



BOLETIM DA REPÚBLICA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE

3.º SUPLEMENTO

IMPRENSA NACIONAL DE MOÇAMBIQUE

AVISO

A matéria a publicar no «Boletim da República» deve ser remetida em cópia devidamente autenticada, uma por cada assunto, donde conste, além das indicações necessárias para esse efeito, o averbamento seguinte, assinado e autenticado: Para publicação no «Boletim da República.»

SUMÁRIO

Conselho de Ministros:

Resolução n.º 5/2003:

Adere à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios 1973 e seu Protocolo de 1978 — MARPOL 1973–1978.

Resolução n.º 6/2003:

Adere à Convenção Internacional sobre a Preparação, Combate e Cooperação Contra a Poluição por Hidrocarbonetos, 1990 — OPRC 90.

Resolução n.º 7/2003:

Ratifica o Memorando de Entendimento sobre o Controlo dos Estados Portuários do Oceano Índico, assinado pelas respectivas Autoridades Marítimas no dia 14 de Julho de 1998.

CONSELHO DE MINISTROS

Resolução n.º 5/2003

de 18 de Fevereiro

A Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios de 1973 e seu Protocolo de 1978 é um instrumento internacional importante na prevenção da poluição do meio ambiente marinho por navios.

Considerando que a República de Moçambique ainda não é parte desta Convenção, e que a adesão à mesma é necessária, por dotar o país de instrumentos fundamentais para a defesa do meio ambiente e ecossistemas marinhos.

Nestes termos e ao abrigo do disposto na alínea f) do n.º 1 do artigo 153 da Constituição da República, o Conselho de Ministros determina.

Artigo 1. A adesão da República de Moçambique à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios 1973 e seu Protocolo de 1978 — MARPOL 1973–1978, cujo texto em inglês e a sua tradução em língua portuguesa vão em anexo à presente Resolução e dela são parte integrante.

Art. 2. Os Ministérios dos Negócios Estrangeiros e Cooperação e dos Transportes e Comunicações ficam encarregues de realizar todos os trâmites necessários da adesão da República de Moçambique à presente Convenção.

Aprovada pelo Conselho de Ministros.

Publique-se.

O Primeiro-Ministro, *Pascoal Manuel Mocumbi*.

International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973

The Parties to the Convention,

Being conscious of the need to preserve the human environment in general and the marine environment in particular,

Recognizing that deliberate, negligent or accidental release of oil and other harmful substances from ships constitutes a serious source of pollution,

Recognizing also the importance of the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954, as being the first multilateral instrument to be concluded with the prime objective of protecting the environment, and appreciating the significant contribution, which that Convention has made in preserving the seas and coastal environment from pollution,

Desiring to achieve the complete elimination of intentional pollution of the marine environment by oil and other harmful substances and the minimization of accidental discharge of such substances,

Considering that this object may best be achieved by establishing rules not limited to oil pollution having a universal purport,

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

General obligations under the Convention

(1) The Parties to the Convention undertake to give effect to the provisions of the present Convention and those Annexes thereto, by which they are bound, in order to prevent the pollution of the marine environment by the discharge of harmful substances or effluents containing such substances in contravention of the Convention.

(2) Unless expressly provided otherwise, a reference to the present Convention constitutes at the same time a reference to its Protocols and to the Annexes.

ARTICLE 2

Definitions

For the purposes of present Convention, unless expressly provided otherwise:

(1) «Regulations» means the Regulations contained in the Annexes to the present Convention.

(2) «Harmful substance» means any substance which, if introduced into the sea, is liable to create hazards to human health, to harm living resources and marine life, to damage amenities or to interfere with other legitimate uses of the sea, and includes any substance subject to control by the present Convention.

(3) (a) «Discharge», in relation to harmful substances or effluents containing such substances, means any release howsoever caused from a ship and includes any escape, disposal, spilling, leaking, pumping, emitting or emptying;

(b) «Discharge» does not include:

(i) Dumping within the meaning of the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, done at London on 13 November 1972; or

(ii) Release of harmful substances directly arising from the exploration, exploitation and associated off-shore processing of sea-bed mineral resources; or

(iii) Release of harmful substances for purposes of legitimate scientific research into pollution abatement or control.

(4) «Ship» means a vessel of any type whatsoever operating in the marine environment and includes hydrofoil boats, air-cushion vehicles, submersibles, floating craft and fixed or floating platforms.

(5) «Administration» means the Government of the State under whose authority the ship is operating. With respect to a ship entitled to fly a flag of any State, the Administration is the Government of that State. With respect to fixed or floating platforms engaged in exploration and exploitation of the sea-bed and subsoil thereof adjacent to the coast over which the coastal State exercises sovereign rights for the purposes of exploration and exploitation of their natural resources, the Administration is the Government of the coastal State concerned.

(6) «Incident» means an event involving the actual or probable discharge into the sea of a harmful substance, or effluents containing such a substance.

(7) «Organization» means the International Maritime Organization.

ARTICLE 3

Application

(1) The present Convention shall apply to:

(a) Ships entitled to fly the flag of a Party to the Convention; and

(b) Ships not entitled to fly the flag of a Party but which operate under the authority of a Party.

(2) Nothing in the present article shall be construed as derogating from or extending the sovereign rights of the Parties under international law over the sea-bed and subsoil thereof adjacent to their coasts for the purposes of exploration and exploitation of their natural resources.

(3) The present Convention shall not apply to any warship, naval auxiliary or other ship owned or operated by a State and used, for the time being, only on government non-commercial service. However, each Party shall ensure by the adoption of appropriate measures not impairing the operations or operational capabilities of such ships owned or operated by it, that such ships act in a manner consistent, so far as is reasonable and practicable, with the present Convention.

ARTICLE 4

Violation

(1) Any violation of the requirements of the present Convention shall be prohibited and sanctions shall be established therefore under the law of the Administration of the ship concerned wherever the violation occurs. If the Administration is informed of such a violation and is satisfied that sufficient evidence is available to enable proceedings to be brought in respect of the alleged violation, it shall cause such proceedings to be taken as soon as possible, in accordance with its law.

(2) Any violation of the requirements of the present Convention within the jurisdiction of any Party to the Convention shall be prohibited and sanctions shall be established therefore under the law of that Party. Whenever such a violation occurs, that Party shall either:

(a) Cause proceedings to be taken in accordance with its law; or

(b) Furnish to the Administration of the ship such information and evidence as may be in its possession that a violation has occurred.

(3) Where information or evidence with respect to any violation of the present Convention by a ship is furnished to the Administration of that ship, the Administration shall promptly inform the Party, which has furnished the information or evidence, and the Organization, of the action taken.

(4) The penalties specified under the law of a Party pursuant to the present Article shall be adequate in severity to discourage violations of the present Convention and shall be equally severe irrespective of where the violations occur.

ARTICLE 5

Certificates and special rules on inspection of ships

(1) Subject to the provisions of paragraph (2) of the present Article a certificate issued under the authority of a Party to the Convention in accordance with the provisions of the Regulations shall be accepted by the other Parties and regarded for all purposes covered by the present Convention as having the same validity as a certificate issued by them.

(2) A ship required to hold a certificate in accordance with the provisions of the Regulations is subject, while in the ports or off-shore terminals under the jurisdiction of a Party, to inspection by officers duly authorized by that Party. Any such inspection shall be limited to verifying that there is on board a valid certificate, unless there are clear grounds for believing that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of that certificate. In that case, or if the ship does not carry a valid certificate, the Party carrying out the inspection shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment. That Party may, however, grant such a ship permission to leave the port or off-shore terminal for the purpose of proceeding to the nearest appropriate repair yard available.

(3) If a Party denies a foreign ship entry to the ports or off-shore terminals under its jurisdiction or takes any action against such a ship for the reason that the ship does not comply with the provisions of the present Convention, the Party shall immediately inform the consul or diplomatic representative of the Party whose flag the ship is entitled to fly, or if this is not possible, the Administration of the ship concerned. Before denying entry or taking such action the Party may request consultation with the Administration of the ship concerned. Information shall also be given to the Administration when a ship does not carry a valid certificate in accordance with provisions of the Regulations.

(4) With respect to the ships of non-Parties to the Convention, Parties shall apply the requirements of the present Convention as may be necessary to ensure that no more favourable treatment is given to such ships.

ARTICLE 6

Detection of violations and enforcement of the Convention

(1) Parties to the Convention shall co-operate in the detection of violations and the enforcement of the provisions of the present Convention, using all appropriate and practicable measures of detection and environmental monitoring, adequate procedures for reporting and accumulation of evidence.

(2) A ship to which the present Convention applies may, in any port or off-shore terminal of a Party, be subject to inspection by officers appointed or authorized by that Party for the purpose of verifying whether the ship has discharged any harmful substances in violation of the provisions of the Regulations. If an inspection indicates a violation of the Convention, a report shall be forwarded to the Administration for any appropriate action.

(3) Any Party shall furnish to the Administration evidence, if any, that the ship has discharged harmful substances or effluents containing such substances in violation of the provisions of the Regulations. If it is practicable to do so, the competent authority of the former Party shall notify the Master of the ship of the alleged violation.

(4) Upon receiving such evidence, the Administration so informed shall investigate the matter, and may request the other Party to furnish further or better evidence of the alleged contravention. If the Administration is satisfied that sufficient evidence is available to enable proceedings to be brought in respect of the alleged violation, it shall cause such proceedings to be taken in accordance with its law as soon as possible. The Administration shall promptly inform the Party which has reported the alleged violation, as well as the Organization, of the action taken.

