria de Poluição dos Capítulos 17 ou 18 do Código Internacional de Produtos Químicos a Granel.

## *Apêndice IV*

### **Formato do Livro Registro da Carga para navios que transportam substâncias líquidas nocivas a granel**

#### **LIVRO REGISTRO DA CARGA PARA NAVIOS QUE TRANSPORTAM SUBSTÂNCIAS LÍQUIDAS NOCIVAS A GRANEL**

Nome do navio .....

Número de registro.....

Arqueação bruta .....

Período de ..... a .....

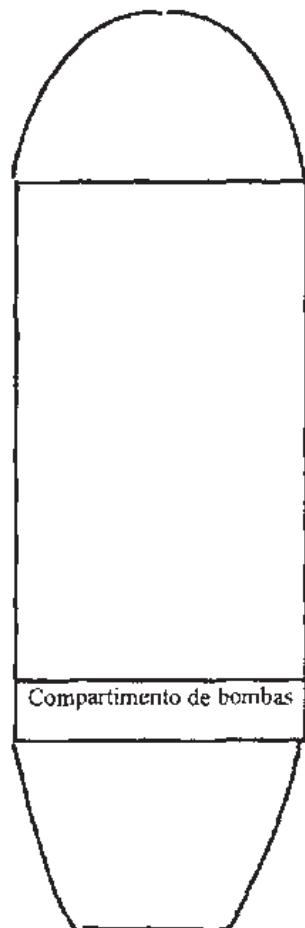
---

*Observação:* Deverá ser fornecido a todo navio que transporta substâncias líquidas nocivas a granel um Livro Registro da Carga para registrar as operações pertinentes relativas à carga/lastro.

Nome do navio: .....

Número de registro: .....

*PLANTA DOS TANQUES DE CARGA E DOS TANQUES DE RESÍDUOS*  
(para ser preenchido a bordo)



Identificação dos tanques	Capacidade

(Informar a capacidade de cada tanque em metros cúbicos)

## *Introdução*

As páginas seguintes apresentam uma lista abrangente de itens relativos às operações de carga e lastro que devem, quando for adequado, ser lançadas no Livro Registro da Carga, numa base de tanque a tanque, de acordo com o parágrafo 2 da Regra 9 do Anexo II da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, 1973, como alterada pelo Protocolo de 1978 relativo àquela Convenção, devidamente emendada. Os itens foram agrupados em seções operacionais, cada uma delas indicada por uma letra.

Ao fazer os lançamentos no Livro Registro da Carga, a data, o código operacional e o número do item devem ser inseridos na coluna adequada e os dados específicos exigidos deverão ser registrados cronologicamente nos espaços em branco.

Cada operação concluída deverá ser assinada e datada pelo oficial ou oficiais encarregados e, se aplicável, por um vistoriador autorizado pela autoridade competente do Estado em que o navio estiver descarregando. Cada página completada deverá ser assinada também pelo Comandante do navio.

Só precisam ser feitos lançamentos no Livro Registro da Carga para as operações que envolverem substâncias das Categorias A, B, C e D.

Para saber a categoria de uma substância, consultar a Tabela 1 do Manual de Procedimentos e Dispositivos do navio.

## **Lista de itens a serem registrados**

Só precisam ser feitos lançamentos no Livro Registro da Carga para as operações que envolverem substâncias das Categorias A, B, C e D.

**(A) Recebimento da carga**

1. Local do recebimento.
2. Identificar o(s) tanque(s), o nome e a(s) categoria(s) da(s) substância(s).

**(B) Transferência interna da carga**

3. Nome e categoria da(s) carga(s) transferida(s).
4. Identificação dos tanques
  - .1 de:
  - .2 para:
5. O(s) tanque(s) mencionado(s) em 4.1 foi (foram) esvaziado(s)?
6. Se não, que quantidade ainda há no(s) tanque(s)?

**(C) Descarga**

7. Local da descarga
8. Identificação do(s) tanque(s) descarregado(s).
9. O(s) tanque(s) foi (foram) esvaziado(s)?
  - .1 Caso afirmativo, confirmar se o procedimento utilizado para o esvaziamento e o esgoto foram realizados de acordo com o Manual de Procedimentos e Dispositivos do navio (isto é, banda, trim, temperatura de esgoto).
  - .2 Se não, que quantidade ainda há no(s) tanque(s)?
10. O Manual de Procedimentos e Dispositivos do navio exige uma lavagem prévia com uma posterior descarga para instalações de recebimento?
11. Defeito no sistema de bombeamento e/ou de esgoto dos tanques:
  - .1 hora e natureza do defeito;
  - .2 motivos do defeito;
  - .3 hora em que o sistema voltou a funcionar.

**(D) Lavagem prévia obrigatória, de acordo com o Manual de Procedimentos e Dispositivos do navio**

12. Identificar tanque(s), a substância (s) e sua categoria(s).

13. Método de lavagem:

- .1 número de máquinas de lavagem por tanque;
- .2 duração da lavagem/dos ciclos de lavagem;
- .3 lavagem a quente/ a frio.

14. Resíduos da lavagem prévia transferidos para:

- .1 instalação de recebimento no porto de descarga (identificar o porto);
- .2 instalação de recebimento em outro local (identificar o porto).

**(E) Limpeza dos tanques de carga, exceto a lavagem prévia obrigatória (outras operações de lavagem prévia, lavagem final, ventilação, etc.)**

15. Informar a hora, a identificação do(s) tanque(s), a(s) substância(s) e sua(s) categoria(s) :

- .1 procedimento de lavagem utilizado;
- .2 agente(s) de limpeza (identificar o(s) agente(s) e as quantidades);
- .3 diluição dos resíduos da carga com água (informar quanta água foi utilizada (somente substâncias da Categoria D);
- .4 procedimento de ventilação utilizado (informar o número de ventiladores utilizados e a duração da ventilação).

16. Resíduos da lavagem dos tanques transferidos:

- .1 para o mar;
- .2 para instalações de recebimento (identificar o porto);
- .3 para o tanque coletor de resíduos (identificar o tanque).

**(F) Descarga para o mar dos resíduos das lavagens de tanques**

17. Identificar o(s) tanque(s):

- .1 Os resíduos da lavagem do(s) tanque(s) foram descarregados durante a lavagem? Se foram, qual a vazão da descarga?
- .2 Os resíduos da lavagem do(s) tanque(s) foram descarregados para um tanque de coleta de resíduos? Se foram, informar a quantidade e a vazão da descarga.

18. Hora em que teve início e em que terminou o bombeamento.

19. Velocidade do navio durante a descarga.

**(G) Lastro dos tanques de carga**

20. Identificar o(s) tanque(s) lastrado(s).
21. Hora do inicio da operação de lastro.

**(H) Descarga da água de lastro dos tanques de carga**

22. Identificar o(s) tanque(s).
23. Descarga do lastro:
  - .1 para o mar;
  - .2 para instalações de recebimento (identificar o porto).
24. Hora de inicio e de término da descarga.
25. Velocidade do navio durante a descarga.

**(H) Descarga accidental, ou outras descargas excepcionais**

26. Hora da ocorrência.
27. Quantidade aproximada, substância(s) e categoria(s).
28. Circunstâncias em que ocorreu a descarga ou vazamento e observações genéricas.

**(J) Controle exercido por vistoriadores autorizados**

29. Identificar o porto.
30. Identificar o(s) tanque(s), a(s) substância(s) descarregada(s) para terra e a(s) sua(s) categoria(s).
31. O(s) tanque(s), bomba(s) e sistema(s) de redes foi(foram) esvaziado(s)?
32. Foi feita uma lavagem prévia de acordo com o Manual de Procedimentos e Dispositivos do navio?
33. Os resíduos resultantes da lavagem prévia do tanque foram descarregados para terra e o tanque está vazio?
34. Foi concedida uma dispensa da lavagem prévia obrigatória?
35. Motivos da dispensa.
36. Nome e assinatura do vistoriador autorizado.
37. Organização, empresa, agência do governo para a qual trabalha o vistoriador.

**(K) Outros procedimentos operacionais e observações**

Nome do navio .....  
.....

Número de registro.....

## OPERAÇÕES DE CARGA/LASTRO

Assinatura do Comandante .....

## *Apêndice V*

### **Formato do Certificado SLN (NLS)**

#### **CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO PARA O TRANSPORTE DE SUBSTÂNCIAS LÍQUIDAS NOCIVAS A GRANEL**

Emitido com base nas disposições da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, 1973, como alterada pelo Protocolo de 1978 relativo àquela Convenção, e como emendada pela Resolução MEPC.39(29), (doravante denominada de “a Convenção”), sob a autoridade do Governo de:

.....  
*(nome completo do país)*

por .....  
*(designação completa da pessoa ou organização competente, autorizada  
com base no disposto na Convenção)*

#### **Dados específicos do navio**

Nome do navio .....

Número de registro .....

Porto de registro .....

Arqueação bruta .....

Número IMO .....

ESTE DOCUMENTO É PARA ATESTAR:

- 1 Que o navio foi vistoriado de acordo com a Regra 10 do Anexo II da Convenção.
- 2 Que a vistoria mostrou que a estrutura, os equipamentos, os sistemas, os acessórios, os arranjos e o material do navio e as suas condições estão, sob todos os aspectos, satisfatórios e que o navio atende às prescrições aplicáveis do Anexo II da Convenção.
- 3 Que foi fornecido ao navio um Manual, de acordo com as Normas de Procedimentos e Dispositivos, exigido pelas Regras 5, 5A e 8 do Anexo II da Convenção, e que os dispositivos e os equipamentos do navio, prescritos no Manual, estão, sob todos os aspectos, satisfatórios e atendem às prescrições aplicáveis daquelas Normas.
- 4 Que o navio é adequado para o transporte a granel das seguintes substâncias líquidas nocivas, desde que sejam observados todos os dispositivos operacionais pertinentes do Anexo II da Convenção.

Substâncias líquidas nocivas	Condições do transporte (número dos tanques, etc.)
<b>Continua em folhas adicionais assinadas e datadas</b>	

Este Certificado é válido até ..... \*  
sujeito às vistorias, de acordo com a Regra 10 do Anexo II da Convenção.

Emitido em .....  
*(Local em que foi emitido o Certificado)*

*Data de emissão* ..... *(Assinatura do funcionário autorizado que emite o Certificado)*

*(Selo ou carimbo da autoridade, como for adequado)*

---

\* Introduzir a data em que expira o prazo de validade, como especificado pela Administração de acordo com a Regra 12(1) do Anexo II da Convenção. O dia e o mês desta data correspondem à data de aniversário, como definida na Regra 1(14) do Anexo II da Convenção, a menos que tenha sido alterada de acordo com a Regra 12 (8) do Anexo II da Convenção.

## ENDOSO PARA AS VISTORIAS ANUAIS E INTERMEDIÁRIAS

ESTE DOCUMENTO é para atestar que numa vistoria exigida pela Regra 10 do Anexo II da Convenção foi verificado que o navio atende às disposições pertinentes da Convenção:

Vistoria anual:

Assinado .....

*(Assinatura do funcionário autorizado)*

Local .....

Data .....

*(Selo ou carimbo da autoridade, como for adequado)*

Vistoria Anual / Intermediária:

Assinado .....

*(Assinatura do funcionário autorizado)*

Local .....

Data .....

*(Selo ou carimbo da autoridade, como for adequado)*

Vistoria Anual / Intermediária:

Assinado .....

*(Assinatura do funcionário autorizado)*

Local .....

Data .....

*(Selo ou carimbo da autoridade, como for adequado)*

Vistoria Anual:

Assinado .....

*(Assinatura do funcionário autorizado)*

Local .....

Data .....

*(Selo ou carimbo da autoridade, como for adequado)*

**INSPEÇÃO ANUAL/INTERMEDIÁRIA, DE ACORDO  
COM A REGRA 12(8)(c)**

ESTE DOCUMENTO É PARA ATESTAR que numa vistoria anual/intermediária, realizada de acordo com a Regra 12(8)(c) do Anexo II da Convenção, foi verificado que o navio atende às disposições pertinentes da Convenção:

Assinado .....

*(Assinatura do funcionário autorizado)*

Local .....

Data .....

*(Selo ou carimbo da autoridade, como for adequado)*

**ENDOSSO PARA PRORROGAR A VALIDADE DO CERTIFICADO, SE FOR  
VÁLIDO POR MENOS DE 5 ANOS, QUANDO FOR APLICÁVEL  
A REGRA 12(3).**

Este navio atende às disposições pertinentes da Convenção e este Certificado deverá, de acordo com a Regra 12(3) do Anexo II da Convenção, ser aceito como válido até

.....  
Assinado .....

*(Assinatura do funcionário autorizado)*

Local .....

Data .....

*(Selo ou carimbo da autoridade, como for adequado)*

**ENDOSSO QUANDO A VISTORIA DE RENOVAÇÃO HOUVER SIDO  
CONCLUÍDA E FOR APLICÁVEL A REGRA 12(4)**

Este navio atende às disposições pertinentes da Convenção e este Certificado deverá, de acordo com a Regra 12(4) do Anexo II da Convenção, ser aceito como válido até

.....  
Assinado .....

*(Assinatura do funcionário autorizado)*

Local .....

Data .....

*(Selo ou carimbo da autoridade, como for adequado)*

**ENDOSSO PARA PRORROGAR A VALIDADE DO CERTIFICADO ATÉ A CHEGADA AO PORTO EM QUE SERÁ REALIZADA A VISTORIA, OU POR UM PERÍODO, POR GRAÇA, QUANDO FOR APLICÁVEL A REGRA 12(5) OU 12(6).**

Este Certificado deverá, de acordo com a Regra 12(5) ou 12(6) do Anexo II da Convenção, ser aceito como válido até .....

Assinado .....

*(Assinatura do funcionário autorizado)*

Local .....

Data .....

*(Selo ou carimbo da autoridade, como for adequado)*

**ENDOSSO PARA O ADIANTAMENTO DA DATA DE ANIVERSÁRIO QUANDO FOR APLICÁVEL A REGRA 12(8)**

De acordo com a Regra 12 (8) do Anexo II da Convenção, a nova data de aniversário é .....

Assinado .....

*(Assinatura do funcionário autorizado)*

Local .....

Data .....

*(Selo ou carimbo da autoridade, como for adequado)*

De acordo com a Regra 12(8) do Anexo II da Convenção, a nova data de aniversário é .....

Assinado .....

*(Assinatura do funcionário autorizado)*

Local .....

Data .....

*(Selo ou carimbo da autoridade, como for adequado)*

# Anexo III da MARPOL 73/78

## (inclusive emendas)

### *Regras para a Prevenção da Poluição Causada por Substâncias Danosas Transportadas por Mar sob a Forma de Embalagens*

---

#### **Regra 1**

##### *Aplicação*

- (1) A menos que expressamente disposto em contrário, as regras deste Anexo aplicam-se a todos os navios que transportam substâncias danosas sob a forma de embalagens.
  - (1.1) Para os efeitos deste Anexo, “substâncias danosas” são aquelas substâncias que são consideradas poluentes marinhos no Código Marítimo Internacional de Mercadorias Perigosas (Código IMDG ).
  - (1.2) As diretrizes para a identificação de substâncias danosas sob a forma de embalagens são apresentadas no apêndice deste Anexo.
  - (1.3) Para os efeitos deste Anexo, “sob a forma de embalagens” é definido como as formas de recipientes especificadas para substância danosa no Código IMDG .
- (2) É proibido o transporte de substâncias danosas, exceto quando de acordo com o disposto neste Anexo.
- (3) Para suplementar os dispositivos deste Anexo, o Governo de cada Parte da Convenção deve estabelecer, ou fazer com que sejam estabelecidas, prescrições detalhadas sobre embalagem, marcação, rotulagem, documentação, armazenagem, limitações de quantidade e exceções, para impedir ou minimizar a poluição do meio ambiente marinho por substâncias danosas.
- (4) Para os efeitos deste Anexo, as embalagens vazias que tiverem sido utilizadas anteriormente para o transporte de substâncias danosas devem ser tratadas como substâncias danosas, a menos que tenham sido tomadas medidas adequadas para assegurar que não contenham resíduos que sejam danosos ao meio ambiente marinho.
- (5) As prescrições deste Anexo não se aplicam às provisões nem aos equipamentos do navio.

## **Regra 2**

### *Embalagem*

As embalagens devem ser adequadas para minimizar o risco ao meio ambiente marinho, levando-se em consideração o seu conteúdo específico.

## **Regra 3**

### *Marcação e rotulagem*

- (1) As embalagens contendo uma substância danosa deverão ser marcadas de modo duradouro com o nome técnico correto (não deverão ser utilizados apenas os nomes comerciais) e, além disto, deverão ser marcadas ou rotuladas de forma duradoura de modo a indicar que a substância é um poluente marinho. Esta identificação deverá ser suplementada sempre que possível por qualquer outro meio, como por exemplo, pela utilização do número pertinente das Nações Unidas.
- (2) O método de marcação do nome técnico correto e de fixação de rótulos nas embalagens contendo substâncias danosas deverá ser tal que ainda seja possível identificar esta informação em embalagens que tenham resistido a três meses de imersão no mar. Ao considerar a marcação e a rotulagem adequadas, deve-se levar em conta a durabilidade dos materiais utilizados e da superfície da embalagem.
- (3) As embalagens contendo pequenas quantidades de substâncias danosas podem ser dispensadas das exigências relativas à marcação.

## **Regra 4**

### *Documentação*

- (1) Em todos os documentos relativos ao transporte de substâncias danosas por mar em que estas substâncias forem mencionadas, deverá ser utilizado o nome técnico correto de cada uma daquelas substâncias (não deverão ser utilizados apenas os nomes comerciais) e, além disto, a substância deve ser identificada através do acréscimo das palavras "POLUENTE MARINHO".
- (2) Os documentos de embarque fornecidos pelo expedidor deverão conter, ou serem acompanhados por um certificado ou declaração assinada, atestando que o carregamento apresentado para transporte está corretamente embalado e marcado, rotulado ou contendo placas, como for apropriado, e em condições de transporte adequadas para minimizar os riscos ao meio ambiente marinho.
- (3) Cada navio que estiver transportando substâncias danosas deverá possuir uma lista ou um manifesto especial informando quais as substâncias danosas existentes a bordo e a sua localização. Em lugar desta lista ou manifesto, poderá ser utilizado um plano de armazenagem detalhado que indique a localização a bordo das substâncias danosas. Deverão ser mantidas também cópias destes documentos em terra, pelo proprietário do navio ou pelo seu representante, até que as substâncias nocivas tenham sido descarregadas. Antes do navio suspender, uma cópia destes

documentos deverá estar disponível para ser consultada pela pessoa ou organização designada pela autoridade do Estado do Porto.