(5) A Party may also inspect a ship to which the present Convention applies when it enters the ports or off-shore terminals under its jurisdiction, if a request for an investigation is received from any Party together with sufficient evidence that the ship has discharged harmful substances or effluents containing such substances in any place. The report of such investigation shall be sent to the Party requesting it and to the Administration so that the appropriate action may be taken under the present Convention.

ARTICLE 7

Undue delay to ships

(1) All possible efforts shall be made to avoid a ship being unduly detained or delayed under article 4, 5 or 6 of the present Convention.

(2) When a ship is unduly detained or delayed under article 4, 5 or 6 of the present Convention, it shall be entitled to compensation for any loss or damage suffered.

ARTICLE 8

Reports on incidents involving harmful substances

(1) A report of an incident shall be made without delay to the fullest extent possible in accordance with the provisions of Protocol I to the present Convention.

(2) Each Party to the Convention shall:

- (a) Make all arrangements necessary for an appropriate officer or agency to receive and process all reports on incidents, and
- (b) Notify the Organization with complete details of such arrangements for circulation to other Parties and Member States of the Organization.

(3) Whenever a Party receives a report under the provisions of the present Article, that Party shall relay the report without delay to:

- (a) The Administration of the ship involved; and
- (b) Any other State, which may be affected.

(4) Each Party to the Convention undertakes to issue instructions to its maritime inspection vessels and aircraft and to other appropriate services, to report to its authorities any incident referred to in Protocol I to the present Convention. That Party shall, if it considers it appropriate, report accordingly to the Organization and to any other Party concerned.

ARTICLE 9

Other treaties and interpretation

(1) Upon its entry into force, the present Convention supersedes the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954, as amended, as between Parties to that Convention.

(2) Nothing in the present Convention shall prejudice the codification and development of the law of the sea by the United Nations Conference on the Law of the Sea convened pursuant to Resolution 2750 C (XXV) of the General Assembly of the United Nations nor the present or future claims and legal views of any State concerning the law of the sea and the nature and extent of coastal and flag State jurisdiction.

(3) The term «jurisdiction» in the present Convention shall be construed in the light of international law in force at the time of application or interpretation of the present Convention.

ARTICLE 10

Settlement of disputes

Any dispute between two or more Parties to the Convention concerning the interpretation or application of the present Convention shall, if settlement by negotiation between the Parties involved has not been possible, and if these Parties do not otherwise agree, be submitted upon request of any of them to arbitration as set out in Protocol II to the present Convention.

ARTICLE 11

Communication of information

(1) The Parties to the Convention undertake to communicate to the Organization:

- (a) The text of laws, orders, decrees and regulations and other instruments which have been promulgated on the various matters within the scope of the present Convention;
- (b) A list of non-governmental agencies which are authorized to act on their behalf in matters relating to the design, construction and equipment of ships carrying harmful substances in accordance with the provisions of the Regulations;
- (c) A sufficient number of specimens of their certificates issued under the provisions of the Regulations;
- (d) A list of reception facilities including their location, capacity and available facilities and other characteristics;
- (e) Official reports or summaries of official reports in so far as they show the results of the application of the present Convention; and
- (f) An annual statistical report, in a form standardized by the Organization, of penalties actually imposed for infringement of the present Convention.

(2) The Organization shall notify Parties of the receipt of any communications under the present Article and circulate to all Parties any information communicated to it under sub-paragraphs (1) (b) to (f) of the present article.

ARTICLE 12

Casualties to Ships

(1) Each Administration undertakes to conduct an investigation of any casualty occurring to any of its ships subject to the provisions of the Regulations if such casualty has produced a major deleterious effect upon the marine environment.

(2) Each Party to the Convention undertakes to supply the Organization with information concerning the findings of such investigation, when it judges that such information may assist in determining what changes in the present Convention might be desirable.

ARTICLE 13

Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession

(1) The present Convention shall remain open for signature at the Headquarters of the Organization from 15 January 1974 until 31 December 1974 and shall thereafter remain open for accession. States may become Parties to the present Convention by:

- (a) Signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or
- (b) Signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or
- (c) Accession.

(2) Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization.

(3) The Secretary-General of the Organization shall inform all States which have signed the present Convention or acceded to it of any signature or of the deposit of any new instrument of ratification, acceptance, approval or accession and the date of its deposit.

ARTICLE 14

Optional Annexes

(1) A State may at the time of signing, ratifying, accepting, approving or acceding to the present Convention declare that it does not accept any one or all of Annexes III, IV and V (hereinafter referred to as «Optional Annexes») of the present Convention. Subject to the above, Parties to the Convention shall be bound by any Annex in its entirety.

(2) A State, which has declared that an Optional Annex does not bind it, may at any time accept such Annex by depositing with the Organization an instrument of the kind referred to in article 13 (2).

(3) A State which makes a declaration under paragraph (1) of the present Article in respect of an Optional Annex and which has not subsequently accepted that Annex in accordance with paragraph (2) of the present Article shall not be under any obligation nor entitled to claim any privileges under the present Convention in respect of matters related to such Annex and all references to Parties in the present Convention shall not include that State in so far as matters related to such Annex are concerned.

(4) The Organization shall inform the States which have signed or acceded to the present Convention of any declaration under the present Article as well as the receipt of any instrument deposited in accordance with the provisions of paragraph (2) of the present article.

ARTICLE 15

Entry into Force

(1) The present Convention shall enter into force twelve months after the date on which not less than 15 States, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping, have become Parties to it in accordance with article 13.

(2) An Optional Annex shall enter into force twelve months after the date on which the conditions stipulated in paragraph (1) of the present Article have been satisfied in relation to that Annex.

(3) The Organization shall inform the States which have signed the present Convention or acceded to it of the date on which it enters into force and of the date on which an Optional Annex enters into force in accordance with paragraph (2) of the present article.

(4) For States which have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of the present Convention or any Optional Annex after the requirements for entry into force thereof have been met but prior to the date of entry into force, the ratification, acceptance, approval or accession shall take effect on the date of entry into force of the Convention or such Annex or three months after the date of deposit of the instrument whichever is the later date.

(5) For States which have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession after the date on which

the Convention or an Optional Annex entered into force, the Convention or the Optional Annex shall become effective three months after the date of deposit of the instrument.

(6) After the date on which all the conditions required under article 16 to bring an amendment to the present Convention or an Optional Annex into force have been fulfilled, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to the Convention or Annex as amended.

ARTICLE 16

Amendments

(1) The present Convention may be amended by any of the procedures specified in the following paragraphs.

(2) Amendments after consideration by the Organization:

(a) Any amendment proposed by a Party to the Convention shall be submitted to the Organization and circulated by its Secretary-General to all Members of the Organization and all Parties at least six months prior to its consideration;

(b) Any amendment proposed and circulated as above shall be submitted to an appropriate body by the Organization for consideration;

(c) Parties to the Convention, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the appropriate body;

(d) Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of only the Parties to the Convention present and voting;

(e) If adopted in accordance with subparagraph (d) above, amendments shall be communicated by the Secretary-General of the Organization to all the Parties to the Convention for acceptance;

(f) An amendment shall be deemed to have been accepted in the following circumstances:

(i) An amendment to an article of the Convention shall be deemed to have been accepted on the date on which it is accepted by two-thirds of the Parties, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet;

(ii) An amendment to an Annex to the Convention shall be deemed to have been accepted in accordance with the procedure specified in subparagraph (f) (iii) unless the appropriate body, at the time of its adoption, determines that the amendment shall be deemed to have been accepted on the date on which it is accepted by two-thirds of the Parties, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet. Nevertheless, at any time before the entry into force of an amendment to an Annex to the Convention, a Party may notify the Secretary-General of the Organization that its express approval will be necessary before the amendment enters into force for it. The latter shall bring such notification and the date of its receipt to the notice of Parties;

(iii) An amendment to an Appendix to an Annex to the Convention shall be deemed to have been accepted at the end of a period to be determined by the appropriate body at the time of its adoption, which period shall be not less than ten months, unless within that period an objection is communicated to the Organization by not less than one-third of the Parties or by the Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet whichever condition is fulfilled;

(iv) An amendment to Protocol I to the Convention shall be subject to the same procedures as for the amendments to the Annexes to the Convention, as provided for in subparagraphs (f) (ii) or (f) (iii) above;

(v) An amendment to Protocol II to the Convention shall be subject to the same procedures as for the amendments to an article of the Convention, as provided for in subparagraph (f) (i) above;

(g) The amendment shall enter into force under the following conditions:

(i) In the case of an amendment to an article of the Convention, to Protocol II, or to Protocol I or to an Annex to the Convention not under the procedure specified in subparagraph (f) (iii), the amendment accepted in conformity with the foregoing provisions shall enter into force six months after the date of its acceptance with respect to the Parties which have declared that they have accepted it;

(ii) In the case of an amendment to Protocol I, to an Appendix to an Annex or to an Annex to the Convention under the procedure specified in subparagraph (f) (iii), the amendment deemed to have been accepted in accordance with the foregoing conditions shall enter into force six months after its acceptance for all the Parties with the exception of those which, before that date, have made a declaration that they do not accept it or a declaration under subparagraph (f) (ii), that their express approval is necessary.

(3) Amendment by a conference:

(a) Upon the request of a Party, concurred in by at least one-third of the Parties, the Organization shall convene a Conference of Parties to the Convention to consider amendments to the present Convention.

(b) Every amendment adopted by such a Conference by a two-thirds majority of those present and voting of the Parties shall be communicated by the Secretary-General of the Organization to all Contracting Parties for their acceptance.

(c) Unless the Conference decides otherwise, the amendment shall be deemed to have been accepted and to have entered into force in accordance with the procedures specified for that purpose in paragraph (2) (f) and (g) above.

- (4) (a) In the case of an amendment to an Optional Annex, a reference in the present article to a «Party to the Convention» shall be deemed to mean a reference to a Party bound by that Annex;
- (b) Any Party, which has declined to accept an amendment to an Annex, shall be treated as a non-Party only for the purpose of application of that Amendment.
- (5) The adoption and entry into force of a new Annex shall be subject to the same procedures as for the adoption and entry into force of an amendment to an article of the Convention.
- (6) Unless expressly provided otherwise, any amendment to the present Convention made under this article, which relates to the structure of a ship, shall apply only to ships for which the building contract is placed, or in the absence of a building contract, the keel of which is laid, on or after the date on which the amendment comes into force.
- (7) Any amendment to a Protocol or to an Annex shall relate to the substance of that Protocol or Annex and shall be consistent with the Articles of the present Convention.
- (8) The Secretary-General of the Organization shall inform all Parties of any amendments, which enter into force under the present Article, together with the date on which each such amendment enters into force.
- (9) Any declaration of acceptance or of objection to an amendment under the present Article shall be notified in writing to the Secretary-General of the Organization. The latter shall bring such notification and the date of its receipt to the notice of the Parties to the Convention.

ARTICLE 17

Promotion of Technical Co-Operation

The Parties of the Convention shall promote, in consultation with the Organization and other international bodies, with assistance and co-ordination by the Executive Director of the United Nations Environment Programme, support for those Parties which request technical assistance for:

- (a) The training of scientific and technical personnel;
- (b) The supply of necessary equipment and facilities for reception and monitoring;
- (c) The facilitation of other measures and arrangements to prevent or mitigate pollution of the marine environment by ships; and
- (d) The encouragement of research; preferably within the countries concerned, so furthering the aims and purposes of the present Convention.

ARTICLE 18

Denunciation

- (1) The present Convention or any Optional Annex may be denounced by any Parties to the Convention at any time after the expiry of five years from the date on which the Convention or such Annex enters into force for that Party.
- (2) Denunciation shall be effected by notification in writing to the Secretary-General of the Organization who shall inform all the other Parties of any such notification received and of the date of its receipt as well as the date on which such denunciation takes effect.
- (3) A denunciation shall take effect twelve months after receipt of the notification of denunciation by the Secretary-General of the Organization or after the expiry of any other longer period which may be indicated in the notification.

ARTICLE 19

Deposit and Registration

- (1) The present Convention shall be deposited with the Secretary-General of the Organization who shall transmit certified true copies thereof to all States, which have signed the present Convention or acceded to it.
- (2) As soon as the present Convention enters into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General of the Organization to the Secretary-General of the United Nations for registration and publication, in accordance with article 102 of the Charter of the United Nations.

ARTICLE 20

Languages

The present Convention is established in a single copy in the English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic. Official translations in the Arabic, German, Italian and Japanese languages shall be prepared and deposited with the signed original.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned* being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed the present Convention.

DONE AT LONDON this second day of November, one thousand nine hundred and seventy-three.

* signatures omitted

Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973

The Parties to the present Protocol,

Recognizing the significant contribution which can be made by the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, to the protection of the marine environment from pollution from ships,

Recognizing also the need to improve further the prevention and control of marine pollution from ships, particularly oil tankers,

Recognizing further the need for implementing the Regulations for the Prevention of Pollution by Oil contained in Annex I of that Convention as early and as widely as possible,

Acknowledging however the need to defer the application of Annex II of that Convention until certain technical problems have been satisfactorily resolved,

Considering that these objectives may best be achieved by the conclusion of a Protocol relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973,

HAVE AGREED as follows:

ARTICLE I

General obligations

1. The Parties to the present Protocol undertake to give effect to the provisions of:

- (a) The present Protocol and the Annex hereto which shall constitute an integral part of the present Protocol; and

(b) The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as «the Convention») subject to the modifications and additions set out in the present Protocol.

2. The provisions of the Convention and the present Protocol shall be read and interpreted together as one single instrument.

3. Every reference to the present Protocol constitutes at the same time a reference to the Annex hereto.

ARTICLE II

Implementation of Annex II of the Convention

1. Notwithstanding the provisions of article 14 (1) of the Convention, the Parties to the present Protocol agree that they shall not be bound by the provisions of Annex II of the Convention for a period of three years from the date of entry into force of the present Protocol or for such longer period as may be decided by a two-thirds majority of the Parties to the present Protocol in the Marine Environment Protection Committee (hereinafter referred to as «the Committee») of the International Maritime Organization (hereinafter referred to as «the Organization»).

2. During the period specified in paragraph 1 of this article, the Parties to the present Protocol shall not be under any obligations nor entitled to claim any privileges under the Convention in respect of matters relating to Annex II of the Convention and all reference to Parties in the Convention shall not include the Parties to the present Protocol in so far as matters relating to that Annex are concerned.

ARTICLE III

Communication of Information

The text of Article 11 (1) (b) of the Convention is replaced by the following:

«a list of nominated surveyors or recognized organizations which are authorized to act their behalf in the administration of matters relating to the design, construction, equipment and operation of ships carrying harmful substances in accordance with the provision of the Regulations for circulation to the Parties for information of their officers. The Administration shall therefore notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to nominated surveyors or recognized organizations.»

ARTICLE IV

Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession

1. The present Protocol shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 June 1978 to 31 May 1979 and shall thereafter remain open for accession. States may become Parties to the present Protocol by:

- (a) Signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or
- (b) Signature, subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or
- (c) Accession.

2. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization.

ARTICLE V

Entry into Force

1. The present Protocol shall enter into force twelve months after the date on which not less than fifteen States, the combined

merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping, have become Parties to it in accordance with article IV of the present Protocol.

2. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the date on which the present Protocol enters into force shall take effect three months after the date of deposit.

3. After the date on which an amendment to the present Protocol is deemed to have been accepted in accordance with article 16 of the Convention, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to the present Protocol as amended.

ARTICLE VI

Amendments

The procedures set out in Article 16 of the Convention in respect of amendments to the Articles, an Annex and an Appendix to an Annex of the Convention shall apply respectively to amendments to the Articles, the Annex and an Appendix to the Annex of the present Protocol.

ARTICLE VII

Denunciation

1. The present Protocol may be denounced by any Party to the present Protocol at any time after the expiry of five years from the date on which the Protocol enters into force for that Party.

2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument of denunciation with the Secretary-General of the Organization.

3. A denunciation shall take effect twelve months after receipt of the notification by the Secretary-General of the Organization or after the expiry of any other longer period which may be indicated in the notification.

ARTICLE VIII

Depositary

1. The present protocol shall be deposited with the Secretary-General of the Organization (hereinafter referred to as «the Depositary»).

2. The Depositary shall:

(a) Inform all States which have signed the present Protocol or acceded thereto of:

- (i) Each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;
- (ii) The date of entry into force of the present Protocol;
- (iii) The deposit of any instrument of denunciation of the present Protocol together with the date on which it was received and the date on which the denunciation takes effect;
- (iv) Any decision made in accordance with article II (1) of the present Protocol;

(b) Transmit certified true copies of the present Protocol to all States which have signed the present Protocol or acceded thereto.

3. As soon as the present Protocol enters into force, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Depositary

to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

ARTICLE IX

Languages

The present Protocol is established in a single original in the English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic. Official translations in the Arabic, German, Italian and Japanese languages shall be prepared and deposited with the signed original.

In witness whereof the undersigned* being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed the present Protocol.

Done at London this seventeenth day of February one thousand nine hundred and seventy-eight.

PROTOCOL I

Provisions concerning reports on incidents involving harmful substances

(In accordance with article 8 of the Convention)

The existing text of Protocol I is replaced by the following:

Article I

Duty to report

1. The master or other person having charge of any ship involved in an incident referred to in article II of this Protocol shall report the particulars of such incident without delay and to the fullest extent possible in accordance with the provisions of this Protocol.

2. In the event of the ship referred to in paragraph 1 of this article being abandoned, or in the event of a report from such a ship being incomplete or unobtainable, the owner, chartered, manager or operator of the ship, or their agent shall, to the fullest extent possible, assume the obligations placed upon the master under the provisions of this Protocol.

Article II

When to make reports

1. The report shall be made when an incident involves:

- (a) A discharge or probable discharge of oil, or noxious liquid substances carried in bulk, resulting from damage to the ship or its equipment, or for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or
- (b) A discharge or probable discharge of harmful substances in packaged form, including those in freight containers, portable tanks, road and rail vehicles and ship borne barges; or
- (c) A discharge during the operation of the ship of oil or noxious liquid substances in excess of the quantity or instantaneous rate permitted under the present Convention.

2. For the purposes of this Protocol:

- (a) «Oil» referred to in sub-paragraph 1, a), of this article means oil as defined in regulation 1, 1), of Annex I of the Convention;

- (b) «Noxious liquid substances» referred to in sub-paragraph 1, a), of this article means noxious liquid substances as defined in regulation 1, 6), of Annex II of the Convention;

- (c) «Harmful substances» in packaged form referred to in sub-paragraph 1, b), of this article means substances which are identified as marine pollutants in the International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code.

Article III

Contents of report

Reports shall in any case include:

- (a) Identity of ships involved;
- (b) Time, type and location of incident;
- (c) Quantity and type of harmful substance involved;
- (d) Assistance and salvage measures.

Article IV

Supplementary report

Any person who is obliged under the provisions of this Protocol to send a report shall, when possible:

- (a) Supplement the initial report, as necessary, and provide information concerning further developments; and
- (b) Comply as fully as possible with requests from affected States for additional information.

Article V

Reporting procedures

1. Reports shall be made by the fastest telecommunications channels available with the highest possible priority to the nearest coastal State.