- (4) Quando o navio levar uma lista ou manifesto especial, ou um plano de armazenagem detalhado, exigido pela Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, como emendada, para o transporte de mercadorias perigosas, os documentos exigidos por esta regra podem estar associados aos exigidos para as mercadorias perigosas. Quando os documentos estiverem associados, deverá ser feita uma clara distinção entre as mercadorias perigosas e as substâncias danosas abrangidas por este Anexo.

### **Regra 5**

#### *Armazenagem*

As substâncias danosas deverão ser corretamente armazenadas e protegidas de modo a minimizar os riscos ao meio ambiente marinho, sem prejudicar a segurança do navio e das pessoas a bordo.

### **Regra 6**

#### *Limitações quanto à Quantidade*

Por motivos científicos e técnicos bem fundamentados, poderá ser proibido o transporte de determinadas substâncias danosas, ou limitada a quantidade daquelas substâncias que poderá ser transportada a bordo de qualquer navio. Ao limitar a quantidade, deverão ser levados em consideração o tamanho, o tipo de construção e os equipamentos do navio, bem como a embalagem e a natureza inerente das substâncias.

### **Regra 7**

#### *Exceções*

- (1) Deverá ser proibido o lançamento ao mar de substâncias danosas transportadas sob a forma de embalagens, exceto quando isto for necessário com a finalidade de assegurar a segurança do navio ou de salvar vidas humanas no mar.
- (2) Sujeitas ao disposto na presente Convenção, deverão ser tomadas medidas adequadas com base nas propriedades físicas, químicas e biológicas das substâncias danosas, para estabelecer normas para a lavagem dos vazamentos ocorridos para o mar, desde que o cumprimento destas normas não prejudique a segurança do navio e das pessoas a bordo.

### **Regra 8**

#### *Controle do Estado do porto sobre os requisitos operacionais*

- (1) Quando um navio estiver num porto de outra Parte, estará sujeito a sofrer inspeções realizadas por funcionários devidamente autorizados por aquela Parte, com relação aos requisitos operacionais com base neste Anexo, sempre que houver motivos

claros para acreditar que o Comandante ou a tripulação não conhecem bem os procedimentos essenciais de bordo relacionados à prevenção da poluição por substâncias danosas.

- (2) Na situação apresentada no parágrafo (1) desta regra, a Parte deverá tomar as medidas necessárias para assegurar que o navio não suspenda, até que a situação tenha sido solucionada de acordo com as exigências deste Anexo.
- (3) Os procedimentos relativos ao controle do Estado do porto, estabelecidos no Artigo 5º da presente Convenção, deverão aplicar-se a esta regra.
- (4) Nada do disposto nesta regra deverá ser interpretado de modo a restringir os direitos e as obrigações de uma Parte, no sentido de exercer o controle sobre os requisitos operacionais especificamente estabelecidos na presente Convenção.

# **Apêndice do Anexo III**

## **Diretrizes para a identificação de substâncias danosas sob a forma de embalagens**

Para os efeitos deste Anexo, as substâncias identificadas por qualquer dos critérios a seguir são consideradas substâncias danosas:

- bioacumulada até um grau significativo e que sabidamente ofereça risco à vida aquática ou à saúde humana (Fator de Risco “+” na coluna A\*); ou
- bioacumulada, com um consequente risco aos organismos aquáticos ou à saúde humana, com uma curta retenção, da ordem de uma semana ou menos (Fator de Risco “Z” na coluna A\*; ou
- altamente tóxica para a vida aquática, definida por um  $LC_{50}/96$  horas\*\* inferior a 1 ppm (Fator de Risco “4” na coluna B\*).

---

\* Refere-se à Lista Múltipla de Perfis de Risco elaborada pelo Grupo Conjunto de Peritos da IMO/FAO/UNESCO/WMO/WHO/UN/UNEP sobre os Aspectos Científicos da Poluição Marinha (GESAMP), que é divulgada anualmente pela Organização através de circulares BLG a todos os Estados Membros da IMO.

\*\* A concentração de uma substância que, num determinado período de tempo (geralmente 96 horas), mata 50% do grupo de organismos expostos no teste. Também referido como “96 h  $LC_{50}$ ”. Muitas vezes  $LC_{50}$  é especificado em miligramas por litro (mg/l) ou em partes por milhão (ppm).

# Anexo IV da MARPOL 73/78

## Regras para a Prevenção da Poluição Causada por Esgoto dos Navios

---

### Capítulo I

#### Generalidades

##### Regra 1

###### *Definições*

Para os efeitos deste Anexo:

1 *Navio novo* significa um navio:

- .1 para o qual o contrato de construção tenha sido assinado ou, na ausência de um contrato de construção, cuja quilha tenha sido batida, ou que estivesse num estágio de construção semelhante na data ou depois da entrada em vigor deste Anexo; ou
- .2 cuja entrega seja feita três anos ou mais depois da data de entrada em vigor deste Anexo.

2 *Navio existente* significa um navio que não seja um navio novo.

3 *Esgoto* significa:

- .1 a descarga e outros rejeitos provenientes de qualquer tipo de instalações sanitárias ou mictórios;
- .2 a descarga proveniente de compartimentos médicos (farmácias, enfermarias, etc.), feita através de pias, banheiras e dalas ou embornais localizados naqueles compartimentos;
- .3 a descarga provenientes de compartimentos que contenham animais vivos; ou
- .4 outras descargas de água quanto misturadas com as descargas mencionadas acima.

4 *Tanque de armazenamento* significa um tanque utilizado para a coleta e armazenagem de esgoto.

5 *Terra mais próxima*. A expressão “da terra mais próxima” significa da linha de referência a partir da qual o mar territorial do território em questão é estabelecido de acordo com a legislação internacional, exceto que, para os fins da presente Convenção

"da terra mais próxima" ao largo da costa nordeste da Austrália deverá significar a partir de uma linha traçada de um ponto localizado na costa da Austrália, na:

latitude 11° 00'S, longitude 142° 08'E  
até um ponto de latitude 10° 35' S, longitude 141° 55'E,  
dai até um ponto de latitude 10° 00'S, longitude 142° 00'E,  
dai até um ponto de latitude 09° 10'S, longitude 143° 52'E,  
dai até um ponto de latitude 09° 00'S, longitude 144° 30'E,  
dai até um ponto de latitude 10° 41'S, longitude 145° 00'E,  
dai até um ponto de latitude 13° 00'S, longitude 145° 00'E,  
dai até um ponto de latitude 15° 00'S, longitude 146° 00'E,  
dai até um ponto de latitude 17° 30'S, longitude 147° 00'E,  
dai até um ponto de latitude 21° 00'S, longitude 152° 55'E,  
dai até um ponto de latitude 24° 30'S, longitude 154° 00'E,  
dai até um ponto na costa da Austrália, na  
latitude 24° 42' S, longitude 153° 15'E.

6 *Viagem internacional* significa uma viagem realizada de um país ao qual se aplique a presente Convenção até um porto fora daquele país, ou vice-versa.

7 *Pessoa* significa os membros da tripulação e os passageiros.

8 *Data de aniversário* significa o dia e o mês de cada ano que corresponderão à data de término da validade do Certificado Internacional de Prevenção da Poluição causada por Esgoto.

## Regra 2

### *Aplicação*

- 1 Os dispositivos deste Anexo deverão aplicar-se aos seguintes navios empregados em viagens internacionais:
  - .1 navios novos, com arqueação bruta igual ou maior que 400; e
  - .2 navios novos, com arqueação bruta menor de 400, que estejam certificados para transportar mais de 15 pessoas; e
  - .3 navios existentes, com arqueação bruta igual ou maior que 400, cinco anos depois da entrada em vigor deste Anexo; e
  - .4 navios existentes, com arqueação bruta menor de 400, que estejam certificados para transportar mais de 15 pessoas, cinco anos depois da entrada em vigor deste Anexo.
- 2 A Administração deverá assegurar que os navios existentes, de acordo com os subparágrafos 1.3 e 1.4 desta regra, cujas quilhas tivessem sido batidas, ou que estivessem num estágio de construção semelhante antes de 2 de outubro de 1983, devam ser dotados, na medida do possível, de meios para descartar o esgoto de acordo com as exigências da Regra 11 do Anexo.

### **Regra 3**

#### *Exceções*

- I A Regra 11 deste Anexo não deverá ser aplicada à:
- .1 descarga de esgoto de um navio que precise ser feita com a finalidade de assegurar a segurança do navio e daqueles que estiverem a bordo, ou de salvar vidas humanas no mar; ou
  - .2 descarga de esgoto resultante de avarias sofridas por um navio ou por seus equipamentos, se antes e depois da ocorrência da avaria tiverem sido tomadas todas as precauções razoáveis com a finalidade de evitar ou minimizar a descarga.

## **Capítulo 2**

### **Vistoria e Certificação**

### **Regra 4**

#### *Vistorias*

- I Todo navio ao qual seja exigido, de acordo com a Regra 2, que cumpra os dispositivos deste Anexo estará sujeito às vistorias abaixo especificadas:

- .1 Uma vistoria inicial antes que o navio entre em atividade, ou antes que o Certificado exigido pela Regra 5 deste Anexo seja fornecido pela primeira vez, a qual deverá abranger uma vistoria completa da sua estrutura, dos seus equipamentos, acessórios, dispositivos e materiais, na medida em que o navio esteja sujeito a este Anexo. Esta vistoria deverá ser realizada de modo a verificar se a estrutura, os equipamentos, acessórios, dispositivos e materiais atendem plenamente às exigências aplicáveis deste Anexo.
- .2 Uma vistoria de renovação realizada a intervalos estabelecidos pela Administração, mas não superiores a cinco anos, exceto quando forem aplicáveis as Regras 8.2, 8.5, 8.6 ou 8.7 deste Anexo. A vistoria de renovação deverá ser realizada de modo a assegurar que a estrutura, os equipamentos, sistemas, acessórios, dispositivos e materiais atendam plenamente às exigências deste Anexo.
- .3 Deverá ser realizada uma vistoria adicional, geral ou parcial de acordo com a situação, após a realização de um reparo decorrente das investigações prescritas no parágrafo 4º desta regra, ou sempre que forem realizados reparos de vulto ou remodelações. A vistoria deverá ser feita de maneira a verificar se os reparos ou remodelações foram efetivamente feitos, se os materiais e a mão de obra utilizados nestes reparos ou remodelações foram satisfatórios sob todos os aspectos e se o navio atende em todos os aspectos às exigências deste Anexo.

2 A Administração deverá estabelecer as medidas adequadas para os navios que não estiverem sujeitos ao disposto no parágrafo 1º desta regra, para assegurar que sejam cumpridos os dispositivos aplicáveis deste Anexo.

3 As vistorias nos navios, no que diz respeito à exigência do cumprimento do disposto neste Anexo, deverão ser realizadas por funcionários da Administração. A Administração poderá, entretanto, confiar as vistorias a vistoriadores designados com aquele propósito, ou a organizações reconhecidas por ela.

4 Uma Administração que designe vistoriadores, ou que reconheça organizações para realizar vistorias, como estabelecido no parágrafo 3 desta regra, deverá, no mínimo, dar poderes a qualquer vistoriador designado, ou a qualquer organização que tenha sido reconhecida, para :

- .1 exigir que um navio faça reparos; e
- .2 realizar vistorias se forem solicitadas pelas autoridades competentes de um Estado do Porto.

A Administração deverá informar à Organização as atribuições específicas e as condições da autoridade que foi delegada aos vistoriadores designados, ou às organizações que foram reconhecidas, para que seja informado às Partes do presente Protocolo, para conhecimento dos seus funcionários.

5 Quando um vistoriador designado, ou uma organização reconhecida, verificar que as condições do navio ou dos seus equipamentos não correspondem exatamente aos dados constantes do Certificado, ou são de tal ordem que o navio não esteja em condições de suspender sem representar uma excessiva ameaça de dano ao meio ambiente marinho, aquele vistoriador, ou organização, deverá assegurar que sejam tomadas imediatamente as medidas corretivas e, no momento oportuno, informar à Administração. Se tais medidas corretivas não forem tomadas, o Certificado deverá ser retirado e a Administração deverá ser imediatamente informada e, se o navio estiver num porto de uma outra Parte, as autoridades competentes do Estado do Porto envolvido também deverão ser imediatamente informadas. Quando um funcionário da Administração, um vistoriador designado ou uma organização reconhecida tiver informado às autoridades competentes do Estado do porto, o Governo daquele Estado do porto deverá fornecer a aquele funcionário, vistoriador ou organização, qualquer ajuda que for necessária ao desempenho das suas obrigações de acordo com esta regra. Quando for aplicável, o Governo do Estado do porto envolvido deverá tomar todas as providências para assegurar que o navio não suspenda até que possa ir para o mar, ou deixar o porto com o propósito de dirigir-se ao estaleiro disponível mais próximo, sem representar uma excessiva ameaça de dano ao meio ambiente marinho.

6 Em todos os casos, a Administração envolvida deverá garantir plenamente a total realização e a eficiência da vistoria, e encarregar-se de assegurar as medidas necessárias para atender a esta obrigação.

7 As condições do navio e dos seus equipamentos deverão ser mantidas para atender ao disposto na presente Convenção, de modo a assegurar que o navio, em todos os seus aspectos, continue em condições de ir para o mar sem representar uma excessiva ameaça de dano ao meio ambiente marinho.

8 Após ter sido concluída qualquer vistoria realizada no navio de acordo com o parágrafo 1º desta regra, não deverá ser realizada qualquer alteração na estrutura, equipamentos, sistemas, acessórios, arranjos ou materiais cobertos pela vistoria, sem a aprovação da Administração, exceto a substituição direta de tais equipamentos e acessórios.

9 Sempre que ocorrer um acidente com um navio, ou que for descoberto um defeito que afete significativamente a sua integridade, a sua eficiência ou a perfeição dos seus equipamentos cobertos por este Anexo, o Comandante ou o armador do navio deverá informar na primeira oportunidade à Administração, à organização reconhecida ou ao vistoriador designado, responsável por fornecer o Certificado pertinente, que deverá fazer com que sejam iniciadas as investigações para verificar se é necessária a realização de uma vistoria como prescrito no parágrafo 1º desta regra. Se o navio estiver em um porto de uma outra Parte, o Comandante ou o armador deverá comunicar também, imediatamente, às autoridades adequadas do Estado do Porto, e o vistoriador designado, ou a organização reconhecida, deverá verificar se aquela comunicação foi feita.

## **Regra 5**

### *Emissão ou endosso do Certificado*

1 Após uma vistoria inicial ou de renovação, deverá ser emitido um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Esgoto, de acordo com o disposto na Regra 4 deste Anexo, para qualquer navio que esteja sendo empregado em viagens para portos ou terminais ao largo (“offshore”) sob a jurisdição de outras Partes da Convenção. No caso dos navios existentes, esta exigência deverá ser aplicada cinco anos depois da data de entrada em vigor deste Anexo.

2 Esse Certificado deverá ser emitido ou endossado pela Administração ou por quaisquer pessoas ou organizações devidamente autorizadas a fazê-lo. Em todos os casos, a Administração assume toda a responsabilidade pelo Certificado.

## **Regra 6**

### *Emissão ou Endosso de um Certificado por outro Governo*

1 O Governo de uma Parte da Convenção pode, por solicitação da Administração, fazer com que um navio seja vistoriado e, se estiver convencido de que as disposições deste Anexo estão sendo cumpridas, deverá emitir ou autorizar a emissão para o navio de um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Esgoto e, quando for adequado, endossar ou autorizar o endosso daquele Certificado existente no navio, de acordo com este Anexo.

2 Uma cópia do Certificado e uma cópia do relatório da Vistoria deverão ser transmitidas logo que possível à Administração que as tiver solicitado.

3 Um Certificado assim emitido deverá conter uma declaração afirmando que foi emitido por solicitação da Administração, e deverá ter o mesmo valor e receber o mesmo reconhecimento que o Certificado emitido de acordo com a Regra 5 deste Anexo.

4 Nenhum Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Esgoto deverá ser emitido para um navio que estiver autorizado a arvorar a bandeira de um Estado que não seja Parte.

## **Regra 7**

### *Formato do Certificado*

O Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Esgoto deverá ser redigido num formato correspondente ao modelo apresentado no apêndice deste Anexo, e deverá ser, pelo menos, em inglês, francês ou espanhol.

Se um idioma oficial do país que emite for, também, empregado, isto prevalecerá em caso de uma disputa ou discrepância.

## **Regra 8**

### *Duração e Validade do Certificado*

1 Um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Esgoto deverá ser emitido para um período especificado pela Administração, que não deverá ultrapassar cinco (5) anos.

2 .1 Não obstante as prescrições do parágrafo 1º desta regra, quando a vistoria de renovação for concluída até três (3) meses antes da data de término do período de validade do Certificado existente, o novo Certificado deverá ser válido a partir da data do término da vistoria de renovação até uma data que não ultrapasse cinco (5) anos da data de término da validade do Certificado existente.

.2 Quando a vistoria de renovação for concluída após a data de término do período de validade do Certificado existente, o novo Certificado deverá ser válido a partir da data do término da vistoria de renovação até uma data que não ultrapasse cinco (5) anos da data de término da validade do Certificado existente.

.3 Quando a vistoria de renovação for concluída mais de três (3) meses antes da data de término do período de validade do Certificado existente, o novo Certificado deverá ser válido a partir da data do término da vistoria de renovação até uma data que não ultrapasse cinco (5) anos da data de término da vistoria de renovação.

3 Se um Certificado for emitido para um período inferior a cinco (5) anos, a Administração poderá prolongar o seu prazo de validade além da data em que expirar aquele prazo, pelo período máximo especificado no parágrafo 1º desta regra.

4 Se uma vistoria de renovação tiver sido concluída e não puder ser emitido um novo Certificado, ou não puder ser entregue ao navio antes da data em que expirar o prazo de validade do Certificado existente, a pessoa ou a organização autorizada pela Administração poderá endossar o Certificado existente, e aquele Certificado deverá ser

aceito como estando válido por um novo período, que não deverá ultrapassar cinco (5) meses a partir da data em que tiver expirado o seu período de validade.

5 Se um navio, no momento em que expirar o prazo de validade do seu Certificado, não estiver num porto em que deva ser vistoriado, a Administração poderá prorrogar o período de validade daquele Certificado, mas esta prorrogação só será concedida com o propósito de permitir que o navio conclua a sua viagem para o porto em que deverá ser vistoriado e, a partir daí, somente nos casos em que pareça ser adequado e razoável fazê-lo. Nenhum Certificado deverá ser prorrogado por um período maior do que três (3) meses; um navio, para o qual for concedida uma prorrogação não deverá na sua chegada ao porto em que deverá ser vistoriado, ser autorizado em virtude daquela prorrogação a deixar o porto sem possuir um novo Certificado. Quando a vistoria de renovação for concluída, o novo Certificado deverá ser válido até uma data que não ultrapasse cinco (5) anos após a data em que tiver expirado o prazo de validade do Certificado existente, antes que a prorrogação tivesse sido concedida.