2. In order to implement the provisions of this Protocol, Parties to the present Convention shall issue, or cause to be issued, regulations or instructions on the procedures to be followed in reporting incidents involving harmful substances, based on guidelines developed by the organization.

PROTOCOL II

Arbitration

(In accordance with article 10 of the Convention)

ARTICLE I

Arbitration procedure, unless the Parties to the dispute decide otherwise, shall be in accordance with the rules set out in this Protocol.

ARTICLE II

(1) An Arbitration Tribunal shall be established upon the request of one Party to the Convention addressed to another in application of Article 10 of the present Convention. The request for arbitration shall consist of a statement of the case together with any supporting documents.

(2) The requesting Party shall inform the Secretary-General of the Organization of the fact that it has applied for the establishment of a Tribunal, of the names of the Parties to the

dispute, and of the Articles of the Convention or Regulations over which there is in its opinion disagreement concerning their interpretation or application. The Secretary-General shall transmit this information to all Parties.

ARTICLE III

The Tribunal shall consist of three members: one Arbitrator nominated by each Party to the dispute and a third Arbitrator who shall be nominated by agreement between the two first named, and shall act as its Chairman.

ARTICLE IV

(1) If, at the end of a period of sixty days from the nomination of the second Arbitrator, the Chairman of the Tribunal shall not have been nominated, the Secretary-General of the Organization upon request of either Party shall within a further period of sixty days proceed to such nomination, selecting him from a list of qualified persons previously drawn up by the Council of the Organization.

(2) If, within a period of sixty days from the date of the receipt of the request, one of the Parties shall not have nominated the member of the Tribunal for whose designation it is responsible, the other Party may directly inform the Secretary-General of the Organization who shall nominate the Chairman of the Tribunal within a period of sixty days, selecting him from the list prescribed in paragraph (1) of the present Article.

(3) The Chairman of the Tribunal shall, upon nomination, request the Party which has not provided an Arbitrator, to do so in the same manner and under the same conditions. If the Party does not make the required nomination, the Chairman of the Tribunal shall request the Secretary-General of the Organization to make the nomination in the form and conditions prescribed in the preceding paragraph.

(4) The Chairman of the Tribunal, if nominated under the provisions of the present Article, shall not be or have been a national of one of the Parties concerned, except with the consent of the other Party.

(5) In the case of the decease or default of an Arbitrator for whose nomination one of the Parties is responsible, the said Party shall nominate a replacement within a period of sixty days from the date of decease or default. Should the said Party not make the nomination, the arbitration shall proceed under the remaining Arbitrators. In case of the decease or default of the Chairman of the Tribunal, a replacement shall be nominated in accordance with the provisions of Article III above, or in the absence of agreement between the members of the Tribunal within a period of sixty days of the decease or default, according to the provisions of the present Article.

ARTICLE V

The Tribunal may hear and determine counter-claims arising directly out of the subject matter of the dispute.

ARTICLE VI

Each Party shall be responsible for the remuneration of its Arbitrator and connected costs and for the costs entailed by the preparation of its own case. The remuneration of the Chairman of the Tribunal and of all general expenses incurred by the Arbitration shall be borne equally by the Parties. The Tribunal shall keep a record of all its expenses and shall furnish a final statement thereof.

ARTICLE VII

Any Party to the Convention which has an interest of a legal nature and which may be affected by the decision in the case may, after giving written notice to the Parties, which have originally initiated the procedure, join the arbitration procedure with the consent of the Tribunal.

ARTICLE VIII

Any Arbitration Tribunal established under the provisions of the present Protocol shall decide its own rules of procedure.

ARTICLE IX

(1) Decisions of the Tribunal both as to its procedure and its place of meeting and as to any question laid before it, shall be taken by majority votes of its members; the absence or abstention of one of the members of the Tribunal for whose nomination the Parties were responsible, shall not constitute an impediment to the Tribunal reaching a decision. In cases of equal voting, the vote of the Chairman shall be decisive.

(2) The Parties shall facilitate the work of the Tribunal and in particular, in accordance with their legislation, and using all means at their disposal:

(a) Provide the Tribunal with the necessary documents and information;

(b) Enable the Tribunal to enter their territory, to hear witnesses or experts, and to visit the scene.

(3) Absence or default of one Party shall not constitute an impediment to the procedure.

ARTICLE X

(1) The Tribunal shall render its award within a period of five months from the time it is established unless it decides, in the case of necessity, to extend the time limit for a further period not exceeding three months. A statement of reasons shall accompany the award of the Tribunal. It shall be final and without appeal and shall be communicated to the Secretary-General of the Organization. The Parties shall immediately comply with the award.

(2) Any controversy, which may arise between the Parties as regards interpretation or execution of the award, may be submitted by either Party for judgment to the Tribunal, which made the award, or, if it is not available to another Tribunal constituted for this purpose, in the same manner as the original Tribunal.

ANNEX I

Regulations for the Prevention of Pollution by Oil

CHAPTER I

General

Regulation 1

Definitions

For the purposes of this Annex:

(1) «Oil» means petroleum in any form including crude oil, fuel oil, sludge, oil refuse and refined products (other than petrochemicals which are subject to the provisions of Annex II

of the present Convention) and, without limiting the generality of the foregoing, includes the substances listed in Appendix I to this Annex.

(2) «Oil mixture» means a mixture with any oil content.

(3) «Oil fuel» means any oil used as fuel in connection with the propulsion and auxiliary machinery of the ship in which such oil is carried.

(4) «Oil tanker» means a ship constructed or adapted primarily to carry oil in bulk in its cargo spaces and includes combination carriers and any «chemical tanker» as defined in Annex II of the present Convention when it is carrying a cargo or part cargo of oil in bulk.

(5) «Combination carrier» means a ship designed to carry either oil or solid cargoes in bulk

(6) «New ship» means a ship:

(a) For which the building contract is placed after 31 December 1975; or

(b) In the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction after 30 June 1976; or

(c) The delivery of which is after 31 December 1979; or

(d) Which has undergone a major conversion:

(i) For which the contract is placed after 31 December 1975; or

(ii) In the absence of a contract, the construction work of which is begun after 30 June 1976; or

(iii) Which is completed after 31 December 1979.

(7) «Existing ship» means a ship, which is not a new ship.

(8) (a) «Major conversion» means a conversion of an existing ship:

(i) Which substantially alters the dimensions or carrying capacity of the ship; or

(ii) Which changes the type of the ship; or

(iii) The intent of which in the opinion of the Administration is substantially to prolong its life; or

(iv) Which otherwise so alters the ship that if it were a new ship, it would become subject to relevant provisions of the present Convention not applicable to it as an existing ship.

(b) Notwithstanding the provisions of subparagraph (a) of this paragraph, conversion of an existing oil tanker of 20,000 tons deadweight and above to meet the requirements of Regulation 13 of this Annex shall not be deemed to constitute a major conversion for the purposes of this Annex.

(c) Notwithstanding the provisions of subparagraph (a) of this paragraph, conversion of an existing oil tanker to meet the requirements of regulation 13F or 13G of this annex shall not be deemed to constitute a major conversion for the purpose of this annex.

(9) «Nearest land». The term «from the nearest land» means from the baseline from which the territorial sea of the territory in question is established in accordance with international law, except that, for the purposes of the present Convention «from the nearest land» off the north eastern coast of Australia shall mean from a line drawn from a point on the coast of Australia in

Latitude 11° 00' South, longitude 142° 08' East to a point in latitude 10° 35' South,

Longitude 141° 55' East thence to a point latitude 10° 00' South,

Longitude 142° 00' East, thence to a point latitude 9° 10' South,

Longitude 143° 52' East, thence to a point latitude 9° 00' South,

Longitude 144° 30' East, thence to a point latitude 13° 00' South,

Longitude 144° 00' East, thence to a point latitude 15° 00' South,

Longitude 146° 00' East, thence to a point latitude 18° 00' South,

Longitude 147° 00' East, thence to a point latitude 21° 00' South,

Longitude 153° 00' East, thence to a point on the coast of Australia in latitude 24° 42' South, longitude 153° 15' East.

(10) «Special area» means a sea area where for recognized technical reasons in relation to its oceanographically and ecological condition and to the particular character of its traffic the adoption of special mandatory methods for the prevention of sea pollution by oil is required. Special areas shall include those listed in Regulation 10 of this Annex.

(11) «Instantaneous rate of discharge of oil content» means the rate of discharge of oil in litres per hour at any instant divided by the speed of the ship in knots at the same instant.

(12) «Tank» means an enclosed space which is formed by the permanent structure of a ship and which is designed for the carriage of liquid in bulk.

(13) «Wing tank» means any tank adjacent to the side shell plating.

(14) «Centre tank» means any tank inboard of a longitudinal bulkhead.

(15) «Slop tank» means a tank specifically designated for the collection of tank draining, tank washings and other oily mixtures.

(16) «Clean ballast» means the ballast in a tank which since oil was last carried therein, has been so cleaned that effluent there from if it were discharged from a ship which is stationary into clean calm water on a clear day would not produce visible traces of oil on the surface of the water or on adjoining shorelines or cause a sludge or emulsion to be deposited beneath the surface of the water or upon adjoining shorelines. If the ballast is discharged through an oil discharge monitoring and control system approved by the Administration, evidence based on such a system to the effect that the oil content of the effluent did not exceed 15 parts per million shall be determinative that the ballast was clean, notwithstanding the presence of visible traces.

(17) «Segregated ballast» means the ballast water introduced into a tank which is completely separated from the cargo oil and oil fuel system and which is permanently allocated to the carriage of ballast or to the carriage of ballast or cargoes other than oil or noxious substances as variously defined in the Annexes of the present Convention.

(18) «Length» (L) means 96 per cent of the total length on a waterline at 85 per cent of the least moulded depth measured from the top of the keel, or the length from the foreside of the stem to the axis of the rudder stock on that waterline, if that be greater. In ships designed with a rake of keel the waterline on which this length is measured shall be parallel to the designed waterline. The length (L) shall be measured in meters.

(19) «Forward and after perpendiculars» shall be taken at the forward and after ends of the length (L). The forward perpendicular shall coincide with the foreside of the stem on the waterline on which the length is measured.

(20) «Amidships» is at the middle of the length (L).

(21) «Breadth» (b) means the maximum breadth of the ship, measured amidships to the moulded line of the frame in a ship with a metal shell and to the outer surface of the hull in a ship with a shell of any other material. The breadth (b) shall be measured in meters.

(22) «Deadweight» (DW) means the difference in metric tons between the displacement of a ship in water of a specific gravity of 1.025 at the load waterline corresponding to the assigned summer freeboard and the lightweight of the ship.

(23) «Lightweight» means the displacement of a ship in metric tons without cargo, oil fuel, lubricating oil, ballast water, fresh water and feed water in tanks, consumable stores, passengers and crew and their effects.

(24) «Permeability» of a space means the ratio of the volume within that space which is assumed to be occupied by water to the total volume of that space.

(25) «Volumes» and «areas» in a ship shall be calculated in all cases to moulded lines.

(26) Notwithstanding the provisions of paragraph (6) of this Regulation, for the purposes of Regulations 13, 13B, 13E and 18(4) of this Annex, «new oil tanker» means an oil tanker:

- (a) For which the building contract is placed after 1 June 1979; or
- (b) In the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction after 1 January 1980; or
- (c) The delivery of which is after 1 June 1982; or
- (d) Which has undergone a major conversion:
 - (i) For which the contract is placed after 1 June 1979; or
 - (ii) In the absence of a contract, the construction work of which is begun after 1 January 1980; or
 - (iii) Which is completed after 1 June 1982; except that, for oil tankers of 70,000 tons deadweight and above, the definition in paragraph (6) of this Regulation shall apply for the purposes of Regulation 13(1) of this Annex.

(27) Notwithstanding the provisions of paragraph (7) of this Regulation, for the purposes of Regulations 13, 13A, 13B, 13C, 13D, 18(5) and 18(6)(c) of this Annex, «existing oil tanker» means an oil tanker which is not a new oil tanker as defined in paragraph (26) of this Regulation.

(28) «Crude oil» means any liquid hydrocarbon mixture occurring naturally in the earth whether or not treated to render it suitable for transportation and includes:

- (a) Crude oil from which certain distillate fractions may have been removed; and
- (b) Crude oil to which certain distillate fractions may have been added.

(29) «Crude oil tanker» means an oil tanker engaged in the trade of carrying crude oil.

(30) «Product carrier» means an oil tanker engaged in the trade of carrying oil other than crude oil.

(31) Anniversary date means the day and the month of each year, which will correspond to the date of expiry of the International Oil Pollution Prevention Certificate.

Regulation 2

Application

(1) Unless expressly provided otherwise, the provisions of this Annex shall apply to all ships.

(2) In ships other than oil tankers fitted with cargo spaces which are constructed and utilized to carry oil in bulk of an aggregate capacity of 200 cubic meters or more, the requirements of Regulations 9, 10, 14, 15 (1), (2) and (3), 18, 20 and 24 (4) of this Annex for oil tankers shall also apply to the construction and operation of those spaces, except that where such aggregate capacity is less than 1,000 cubic meters the requirements of Regulation 15 (4) of this Annex may apply in lieu of Regulation 15 (1), (2) and (3).

(3) Where a cargo subject to the provisions of Annex II of the present Convention is carried in a cargo space of an oil tanker, the appropriate requirements of Annex II of the present Convention shall also apply.

- (4) (a) Any hydrofoil, air-cushion vehicle and other new type of vessel (near-surface craft, submarine craft, etc.) whose constructional features are such as to render the application of any of the provisions of Chapters II and III of this Annex relating to construction and equipment unreasonable or impracticable may be exempted by the Administration from such provisions, provided that the construction and equipment of that ship provides equivalent protection against pollution by oil, having regard to the service for which it is intended.
- (b) Particulars of any such exemption granted by the Administration shall be indicated in the Certificate referred to in Regulation 5 of this Annex.
- (c) The Administration which allows any such exemption shall, as soon as possible, but not more than ninety days thereafter, communicate to the Organization particulars of same and the reasons therefore, which the Organization shall circulate to the Parties to the Convention for their information and appropriate action, if any.

Regulation 3

Equivalents

(1) The Administration may allow any fitting, material, appliance or apparatus to be fitted in a ship as an alternative to that required by this Annex if such fitting, material, appliance or apparatus is at least as effective as that required by this Annex. This authority of the Administration shall not extend to substitution of operational methods to affect the control of discharge of oil as equivalent to those design and construction features, which are prescribed by Regulations in this Annex.

(2) The Administration which allows a fitting, material, appliance or apparatus, as an alternative to that required by this Annex shall communicate to the Organization for circulation to the Parties to the Convention particulars thereof, for their information and appropriate action, if any.

Regulation 4

«Surveys»

(1) Every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above, and every other ship of 400 tons gross tonnage and above shall be subject to the surveys specified below:

- (a) An initial survey before the ship is put in service or before the Certificate required under Regulation 5 of this Annex is issued for the first time, which shall include a complete survey of its structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material in so far as the ship is covered by this Annex. This survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex;
- (b) A renewal surveys at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, except where regulation 8(2), 8(5), 8(6), or 8(7) of this

Annex is applicable. The renewal survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the requirements of this Annex;

- (c) An intermediate survey within three months before or after the second anniversary date or within three months before or after the third anniversary date of the Certificate which shall take the place of one of the annual surveys specified in paragraph (1)(d) of this regulation the intermediate associated pump and as to ensure that the equipment and associated pump and piping systems, including oil discharge monitoring and control systems, crude oil washing systems, oily-water separating equipment and oil filtering systems, fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order. Such intermediate survey shall be endorsed on the Certificate issued under Regulation 5 or 6 of this Annex.
 - (d) An annual survey within three months before or after each anniversary date of the Certificate, including a general inspection of the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material referred to in paragraph (1)(a) of this regulation to ensure that they have been maintained in accordance with paragraph (4) of this regulation and that they remain satisfactory for the service for which the ship is intended. Such annual surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation 5 or 6 of this Annex.
 - (e) An additional survey either general or partial, according to the circumstances, shall be made after a repair resulting from investigations prescribed in paragraph (4) of this regulation, or whenever any shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs or renewals are in all respects satisfactory and that the ship complies in all respects with the requirements of this Annex.
- (2) The Administration shall establish appropriate measures for ships, which are not subject to the provisions of paragraph (1) of this Regulation in order to ensure that applicable provisions of this Annex are complied with.
- 3) (a) Surveys of ships as regards the enforcement of the provisions of this Annex shall carry out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it.
 - (b) An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct surveys and inspections as set forth in subparagraphs (a) of this paragraph, shall as a minimum empower any nominated surveyor or recognized organization to:
 - (i) Require repairs to a ship; and
 - (ii) Carry out surveys and inspections if requested by the appropriate authorities of a Port State.

The Administration shall notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to the nominated surveyors or recognized organizations, for circulation to Parties to the present Protocol for the information of their officers.

- (c) When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the Certificate or is such that the ship is not fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment, such surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken the Certificate should be withdrawn and the Administration shall be notified immediately; and if the ship is in a port of another Party, the appropriate authorities of the Port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or recognized organization has notified the appropriate authorities of the Port State, the Government of the Port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this Regulation. When applicable, the Government of the Port State concerned shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea or leave the port for the purpose of proceeding to the nearest appropriate repair yard available without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.
- (d) In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey and inspection and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.
- (4) (a) The condition of the ship and its equipment shall be maintained to conform with the provisions of the present Protocol to ensure that the ship in all respects will remain fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.
- (b) After any survey of ship under paragraph (1) of this Regulation has been completed, no change shall be made in the structure, equipment, systems, fittings, arrangements or material covered by the survey, without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment and fittings.
- (c) Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered which substantially affects the integrity of the ship or the efficiency or completeness of its equipment covered by this Annex the master or owner of the ship shall report at the earliest opportunity to the Administration, the recognized organization or the nominated surveyor responsible for issuing the relevant Certificate, who shall cause investigations to be initiated to determine whether a survey as required by paragraph (1) of this Regulation is necessary. If the ship is in a port of another Party, the master or owner shall also report immediately to the appropriate authorities of the Port State and the nominated surveyor or recognized organization shall ascertain that such report has been made.

Regulation 5

Issue or Endorsement of Certificate

- (1) An International Oil Pollution Prevention Certificate shall be issued, after an initial or renewal survey in accordance with the provisions of Regulation 4 of this Annex, to any oil tanker of 150 tons gross tonnage and above and any other ships of 400

tons gross tonnage and above which are engaged in voyages to ports or off-shore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention.

(2) Such Certificate shall be issued or endorsed either by the Administration or by any persons or organization duly authorized by it. In every case the Administration assumes full responsibility for the Certificate.

(3) Notwithstanding any other provisions of the amendments to this Annex adopted by the Marine Environment Protection Committee (MEPC) by resolution MEPC.39(29), any International Oil Pollution Prevention Certificate, which is current when these amendments enter into force, shall remain valid until it expires under the terms of this Annex prior to the amendments entering into force.

Regulation 6

Issue or Endorsement of a Certificate by another Government

(1) The Government of a Party to the Convention may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of this Annex are complied with, shall issue or authorize the issue of an International Oil Pollution Prevention Certificate to the ship and where appropriate, endorse or authorize the endorsement of that certificate on the ship, in accordance with this Annex.