6 Um Certificado emitido para um navio empregado em viagens curtas, cuja validade não tenha sido prorrogada com base nas disposições anteriores desta regra, poderá ser prorrogado pela Administração, por graça, por um período de até um (1) mês a partir da data do término da validade nele declarada. Quando for concluída a vistoria de renovação, o novo Certificado deverá ser válido até uma data que não ultrapasse cinco (5) anos da data em que tiver expirado o prazo de validade do Certificado existente, antes que a prorrogação tivesse sido concedida.

7 Em situações especiais, como estabelecido pela Administração, um novo Certificado não precisa ser datado a partir da data de término do período de validade do Certificado existente, como prescrito no parágrafo 2.2, 5 ou 6 desta regra. Nestas situações especiais, o novo Certificado deverá ser válido até uma data que não ultrapasse cinco (5) anos da data em que tiver sido concluída a vistoria de renovação.

8 Um Certificado emitido com base nas Regras 5 ou 6 deste Anexo perderá a validade em qualquer dos seguintes casos:

- .1 se as vistorias pertinentes não forem concluídas dentro dos períodos especificados com base na Regra 4.1 deste Anexo; ou
- .2 Por ocasião da transferência do navio para a bandeira de outro Estado. Só deverá ser emitido um novo Certificado quando o Governo que o for emitir estiver plenamente convencido de que o navio está de acordo com as exigências das Regra 4.7 e 4.8 deste Anexo. No caso de uma transferência entre Partes, se for solicitado até três (3) meses após ter sido realizada a transferência, o Governo da Parte cuja bandeira o navio houver sido anteriormente autorizado a arvorar deverá, logo que possível, enviar para a Administração cópias do Certificado existente no navio antes da transferência e, caso disponíveis, cópias dos relatórios das vistorias pertinentes.

# Capítulo 3

## Equipamentos e controle das descargas

### Regra 9

#### *Sistemas de esgoto*

1 Todo navio que, de acordo com a Regra 2, for obrigado a cumprir o disposto neste Anexo deverá ser dotado de um dos seguintes sistemas de esgotos:

- .1 uma instalação de tratamento de esgotos , que deverá ser de um tipo aprovado pela Administração, em comprimento às normas e aos métodos de teste elaborados pela Organização, ou
- .2 um sistema de trituração e desinfetação de esgoto aprovado pela Administração. Este sistema deverá ser dotado de meios aprovados pela Administração para o armazenamento temporário de esgoto quando o navio estiver a menos de 3 milhas náuticas da terra mais próxima, ou
- .3 um tanque de armazenamento com uma capacidade aprovada pela Administração, para a retenção de todo o esgoto, tendo em vista a operação do navio, o número de pessoas a bordo e outros fatores pertinentes. O tanque de armazenamento deverá ser confeccionado de modo a ser aprovado pela Administração e deverá ter meios de indicar visualmente a quantidade do seu conteúdo.

### Regra 10

#### *Conexões de descarga padronizadas*

1 Para permitir que as canalizações das instalações de recebimento sejam conectadas à canalização de descarga do navio, as duas canalizações deverão ser dotadas de uma conexão de descarga padronizada, de acordo com a seguinte tabela:

#### **Dimensões padronizadas dos flanges para a conexão de descarga**

Descrição	Dimensão
Diâmetro externo	210 mm
Diâmetro interno	De acordo com o diâmetro externo da canalização
Diâmetro do círculo para os parafusos	170 mm
Ranhuras no flange	4 furos com 18 mm de diâmetro, localizados de maneira equidistante num círculo para os parafusos com o diâmetro acima, com ranhuras na periferia do flange. A largura das ranhuras deve ser de 18 mm.
Espessura do flange	16 mm
Parafusos e porcas: quantidade e diâmetro	4, cada um com 16 mm de diâmetro e de tamanho adequado

O flange é projetado para receber canalizações até um diâmetro interno máximo de 100 mm, e deverá ser de aço ou de outro material equivalente, tendo uma face plana. Este flange, juntamente com uma junta de material compatível, deverá ser adequado para uma pressão de trabalho de 6 kg/cm<sup>2</sup>.

Para os navios que tenham um pontal moldado de 5 m ou menos, o diâmetro interno da conexão de descarga poderá ser de 38 mm.

2 Para os navios empregados em atividades comerciais específicas, isto é, "ferries" de passageiros, a canalização de descarga poderá ser, alternativamente, dotada de uma conexão que possa ser aceita pela Administração, tal como acoplamento de conexão rápida.

## Regra 11

### *Descarga de esgoto*

1 Sujeito ao disposto na Regra 3 deste Anexo, é proibida a descarga de esgoto para o mar, exceto quando:

- .1 o navio estiver descarregando esgoto triturado e desinfetado, utilizando um sistema aprovado pela Administração de acordo com a Regra 9.1.2 deste Anexo, a uma distância de mais de 3 milhas náuticas da terra mais próxima, ou descarregando esgoto que não esteja triturado nem desinfetado a uma distância maior que 12 milhas náuticas da terra mais próxima, desde que, em qualquer caso, o esgoto que tiver sido armazenado em tanques de armazenamento não sejam descarregadas instantaneamente, mas sim com uma vazão moderada, quando o navio estiver em viagem, com uma velocidade não inferior a 4 nós; a vazão da descarga deverá ser aprovada pela Administração com base nas normas elaboradas pela Organização; ou
- .2 o navio tiver em funcionamento uma instalação de tratamento de esgoto aprovada, que tenha sido certificada pela Administração para atender aos requisitos operacionais mencionados na Regra 9.1.1 deste Anexo, e
  - .1 os resultados dos testes realizados na instalação constem do Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Esgoto; e
  - .2 além disto, os efluentes não apresentem sólidos flutuantes visíveis, nem causem uma descoloração da água em volta dele.

2 O disposto no parágrafo 1 não deverá ser aplicado aos navios que estiverem operando em águas sob a jurisdição de um Estado e a navios visitantes de outros Estados, enquanto estiverem naquelas águas descarregando esgoto, de acordo com exigências menos rigorosas que possam ser as impostas por aquele Estado.

3 Quando o esgoto estiver misturado a rejeitos ou a águas de rejeitos abrangidas por outros Anexos da MARPOL 73/78, deverão ser cumpridas as exigências daqueles Anexos, além das contidas neste Anexo.

## Capítulo 4

### *Instalações de recebimento*

## Regra 12

### *Instalações de recebimento*

1 O Governo de cada Parte da Convenção, que exigir dos navios que estiverem operando em águas sob a sua jurisdição e dos navios visitantes, enquanto estiverem em suas águas, que cumpram as exigências da Regra 11.1, compromete-se a assegurar o provimento, nos portos e terminais, de instalações de recebimento de esgoto adequadas para as necessidades dos navios que as utilizam, sem causar-lhes atrasos indevidos.

2 O Governo de cada Parte deverá informar à Organização, para divulgação aos Governos Contratantes envolvidos, todos os casos em que tenha sido alegado que as instalações fornecidas com base nesta regra são inadequadas.

## *Apêndice do Anexo IV*

### **Modelo do Certificado**

#### **CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO POR ESGOTO**

Emitido com base nas disposições da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, alterada pelo Protocolo de 1978 relativo à Convenção, e alterada pela Resolução MEPC. . . . ( . . . ), (doravante denominada “a Convenção”), sob a autoridade do Governo de:

.....  
*(nome completo do país)*

por .....

*(designação completa da pessoa ou organização competente,  
autorizada com base no disposto na Convenção)*

#### **Dados específicos do navio**

Nome do navio .....

Número de registro .....

Porto de registro .....

Arqueação bruta .....

Número de pessoas que o navio é autorizado a transportar .....

Número IMO .....

Navio novo/existente

Data em que foi batida a quilha, ou em que o navio estava num estágio de construção semelhante ou, quando for aplicável, data em que tiveram início os trabalhos de conversão ou de uma alteração ou grandes alterações .....

ESTE DOCUMENTO CERTIFICA:

1 Que o navio está equipado com um uma instalação de tratamento de esgoto/triturador/tanque de armazenamento e uma canalização de descarga, de acordo com as Regras 9 e 10 do Anexo IV da Convenção, como se segue:

1.1 Descrição da instalação de tratamento de esgoto:

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

Nome do fabricante .....

A Administração atestou que a instalação de tratamento de esgoto atende às normas relativas ao padrão de esfuentes, como previsto na Resolução MEPC.2(VI).

1.2 Descrição do triturador

Tipo de triturador .....

Nome do fabricante .....

Padrão do esgoto após a desinfecção .....

1.3 Descrição dos equipamentos do tanque de armazenamento

Capacidade total do tanque de armazenamento ..... m<sup>3</sup>

Localização .....

1.4 Uma canalização de descarga de esgoto para uma instalação de recebimento, dotada de uma conexão padronizada.

2 Que o navio foi vistoriado de acordo com a Regra 4 do Anexo IV da Convenção.

3 Que a vistoria mostra que a estrutura, os equipamentos, os sistemas, os acessórios, os dispositivos, o material do navio e as suas condições estão, sob todos os aspectos, satisfatórios e que o navio atende às prescrições aplicáveis do Anexo IV da Convenção.

Este Certificado é válido até ..... sujeito a vistorias de acordo com a Regra 4 do Anexo IV da Convenção.

Emitido em .....

(Local em que foi emitido o Certificado)

.....  
(data de emissão) (assinatura do funcionário autorizado que emite o Certificado)

(Selo ou carimbo da autoridade, como for adequado)

\* Introduzir a data de término da validade como estabelecido pela Administração de acordo com a Regra 8.1 do Anexo IV da Convenção. O dia e o mês desta data correspondem à data de aniversário, como definida na Regra 1.8 do Anexo IV da Convenção.

Endosso para prorrogar a validade do Certificado, se for válido por menos de 5 anos, quando for aplicável a regra 8.3

O navio atende às disposições pertinentes da Convenção e este Certificado deverá, de acordo com a Regra 8.3 do Anexo IV da Convenção, ser aceito como válido até .....

Assinado .....  
(assinatura do funcionário autorizado)

Local .....

Data .....

(Selo ou carimbo da autoridade, como for adequado)

Endosso quando a vistoria de renovação tiver sido concluída e for aplicável a regra 8.4

O navio atende às disposições pertinentes da Convenção e este Certificado deverá, de acordo com a Regra 8.4 do Anexo IV da Convenção, ser aceito como válido até .....

Assinado .....  
(assinatura do funcionário autorizado)

Local .....

Data .....

(Selo ou carimbo da autoridade, como for adequado)

Endosso para prorrogar a validade do Certificado até a chegada ao porto em que será realizada a vistoria, ou por um período, por graça, quando for aplicável a regra 8.5 ou 8.6

Este Certificado deverá, de acordo com a Regra 8.5 ou 8.6 do Anexo IV da Convenção, ser aceito como válido até .....

Assinado .....  
(assinatura do funcionário autorizado)

Local .....

Data .....

(Selo ou carimbo da autoridade, como for adequado)

# Anexo V da MARPOL 73/78

(inclusive emendas)

## *Regras para a Prevenção da Poluição*

### *Causada pelo Lixo dos Navios*

#### Anexo V da MARPOL 73/78

(inclusive emendas)

#### *Regras para a Prevenção da Poluição Causada pelo Lixo dos Navios*

---

##### **Regra 1**

###### *Definições*

Para os efeitos deste Anexo:

- (1) *Lixo* significa todos os tipos de rejeitos de mantimentos, rejeitos domésticos e operacionais, exceto peixe fresco e suas partes, gerados durante a operação normal do navio e passíveis de serem descartados contínua ou periodicamente, exceto aquelas substâncias que estão definidas ou listadas em outros Anexos da presente Convenção.
- (2) *Terra mais próxima*. A expressão “da terra mais próxima” significa da linha de base a partir da qual o mar territorial do território em questão é estabelecido, de acordo com a legislação internacional, exceto que, para os fins da presente Convenção, “da terra mais próxima” ao largo da costa nordeste da Austrália deverá significar a partir de uma linha traçada de um ponto localizado na costa da Austrália, na:

latitude 11° 00'S, longitude 142° 08'E  
até um ponto de latitude 10° 35' S, longitude 141° 55'E,  
dai até um ponto de latitude 10° 00'S, longitude 142° 00'E,  
dai até um ponto de latitude 09° 10'S, longitude 143° 52'E,  
dai até um ponto de latitude 09° 00'S, longitude 144° 30'E,  
dai até um ponto de latitude 10° 41'S, longitude 145° 00'E,  
dai até um ponto de latitude 13° 00'S, longitude 145° 00'E,  
dai até um ponto de latitude 15° 00'S, longitude 146° 00'E,  
dai até um ponto de latitude 17° 30'S, longitude 147° 00'E,  
dai até um ponto de latitude 21° 00'S, longitude 152° 55'E,  
dai até um ponto de latitude 24° 30'S, longitude 154° 00'E,  
dai até um ponto na costa da Austrália, na latitude 24° 42' S, longitude 153° 15'E.

- (3) *Área especial* significa uma área marítima em que, por motivos técnicos reconhecidos com relação as suas condições oceanográfica e ecológica e às características específicas do seu tráfego, é exigida a adoção de métodos especiais obrigatórios para a prevenção da poluição marinha por lixo. As áreas especiais deverão incluir as listadas na Regra 5 deste Anexo.

## **Regra 2**

### *Aplicação*

A menos que seja expressamente disposto em contrário, o estabelecido neste Anexo deverá ser aplicado a todos os navios.

## **Regra 3**

### *Alijamento de lixo fora das áreas especiais*

- (1) Sujeito ao disposto nas Regras 4, 5 e 6 deste Anexo:
- (a) é proibido o lançamento no mar de todos os tipos de plásticos, inclusive, mas não restringindo-se a estes, cabos sintéticos, redes de pesca sintéticas, sacos plásticos para lixo e cinzas de incineradores provenientes de produtos plásticos que possam conter resíduos tóxicos ou de metais pesados;
  - (b) o lançamento no mar do seguinte tipo de lixo deverá ser feito o mais longe possível da terra mais próxima, mas em qualquer situação ele será proibido se a distância da terra mais próxima for inferior a:
    - (i) 25 milhas náuticas para o material utilizado no escoramento da carga, em forros e revestimentos e material de embalagens que flutuem;
    - (ii) 12 milhas náuticas para restos de comida e todos os outros tipos de lixo, inclusive papéis, trapos, vidros, metais, garrafas, louças e rejeitos semelhantes;
  - (c) poderá ser permitido o lançamento ao mar do lixo especificado no subparágrafo (b)(ii) desta regra quanto ele tiver passado por um triturador ou moedor e for feito o mais longe possível da terra mais próxima, mas em qualquer situação será proibido se a distância da terra mais próxima for inferior a 3 milhas náuticas. Este lixo triturado ou moído deverá ser capaz de passar por uma tela, cujos furos não sejam maiores que 25 mm.
- (2) Quando o lixo estiver misturado a outras descargas, cujas exigências para alijamento ou descarga sejam diferentes, deverão ser aplicadas as exigências mais rigorosas.

## **Regra 4**

### *Exigências especiais para o alijamento de lixo*

- (1) Sujeito ao disposto no parágrafo (2) desta regra, é proibido o alijamento de qualquer material regido por este Anexo lançado de plataformas fixas ou flutuantes empenhadas na exploração, prospecção e em processos “offshore” correlatos com relação aos recursos minerais do fundo do mar, e de todos os outros navios quando estiverem a contrabordo ou a uma distância de até 500 m destas plataformas.

- (2) Quando os restos de comida tiverem passado por um triturador ou moedor, poderá ser permitido o seu lançamento ao mar destas plataformas fixas ou flutuantes, quando localizadas a mais de 12 milhas náuticas de terra, e de todos os outros navios quando estiverem a contrabordo ou a uma distância de até 500 m destas plataformas. Estes restos de comida triturados ou moídos deverão ser capazes de passar por uma tela, cujos furos não sejam maiores que 25 mm.

## Regra 5

### *Alijamento de lixo dentro das áreas especiais*

- (1) Para os efeitos deste Anexo, as áreas especiais são a área do Mar Mediterrâneo, a área do Mar Báltico, a área do Mar Negro, a área do Mar Vermelho, a “área dos Golfos”, a área do Mar do Norte, a área da Antártica e a Região do Grande Caribe, compreendendo o Golfo do México e o Mar do Caribe, que são definidas da seguinte maneira:
- (a) A *área do Mar Mediterrâneo* significa o Mar Mediterrâneo propriamente dito, compreendendo os golfos e mares nele existentes, até o limite entre o Mediterrâneo e o Mar Negro, constituído pelo paralelo de 41° N e limitado a oeste pelo Estreito de Gibraltar, no meridiano de 5° 36' W.
  - (b) A *área do Mar Báltico* significa o Mar Báltico propriamente dito, com o Golfo de Bótnia, o Golfo da Finlândia e a entrada para o Mar Báltico, limitada pelo paralelo do Skaw, no Skagerrak, em 57° 44,8' N.
  - (c) A *área do Mar Negro* significa o Mar Negro propriamente dito, sendo o limite entre o Mediterrâneo e o Mar Negro constituído pelo paralelo de 41° N.
  - (d) A *área do Mar Vermelho* significa Mar Vermelho propriamente dito, compreendendo os Golfos de Suez e de Ácaba, limitado ao sul pela linha traçada entre Ras si Ane (12° 28,5' N e 43° 19,6' E) e Husn Murad (12° 40,4' N e 43° 30,2' E).
  - (e) A *área dos Golfos* significa a área marítima localizada a noroeste da linha traçada entre Ras Al Hadd (22° 30' N e 59° 48' E) e Ras Al Fasteh (25° 04' N e 61° 25' E).
  - (f) A *área do Mar do Norte* significa o Mar do Norte propriamente dito, compreendendo os mares ali existentes, entre os seguintes limites:
    - (i) o Mar do Norte, ao sul da latitude de 62° N e a leste da longitude de 4° W;
    - (ii) o Skagerrak, cujo limite sul é determinado a leste do Skaw pela latitude de 57° 44,8' N; e
    - (iii) o Canal da Mancha e suas proximidades a leste da longitude de 5° W e ao norte da latitude de 48° 30' N.”