(2) A copy of the Certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as soon as possible to the requesting Administration.

(3) A Certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and it shall have the same force and receive the same recognition as the Certificate issued under Regulation 5 of this Annex.

(4) No International Oil Pollution Prevention Certificate shall be issued to a ship which is entitled to fly the flag of a State which is not a Party.

Regulation 7

Form of Certificate

The International Oil Pollution Prevention Certificate shall be drawn up in form corresponding to the model given in Appendix II to this Annex. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.

Regulation 8

Duration and Validity of Certificate

(1) An International Oil Pollution Prevention Certificate shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years.

(2) (a) Notwithstanding the requirements of paragraph (1) of this regulation, when the renewal survey is completed within three months before the expiry date of the existing Certificate, the new Certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing Certificate.

(b) When the renewal survey is completed after the expiry date of the existing Certificate, the new Certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date on expiry of the existing Certificate.

(c) When the renewal survey is completed more than three months before the expiry date of the existing Certificate, the new Certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal survey.

(3) If a Certificate is issued for a period of less than five years, the Administration may extend the validity of the Certificate beyond the expiry date to the maximum period specified in paragraph (1) of this Regulation provided that the surveys referred to in regulation 4(1)(c) and 4(1)(d) of this Annex applicable when a Certificate is issued for a period of five years are carried out as appropriate.

(4) If a renewal survey has been completed and a new Certificate cannot be issued or placed on board the ship before the expiry date of the existing Certificate, the person or organization authorized by the Administration may endorse the existing Certificate and such a Certificate shall be accepted as valid for a further period which shall not exceed five months from the expiry date.

(5) If a ship at the time when a Certificate expires is not in a port in which it is to be surveyed, the Administration may extend the period of validity of the Certificate but this extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the port in which it is to be surveyed, and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so. No Certificate shall be extended for a period longer than three months, and a ship to which an extension is granted shall not, on its arrival in the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port without having a new Certificate. When the renewal survey is completed, the new Certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing Certificate before the extension was granted.

(6) A Certificate issued to a ship engaged on short voyages which has not been extended under the foregoing provisions of this regulation may be extended by the Administration for a period of up to one month from the date of expiry stated on it. When the renewal survey is completed, the new Certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing Certificate before the extension was granted.

(7) In special circumstances, as determined by the Administration, a new Certificate need not be dated from the date of expiry of the existing Certificate as required by paragraph (2)(b), (5) or (6) of this regulation. In these special circumstances, the new Certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal survey.

(8) If an annual or intermediate survey is completed before the period specified in regulation 4 of this Annex, then:

- (a) The anniversary date shown on the Certificate shall be amended by endorsement to a date which shall not be more than three months later than the date on which the survey was completed;
- (b) The subsequent annual or intermediate survey required by regulation 4 of this Annex shall be completed at the intervals prescribed by that regulation using the new anniversary date;
- (c) The expiry date may remain unchanged provided one or more annual or intermediate surveys, as appropriate, are carried out so that the maximum intervals between the surveys prescribed by regulation 4 of this Annex are not exceeded.

(9) A Certificate issued under regulation 5 or 6 of this Annex shall cease to be valid in any of the following cases:

- (a) If the relevant surveys are not completed within the periods specified under regulation 4 (1) of this Annex;
- (b) If the Certificate is not endorsed in accordance with regulation 4 (1)(c) or 4(1)(d) of this Annex.

- (c) Upon transfer of the ship to the flag of another State. A new Certificate shall only be issued when the Government issuing the new Certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of regulation 4(4)(a) and 4(4)(b) of this Annex. In the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration copies of the Certificate carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports

CHAPTER II

Requirements for Control of Operational Pollution

Regulation 9

Control of Discharge of Oil

(1) Subject to the provisions of Regulations 10 and 11 of this Annex and paragraph (2) of this Regulation any discharge into the sea of oil or oily mixtures from ships to which this Annex applies shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

- (a) For an oil tanker, except as provided for in sub-paragraph (h) of this paragraph:
 - (i) The tanker is not within a special area;
 - (ii) The tanker is more than 50 nautical miles from the nearest land;
 - (iii) The tanker is proceeding en route;
 - (iv) The instantaneous rate of discharge of oil content does not exceed 30 litres per nautical mile. »
 - (v) The total quantity of oil discharged into the sea does not exceed for existing tankers 1/15,000 of the total quantity of the particular cargo of which the residue formed a part, and for new tankers 1/30,000 of the total quantity of the particular cargo of which the residue formed a part; and
 - (vi) The tanker has in operation an oil discharge monitoring and control system and a slop tank arrangement as required by Regulation 15 of this Annex. »
- (b) From a ship of 400 tons gross tonnage and above other than an oil tanker and from machinery space bilges excluding cargo pump room bilges of an oil tanker unless mixed with oil cargo residue:
 - (i) The ship is not within a special area;
 - (ii) The ship is proceeding en route;
 - (iii) The oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million; and
 - (iv) The ship has in operation equipment as required by regulation 16 of this annex. »

(2) In the case of a ship of less than 400 tons gross tonnage other than an oil tanker whilst outside the special area, the Administration shall ensure that it is equipped as far as practicable and reasonable with installations to ensure the storage of oil residues on board and their discharge to reception facilities or into the sea in compliance with the requirements of paragraph (1)(b) of this Regulation.

(3) Whenever visible traces of oil are observed on or below the surface of the water in the immediate vicinity of a ship or its wake, Governments of Parties to the Convention should, to the extent they are reasonably able to do so, promptly investigate the facts bearing on the issue of whether there has been a violation of the provisions of this Regulation or Regulation 10 of this Annex. The investigation should include, in particular, the wind and sea conditions, the track and speed of the ship, other possible sources of the visible traces in the vicinity, and any relevant oil discharge records.

(4) The provisions of paragraph (1) of this Regulation shall not apply to the discharge of clean or segregated ballast or unprocessed oily mixtures which without dilution have an oil content not exceeding 15 parts per million and which do not originate from cargo pump-room bilges and are not mixed with oil cargo residues. The provisions of sub-paragraph (1)(b) of this Regulation shall not apply to the discharge of the processed oily mixture, provided that all of the following conditions are satisfied:

(5) No discharge into the sea shall contain chemicals or other substances in quantities or concentrations, which are hazardous to the marine environment or chemicals, or other substances introduced for the purpose of circumventing the conditions of discharge specified in this Regulation.

(6) The oil residues which cannot be discharged into the sea in compliance with paragraphs (1), (2) and (4) of this Regulation shall be retained on board or discharged to reception facilities.

(7) In the case of a ship, referred to in regulation 16, 6), of this annex, not fitted with equipment as required by regulation 16, 1), or 16, 2), of this annex, the provisions of paragraph 1, b), of this regulation will not apply until 6 July 1998 or the date on which the ship is fitted with such equipment, whichever is the earlier. Until this date any discharge from machinery space bilges into the sea of oil or oily mixtures from such a ship shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

- (a) The oily mixture does not originate from the cargo pump-room bilges;
- (b) The oily mixture is not mixed with oil cargo residues;
- (c) The ship is not within a special area;
- (d) The ship is more than 12 nautical miles from the nearest land;
- (e) The ship is proceeding en route;
- (f) The oil content of the effluent is less than 100 parts per million; and
- (g) The ship has in operation oily-water separating equipment of a design approved by the Administration, taking into account the specification recommended by the Organization*. »

Regulation 10

Methods for the Prevention of Oil Pollution from Ships while operating in Special Areas

(1) For the purposes of this Annex the special areas are the Mediterranean Sea area, the Baltic Sea area, the Black Sea area, the Red Sea area and the «Gulfs area» which are defined as follows:

- (a) The Mediterranean Sea area means the Mediterranean Sea proper including the gulfs and seas therein with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the 41° N parallel and bounded to the west by the Straits of Gibraltar at the meridian of 5°36'W.

- (b) The Baltic Sea area means the Baltic Sea proper with the Gulf of Bothnia, the Gulf of Finland and the entrance to the Baltic Sea bounded by the parallel of the Skaw in the Skagerrak at 57°44.8'N.
- (c) The Black Sea area means the Black Sea proper with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the parallel 41° N.
- (d) The Red Sea area means the Red Sea proper including the Gulfs of Suez and Aqaba bounded at the south by the rhumb line between Ras si Ane (12°8.5'N, 43°19.6'E) and Husn Murad (12°40.4'N, 43°30.2'E).
- (e) The Gulfs area means the sea area located north west of the rhumb line between Ras al Hadd (22°30'N, 59°48'E) and Ras al Fasteh (25°04'N, 61°25'E).
- (f) The Gulf of Aden area means that part of the Gulf of Aden between Red Sea bounded to the west by the rhumb line between Ras si Ane (12°28.5' N, 43°19.6'E) and Husn Murad (12°40.4' N; 43°30.2'E) and to the east by the rhumb line between Ras Asir (11°50' N, 51°16.9E) and the Ras Fartak (15°35' N; 52°13.8'E).
- (g) The Antarctic area means the sea area south of latitude 60° S.

* Refer to the Guidelines and specifications for pollution prevention equipment for machinery space bilges of ships adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC.60(33): SEE IMO SELES publication IMO-646E

- (2) Subject to the provisions of Regulation 11 of this Annex:
 - (a) Any discharge into the sea of oil or oily mixture from any oil tanker and any ship of 400 tons gross tonnage and above other than an oil tanker shall be prohibited while in a special area;
 - (b) Except as provided for in respect of the Antarctic area under subparagraph 2(a) of this regulation, any discharge into the sea of oily mixture from a ship of less than 400 tons gross tonnage, other than an oil tanker, shall be prohibited while in a special area, except when the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million.
- (3) (a) the provisions of paragraph (2) of this Regulation shall not apply to the discharge of clean or segregated ballast.
- (b) The provisions of sub-paragraph (2)(a) of this Regulation shall not apply to the discharge of processed bilge water from machinery spaces, provided that all the following conditions are satisfied:
 - (i) The bilge water does not originate from cargo pump-room bilges;
 - (ii) The bilge water is not mixed with oil cargo residues;
 - (iii) The ship is proceeding en route;
 - (iv) The oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million;
 - (v) The ship has in operation oil filtering equipment complying with Regulation 16(7) of this Annex; and
 - (vi) The filtering system is equipped with a stopping device which will ensure that the

discharge is automatically stopped when the oil content of the effluent exceeds 15 parts per million.

- (4) (a) No discharge into the sea shall contain chemicals or other substances in quantities or concentrations, which are hazardous to the marine environment or chemicals, or other substances introduced for the purpose of circumventing the conditions of discharge specified in this Regulation.
- (b) The oil residues which cannot be discharged into the sea in compliance with paragraph (2) or (3) of this Regulation shall be retained on board or discharged to reception facilities."
- (5) Nothing in this Regulation shall prohibit a ship on a voyage only part of which is in a special area from discharging outside the special area in accordance with Regulation 9 of this Annex.
- (6) Whenever visible traces of oil are observed on or below the surface of the water in the immediate vicinity of a ship or its wake, the Governments of Parties to the Convention should, to the extent they are reasonably able to do so, promptly investigate the facts bearing on the issue of whether there has been a violation of the provisions of this Regulation or Regulation 9 of this Annex. The investigation should include, in particular, the wind and sea conditions, the track and speed of the ship, other possible sources of the visible traces in the vicinity, and any relevant oil discharge records.

(7) Reception facilities within special areas:

(a) Mediterranean Sea, Black Sea and Baltic Sea areas:

- (i) The Government of each Party to the Convention, the coastline of which borders on any given special area undertakes to ensure that not later than 1 January 1977 all oil loading terminals and repair ports within the special area are provided with facilities adequate for the reception and treatment of all the dirty ballast and tank washing water from oil tankers. In addition all ports within the special area shall be provided with adequate reception facilities for other residues and oily mixtures from all ships. Such facilities shall have adequate capacity to meet the needs of the ships using them without causing undue delay.
- (ii) The Government of each Party having under its jurisdiction entrances to seawater courses with low depth contour which might require a reduction of draught by the discharge of ballast undertakes to ensure the provision of the facilities referred to in subparagraph (a) (i) of this paragraph but with the proviso that ships required to discharge slops or dirty ballast could be subject to some delay.
- (iii) During the period between the entry into force of the present Convention (if earlier than 1 January 1977) and 1 January 1977 ships while navigating in the special areas shall comply with the requirements of Regulation 9 of this Annex. However, the Governments of Parties the coastlines of which border any of the special areas under this subparagraph may establish a date earlier than 1 January 1977, but after the date of entry into force of the present Convention, from which the requirements of this Regulation in respect of the special areas in question shall take effect:

- (1) If all the reception facilities required have been provided by the date so established; and
 - (2) Provided that the Parties concerned notify the Organization of the date so established at least six months in advance, for circulation to other Parties.
 - (iv) After 1 January 1977, or the date established in accordance with subparagraph (a) (iii) of this paragraph if earlier, each Party shall notify the Organization for transmission to the Contracting Governments concerned of all cases where the facilities are alleged to be inadequate.
- (b) *Red Sea area and Gulfs area:*
- (i) The Government of each Party the coastline of which borders on the special areas undertakes to ensure that as soon as possible all oil loading terminals and repair ports within these special areas are provided with facilities adequate for the reception and treatment of all the dirty ballast and tank washing water from tankers. In addition all ports within the special area shall be provided with adequate reception facilities for other residues and oily mixtures from all ships. Such facilities shall have adequate capacity to meet the needs of the ships
 - (ii) The Government of each Party having under its jurisdiction entrances to seawater courses with low depth contour which might require a reduction of draught by the discharge of ballast shall undertake to ensure the provision of the facilities referred to in sub-paragraph (b) (i) of this paragraph but with the proviso that ships required to discharge slops or dirty ballast could be subject to some delay.
 - (iii) Each Party concerned shall notify the Organization of the measures taken pursuant to provisions of sub-paragraph (b) (i) and (ii) of this paragraph. Upon receipt of sufficient notifications the Organization shall establish a date from which the requirements of this Regulation in respect of the area in question shall take effect. The Organization shall notify all Parties of the date so established no less than twelve months in advance of that date.
 - (iv) During the period between the entry into force of the present Convention and the date so established, ships while navigating in the special area shall comply with the requirements of Regulation 9 of this Annex.
 - (v) After such date oil tankers loading in ports in these special areas where such facilities are not yet available shall also fully comply with the requirements of this Regulation. However, oil tankers entering these special areas for the purpose of loading shall make every effort to enter the area with only clean ballast on board.
 - (vi) After the date on which the requirements for the special area in question take effect, each Party shall notify the Organization for transmission to the Parties concerned of all cases where the facilities are alleged to be inadequate.
 - (vii) At least the reception facilities as prescribed in Regulation 12 of this Annex shall be provided by 1 January 1977 or one year after the date of entry into force of the present Convention, whichever occurs later.
- (8) Notwithstanding paragraph (7) of this regulation, the 4 following rules apply to the Antarctic area:
- (a) The Government of each Party to the Convention at whose ports ships depart en route to or arrive from the Antarctic area undertakes to ensure that as soon as practicable adequate facilities are provided for the reception of all sludge, dirty ballast, tank washing water, and other oily residues and mixtures from all ships, without causing undue delay, and according to the needs of the ships using them.
 - (b) The Government of each Party to the Convention shall ensure that all ships entitled to fly its flag, before entering the Antarctic area, are fitted with a tank or tanks of sufficient capacity on board for the retention of all sludge, dirty ballast, tank washing water and other oily residues and mixtures while operating in the area and have concluded arrangements to discharge such oily residues at a reception facility after leaving the area.
- Regulation 11
Exceptions
- Regulations 9 and 10 of this Annex shall not apply to:
- (a) The discharge into the sea of oil or oily mixture necessary for the purpose of securing safety of a ship or saving life at sea; or
 - (b) The discharge into the sea of oil or oily mixture resulting from damage to a ship or its equipment:
 - (i) Provided that all reasonable precautions have been taken after the occurrence of the damage or discovery of the discharge for the purpose of preventing or minimizing the discharge; and
 - (ii) Except if the owner or the Master acted either with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result; or
 - (c) The discharge into the sea of substances containing oil, approved by the Administration, when being used for the purpose of combating specific pollution incidents in order to minimize the damage from pollution. Any such discharge shall be subject to the approval of any Government in whose jurisdiction it is contemplated the discharge will occur.
- Regulation 12
Reception facilities
- (1) Subject to the provisions of Regulation 10 of this Annex, the Government of each Party undertakes to ensure the provi-

sion at oil loading terminals, repair ports, and in other ports in which ships have oily residues to discharge, of facilities for the reception of such residues and oily mixtures as remain from oil tankers and other ships adequate to meet the needs of the ships using them without causing undue delay to ships.

(2) Reception facilities in accordance with paragraph (1) of this Regulation shall be provided in:

- (a) All ports and terminals in which crude oil is loaded into oil tankers where such tankers have immediately prior to arrival completed a ballast voyage of not more than 72 hours or not more than 1,200 nautical miles;
 - (b) All ports and terminals in which oil other than crude oil in bulk is loaded at an average quantity of more than 1,000 metric tons per day;
 - (c) All ports having ship repair yards or tank cleaning facilities;
 - (d) All ports and terminals, which handle ships provided with the sludge tank(s) required by Regulation 17 of this Annex;
 - (e) All ports in respect of oily bilge waters and other residues, which cannot be discharged in accordance with Regulation 9 of this Annex; and
 - (f) All loading ports for bulk cargoes in respect of oil residues from combination carriers, which cannot be discharged in accordance with Regulation 9 of this Annex.
- (3) The capacity for the reception facilities shall be as follows:
- (a) Crude oil loading terminals shall have sufficient reception facilities to receive oil and oily mixtures which cannot be discharged in accordance with the provisions of Regulation 9 (1) (a) of this Annex from all oil tankers on voyages as described in paragraph (2) (a) of this Regulation.
 - (b) Loading ports and terminals referred to in paragraph (2) (b) of this Regulation shall have sufficient reception facilities to receive oil and oil mixtures which cannot be discharged in accordance with the provisions of Regulation 9 (1) (a) of this Annex from oil tankers which load oil other than crude oil in bulk.
 - (c) All ports having ship repair yards or tank cleaning facilities shall have sufficient reception facilities to receive all residues and oily mixtures which remain on board for disposal from ships prior to entering such yards or facilities.
 - (d) All facilities provided in ports and terminals under paragraph (2) (d) of this Regulation shall be sufficient to receive all residues retained according to Regulation 17 of this Annex from all ships that may reasonably be expected to call at such ports and terminals.
 - (e) All facilities provided in ports and terminals under this Regulation shall be sufficient to receive oily bilge waters and other residues, which cannot be discharged in accordance with Regulation 9 of this Annex.
 - (f) The facilities provided in loading ports for bulk cargoes shall take into account the special problems of combination carriers as appropriate.

(4) The reception facilities prescribed in paragraphs (2) and (3) of this Regulation shall be made available no later than one year from the date of entry into force of the present Convention or by 1 January 1977, whichever occurs later.