- (g) A *área da Antártica* significa a área marítima ao sul da latitude de 60° S.
- (h) A *Região do Grande Caribe*, como definida no Artigo 2º, parágrafo 1º da Convenção para a Proteção e o Desenvolvimento do Meio Ambiente Marinho da Região do Grande Caribe (Cartagena de Índias, 1983), significa o Golfo do México e o Mar do Caribe propriamente dito, compreendendo as baías e os mares lá existentes e a parte do Oceano Atlântico dentro dos limites constituídos pelo paralelo de 30° N, da Flórida para leste até o meridiano de 77° 30' W, seguindo dali uma linha até a intercessão do paralelo de 20° N com o meridiano de 59° W, dali seguindo com uma linha traçada até a intercessão do paralelo 7° 20' N com o meridiano de 50° W, seguindo dali uma linha traçada no sentido sudoeste até o limite leste da Guiana Francesa.

(2) Sujeito ao disposto na Regra 6 deste Anexo:

- (a) é proibido o lançamento ao mar do seguinte material:
- (i) todos os plásticos, inclusive, mas não restringindo-se a estes, cabos sintéticos, redes de pesca sintéticas, sacos plásticos para lixo e cinzas de incineradores provenientes de produtos plásticos que possam conter resíduos tóxicos ou de metais pesados; e
  - (ii) todos os outros tipos de lixo, inclusive papéis, trapos, vidros, metais, garrafas, louças, material utilizado no escoramento da carga, forros e revestimentos e material de embalagens;
- (b) exceto como disposto no subparágrafo (c) deste parágrafo, o lançamento ao mar de restos de comida poderá ser feito o mais longe possível de terra, mas em nenhuma situação a menos de 12 milhas náuticas da terra mais próxima;
- (c) na Região do Grande Caribe, o lançamento ao mar de restos de comida que tenham passado por um triturador ou moedor deverá ser feito o mais longe possível de terra, mas em nenhuma situação a menos de 3 milhas náuticas da terra mais próxima. Estes restos de comida triturados ou moídos deverão ser capazes de passar por uma tela, cujos furos não sejam maiores que 25 mm.

(3) Quando o lixo estiver misturado a outras descargas, cujas exigências para alijamento ou descarga sejam diferentes, deverão ser aplicadas as exigências mais rigorosas.

(4) Instalações de recebimento dentro das áreas especiais:

- (a) O Governo de cada Parte da Convenção, cuja linha da costa fizer fronteira com uma área especial, compromete-se a assegurar que logo que possível sejam providas instalações de recebimento adequadas em todos os portos localizados dentro de uma área especial, de acordo com a Regra 7 deste Anexo, levando em conta as necessidades especiais dos navios que operem naquelas áreas.
- (b) O Governo de cada Parte envolvida deverá informar à Organização as medidas tomadas de acordo com o subparágrafo (a) desta regra. Após receber

um número suficiente de informações, a Organização deverá estabelecer uma data a partir da qual deverão entrar em vigor as exigências desta regra com relação à área em questão. A Organização deverá informar a todas as Partes a data assim estabelecida, com uma antecedência não inferior a doze meses em relação àquela data.

- (c) Após a data assim estabelecida, os navios que entrarem também nos portos localizados nas áreas especiais, nas quais tais instalações ainda não estejam disponíveis, deverão cumprir integralmente as exigências desta regra.
- (5) Apesar do disposto no parágrafo 4º desta regra, as seguintes regras aplicam-se à área da Antártica:
- (a) O Governo de cada Parte da Convenção de cujos portos os navios saiam em viagem para a área da Antártica, ou a cujos portos cheguem provenientes daquela área, compromete-se a assegurar que logo que possível sejam providas instalações adequadas para o recebimento de todo o lixo de todos os navios, sem causar-lhes um atraso indevido, e de acordo com as necessidades dos navios que as utilizarem.
  - (b) O Governo de cada Parte da Convenção deverá assegurar que todos os navios autorizados a arvorar a sua bandeira tenham a bordo, antes de entrar na área da Antártica, uma capacidade suficiente de retenção de todo o lixo produzido, enquanto estiverem operando na área, e tenham tomado medidas para descarregar aquele lixo para uma instalação de recebimento após deixarem a área.

## **Regra 6**

### *Exceções*

As Regras 3, 4 e 5 deste Anexo não deverão ser aplicadas:

- (a) ao lançamento de lixo ao mar feito por um navio, por necessidade, com a finalidade de garantir a segurança do mesmo e das pessoas a bordo, ou de salvar vidas humanas no mar; ou
- (b) ao escapamento de lixo decorrente de uma avaria sofrida pelo navio ou pelos seus equipamentos, desde que antes e depois da ocorrência da avaria tenham sido tomadas todas as precauções razoáveis com a finalidade de evitar ou minimizar o escapamento; ou
- (c) à perda accidental de redes de pesca sintéticas, desde que tenham sido tomadas todas as precauções razoáveis para evitar aquela perda.

## **Regra 7**

### *Instalações de Recebimento*

- (1) O Governo de cada Parte da Convenção compromete-se a assegurar o provimento de instalações para o recebimento de lixo nos portos e terminais, ~~seja~~

causar atrasos indevidos aos navios, e de acordo com as necessidades dos navios que as utilizam.

- (2) O Governo de cada Parte deverá informar à Organização, para divulgação aos Governos Contratantes envolvidos, todos os casos em que tenha sido alegado que as instalações providas, com base nesta regra, sejam inadequadas.

## **Regra 8**

### *Controle do Estado do porto sobre as prescrições operacionais*

- (1) Quando um navio estiver num porto de outra Parte estará sujeito a sofrer inspeções realizadas por funcionários devidamente autorizados por aquela Parte, relativas aos requisitos operacionais de acordo com este Anexo, quando houver razões claras para acreditar que o Comandante ou a tripulação não estejam familiarizados com os procedimentos essenciais de bordo com relação à prevenção da poluição por lixo.
- (2) Nas circunstâncias apresentadas no parágrafo (1) desta regra, a Parte deverá tomar as medidas para assegurar que o navio não suspenda até que a situação tenha sido regularizada de acordo com as prescrições deste Anexo.
- (3) Os procedimentos relativos ao controle do Estado do porto, estabelecidos no Artigo 5º da presente Convenção, deverão ser aplicados a esta regra.
- (4) Nada do que é disposto nesta regra deverá ser interpretado de modo a limitar os direitos e as obrigações de uma Parte de exercer o controle sobre as prescrições operacionais especificamente dispostos na presente Convenção.

## **Regra 9**

### *Cartazes, planos de gerenciamento do lixo e manutenção de registros com relação ao lixo*

- (1) (a) Todo navio com um comprimento total de 12 metros, ou mais, deverá exibir cartazes informando à sua tripulação e aos seus passageiros as exigências relativas ao alijamento contidas nas Regras 3 e 5 deste Anexo, como for aplicável.
- (b) Os cartazes devem estar escritos no idioma de trabalho do pessoal do navio e, para navios empregados em viagens para portos ou terminais ao largo ("offshore") sob a jurisdição de outras Partes da Convenção, também em inglês, francês ou espanhol.
- (2) Todo navio de arqueação bruta igual ou maior que 400 e todo navio que esteja certificado para transportar 15 pessoas ou mais deverão ter a bordo um plano de gerenciamento do lixo, que a tripulação deverá seguir. Este plano deve conter procedimentos escritos para coleta, armazenamento, processamento e descarga do lixo, incluindo o uso de equipamentos de bordo. Deverá ser designada, também, a pessoa encarregada de executar o plano. Tal plano deverá estar de acordo com as diretrizes elaboradas pela Organização, e estar escrito no idioma de trabalho da tripulação.

- (3) Todo navio de arqueação bruta igual ou maior que 400 e todo navio que esteja certificado para transportar 15 pessoas ou mais, empregado em viagens para portos ou terminais ao largo ("offshore"), sob a jurisdição de outras Partes da Convenção, e toda plataforma fixa e flutuante empregada na exploração e na prospecção do fundo do mar deverão ser dotados de um Livro Registro do Lixo. O Livro Registro do Lixo, seja como parte do livro de quarto oficial do navio ou constituído de outra forma, deverá ser redigido no formato estabelecido no apêndice deste Anexo;
- (a) cada operação de descarga, ou cada incineração encerrada, deverá ser registrada no Livro Registro do Lixo e assinada, na data da incineração ou da descarga, pelo oficial encarregado. Cada página do Livro Registro do Livro que for encerrada deverá ser assinada pelo Comandante do navio. Os lançamentos efetuados no Livro Registro do Lixo deverão estar escritos, pelo menos, em inglês, francês ou espanhol. Quando forem feitos lançamentos também no idioma oficial do Estado, cuja bandeira o navio estiver autorizado a arvorar, estes lançamentos deverão prevalecer em caso de controvérsia ou de discrepância;
- (b) o lançamento correspondente a cada incineração ou descarga deverá conter a data e a hora, a posição do navio, a descrição do lixo e a quantidade estimada de lixo incinerado ou descarregado;
- (c) o Livro Registro do Lixo deverá ser mantido a bordo do navio, num lugar em que esteja disponível para inspeção num tempo razoável. Este documento deverá ser mantido por um período de dois anos depois do último lançamento efetuado;
- (d) no caso de uma descarga, escapamento ou perda acidental mencionada na Regra 6 deste Anexo, deverá ser feito um lançamento no Livro Registro de Lixo, esclarecendo as circunstâncias e os motivos da perda.
- (4) A Administração poderá dispensar o cumprimento das exigências relativas ao Livro Registro do Lixo para:
- (a) qualquer navio empregado em viagens com uma duração de uma hora ou menos, que esteja certificado para transportar 15 pessoas ou mais; ou
- (b) plataformas fixas ou flutuantes, quando empregadas na exploração e na prospecção do fundo do mar.
- (5) A autoridade competente do Governo de uma Parte da Convenção poderá inspecionar o Livro Registro de Lixo a bordo de qualquer navio, ao qual se aplique esta regra enquanto o navio estiver em seus portos ou terminais ao largo ("offshore") e poderá tirar uma cópia de qualquer lançamento feito no livro, e solicitar ao Comandante do navio que ateste ser aquela uma cópia autêntica do lançamento. Uma cópia tirada deste modo, que tenha sido atestada pelo Comandante do navio, como sendo uma cópia autêntica de um lançamento feito no Livro Registro do Lixo do navio, deverá ser aceita em qualquer processo judicial como constituindo uma prova dos fatos mencionados no lançamento. A inspeção de um Livro Registro do Lixo e a emissão de uma cópia autenticada pela autoridade

competente, com base neste parágrafo, deverão ser feitas da maneira mais rápida possível, sem causar ao navio um atraso indevido.

- (6) No caso de navios construídos antes de 1º de julho de 1997, esta regra deverá ser aplicada a partir de 1º de julho de 1998.

## *Apêndice do Anexo V*

### **Modelo do Livro Registro do Lixo**

#### **LIVRO REGISTRO DO LIXO**

Nome do navio: \_\_\_\_\_

Número de registro: \_\_\_\_\_

Nº IMO: \_\_\_\_\_

Período: \_\_\_\_\_ De: \_\_\_\_\_ A: \_\_\_\_\_

#### **1 Introdução**

De acordo com a Regra 9, do Anexo V, da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, alterada pelo Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), deve ser mantido um registro de cada operação de descarga ou de incineração concluída. Isto inclui as descargas realizadas no mar, para instalações de recebimento, ou para outros navios.

#### **2 Lixo e gerenciamento do lixo**

Lixo compreende todos os tipos de rejeitos de alimentos, rejeitos domésticos e operacionais, exceto peixe fresco e suas partes, gerados durante a operação normal do navio e passíveis de serem descartados contínua ou periodicamente, exceto aquelas substâncias que estão definidas ou listadas em outros Anexos da MARPOL 73/78 (tais como óleo, águas servidas ou substâncias líquidas nocivas).

Devem ser consultadas também as Diretrizes para a implementação do Anexo V da MARPOL 73/78, para obter informações pertinentes.

#### **3 Descrição do lixo**

O lixo deve ser agrupado da seguinte maneira em categorias, para os efeitos deste livro registro:

##### **1 Plásticos**

- 2 Material flutuante utilizado no escoramento da carga, em forros ou material de embalagem
- 3 Produtos de papel, trapos, vidro, metais, garrafas, louça etc. triturados
- 4 Resíduos da carga, produtos de papel, trapos, vidro, metais, garrafas, louça etc.
- 5 Restos de comida
- 6 Cinzas de incineradores

#### **4 Lançamentos no Livro Registro do Lixo**

**4.1 Deverão ser feitos lançamentos no Livro Registro do Lixo em cada uma das seguintes ocasiões:**

- (a) Quando for descarregado lixo no mar:
  - (i) Data e hora do descarregamento
  - (ii) Posição do navio (latitude e longitude). Anotar para descargas de resíduos da carga, inclusive as posições de início e de término da descarga.
  - (iii) Categoria do lixo descarregado
  - (iv) Quantidade estimada de lixo descarregado por categoria, em metros cúbicos
  - (v) Assinatura do oficial encarregado da operação.
- (b) Quando o lixo for descarregado para instalações de recebimento em terra, ou para outros navios:
  - (i) Data e hora da descarga
  - (ii) Porto ou instalação, ou nome do navio
  - (iii) Categoria do lixo descarregado
  - (iv) Quantidade estimada de lixo descarregado por categoria, em metros cúbicos
  - (v) Assinatura do oficial encarregado da operação.
- (c) Quando o lixo for incinerado:
  - (i) Data e hora do início e do fim da incineração
  - (ii) Posição do navio (longitude e latitude)

- (iii) Quantidade estimada de lixo incinerado em metros cúbicos
  - (iv) Assinatura do oficial encarregado da operação.
- (d) Descarga accidental ou outras descargas excepcionais de lixo:
- (i) Hora da ocorrência
  - (ii) Porto ou posição do navio no momento da ocorrência
  - (iii) Quantidade estimada e categoria do lixo
  - (iv) Circunstâncias do lançamento ao mar, escapamento ou perda, o motivo da ocorrência e observações gerais.

#### **4.2 Recibos**

O Comandante deve obter do operador das instalações de recbimento do porto, ou do Comandante do navio que receber o lixo, um recibo ou certificado especificando a quantidade estimada de lixo transferida. Os recibos ou certificados devem ser mantidos a bordo do navio, juntamente com o Livro Registro do Lixo, por um periodo de dois anos.

#### **4.3 Quantidade de lixo**

A quantidade de lixo existente a bordo deve ser estimada em metros cúbicos, se possível separadamente, de acordo com a sua categoria. O Livro Registro do Lixo contém muitas referências à quantidade estimada de lixo. Reconhece-se que a precisão da estimativa de quantidades de lixo deixa margem a interpretações. Os volumes estimados serão diferentes antes e depois do processamento. Alguns procedimentos de processamento podem não permitir que seja feita uma estimativa conveniente do volume, como por exemplo o processamento contínuo de restos de comida. Este fatores devem ser levados em consideração ao fazer e interpretar os lançamentos feitos num registro.

## **REGISTRO DAS DESCARGAS DE LIXO**

Nome do navio: \_\_\_\_\_ Número de registro: \_\_\_\_\_ Nº da IMO: \_\_\_\_\_

## Categorias de lixo:

1. Plásticos.
  2. Material flutuante utilizado no escoramento da carga, forros ou revestimentos, ou materiais de embalagens.
  3. Produtos de papel, trapos, vidros, metais, garrafas, louça, etc., triturados.
  4. Resíduos da carga, produtos de papel, trapos, vidros, metais, garrafas, louça, etc.
  5. Restos de comida.
  6. Cinzas de incinerador, exceto de produtos plásticos que possam conter resíduos tóxicos ou de metais pesados.

**OBSERVAÇÃO:** É PROIBIDA A DESCARGA DE QUALQUER LIXO QUE NÃO SEJAM RESTOS DE COMIDA NAS ÁREAS ESPECIAIS. SÓ DEVERÁ SER CLASSIFICADO EM CATEGORIAS O LIXO LANÇADO AO MAR. COM RELAÇÃO AO LIXO QUE NÃO É DA CATEGORIA I DESCARREGADO PARA INSTALAÇÕES DE RECEBIMENTO, SÓ PRECISA SER LANÇADA A SUA QUANTIDADE TOTAL ESTIMADA. DEVEM SER REGISTRADAS AS POSIÇÕES DE INÍCIO E TÉRMINO DAS DESCARGAS DE RESÍDUOS DA CARGA

Assinatura do Comandante: \_\_\_\_\_ Data: \_\_\_\_\_

# Anexo VI da MARPOL 73/78

## *Regras para a Prevenção da Poluição do Ar Causada por Navios*

### *Capítulo I* *Generalidades*

#### **Regra 1**

##### *Aplicação*

O disposto neste Anexo deverá ser aplicado a todos os navios, exceto quando expressamente disposto em contrário nas Regras 3, 5, 6, 13, 15, 18 e 19 deste Anexo.

#### **Regra 2**

##### *Definições*

Para os efeitos deste Anexo:

- (1) *Um estágio de construção semelhante* significa o estágio em que:
  - (a) tem início a construção identificável de um determinado navio; e
  - (b) chega início a montagem daquele navio, compreendendo pelo menos 50 toneladas, ou um por cento da massa estimada de todo o material estrutural, o que for menor.
- (2) *Alimentação contínua* é definida como sendo o processo pelo qual o lixo é lançado numa câmara de combustão, sem a ajuda humana, enquanto o incinerador está em condições normais de funcionamento, com a câmara de combustão numa temperatura de funcionamento entre 850°C e 1200°C.
- (3) *Emissão* significa qualquer liberação de substâncias sujeitas ao controle por este Anexo, lançada por navios na atmosfera ou no mar.
- (4) *Instalações novas*, com relação à Regra 12 deste Anexo, significa a instalação de sistemas, de equipamentos, inclusive de novas unidades de extinção de incêndio portáteis, de isolamento ou de outro material num navio após a data em que este Anexo entrar em vigor, mas exclui reparos ou o recarregamento de sistemas, equipamentos, isolamento ou outros materiais anteriormente instalados, ou o recarregamento de unidades de extinção de incêndio portáteis.

- (5) *Código Técnico NO<sub>x</sub>* significa o Código Técnico sobre o Controle das Emissões de Óxidos de Nitrogênio provenientes de Motores Diesel Marítimos, adotado pela Resolução 2 da Conferência, como possa vir a ser emendado pela Organização, desde que aquelas emendas sejam adotadas e entrem em vigor de acordo com o disposto no Artigo 16 da presente Convenção, relativo aos procedimentos para a realização de emendas, aplicáveis a um apêndice ou a um Anexo.
- (6) *Substâncias diminuidoras de ozônio* significa as substâncias controladas, definidas no parágrafo 4 do Artigo 1 do Protocolo de Montreal sobre Substâncias que Diminuem a Camada de Ozônio, 1987, relacionadas nos Anexos A, B, C ou E do mencionado Protocolo em vigor no momento da aplicação ou da interpretação deste Anexo.

As substâncias diminuidoras de ozônio que podem ser encontradas a bordo dos navios incluem, mas não se restringem a:

Halon 1211	Bromoclorodifluormetano
Halon 1301	Bromotrifluormetano
Halon 2402	1, 2-Dibromo-1,1,2,2 tetrafluoretano (também conhecido como Halon 114B2)
CFC-11	Triclorofluormetano
CFC-12	Biclorobifluormetano
CFC-113	1,1,2-Tricloro-1,2,2-trifluoretano
CFC-114	1,2 – Bicloro - 1,1,2,2-tetrafluoretano
CFC-115	Cloropentafluoretano

- (7) *Borra de óleo* significa a borra proveniente dos separadores de óleo combustível ou lubrificante, os resíduos de óleo lubrificante provenientes das máquinas principais ou auxiliares, ou os resíduos de óleo provenientes do separadores de água do porão, dos equipamentos de filtragem de óleo, ou das bandejas para recolhimento de óleo.
- (8) *Incineração a bordo* significa a incineração de rejeitos ou de outras matérias a bordo de um navio, se estes rejeitos ou outras matérias forem produzidos durante a operação normal daquele navio.
- (9) *Incinerador de bordo* significa uma instalação existente a bordo, projetada com a principal finalidade de incineração.
- (10) *Navios construídos* significa os navios cujas quilhas tenham sido batidas, ou que estejam num estágio de construção semelhante.
- (11) *Área de controle de emissões de SO<sub>x</sub>* significa uma área em que é necessária a adoção de medidas especiais obrigatórias com relação às emissões de SO<sub>x</sub> pelos navios, para reduzir e controlar a poluição do ar por SO<sub>x</sub> e os seus impactos adversos sobre as áreas marítimas e terrestres. As áreas de controle de emissões de SO<sub>x</sub> deverão incluir as listadas na Regra 14 deste Anexo.

- (12) *Navio tanque* significa um petroleiro, como definido na Regra 1(4) do Anexo I, ou um navio tanque para produtos químicos, como definido na Regra 1(1) do Anexo II da presente Convenção.
- (13) *O Protocolo de 1997* significa o Protocolo de 1997 para emendar a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, 1973, como emendada pelo Protocolo de 1978 relativo àquela Convenção.

### **Regra 3**

#### *Exceções gerais*

As regras deste Anexo não deverão ser aplicadas a:

- (a) qualquer emissão que seja necessária, com a finalidade de assegurar a segurança de um navio, ou de salvar vidas humanas no mar; ou
- (b) qualquer emissão resultante de avarias sofridas pelo navio ou por seus equipamentos:
  - (i) desde que, após a ocorrência da avaria ou da descoberta da emissão, tenham sido tomadas todas as precauções com a finalidade de impedir ou minimizar aquela emissão; e
  - (ii) exceto quando o armador ou o Comandante tiver agido com a intenção de causar a avaria, ou imprudentemente e estando ciente de que poderia ocorrer a avaria.

### **Regra 4**

#### *Equivalentes*

- (1) A Administração poderá autorizar que qualquer acessório, material, dispositivo ou aparelho seja instalado num navio como uma alternativa à exigida por este Anexo, se aquele acessório, material, dispositivo ou aparelho for pelo menos tão eficaz quanto o exigido por este Anexo.
- (2) A Administração que autorizar um acessório, material, dispositivo ou aparelho, como uma alternativa ao exigido por este Anexo, deverá informar à Organização, para que os detalhes relativos àquela autorização sejam divulgados às Partes da presente Convenção, para a sua informação e medidas cabíveis, se houver alguma.

## *Capítulo II*

### *Vistoria, certificação e meios de controle*

#### **Regra 5**

##### *Vistorias e inspeções*

- (1) Todo navio de arqueação bruta igual a 400 ou mais, e toda plataforma de perfuração fixa e flutuante, e outras plataformas, deverão ser submetidas às vistorias abaixo especificadas:
  - (a) uma vistoria inicial antes que o navio seja posto em serviço, ou antes que seja emitido pela primeira vez o Certificado exigido pela Regra 6 deste Anexo. Esta vistoria deverá assegurar que os equipamentos, sistemas, acessórios, arranjos e material atendam plenamente às exigências aplicáveis deste Anexo.
  - (b) vistorias periódicas a intervalos estabelecidos pela Administração, mas não superiores a cinco anos, que deverão assegurar que os equipamentos, sistemas, acessórios, arranjos e material atendam plenamente às exigências aplicáveis deste Anexo.
  - (c) pelo menos uma vistoria intermediária durante o período de validade do certificado, que deverá assegurar que os equipamentos e dispositivos atendam plenamente às exigências aplicáveis deste Anexo e estejam em boas condições de funcionamento. Nos casos em que for realizada somente uma vistoria intermediária, no período de validade de um único certificado, e quando o período do certificado for maior que 2 anos e meio, ela deverá ser realizada seis meses antes ou depois da metade do período de validade do certificado. Estas vistorias intermediárias deverão ser endossadas no certificado emitido de acordo com a Regra 6 deste Anexo.
- (2) No caso de navios com arqueação bruta menor que 400, a Administração poderá estabelecer as medidas adequadas para assegurar que sejam cumpridas as exigências aplicáveis deste Anexo.
- (3) As vistorias realizadas nos navios com relação à exigência do cumprimento dos dispositivos deste Anexo deverão ser realizadas por funcionários da Administração. A Administração poderá, entretanto, confiar as vistorias a vistoriadores designados com aquela finalidade, ou a uma organização reconhecida por ela. Estas organizações deverão obedecer às diretrizes adotadas pela Organização. Em todos os casos, a Administração envolvida deverá garantir plenamente que a vistoria seja realizada totalmente e de maneira eficiente.
- (4) A vistoria realizada nas máquinas e equipamentos, para verificar se atendem às exigências da Regra 13 deste Anexo, deverão ser realizadas de acordo com o Código Técnico NO<sub>x</sub>.

- (5) A Administração deverá estabelecer medidas para a realização de inspeções não programadas durante o período de validade do certificado. Estas inspeções deverão verificar se os equipamentos continuam satisfatórios, sob todos os aspectos, para o serviço para o qual são destinados. Estas inspeções deverão ser realizadas pelo seu próprio serviço de inspeções, por vistoriadores designados, por organizações reconhecidas ou por outras Partes, mediante solicitação da Administração. Quando a Administração determinar, com base no disposto no parágrafo (1) desta regra, a realização de vistorias anuais obrigatórias, as vistorias não programadas acima mencionadas não deverão ser obrigatórias.
- (6) Quando um vistoriador designado, ou uma organização reconhecida, verificar que as condições dos equipamentos não correspondem significativamente às informações contidas no certificado, deverá assegurar que sejam tomadas as medidas corretivas necessárias e, no momento devido, informar à Administração. Se aquelas medidas corretivas não forem tomadas, o certificado deverá ser cancelado pela Administração. Se o navio estiver num porto de uma outra Parte, as autoridades competentes do Estado do Porto deverão também ser informadas imediatamente. Quando um funcionário da Administração, um vistoriador designado ou uma organização reconhecida tiver informado às autoridades competentes do Estado do Porto, o Governo do Estado do Porto envolvido deverá dar àquele funcionário, vistoriador ou organização qualquer assistência necessária para que eles desempenhem as suas obrigações com base nesta regra.
- (7) Os equipamentos deverão ser mantidos de modo a atender ao disposto neste Anexo, e não deverá ser feita qualquer mudança nos equipamentos, sistemas, acessórios, dispositivos ou materiais abrangidos pela vistoria, sem a aprovação expressa da Administração. É permitida a substituição direta destes equipamentos e acessórios por outros que atendam ao disposto neste Anexo.
- (8) Sempre que ocorrer um acidente com um navio, ou que for descoberto um defeito que afete significativamente a eficiência ou a integridade dos seus equipamentos abrangidos por este Anexo, o Comandante ou o armador do navio deverá informar na primeira oportunidade à Administração, a um vistoriador designado ou à organização reconhecida responsável por fornecer o Certificado pertinente.

## Regra 6

### *Emissão do Certificado Internacional de Prevenção da Poluição do Ar*

- (1) Após a vistoria, deverá ser emitido um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição do Ar, de acordo com o disposto na Regra 5 deste Anexo, a:
- (a) qualquer navio de arqueação bruta igual a 400, ou mais, realizando viagens para portos e terminais ao largo ("offshore") sob a jurisdição de outras Partes; e
- (b) plataformas e plataformas de perfuração realizando viagens para águas sob a soberania ou jurisdição de outras Partes do Protocolo de 1997.
- (2) Deverá ser fornecido aos navios construídos antes da data de entrada em vigor do Protocolo de 1997 um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição do Ar.

de acordo com o parágrafo (1) desta regra, no máximo até à primeira docagem programada após a entrada em vigor do Protocolo de 1997, mas em nenhuma hipótese depois de três anos após a entrada em vigor do Protocolo de 1997.

- (3) Este Certificado deverá ser emitido pela Administração, ou por qualquer pessoa devidamente autorizada por ela. Em todos os casos a Administração assume total responsabilidade pelo Certificado.

## **Regra 7**

### *Emissão de um Certificado por outro Governo*

- (1) O Governo de uma Parte do Protocolo de 1997 pode, por solicitação da Administração, fazer com que um navio seja vistoriado e, se estiver convencido de que as disposições deste Anexo estão sendo cumpridas, emitir ou autorizar a emissão de um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição do Ar para o navio, de acordo com este Anexo.
- (2) Uma cópia do Certificado e uma cópia do relatório da vistoria deverão ser transmitidas logo que possível à Administração que as tiver solicitado.
- (3) Um Certificado assim emitido deverá conter uma declaração afirmando que foi emitido por solicitação da Administração, e deverá ter o mesmo valor e receber o mesmo reconhecimento que o Certificado emitido de acordo com a Regra 6 deste Anexo.
- (4) Nenhum Certificado Internacional de Prevenção da Poluição do Ar deverá ser emitido para um navio que esteja autorizado a arvorar a bandeira de um Estado que não seja Parte.

## **Regra 8**

### *Formato do Certificado*

O Certificado Internacional de Prevenção da Poluição do Ar deverá ser elaborado no idioma oficial do país emitente, no formato correspondente ao modelo apresentado no apêndice I deste Anexo. Se o idioma empregado não for o inglês, o francês ou o espanhol, o seu texto deverá conter uma tradução para um destes idiomas.

## **Regra 9**

### *Duração e validade do Certificado*

- (1) Um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição do Ar deverá ser emitido por um período estabelecido pela Administração, que não deverá ser superior a cinco anos a partir da data de sua emissão.
- (2) Não deverá ser permitido qualquer prolongamento do período de validade de cinco anos do Certificado Internacional de Prevenção da Poluição do Ar, exceto quando de acordo com o parágrafo (3).

- (3) Se o navio, no momento em que terminar o período de validade do Certificado Internacional de Prevenção da Poluição do Ar, estiver num porto do Estado cuja bandeira está autorizado a arvorar, ou em que deverá ser vistoriado, a Administração poderá prolongar a validade do Certificado por um período não superior a cinco meses. Este prolongamento só deverá ser concedido com a finalidade de permitir que o navio termine a sua viagem para o Estado cuja bandeira está autorizado a arvorar, ou em que deverá ser vistoriado, e somente nos casos em que parecer ser adequado e razoável concedê-lo. Após a chegada ao Estado cuja bandeira está autorizado a arvorar, ou em que deverá ser vistoriado, o navio não deverá ser autorizado, em virtude daquele prolongamento, a deixar o porto ou o Estado sem ter obtido um novo Certificado Internacional de Prevenção da Poluição do Ar.
- (4) Um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição do Ar perderá a validade em qualquer das seguintes situações:
- (a) se as inspeções e vistorias não forem realizadas dentro dos períodos especificados com base na Regra 5 deste Anexo;
  - (b) se tiverem ocorrido alterações significativas nos equipamentos, sistemas, acessórios, dispositivos ou material aos quais aplique-se este Anexo, sem a aprovação expressa da Administração, exceto a substituição direta daqueles equipamentos ou acessórios por outros que atendam às exigências deste Anexo. Para os efeitos da Regra 13, uma alteração significativa deverá compreender qualquer mudança ou ajustagem feita no sistema, acessórios ou dispositivos de um motor diesel, que faça com que aquele motor não atenda mais aos limites de óxido de nitrogênio referentes a ele; ou
  - (c) por ocasião da transferência do navio para a bandeira de outro Estado. Só deverá ser emitido um novo Certificado quando o Governo que o for emitir estiver plenamente convencido de que o navio atende plenamente as exigências da Regra 5 deste Anexo. No caso de uma transferência entre Partes, se for solicitado até três meses após ter sido realizada a transferência, o Governo da Parte cuja bandeira o navio houver sido anteriormente autorizado a arvorar deverá, logo que possível, enviar à Administração da outra Parte uma cópia do Certificado Internacional de Prevenção da Poluição do Ar existente no navio antes da transferência e, se existirem, cópias dos relatórios das vistorias pertinentes.

## Regra 10

### *Controle do Estado do Porto sobre as exigências operacionais*

- (1) Quando um navio estiver num porto ou num terminal ao largo (“offshore”) sob a jurisdição de uma outra Parte do Protocolo de 1997, estará sujeito a ser inspecionado por funcionários devidamente autorizados por aquela Parte com relação às exigências operacionais estabelecidas neste Anexo, quando existirem motivos concretos para acreditar que o Comandante ou a tripulação não esteja familiarizada com os procedimentos de bordo essenciais com relação à prevenção da poluição do ar causada por navios.

- (2) Na situação apresentada no parágrafo (1) desta regra, a Parte deverá tomar as medidas necessárias para assegurar que aquele navio não suspenda até que a situação tenha sido solucionada de acordo com as exigências deste Anexo.
- (3) Os procedimentos relativos ao controle do Estado do porto prescritos no Artigo 5 da presente Convenção deverão ser aplicados a esta regra.
- (4) Nada do que está disposto nesta regra deverá ser interpretado de modo a restringir os direitos e as obrigações de uma Parte de exercer o controle sobre as exigências operacionais especificamente estabelecidas pela presente Convenção.

## Regra 11

### *Detecção de violações e exigência do cumprimento*

- (1) As Partes deste Anexo deverão cooperar entre si na detecção de violações e na exigência do cumprimento dos dispositivos deste Anexo, tomando todas as medidas de detecção e de monitoramento ambiental adequadas e aplicáveis, bem como as medidas adequadas para enviar informações e reunir indícios.
- (2) Um navio ao qual aplique-se este Anexo poderá, num porto ou terminal ao largo (“offshore”) de uma Parte, ser submetido a inspeções por funcionários devidamente autorizados por aquela Parte, com a finalidade de verificar se o navio emitiu qualquer das substâncias abrangidas por este Anexo, violando os dispositivos deste Anexo. Se uma inspeção revelar uma violação deste Anexo, deverá ser enviado um relatório à Administração para as medidas cabíveis.
- (3) Qualquer Parte deverá fornecer indícios à Administração, se houver algum, de que o navio emitiu qualquer das substâncias abrangidas por este Anexo, violando os dispositivos deste Anexo. Se for possível fazer isto, a autoridade competente da primeira Parte deverá notificar o Comandante do navio a respeito da pretensa violação.
- (4) Ao receber tais indícios, a Administração assim informada deverá investigar a questão, e poderá solicitar à outra Parte que forneça mais ou melhores indícios da pretensa contravenção. Se a Administração estiver convencida de que existem indícios suficientes para permitir que seja aberto um processo com relação à pretensa violação, deverá fazer com que seja aberto aquele processo, de acordo com a sua legislação, o mais cedo possível. A Administração deverá informar imediatamente as medidas tomadas à Parte que informou a pretensa violação, bem como à Organização.
- (5) Uma Parte poderá também inspecionar um navio ao qual aplique-se este Anexo quando ele entrar em portos ou terminais ao largo (“offshore”) sob a sua jurisdição, se tiver recebido uma solicitação de qualquer Parte, juntamente com indícios suficientes de que o navio emitiu qualquer das substâncias abrangidas por este Anexo, violando os dispositivos deste Anexo. O relatório desta investigação deverá ser enviado à Parte que a solicitou e à Administração, de modo que sejam tomadas as medidas adequadas com base na presente Convenção.

- (6) A legislação internacional relativa à prevenção, redução e controle da poluição do meio ambiente marinho causada por navios, inclusive a legislação relativa à exigência do cumprimento das leis e às salvaguardas, que esteja em vigor no momento da aplicação ou interpretação deste Anexo, aplica-se, *mutatis mutandis*, às regras e normas estabelecidas neste Anexo.

## Capítulo III

### **Exigências para o controle de emissões por navios**

#### **Regra 12**

##### *Substâncias diminuidoras de ozônio*

- (1) Sujeito ao disposto na Regra 3, qualquer emissão deliberada de substâncias diminuidoras de ozônio deverá ser proibida. As emissões deliberadas compreendem as emissões ocorridas durante a manutenção, conservação, reparo ou alijamento de sistemas ou equipamentos, exceto que emissões deliberadas não incluem liberações mínimas relacionadas com a recaptura ou reciclagem de uma substância diminuidora de ozônio. As emissões provenientes de vazamentos de uma substância diminuidora de ozônio, sejam esses vazamentos deliberados ou não, poderão ser reguladas pelas Partes do Protocolo de 1997.
- (2) Deverão ser proibidas em todos os navios instalações novas que contenham substâncias diminuidoras de ozônio, exceto as instalações novas contendo hidroclorofluorcarbonetos (HCFC), que estão permitidas até 1º de Janeiro de 2020.
- (3) As substâncias a que se refere esta regra, e os equipamentos contendo aquelas substâncias, deverão ser entregues a instalações de recebimento adequadas quando forem retiradas dos navios.

#### **Regra 13**

##### *Óxidos de nitrogênio ( $NO_x$ )*

- (1) (a) Esta regra deverá ser aplicada a:
- (i) todo motor diesel com uma potência de saída superior a 130 kW que esteja instalado num navio construído em 1º de Janeiro de 2000, ou depois; e
- (ii) todo motor diesel com uma potência de saída superior a 130 kW que sofra uma conversão de vulto em 1º de Janeiro de 2000, ou depois.
- (b) Esta regra não se aplica a:
- (i) motores diesel de emergência, motores instalados em embarcações salva-vidas e qualquer dispositivo ou equipamento destinado a ser utilizado unicamente em caso de emergência; e

- (ii) motores instalados em navios empregados unicamente em viagens em águas sujeitas à soberania ou à jurisdição do Estado da bandeira que o navio estiver autorizado a arvorar, desde que tais motores estejam sujeitos a uma medida alternativa de controle de NO<sub>x</sub>, estabelecida pela Administração.
- (c) Apesar do disposto no subparágrafo (a) deste parágrafo, a Administração poderá permitir a exclusão da aplicação desta regra a qualquer motor diesel que esteja instalado num navio construído, ou que sofra uma conversão de vulto, antes da data de entrada em vigor do presente Protocolo, desde que o navio seja empregado unicamente em viagens para portos e terminais ao largo (“offshore”) dentro do Estado da bandeira que o navio estiver autorizado a arvorar.
- (2) (a) Para os efeitos desta regra, *conversão de vulto* significa uma modificação realizada no motor, em que:
- (i) o motor seja substituído por um novo motor fabricado em 1º de Janeiro de 2000, ou depois, ou
  - (ii) seja feita no motor qualquer modificação significativa, como definida no Código Técnico de NO<sub>x</sub>, ou
  - (iii) a potência máxima contínua do motor seja aumentada em mais de 10%.
- (b) A emissão de NO<sub>x</sub> resultante das modificações a que se refere o subparágrafo (a) deste parágrafo deverá ser documentada de acordo com o Código Técnico de NO<sub>x</sub>, para ser aprovada pela Administração.
- (3) (a) Sujeito ao disposto na Regra 3 deste Anexo, é proibido o funcionamento de todo motor diesel a que se aplique esta regra, exceto quando a emissão de óxidos de nitrogênio (calculada como sendo ponderada pelo total das emissões de NO<sub>2</sub>) do motor estiver dentro dos seguintes limites:
- (i) 17,0 g/kW h, quando  $n$  for inferior a 130 rpm
  - (ii)  $45,0 \times n^{-0,2}$  g/kW, quando  $n$  for 130 ou mais, mas inferior a 2000 rpm
  - (iii) 9,8 g/kW h, quando  $n$  for 2000 rpm ou mais

onde  $n$  = velocidade nominal do motor (rotações do eixo de manivelas por minuto).

Quando estiver sendo utilizado um combustível constituído de misturas de hidrocarbonetos derivados do refino de petróleo, os procedimentos de teste e os métodos de medição deverão estar de acordo com o Código Técnico de NO<sub>x</sub>, levando em consideração os ciclos de teste e os fatores de atribuição de peso apresentados no apêndice II deste Anexo.

- (b) Apesar do disposto no subparágrafo (a) deste parágrafo, é permitido o funcionamento de um motor diesel quando:
- (i) for instalado no motor um sistema de limpeza dos gases de descarga aprovado pela Administração de acordo com o Código Técnico de NO<sub>x</sub>, para reduzir as emissões de NO<sub>x</sub> a bordo, pelo menos aos limites estabelecidos no subparágrafo (a), ou
  - (ii) for empregado qualquer outro método equivalente, aprovado pela Administração, levando em conta as diretrizes pertinentes a serem elaboradas pela Organização, para reduzir as emissões de NO<sub>x</sub> a bordo, pelo menos aos limites estabelecidos no subparágrafo (a) deste parágrafo.

## Regra 14

### *Óxidos de Enxofre (SO<sub>x</sub>)*

#### **Prescrições de caráter geral**

- (1) O teor de enxofre de qualquer óleo combustível utilizado a bordo de navios não deverá ultrapassar 4,5% m/m.
- (2) A média mundial de teor de enxofre nos óleos combustíveis residuais fornecidos para utilização a bordo de navios deverá ser monitorada, levando-se em conta as diretrizes a serem elaboradas pela Organização.

#### **Prescrições dentro das áreas de controle de emissões de SO<sub>x</sub>**

- (3) Para os efeitos desta regra, as áreas de controle de emissões de SO<sub>x</sub> deverão abranger:
  - (a) a área do Mar Báltico, como definida na Regra 10(1)(b) do Anexo I; e
  - (b) qualquer outra área marítima, incluindo áreas portuárias, estabelecida pela Organização de acordo com os critérios e procedimentos para o estabelecimento de áreas de controle de emissões de SO<sub>x</sub> com relação à prevenção da poluição do ar causada por navios, contidos no apêndice III deste Anexo.
- (4) Enquanto os navios estiverem dentro das áreas de controle de emissões de SO<sub>x</sub>, pelo menos uma das seguintes condições deverá ser atendida:
  - (a) o teor de enxofre do óleo combustível utilizado a bordo dos navios numa área de controle de emissões de SO<sub>x</sub> não ultrapasse 1,5% m/m;
  - (b) seja utilizado um sistema de limpeza dos gases de descarga, aprovado pela Administração levando em consideração as diretrizes a serem elaboradas pela Organização, para reduzir a emissão total de óxidos de enxofre pelos navios, abrangendo tanto os motores auxiliares como os da propulsão principal, a 6,0 g SO<sub>x</sub>/kW ou menos, calculada em função do peso total da

emissão de bióxido de enxofre. Os resíduos provenientes da utilização daquele equipamento não deverão ser descarregados em portos, enseadas e estuários fechados, a menos que possa estar perfeitamente documentado pelo navio que aqueles resíduos não causam qualquer impacto adverso aos ecossistemas daqueles portos, enseadas e estuários fechados, com base nos critérios informados à Organização pelas autoridades do Estado do Porto. A Organização deverá divulgar os critérios a todas as Partes da Convenção; ou

- (c) seja empregado qualquer outro método tecnológico que possa ser verificado e cujo emprego possa ser imposto, para limitar as emissões de SO<sub>x</sub> a um nível equivalente ao mencionado no subparágrafo (b). Estes métodos deverão ser aprovados pela Administração, levando em conta as diretrizes a serem elaboradas pela Organização.
- (5) O teor de enxofre do óleo combustível a que se referem o parágrafo (1) e o parágrafo (4)(a) desta regra deverá ser documentado pelo fornecedor, como exigido pela Regra 18 deste Anexo.
- (6) Os navios que utilizarem óleos combustíveis distintos para cumprir o disposto no parágrafo (4)(a) desta regra deverão dar um tempo suficiente para que, antes de entrar numa área de controle de emissões de SO<sub>x</sub> seja retirado do sistema de serviço de óleo combustível todo o combustível que tiver um teor de enxofre superior a 1,5% m/m. O volume de óleos combustíveis com um baixo teor de enxofre (teor de enxofre menor ou igual a 1,5%) contido em cada tanque, bem como a data, a hora e a posição do navio quando tiver sido concluída qualquer operação de mudança de combustível, deverão ser registrados num livro registro como o prescrita pela Administração.
- (7) Durante os primeiros 12 meses imediatamente após a entrada em vigor do presente Protocolo, ou de uma emenda ao presente Protocolo estabelecendo uma determinada área de controle das emissões de SO<sub>x</sub>, de acordo com o parágrafo (3)(b) desta regra, os navios que entrarem numa área de controle das emissões de SO<sub>x</sub> mencionada no parágrafo (3)(a) desta regra, ou estabelecida com base no parágrafo (3)(b) desta regra, estarão dispensados de cumprir as exigências dos parágrafos (4) e (6) desta regra e as exigências do parágrafo (5) desta regra, na medida em que atendam ao disposto no parágrafo (4)(a) desta regra.

## Regra 15

### *Compostos orgânicos voláteis*

- (1) Se as emissões de compostos orgânicos voláteis (VOC) dos navios tanque forem ser reguladas nos portos ou terminais sob a jurisdição de uma Parte do Protocolo de 1997, deverão ser reguladas de acordo com o disposto nesta regra.
- (2) Uma Parte do Protocolo de 1997 que designar portos ou terminais sob a sua jurisdição nos quais as emissões de VOC devam ser reguladas deverá enviar uma notificação à Organização. Essa notificação deverá conter informações sobre o tamanho dos navios tanque a serem controlados, as cargas que exijam um sistema de controle da emissão de vapores e a data em que aquele controle entrará em

vigor. A notificação deverá ser enviada pelo menos seis meses antes da data de entrada em vigor do controle.

- (3) O Governo de cada Parte do Protocolo de 1997 que designar portos ou terminais nos quais as emissões de VOC de navios tanque devam ser reguladas deverá assegurar que existam sistemas de controle da emissão de vapores aprovados por aquele Governo, levando em conta as normas de segurança elaboradas pela Organização, nos portos e terminais designados, e que eles sejam operados com segurança e de modo a evitar atrasos indevidos ao navio.
- (4) A Organização deverá divulgar às outras Partes do Protocolo de 1997 e aos Estados Membros da Organização, uma lista de portos e terminais designados pelas Partes do Protocolo de 1997, para a sua informação.
- (5) Todos os navios tanque que estiverem sujeitos ao controle da emissão de vapores, de acordo com o disposto no parágrafo (2) desta regra, deverão ser dotados de um sistema de recolhimento de vapores aprovado pela Administração, levando em conta as normas de segurança elaboradas pela Organização, e deverão utilizar estes sistemas durante o recebimento daquelas cargas. Os terminais em que estes sistemas de controle das emissões de vapores estiverem instalados poderão aceitar os navios tanque existentes que não possuirem sistemas de recolhimento de vapores por um período de três anos após a data de entrada em vigor do controle, mencionada no parágrafo (2).
- (6) Esta regra só deverá ser aplicada a navios tanque para o transporte de gás quando o tipo de sistemas de carga e de armazenamento permitirem a retenção a bordo, com segurança, de VOC não-metano, ou a sua devolução com segurança para terra.

## Regra 16

### *Incineração a bordo dos navios*

- (1) Exceto como disposto no parágrafo (5), só deverá ser permitida a incineração a bordo dos navios em incinerador de bordo.
- (2) (a) Exceto como disposto no subparagraph (b) of this paragraph, each incinerator installed on board of a ship on or after 1<sup>o</sup> of January of 2000, or thereafter, shall meet the requirements contained in Annex IV of this Annex. Each incinerator shall be approved by the Administration, taking into account the specifications for shipboard incinerators elaborated by the Organization.  
(b) The Administration shall be authorized to dispense from the application of the subparagraph (a) of this paragraph for any incinerator which is installed on board of a ship before the entry into force of the Protocol of 1997, provided that the ship is employed exclusively in voyages in waters subject to the sovereignty or jurisdiction of the State whose flag the ship is authorized to fly.
- (3) Nothing in this rule affects the prohibition contained in the Convention on the Prevention of Pollution of the Marine Environment by the Disposal of Rejected or Other Materials.

1972, como emendada, e no Protocolo relativo àquela Convenção, ou outras exigências feitas por aquela Convenção.

- (4) Deverá ser proibida a incineração a bordo das seguintes substâncias:
  - (a) resíduo das cargas constantes dos Anexos I, II e III da presente Convenção e os materiais contaminados das embalagens referentes àquelas cargas;
  - (b) bifenilas policloradas (PCB);
  - (c) lixo, como definido no Anexo V da presente Convenção, contendo mais do que vestígios de metais pesados; e
  - (d) produtos refinados de petróleo contendo compostos halogenados.
- (5) A incineração a bordo dos resíduos de águas servidas e de óleo gerados durante as operações normais de um navio pode ser feita também na instalação principal de geração de energia, ou nas caldeiras, mas nestes casos, não deverá ser realizada nos portos, enseadas e estuários.
- (6) Deverá ser proibida a incineração a bordo de cloretos polivinílicos, exceto nos incineradores de bordo para os quais tenham sido fornecidos Certificados de Aprovação do Tipo IMO.
- (7) Todos os navios que tiverem incineradores sujeitos a esta regra deverão possuir um manual de operação do fabricante que informe como operar o incinerador dentro dos limites estabelecidos no parágrafo (2) do apêndice IV deste Anexo.
- (8) O pessoal responsável pela operação de qualquer incinerador deverá ser adestrado e capaz de executar a orientação fornecida pelo manual de operação do fabricante.
- (9) Deverá ser exigido o monitoramento contínuo da temperatura dos gases de descarga da combustão, e não deverão ser lançados rejeitos num incinerador de bordo de alimentação contínua quando a temperatura estiver abaixo da mínima permitida de 850°C. Para os incineradores carregados com formadas, a unidade deverá ser projetada de tal modo que a temperatura na câmara de combustão chegue a 600°C em até cinco minutos depois do início do funcionamento.
- (10) Nada do disposto nesta regra impede o desenvolvimento, a instalação e o funcionamento de dispositivos térmicos alternativos de tratamento de rejeitos que atendam, ou superem, as exigências desta regra.

## Regra 17

### *Instalações de recebimento*

- (1) O Governo de cada Parte do Protocolo de 1997 compromete-se a assegurar o fornecimento de instalações adequadas para atender:
  - (a) às necessidades dos navios que utilizem os seus portos para a realização de reparos, no que se refere ao recebimento de substâncias diminuidoras de

ozônio e de equipamentos contendo aquelas substâncias, quanto retirados dos navios.

- (b) às necessidades dos navios que utilizem os seus portos, terminais ou portos para a realização de reparos, no que se refere ao recebimento de resíduos da limpeza dos gases de descarga provenientes de um sistema de limpeza de gases de descarga aprovado, quando não for permitida a descarga destes resíduos no meio ambiente marinho, com base na Regra 14 deste Anexo;

sem causar um atraso indevido aos navios, e

- (c) às necessidades de instalações de desmonte de navios para o recebimento de substâncias diminuidoras de ozônio e de equipamentos contendo aquelas substâncias, quanto retirados dos navios.

- (2) Todas as Partes do Protocolo de 1997 deverão notificar a Organização, para divulgação aos Membros da Organização, todos os casos em que não existam as instalações previstas nesta regra, ou que sejam alegadamente inadequadas.

## Regra 18

### *Qualidade do óleo combustível*

- (1) O óleo combustível para fins de combustão, entregue e utilizado a bordo de navios aos quais aplique-se este Anexo, deverá atender às seguintes exigências:

- (a) exceto como disposto no subparagraph (b):

(i) o óleo combustível deverá ser constituído de misturas de hidrocarbonetos derivados do refino de petróleo. Isto não deverá impedir o acréscimo de pequenas quantidades de aditivos destinados a melhorar alguns aspectos do seu desempenho;

(ii) o óleo combustível não deverá conter ácidos inorgânicos;

(iii) o óleo combustível não deverá conter qualquer substância acrescentada a ele, ou qualquer resíduo químico que:

(1) coloque em risco a segurança dos navios, ou afete de maneira adversa o desempenho das máquinas, ou

(2) seja nocivo às pessoas, ou

(3) contribua de um modo geral para aumentar a poluição do ar; e

- (b) o óleo combustível para fins de combustão, proveniente de outros métodos que não o refino de petróleo, não deverá:

(i) ter um teor de enxofre superior ao estabelecido na Regra 14 deste anexo;

- (ii) fazer com que o motor ultrapasse os limites de emissão de NO<sub>x</sub> estabelecidos na Regra 13(3)(a) deste Anexo;
  - (iii) conter ácidos inorgânicos; e
  - (iv) (1) colocar em risco a segurança dos navios, ou afetar de maneira adversa o desempenho das máquinas, ou
    - (2) ser nocivo às pessoas, ou
    - (3) contribuir de um modo geral para aumentar a poluição do ar.
- (2) Esta regra não se aplica ao carvão em sua forma sólida, nem aos combustíveis nucleares.
- (3) Os detalhes relativos ao óleo combustível para fins de combustão, entregue e utilizado a bordo de todo navio sujeito às Regras 5 e 6 deste Anexo, deverão estar registrados numa nota de entrega de óleo combustível para consumo do navio, que deverá conter pelo menos as informações estabelecidas no apêndice V deste Anexo.
- (4) A nota de entrega de combustível para consumo do navio deverá ser mantida a bordo do navio num lugar em que esteja rapidamente disponível para ser inspecionada em todos os momentos razoáveis. Ela deverá ser mantida por um período de três anos após o óleo combustível ter sido entregue a bordo.
- (5) (a) A autoridade competente do Governo de uma Parte do Protocolo de 1997 poderá inspecionar as notas de entrega de combustível para consumo do navio a bordo de qualquer navio ao qual aplique-se este Anexo enquanto o navio estiver em seus portos ou terminais ao largo ("offshore"), poderá tirar uma cópia de cada nota de entrega, e poderá solicitar ao Comandante, ou à pessoa encarregada do navio, que ateste que cada cópia é uma cópia autêntica da nota de entrega do combustível para consumo do navio. A autoridade competente poderá verificar também o teor de cada nota mediante consulta ao porto em que ela tiver sido emitida.
- (b) A inspeção das notas de entrega do combustível para consumo do navio e a tirada de cópias pela autoridade competente, com base neste parágrafo, deverão ser feitas o mais rápido possível, sem causar atrasos indevidos ao navio.
- (6) A nota de entrega do combustível para consumo do navio deverá estar acompanhada de uma amostra representativa do óleo combustível entregue, levando-se em conta as diretrizes a serem elaboradas pela Organização. Ao término da faina de recebimento do óleo combustível, a amostra deverá ser lacrada e assinada pelo representante do fornecedor e pelo Comandante, ou pelo oficial encarregado da faina, e mantida sob o controle do navio até que o óleo tenha sido significativamente consumido, mas, de qualquer modo, por um período não inferior a 12 meses a partir da data da entrega.
- (7) As Partes do Protocolo de 1997 comprometem-se a assegurar que as autoridades adequadas designadas por elas:

- (a) mantenham um registro dos fornecedores locais de óleo combustível;
  - (b) exijam que os fornecedores locais forneçam a nota de entrega e a amostra do combustível para consumo do navio como exigido por esta regra, com um atestado do fornecedor afirmando que o óleo combustível atende às exigências das Regras 14 e 18 deste Anexo;
  - (c) exijam que os fornecedores locais mantenham uma cópia da nota de entrega do combustível para consumo do navio por pelo menos três anos, para inspeção e verificação pelo Estado do Porto, como for necessário;
  - (d) tomem as medidas adequadas contra os fornecedores de óleo combustível que forem encontrados entregando um óleo combustível que não atenda ao que estiver atestado na nota de entrega do combustível para consumo do navio;
  - (e) informem à Administração o fato de qualquer navio ter recebido um óleo combustível que verificou-se que não atende às exigências das Regras 14 ou 18 deste Anexo;
  - (f) informem à Organização, para divulgação às Partes do Protocolo de 1997, todos os casos em que os fornecedores de óleo combustível tiverem deixado de atender às exigências estabelecidas nas Regras 14 ou 18 deste Anexo;
- (8) Juntamente com as inspeções do Estado do Porto, realizadas pelas Partes do Protocolo de 1997, as Partes comprometem-se ainda a:
- (a) informar à Parte ou não Parte em cuja jurisdição uma nota de entrega de combustível para consumo do navio tiver sido emitida, dos casos de entrega de um óleo combustível que não atenda às especificações, dando todas as informações pertinentes; e
  - (b) assegurar que sejam tomadas as medidas corretivas adequadas para fazer com que o óleo combustível passe a atender às especificações.

## Regra 19

### *Prescrições para plataformas e plataformas de perfuração*

- (1) Sujeito ao disposto nos parágrafos (2) e (3) desta regra, as plataformas fixas e flutuantes e as plataformas de perfuração deverão cumprir as exigências deste Anexo.
- (2) As emissões provenientes diretamente da exploração, da exploração e do processamento “offshore” correlato dos recursos minerais do fundo do mar estão, com base no Artigo 2(3)(b)(ii) da presente Convenção, dispensadas de cumprir o disposto neste Anexo. Estas emissões abrangem as seguintes:
  - (a) emissões resultantes da incineração de substâncias que sejam única e diretamente o resultado da exploração, da exploração e do processamento

“offshore” correlato dos recursos minerais do fundo do mar, inclusive mas não restringindo-se à combustão de hidrocarbonetos e à queima de material resultante da perfuração, lama e/ou fluidos de estimulação durante as operações de fechamento do poço e de teste, e a combustão decorrente de condições anormais;

- (b) a liberação de gases e de compostos voláteis arrastados pelos fluidos de perfuração e pelo material extraído;
  - (c) emissões relacionadas única e diretamente ao tratamento, manuseio ou armazenamento de minerais do fundo do mar; e
  - (d) emissões provenientes dos motores diesel que sejam empregados unicamente na exploração, exploração e processamento “offshore” correlato dos recursos minerais do fundo do mar.
- (3) As exigências da Regra 18 deste Anexo não deverão ser aplicadas à utilização de hidrocarbonetos que sejam produzidos e posteriormente utilizados no local como combustível, quando aprovado pela Administração.

# Apêndices do Anexo VI

## Apêndice I

### Formato do Certificado IAPP

#### (Regra 8)

#### CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO DO AR

Emitido com base nos dispositivos do Protocolo de 1997 para emendar a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, 1973, como alterada pelo Protocolo de 1978 relativo àquela Convenção (daqui em diante referida como "a Convenção"), sob a autoridade do Governo de:

.....  
*(designação completa do país)*

por .....

*(designação completa da pessoa ou organização competente  
autorizada com base nos dispositivos da Convenção)*

Nome do navio	Números ou letras Característicos	Número da IMO	Porto de registro	Arqueação bruta

Tipo de navio:       navio tanque  
                         outros navios que não navio tanque

#### ESTE DOCUMENTO É PARA ATESTAR:

- Que o navio foi vistoriado de acordo com a Regra 5 do Anexo VI da Convenção; e
- Que a vistoria revela que os equipamentos, sistemas, acessórios, dispositivos e materiais atendem totalmente às exigências aplicáveis do Anexo VI da Convenção.

Este certificado é válido até ..... , sujeito a vistorias de acordo com a Regra 5 do Anexo VI da Convenção.

Emitido em .....

*(Local de emissão do certificado)*

.....  
*(Data da emissão)*

.....  
*(Assinatura do funcionário devidamente autorizado  
que emitiu o certificado)*

*(Selo ou carimbo da autoridade,  
como for adequado)*

**ENDOSO PARA VISTORIAS ANUAIS E INTERMEDIÁRIAS**

ISTO É PARA ATESTAR que, numa vistoria exigida pela Regra 5 do Anexo VI da Convenção, verificou-se que o navio atende aos dispositivos pertinentes da Convenção.

Vistoria anual:

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

Local .....

Data .....

*(Selo ou carimbo da autoridade, como for adequado)*

Vistoria anual\* / Intermediária \*:

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

Local .....

Data .....

*(Selo ou carimbo da autoridade, como for adequado)*

Vistoria anual\* / intermediária \*:

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

Local.....

Data .....

*(Selo ou carimbo da autoridade, como for adequado)*

Vistoria anual:

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

Local .....

Data .....

*(Selo ou carimbo da autoridade, como for adequado)*

\* Suprimir como for adequado.

**SUPLEMENTO DO  
CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENÇÃO DA  
POLUIÇÃO DO AR  
(CERTIFICADO IAPP)**

***REGISTRO DE CONSTRUÇÃO E EQUIPAMENTO***

Com referência ao disposto no Anexo VI da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, 1973, como alterada pelo Protocolo de 1978 relativo àquela Convenção (daqui em diante referida como "a Convenção").

*Observações:*

- 1 Este registro deverá ser anexado de maneira permanente ao Certificado IAPP. O Certificado IAPP deverá estar sempre disponível a bordo do navio.
- 2 Se o idioma do Registro original não for o inglês, o francês ou o espanhol, o texto deverá conter uma tradução para um destes idiomas.
- 3 Os lançamentos nos retângulos deverão ser feitos introduzindo-se uma cruz (X) para a resposta "sim" e "aplicável", ou um (-) para as respostas "não" e "não aplicável", como for adequado.
- 4 A menos que seja afirmado em contrário, as regras mencionadas neste Registro referem-se às regras do Anexo VI da Convenção e as resoluções ou circulares referem-se às adotadas pela Organização Marítima Internacional.

**1 Informações sobre o navio**

- 1.1 Nome do navio .....
- 1.2 Números ou letras característicos .....
- 1.3 Número da IMO .....
- 1.4 Porto de registro .....
- 1.5 Arqueação bruta .....
- 1.6 Data em que foi batida a quilha, ou em que o navio estava num estágio de construção semelhante .....
- 1.7 Data do início da conversão de vulto (se aplicável) (Regra 13):  
.....

**2 Controle das emissões provenientes dos navios**

- 2.1 Substâncias diminuidoras de ozônio (Regra 12)

2.1.1 Os seguintes sistemas e equipamentos de extinção de incêndio contendo halon podem continuar em atividade: .....

Sistema – equipamento	Localização a bordo

2.1.2 Os seguintes sistemas e equipamentos contendo CFC podem continuar em atividade: .....

Sistema – equipamento	Localização a bordo

2.1.3 Os seguintes sistemas e equipamentos contendo hidroclorofluorcarbonetos (HCFC) instalados antes de 1º de Janeiro de 2020 podem continuar em atividade:

.....

Sistema – equipamento	Localização a bordo

## 2.2 Óxidos de nitrogênio (NO<sub>x</sub>) (Regra 13)

2.2.1 Os seguintes motores diesel com uma potência de saída maior que 130 kW, e instalados num navio construído em 1º de Janeiro de 2000, ou depois, atendem às normas de emissão da Regra 13(3)(a), de acordo com o Código Técnico de NO<sub>x</sub>:

.....

Fabricante e modelo	Número de série	Emprego	Potência de saída (kW)	Velocidade Nominal (rpm)

2.2.2 Os seguintes motores diesel com uma potência de saída maior que 130 kW, e que sofreram uma conversão de vulto a que se refere a Regra 13(2) em 1º de Janeiro de 2000, ou depois, atendem às normas de emissão da Regra 13(3)(a), de acordo com o Código Técnico de NO<sub>x</sub>: .....

Fabricante e modelo	Número de série	Emprego	Potência de saída (kW)	Velocidade Nominal (rpm)
---------------------	-----------------	---------	------------------------	--------------------------

2.2.3 Os seguintes motores diesel com uma potência de saída maior que 130 kW e instalados num navio construído em 1º de Janeiro de 2000, ou depois, ou com uma potência de saída maior que 130 kW e que tenham sofrido uma conversão de vulto a que se refere a Regra 13(2) em 1º de Janeiro de 2000, ou depois, são dotados de um sistema ou de outros métodos equivalentes de limpeza dos gases de descarga de acordo com a Regra 13(3), e com o Código Técnico de NOx: .....□

Fabricante e modelo	Número de série	Emprego	Potência de saída (kW)	Velocidade nominal (rpm)
---------------------	-----------------	---------	------------------------	--------------------------

2.2.4 Os seguintes motores diesel a que se referem os parágrafos 2.2.1, 2.2.2 e 2.2.3 acima são dotados de dispositivos de monitoramento e registro de emissão de NOx, de acordo com o Código Técnico de NOx: .....□

Fabricante e modelo	Número de série	Emprego	Potência de saída (kW)	Velocidade nominal (rpm)
---------------------	-----------------	---------	------------------------	--------------------------

### 2.3 Óxidos de enxofre (SOx) (Regra 14)

2.3.1 Quando o navio operar numa área de controle de emissão de SOx especificada na Regra 14(3), utiliza:

- .1 um óleo combustível com um teor de enxofre que não ultrapasse 1,5% m/m, como documentado pelas notas de entrega de combustível para consumo do navio; ou.....□
- .2 um sistema aprovado de limpeza dos gases de descarga para reduzir as emissões de SOx abaixo de 6,0 g SOx/kW h; ou .....
- .3 outra tecnologia aprovada para reduzir as emissões de SOx abaixo de 6,0 g SOx/kW h.....□

### 2.4 Compostos orgânicos voláteis (VOCs) (Regra 15)

2.4.1 O navio tanque possui um sistema de recolhimento de vapores instalado e aprovado, de acordo com a MSC/Circ.585.....□

2.5 O navio possui um incinerador:

- .1 que atende à Resolução MEPC.76(40), como emendada .....
- .2 instalado antes de 1º de Janeiro de 2000, que não atende à Resolução MEPC.76(40), como emendada .....

ISTO É PARA ATESTAR que este Registro está correto em todos os aspectos.

Emitido em .....

(Local de emissão do Registro)

(Data da emissão)

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado que emitiu o Registro)

(Selo ou carimbo da autoridade, como for adequado)

## *Apêndice II*

### **Ciclos de teste e fatores de atribuição de peso**

#### **(Regra 13)**

Deverão ser empregados os seguintes ciclos de teste e fatores de atribuição de peso para verificar se os motores diesel marítimos obedecem aos limites de NO<sub>x</sub>, de acordo com a Regra 13 deste Anexo, utilizando o procedimento de teste e o método de cálculo estabelecido no Código Técnico de NO<sub>x</sub>.

- .1 Para os motores marítimos de velocidade constante empregados para a propulsão principal, inclusive para a propulsão diesel elétrica, deve ser utilizado o ciclo de teste E2.
- .2 Para instalações de hélice de passo variável, deve ser utilizado o ciclo de teste E2.
- .3 Para motores principais e auxiliares que funcionam acionando hélices, deve ser utilizado o ciclo de teste E3.
- .4 Para motores auxiliares de velocidade constante, deve ser utilizado o ciclo de teste D2.
- .5 Para motores auxiliares de velocidade variável e carga variável, não mencionados acima, deve ser utilizado o ciclo de teste C1.

*Ciclo de teste para utilização na propulsão principal com velocidade constante (inclusive propulsão diesel elétrica ou instalações de hélice de passo variável)*

Ciclo de teste tipo E2	Velocidade	100%	100%	100%	100%
	Potência	100%	75%	50%	25%
	Fator de atribuição de peso	0,2	0,5	0,15	0,15

*Ciclo de teste para utilização na propulsão principal utilizada para a rotação de hélices e nos motores auxiliares utilizados para a rotação de hélices*

Ciclo de teste tipo E3	Velocidade	100%	91%	80%	63%
	Potência	100%	75%	50%	25%
	Fator de atribuição de peso	0,2	0,5	0,15	0,15

*Ciclo de teste para utilização em motores auxiliares de velocidade constante*

Ciclo de teste tipo D2	Velocidade	100%	100%	100%	100%	100%
	Potência	100%	75%	50%	25%	10%
	Fator de atribuição de peso	0,05	0,25	0,3	0,3	0,1

*Ciclo de teste para emprego em motores auxiliares de velocidade e carga variáveis*

Ciclo de Teste tipo C1	Velocidade	Nominal				Intermediária			Sem carga
	Torque	100%	75%	50%	10%	100%	75%	50%	0%
	Fator de atribuição de peso	0,15	0,15	0,15	0,1	0,1	0,1	0,1	0,15

## *Apêndice III*

### **Critérios e procedimentos para o estabelecimento de áreas de controle de emissões de SO<sub>X</sub> (Regra 14)**

#### **1 Propósitos**

1.1 O propósito deste apêndice é fornecer os critérios e os procedimentos para o estabelecimento de áreas de controle de emissão de SO<sub>X</sub>. O propósito das áreas de controle de emissão de SO<sub>X</sub> é impedir, reduzir e controlar a poluição do ar causada pelas emissões de SO<sub>X</sub> e os seus impactos adversos sobre as áreas terrestres e marítimas.

1.2 A Organização deve analisar a adoção de uma área de controle de emissão de SO<sub>X</sub>, se houver uma necessidade comprovada de impedir, reduzir e controlar a poluição do ar causada pelas emissões de SO<sub>X</sub> dos navios.

#### **2 Critérios propostos para o estabelecimento de uma área de controle de emissão de SO<sub>X</sub>**

2.1 Só deverá ser apresentada uma proposta à Organização para o estabelecimento de uma área de controle de emissão de SO<sub>X</sub> pelos Estados Contratantes do Protocolo de 1997. Quando dois ou mais Estados Contratantes tiverem um interesse comum numa determinada área, eles devem formular uma proposta conjunta.

2.2 A proposta deverá conter:

- .1 um esboço claro da área proposta para emprego de controles sobre as emissões de SO<sub>X</sub> dos navios, juntamente com uma carta de referência em que a área esteja marcada;
- .2 uma descrição das áreas terrestres e marítimas em risco de sofrer os impactos das emissões de SO<sub>X</sub> dos navios;
- .3 uma avaliação de que as emissões de SO<sub>X</sub> dos navios que estão operando na área proposta para emprego de controles da emissão de SO<sub>X</sub> estão contribuindo para a poluição do ar causada por SO<sub>X</sub>, inclusive o depósito de SO<sub>X</sub> e os seus impactos adversos sobre as áreas terrestres e marítimas sob consideração. Esta avaliação deverá conter uma descrição do impacto das emissões de SO<sub>X</sub> sobre os ecossistemas terrestres e aquáticos, as áreas de produtividade natural, os habitats críticos, a qualidade da água, a saúde humana e as áreas de importância cultural e científica, se for aplicável. Devem ser reveladas as fontes dos dados pertinentes, inclusive as metodologias utilizadas;

- .4 informações pertinentes relativas às condições meteorológicas na área proposta para emprego de controles sobre as emissões de SO<sub>x</sub> e nas áreas terrestres e marítimas em risco, em especial os padrões de ventos predominantes ou outras condições topográficas, geológicas, oceanográficas, morfológicas ou outras, que possam levar a uma maior probabilidade de uma poluição do ar mais localizada ou a níveis mais elevados de acidificação;
- .5 a natureza do tráfego marítimo na área proposta para emprego de controles sobre as emissões de SO<sub>x</sub>, inclusive os padrões e a densidade daquele tráfego; e
- .6 uma descrição das medidas de controle tomadas pelo Estado Contratante, ou Estados Contratantes que apresentam a proposta, mencionando as fontes de emissão de SO<sub>x</sub> localizadas em terra que afetam a área em risco, que estejam no seu lugar e funcionando, simultaneamente com a análise das medidas a serem adotadas em relação ao disposto na Regra 14 do Anexo VI da presente Convenção.

2.3 Os limites geográficos de uma área de controle das emissões de SO<sub>x</sub> deverão basear-se nos critérios pertinentes apresentados acima, inclusive nas emissões e na deposição de SO<sub>x</sub> proveniente dos navios que navegam na área proposta, nos padrões e na densidade do tráfego e nas condições de vento.

2.4 Uma proposta para designar uma determinada área como área de controle das emissões de SO<sub>x</sub> deverá ser submetida à Organização de acordo com as regras e procedimentos estabelecidos pela Organização.

### ***3 Procedimentos para a avaliação e a adoção de áreas de controle das emissões de SO<sub>x</sub> pela Organização***

3.1 A Organização deverá analisar toda proposta que lhe for submetida por um Estado Contratante, ou por Estados Contratantes.

3.2 Uma área de controle das emissões de SO<sub>x</sub> deverá ser estabelecida por meio de uma emenda a este Anexo, analisada e posta em vigor de acordo com o Artigo 16 da presente Convenção.

3.3 Ao avaliar a proposta, a Organização deverá levar em conta os critérios que deverão estar contidos em cada proposta para adoção, como apresentado na seção 2 acima, e os custos relativos para reduzir os depósitos de enxofre proveniente dos navios, quando comparados com os controles baseados em terra. Devem ser levados em conta também os impactos econômicos sobre os navios mercantes empenhados no tráfego marítimo internacional.

### ***4 Operação das áreas de controle das emissões de SO<sub>x</sub>***

4.1 As Partes que tiverem navios navegando na área são incentivadas a enviar à Organização quaisquer assuntos importantes que tenham com relação à operação da área.

## *Apêndice IV*

## **Aprovação do modelo e limites para o funcionamento de incineradores de bordo (Regra 16)**

(1) Os incineradores de bordo mencionados na Regra 16(2) deverão possuir um certificado de aprovação do seu modelo, fornecido pela IMO. Para obter este certificado, o incinerador deverá ser projetado e confeccionado de acordo com uma norma aprovada, como mencionado na Regra 16(2). Cada modelo deverá ser submetido na fábrica, ou numa instalação de teste aprovada, a um teste especificado de funcionamento para aprovação daquele modelo, sob a responsabilidade da Administração, utilizando a seguinte especificação padrão relativa ao combustível/rejeitos para o teste de aprovação do modelo, para verificar se o incinerador funciona dentro dos limites estabelecidos no parágrafo (2) deste apêndice:

**Borra de óleo consistindo de:** 75% de borra de óleo do HFO; 5% de resíduos de óleo lubrificante; e 20% de água emulsionada.

Rejeitos sólidos consistindo de:	50% de restos de comida 50% de lixo contendo aproximadamente 30% de papel, aproximadamente 40% de papelão, aproximadamente 10% de trapos, aproximadamente 20% de plásticos.
----------------------------------	--

A mistura deverá conter até 50% de umidade e 7% de sólidos não combustíveis.

(2) Os incineradores mencionados na Regra 16(2) deverão funcionar dentro dos seguintes limites:

O <sub>2</sub> na câmara de combustão:	6 a 12%
Média máxima de CO nos gases de combustão:	200 mg/MJ
Média máxima da quantidade de fuligem:	Bacharach 3 ou Ringelman I (20% de opacidade) (Só é aceitável uma quantidade maior de fuligem durante períodos muito curtos, como no momento do acendimento)

**Componentes não queimados nos resíduos de cinzas:** máximo de 10% em relação ao peso

**Faixa de temperatura dos gases de descarga da câmara de combustão:** 850 a 1200°C

## *Apêndice V*

### **Informações a serem contidas na nota de entrega do combustível para consumo do navio (Regra 18(3))**

**Nome e número IMO do navio recebedor**

**Porto**

**Data de início da entrega**

**Nome, endereço e telefone do fornecedor do óleo combustível marítimo**

**Nome do(s) produto(s)**

**Quantidade (toneladas métricas)**

**Densidade a 15°C (kg/m<sup>3</sup>)**

**Teor de enxofre (% m/m)**

**Uma declaração assinada pelo representante do fornecedor do óleo combustível, atestando que o óleo combustível fornecido está de acordo com o disposto na Regra 14(1) ou (4)(a) e com a Regra 18(1) deste Anexo.**

#### **MENSAGEM N° 437, DE 2006**

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do disposto no art. 49, inciso I, combinado com o art. 84, inciso VIII, da Constituição, submeto à elevada consideração de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos do Senhor Ministro de Estado das Relações Exteriores, o texto

consolidado da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios adotada pela Organização Marítima Internacional, em Londres, em 2 de novembro de 1973, e o seu Protocolo de 1978, com as Emendas adotadas em 4 de dezembro de 2003 e 1º de abril de 2004.

Brasília, 7 de junho de 2006. – **Luiz Inácio Lula da Silva.**

**RESOLUÇÃO MEPC.111(50)**

adotada em 4 de Dezembro de 2003

**EMENDAS AO ANEXO DO PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO CAUSADA POR NAVIOS, 1973**

(Emendas à Regra 13G, acréscimo da nova Regra 13H e emendas feitas ao Suplemento do Certificado IOPP do Anexo I da MARPOL 73/78 em decorrência destas alterações)

LEMBRANDO o Artigo 38(a) da Convenção sobre a Organização Marítima Mundial, relativo às atribuições do Comitê de Proteção do Meio Ambiente Marinho (o Comitê), que lhe foram conferidas pelas convenções internacionais para a prevenção e o controle da poluição marinha,

OBSERVANDO o Artigo 16 da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, 1973 (daqui em diante referida como "a Convenção de 1973") e o Artigo VI do Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, 1973 (daqui em diante referido como o "Protocolo de 1978"), que juntos estabelecem os procedimentos para a realização de emendas ao Protocolo de 1978 e atribuem ao órgão adequado da Organização a função de analisar e adotar as emendas à Convenção de 1973, como alterada pelo Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78).

TENDO ANALISADO as emendas propostas à Regra 13G e as emendas delas decorrentes ao Suplemento (Modelo B) do Certificado IOPP do Anexo I da MARPOL 73/78,

TENDO ANALISADO TAMBÉM a nova Regra 13H do Anexo I da MARPOL 73/78 que foi proposta,

1. ADOTA, de acordo com o Artigo 16(2)(d) da Convenção de 1973, as emendas ao Anexo I da MARPOL 73/78, cujo texto é apresentado nos anexos 1, 2, 3 e 4 da presente resolução, estando cada um deles sujeito a uma análise separada a ser realizada pelas Partes de acordo com o Artigo 16(2)(f)(ii) da Convenção de 1973;
2. DETERMINA, de acordo com o Artigo 16(2)(f)(iii) da Convenção de 1973, que as emendas deverão ser consideradas como tendo sido aceitas em 4 de Outubro de 2004, a menos que, antes daquela data, pelo menos um terço das Partes, ou Partes cujas frotas mercantes reunidas constituam pelo menos 50% da arqueação bruta da frota mercante mundial, tenham notificado à Organização as suas objeções às emendas;
3. CONVIDA as Partes a observarem que, de acordo com o Artigo 16(2)(g)(ii) da Convenção de 1973, as mencionadas emendas deverão entrar em vigor em 5 de Abril de 2005, dependendo da sua aceitação de acordo com o parágrafo 2 acima;
4. SOLICITA ao Secretário-Geral, de acordo com o Artigo 16(2)(e) da Convenção de 1973, que transmita a todas as Partes da MARPOL 73/78 cópias autenticadas da presente resolução e o texto das emendas contidas nos anexos; e
5. SOLICITA AINDA ao Secretário-Geral que transmita cópias desta resolução e dos seus anexos aos Membros da Organização que não são Partes da MARPOL 73/78.

## ANEXO 1

### EMENDAS AO ANEXO I DA MARPOL 73/78

O texto existente da Regra 13G é substituído pelo seguinte:

#### **"Regra 13G"**

##### **Prevenção da poluição accidental por óleo – Medidas para os petroleiros existentes**

1) A menos que seja expressamente disposto em contrário, esta regra deverá:

- (a) ser aplicada aos petroleiros de 5.000 toneladas de porte bruto ou mais, que tenham sido contratados, cujas quilhas tenham sido batidas ou que tenham sido entregues antes das datas especificadas na Regra 13F(1) deste Anexo; e
- (b) não ser aplicada aos petroleiros que atendam à Regra 13F deste Anexo, que tenham sido contratados, cujas quilhas tenham sido batidas ou que tenham sido entregues antes das datas especificadas na Regra 13F(1) deste Anexo; e
- (c) não ser aplicada aos petroleiros abrangidos pelo subparágrafo (a) acima e que atendam à Regra 13F(3)(a) e (b), ou 13F(4), ou 13F(5) deste Anexo, exceto que as prescrições relativas às distâncias mínimas entre os limites do tanque de carga e o costado e as chapas de fundo não precisam ser atendidas em todos os aspectos. Neste caso, as distâncias de proteção até o costado não deverão ser inferiores às especificadas no Código Internacional para Produtos Químicos a Granel para a localização dos tanques de carga do tipo 2 e as distâncias de proteção até o fundo na linha de centro deverão obedecer à Regra 13E(4)(b) deste Anexo.

(2) Para os efeitos desta regra:

- (a) *Óleo diesel pesado* significa o óleo diesel, que não seja daqueles refinados, em que mais de 50% do seu volume seja destilado a uma temperatura não superior a 340°C, quando testados pelo método aceitável para a Organização.

(b) *Óleo combustível* significa os produtos refinados pesados ou os resíduos de óleo cru, ou misturas desses materiais destinados a serem utilizados como combustível para a produção de calor ou de energia, possuindo uma qualidade equivalente à especificação aceitável para a Organização.

(3) Para os efeitos desta regra, os petroleiros são divididos nas seguintes categorias:

- (a) *Petroleiro da Categoria 1* significa um petroleiro de 20.000 toneladas de porte bruto ou mais, transportando óleo cru, óleo combustível, óleo diesel pesado ou óleo lubrificante como carga, e de 30.000 toneladas de porte bruto ou mais, transportando outros óleos que não os mencionados acima, que não atenda às exigências para petroleiros novos, como definidos na Regra 1(26) deste Anexo;
- (a) *Petroleiro da Categoria 2* significa um petroleiro de 20.000 toneladas de porte bruto ou mais, transportando óleo cru, óleo combustível, óleo diesel pesado ou óleo lubrificante como carga, e de 30.000 toneladas de porte bruto ou mais, transportando outros óleos que não os mencionados acima, que obedeça às prescrições para petroleiros novos, como definidos na Regra 1(26) deste Anexo;
- (b) *Petroleiro da Categoria 3* significa um petroleiro de 5.000 toneladas de porte bruto ou mais, no entanto menor do que o especificado no subparágrafo (a) ou (b) deste parágrafo.

(4) Um petroleiro ao qual se aplique esta regra deverá cumprir às prescrições da Regra 13F deste Anexo, no máximo até 5 de Abril de 2005 ou até o aniversário da data da entrega do navio, na data ou no ano especificado na tabela a seguir:

Categoria do Petroleiro	Data ou ano
Categoria 1	5 de Abril de 2005 para navios entregues em 5 de Abril de 1982 ou antes 2005 para navios entregues depois de 5 de Abril de 1982
Categoria 1 e Categoria 2	5 de Abril de 2005 para navios entregues em 5 de Abril de 1977 ou antes 2005 para navios entregues depois de 5 de Abril de 1977, mas antes de 1º de Janeiro de 1978 2006 para navios entregues em 1973 e 1979 2007 para navios entregues em 1980 e 1981 2008 para navios entregues em 1982 2009 para navios entregues em 1983 2010 para navios entregues em 1984, ou depois

(5) Apesar do disposto no parágrafo (4) desta regra, no caso de um petroleiro da Categoria 2 ou 3 dotado apenas de duplos fundos ou de casco duplo que não sejam utilizados para o transporte de óleo e que se estendam por todo o comprimento dos tanques de carga, ou de espaços no casco duplo que não sejam utilizados para o transporte de óleo e que se estendam por todo o comprimento dos tanques de carga, mas que não preencha as condições necessárias para ser dispensado do disposto no parágrafo (1)(c) desta regra, a Administração poderá autorizar que aquele navio continue operando além da data especificada no parágrafo (4) desta regra, desde que:

- (a) o navio estivesse em atividade em 1º de julho de 2001;
- (b) a Administração esteja convencida, através de uma verificação dos registros oficiais, de que o navio atende às condições acima especificadas;
- (c) as condições do navio, acima especificadas, permaneçam inalteradas; e
- (d) esta operação prorrogada não vá além da data em que o navio completar 25 anos após a data da sua entrega.

(6) Um petroleiro da Categoria 2 ou 3, com 15 anos ou mais após a data da sua entrega, deverá cumprir o Esquema de Avaliação das Condições adotado pelo Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marinho através da Resolução MEPC.94(46), como emendada, desde que estas emendas sejam adotadas, postas em vigor e surtam efeito de acordo com o disposto no Artigo 16 da presente Convenção, relativo aos procedimentos para a adoção de emendas aplicáveis a um apêndice de um Anexo.

(7) A Administração poderá autorizar que um petroleiro da Categoria 2 ou 3 continue operando além da data especificada no parágrafo (4) desta regra, se os resultados satisfatórios obtidos através do Esquema de Avaliação das Condições comprovarem, na opinião da Administração, que o navio está apto para continuar realizando aquela operação, desde que a operação não vá além do aniversário da data de entrega do navio em 2015, ou além da data em que o navio completar 25 anos após a data da sua entrega, o que ocorrer primeiro.

(8) (a) A Administração de uma Parte da presente Convenção que permitir a aplicação do parágrafo (5) desta regra, ou que permitir, suspender, retirar a aplicação do parágrafo (7) desta regra, ou recusar-se a aplicá-lo a um navio autorizado a arvorar a sua bandeira deverá informar imediatamente à Organização, para que os detalhes relativos a essa

medida sejam divulgadas às Partes da presente Convenção para a sua informação e medidas cabíveis, se houver alguma.

- (b) Uma Parte da presente Convenção terá o direito de negar a entrada nos portos ou nos terminais ao largo "offshore" sob a sua jurisdição dos petroleiros que estiverem operando de acordo com o disposto no:
- (i) parágrafo (5) desta regra, além do aniversário da data da entrega do navio em 2015; ou
  - (ii) parágrafo (7) desta regra.

Nestes casos, aquela Parte deverá informar à Organização, para que os detalhes relativos a aquela medida sejam divulgados às Partes da presente Convenção para a sua informação."

## **ANEXO 2**

### **EMENDAS AO ANEXO I DA MARPOL 73/78**

É acrescentada a seguinte regra nova após a Regra 13G:

#### **"Regra 13H**

##### **Prevenção da poluição causada por petroleiros transportando óleo pesado como carga**

I Esta regra deverá:

- (a) ser aplicada a todos os petroleiros de 600 toneladas de porte bruto ou mais, transportando óleo pesado, independentemente da data da entrega; e
- (b) não ser aplicada aos petroleiros abrangidos pelo subparágrafo (a) acima, que atendam ao disposto na Regra 13F(3)(a) e (b), ou 13F(4), ou 13F(5) deste Anexo, exceto que a exigência relativa às distâncias mínimas entre os limites do tanque de carga e as chapas do costado e do fundo do casco não precisam ser atendidas em todos os aspectos. Neste caso, as distâncias de proteção até o costado não deverão ser inferiores às especificadas no Código Internacional para Produtos Químicos a Granel para a localização dos tanques de carga do tipo 2 e as distâncias de proteção até o fundo do casco na linha de centro deverão obedecer à Regra 13E(4)(b) deste Anexo.

(2) Para os efeitos desta regra, "óleo pesado" significa qualquer dos seguintes produtos:

- (a) óleos crus tendo uma densidade superior a 900 kg/m<sup>3</sup> a 15° C;
- (b) óleos combustíveis tendo uma densidade superior a 900 kg/m<sup>3</sup> a 15° C, ou uma viscosidade cinemática superior a 180 mm<sup>2</sup>/s a 50° C;
- (c) betume, alcatrão e suas emulsões.

(3) Um petroleiro ao qual se aplique esta regra deverá cumprir o disposto nos parágrafos (4) a (8) desta regra, além de cumprir os dispositivos aplicáveis da Regra 13G.

(4) Sujeito ao disposto nos parágrafos (5), (6) e (7) desta regra, um petroleiro ao qual se aplique esta regra deverá:

- (a) se tiver 5.000 toneladas de porte bruto ou mais, cumprir as exigências da Regra 13F deste Anexo, no máximo até 5 de Abril de 2005; ou
- (b) se tiver 600 toneladas de porte bruto ou mais, mas menos de 5.000 toneladas de porte bruto, ser dotado de tanques ou espaços de duplo fundo que atendam ao disposto na Regra 13F(7)(a) deste Anexo, e tanques ou espaços laterais dispostos de acordo com a Regra 13F(3)(a) e atendendo às exigências relativas à distância *w*, como mencionada na Regra 13F(7)(b), no máximo até o aniversário da data de entrega do navio no ano de 2008.

(5) No caso de um petroleiro de 5.000 toneladas de porte bruto ou mais, transportando óleo pesado como carga e dotado apenas de duplos fundos ou de casco duplo que não sejam utilizados para o transporte de óleo e que se estendam por todo o comprimento dos tanques de carga, ou de espaços no casco duplo que não sejam utilizados para o transporte de óleo e que se estendam por todo o comprimento dos tanques de carga, mas que não preencha as condições necessárias para ser dispensado do disposto no parágrafo (1)(b) desta regra, a Administração poderá permitir que aquele navio continue operando além da data especificada no parágrafo (4) desta regra, desde que:

- (e) o navio estivesse em atividade em 4 de Dezembro de 2003;
- (f) a Administração esteja convencida, através de uma verificação dos registros oficiais, de que o navio atendeu as condições acima especificadas;
- (g) as condições do navio, acima especificadas, permaneçam inalteradas; e
- (h) esta operação prolongada não vá além da data em que o navio completar 25 anos após a data da sua entrega.

- (6) (a) A Administração poderá permitir que um petroleiro de 5.000 toneladas de porte bruto ou mais, transportando óleo cru com uma densidade superior a 900 kg/m<sup>3</sup>, mas inferior a 945 kg/m<sup>3</sup>, a 15° C continue operando além da data especificada no parágrafo (4)(a) desta regra, se os resultados satisfatórios obtidos através do Esquema de Avaliação das Condições, mencionado na Regra 13G(6), comprovarem, na opinião da Administração, que o navio está apto para continuar realizando aquela operação, levando em consideração o tamanho, a idade, a área de operações e as condições estruturais do navio, desde que a operação não vá além da data em que o navio completar 25 anos após a data da sua entrega.
- (b) A Administração poderá permitir que um petroleiro de 600 toneladas de porte bruto ou mais, mas com menos de 5.000 toneladas de porte bruto, transportando óleo pesado como carga, continue operando além da data especificada no parágrafo (4)(b) desta regra, se, na opinião da Administração, o navio estiver apto para continuar realizando aquela operação, levando em consideração o tamanho, a idade, a área de operações e as condições estruturais do navio, desde que a operação não vá além da data em que o navio completar 25 anos após a data da sua entrega.
- (7) A Administração de uma Parte da presente Convenção poderá dispensar um petroleiro de 600 toneladas de porte bruto ou mais, transportando óleo pesado como carga, de cumprir o disposto nesta regra, se o petroleiro:
- (a) for empregado em viagens realizadas exclusivamente dentro de uma área sob a sua jurisdição, ou operar como uma unidade flutuante de armazenamento de óleo pesado localizada numa área sob a sua jurisdição; ou
  - (b) for empregado em viagens realizadas exclusivamente dentro de uma área sob a jurisdição de uma outra Parte, ou operar como uma unidade flutuante de armazenamento de óleo pesado localizada numa área sob a jurisdição de uma outra Parte, desde que a Parte em cuja jurisdição o petroleiro estiver operando concorde com a operação daquele petroleiro numa área sob a sua jurisdição.
- (8) (a) A Administração de uma Parte da presente Convenção que permitir, suspender, retirar a aplicação dos parágrafos (5), (6) ou (7) desta regra, ou que recusar-se a aplicá-los a um navio autorizado a arvorar a sua bandeira deverá informar sem demora à Organização, para que os detalhes relativos à sua medida sejam transmitidos às Partes da presente Convenção para a sua informação e medidas cabíveis, se houver alguma.

- (b) Sujeito ao disposto na legislação internacional, uma Parte da presente Convenção terá o direito de negar a entrada nos portos ou nos terminais ao largo "offshore" sob a sua jurisdição dos petroleiros que estiverem operando de acordo com o disposto nos parágrafos (5) ou (6) desta regra, ou de negar a transferência de óleo pesado entre navios nas áreas sob a sua jurisdição, exceto quando isto for necessário com a finalidade de assegurar a segurança de um navio ou de salvar vidas humanas no mar. Nestes casos, a Parte deverá informar à Organização, para que os detalhes relativos à sua medida sejam transmitidos às Partes da presente Convenção para a sua informação.

### ANEXO 3

#### **EMENDAS AO FORMATO B DO SUPLEMENTO DO CERTIFICADO IOPP RELATIVAS À REGRA 13G REVISTA, DO ANEXO I DA MARPOL 73/78**

O parágrafo 5.8.4 existente do formato B do Suplemento do Certificado IOPP é substituído pelo seguinte:

“5.8.4 O navio está sujeito à Regra 13G e:

- .1 está obrigado a cumprir a Regra 13F no máximo até ..... ( )
- .2 está disposto de modo que os seguintes tanques ou espaços não sejam utilizados para o transporte de óleo ..... ( )
- .3 está autorizado a continuar operando de acordo com a Regra 13G(5) até ..... ( )
- .4 está autorizado a continuar operando de acordo com a Regra 13G(7) até ..... ( )