(5) Each Party shall notify the Organization for transmission to the Parties concerned of all cases where the facilities provided under this Regulation are alleged to be inadequate.

Regulation 13

Segregated ballast tanks, dedicated clean ballast tanks and crude oil washing

Subject to the provisions of Regulations 13C and 13D of this Annex, oil tankers shall comply with the requirements of this Regulation.

New oil tankers of 20,000 tons deadweight and above

(1) Every new crude oil tanker of 20,000 tons deadweight and above and every new product carrier of 30,000 tons deadweight and above shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with paragraphs (2), (3) and (4), or paragraph (5) as appropriate, of this Regulation.

(2) The capacity of the segregated ballast tanks shall be so determined that the ship may operate safely on ballast voyages without recourse to the use of cargo tanks for water ballast except as provided for in paragraph (3) or (4) of this Regulation. In all cases, however, the capacity of segregated ballast tanks shall be at least such that, in any ballast condition at any part of the voyage, including the conditions consisting of lightweight plus segregated ballast only, the ship's draughts and trim can meet each of the following requirements:

- (a) The moulded draught amidships (dm) in meters (without taking into account any ship's deformation) shall not be less than:
$$dm = 2.0 + 0.02 L;$$
- (b) The draughts at the forward and after perpendiculars shall correspond to those determined by the draught amidships (dm) as specified in sub-paragraph (a) of this paragraph, in association with the trim by the stern of not greater than 0.015 L; and
- (c) In any case the draught at the after perpendicular shall not be less than that which is necessary to obtain full immersion of the propeller(s).

(3) In no case shall ballast water be carried in cargo tanks, except:

- (a) On those rare voyages when weather conditions are so severe that, in the opinion of the master, it is necessary to carry additional ballast water in cargo tanks for the safety of the ship; and
- (b) In exceptional cases where the particular character of the operation of an oil tanker renders it necessary to carry ballast water in excess of the quantity required under paragraph (2) of this Regulation, provided that such operation of the oil tanker falls under the category of exceptional cases as established by the Organization.

Such additional ballast water shall be processed and discharged in compliance with Regulation 9 of this Annex and in accordance with the requirements of Regulation 15 of this Annex and an entry shall be made in the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex."

(4) In the case of new crude oil tankers, the additional ballast permitted in paragraph (3) of this Regulation shall be carried in cargo tanks only if such tanks have been crude oil washed in accordance with Regulation 13B of this Annex before departure from an oil unloading port or terminal.

(5) Notwithstanding the provisions of paragraph (2) of this Regulation, the segregated ballast conditions for oil tankers less than 150 meters in length shall be to the satisfaction of the Administration.

(6) Every new crude oil tanker of 20,000 tons deadweight and above shall be fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing. The Administration shall undertake to ensure that the system fully complies with the requirements of Regulation 13B of this Annex within one year after the tanker was first engaged in the trade of carrying crude oil or by the end of the third voyage carrying crude oil suitable for crude oil washing, whichever occurs later. Unless such oil tanker carries crude oil, which is not suitable for crude oil washing, the oil tanker shall operate the system in accordance with the requirements of that Regulation.

Existing crude oil tankers of 40,000 tons deadweight and above

(7) Subject to the provisions of paragraphs (8) and (9) of this Regulation every existing crude oil tanker of 40,000 tons deadweight and above shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with the requirements of paragraphs (2) and (3) of this Regulation from the date of entry into force of the present convention.

(8) Existing crude oil tankers referred to in paragraph (7) of this Regulation may, in lieu of being provided with segregated ballast tanks, operate with a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing in accordance with Regulation 13B of this Annex unless the crude oil tanker is intended to carry crude oil which is not suitable for crude oil washing.

(9) Existing crude oil tankers referred to in paragraph (7) or (8) of this Regulation may, in lieu of being provided with segregated ballast tanks or operating with a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing, operate with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provisions of Regulation 13A of this Annex for the following period:

- (a) For crude oil tankers of 70,000 tons deadweight and above, until two years after the date of entry into force of the present Convention; and
- (b) For crude oil tankers of 40,000 tons deadweight and above but below 70,000 tons deadweight, until four years after the date of entry into force of the present Convention.

Existing product carriers of 40,000 tons deadweight and above

(10) From the date of entry into force of the present Convention, every existing product carrier of 40,000 tons deadweight and above shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with the requirements of paragraphs (2) and (3) of this Regulation, or, alternatively, operate with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provisions of Regulation 13A of this Annex.

An oil tanker qualified as a segregated ballast oil tanker

(11) Any oil tanker which is not required to be provided with segregated ballast tanks in accordance with paragraph (1), (7) or (10) of this Regulation may, however, be qualified as a segregated ballast tanker, provided that it complies with the requirements of paragraphs (2) and (3), or paragraph (5) as appropriate, of this Regulation.

Regulation 13A

Requirements for oil tankers with dedicated clean ballast tanks

(1) An oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provisions of Regulation 13 (9) or (10) of this Annex, shall have adequate tank capacity, dedicated solely to the carriage of clean ballast as defined in Regulation 1 (16) of this Annex, to meet the requirements of Regulation 13 (2) and (3) of this Annex.

(2) The arrangements and operational procedures for dedicated clean ballast tanks shall comply with the requirements established by the Administration. Such requirements shall contain at least all the provisions of the Specifications for Oil Tankers with Dedicated Clean Ballast Tanks adopted by the International Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention, 1978, in Resolution 14 and as may be revised by the Organization.

(3) An oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks shall be equipped with an oil content meter, approved by the Administration on the basis of specifications recommended by the Organization*, to enable supervision of the oil content in ballast water being discharged. The oil content meter shall be installed no later than at the first scheduled shipyard visit of the tanker following the entry into force of the present Convention. Until such time as the oil content meter is installed, it shall immediately before discharge of ballast be established by examination of the ballast water from dedicated tanks that no contamination with oil has taken place.

(4) Every oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks shall be provided with a Dedicated Clean Ballast Tank Operation Manual detailing the system and specifying operational procedures. Such a Manual shall be to the satisfaction of the Administration and shall contain all the information set out in the Specifications referred to in paragraph (2) of this Regulation. If an alteration affecting the dedicated clean ballast tank system is made, the Operation Manual shall be revised accordingly.

Regulation 13B

Requirements for crude oil washing

(1) Every crude oil washing system required to be provided in accordance with Regulation 13 (6) and (8) of this Annex shall comply with the requirements of this Regulation.

(2) The crude oil washing installation and associated equipment and arrangements shall comply with the requirements established by the Administration. Such requirements shall contain at least all the provisions of the Specifications for the Design, Operation and Control of Crude Oil Washing Systems adopted by the International Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention, 1978, in Resolution 15 and as may be revised by the Organization.

(3) An inert gas system shall be provided in every cargo tank and slop tank in accordance with the appropriate Regulations of Chapter 11-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as modified and added to by the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 and as may be further amended.

(4) With respect to the ballasting of cargo tanks, sufficient cargo tanks shall be crude oil washed prior to each ballast voyage in order that, taking into account the tanker's trading pattern and expected weather conditions, ballast water is put only into cargo tanks which have been crude oil washed.

(5) Every oil tanker operating with crude oil washing systems shall be provided with an Operations and Equipment Manual detailing the system and equipment and specifying operational procedures. Such a Manual shall be to the satisfaction of the Administration and shall contain all the information set out in the Specifications referred to in paragraph (2) of this Regulation. If an alteration affecting the crude oil washing system is made, the Operations and Equipment Manual shall be revised accordingly.

Regulation 13C

Existing tankers engaged in specific trades

(1) Subject to the provisions of paragraph (2) of this Regulation, Regulation 13(7) to (10) of this Annex shall not apply to an existing oil tanker solely engaged in specific trades between:

- (a) Ports or terminals within a State Party to the present Convention; or
- (b) Ports or terminals of States Parties to the present Convention, where:
 - (i) The voyage is entirely within a Special Area as defined in Regulation 10 (1) of this Annex; or
 - (ii) The voyage is entirely within other limits designated by the Organization.

(2) The provisions of paragraph (1) of this Regulation shall only apply when the ports or terminals where cargo is loaded on such voyages are provided with reception facilities adequate for the reception and treatment of all the ballast and tank washing water from oil tankers using them and all the following conditions are complied with:

- (a) Subject to the exceptions provided for in Regulation 11 of this Annex, all ballast water, including clean ballast water, and tank washing residues are retained on board and transferred to the reception facilities and the appropriate entry in the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex is endorsed by the competent Port State Authority;
- (b) Agreement has been reached between the Administration and the Governments of the Port States referred to in sub-paragraph (1) (a) or (b) of this Regulation concerning the use of an existing oil tanker for a specific trade;
- (c) The adequacy of the reception facilities in accordance with the relevant provisions of this Annex at the ports or terminals referred to above, for the purpose of this Regulation, is approved by the Governments of the States Parties to the present Convention within which such ports or terminals are situated; and
- (d) The International Oil Pollution Prevention Certificate is endorsed to the effect that the oil tanker is solely engaged in such specific trade.

Regulation 13D

Existing oil tankers having special ballast arrangements

(1) Where an existing oil tanker is so constructed or operates in such a manner that it complies at all times with the draught and trim requirements set out in Regulation 13 (2) of this

Annex without recourse to the use of ballast water, it shall be deemed to comply with the segregated ballast tank requirements referred to in Regulation 13 (7) of this Annex, provided that all of the following conditions are complied with:

- (a) Operational procedures and ballast arrangements are approved by the Administration;
- (b) Agreement is reached between the Administration and the Governments of the Port States Parties to the present Convention concerned when the draught and trim requirements are achieved through an operational procedure; and
- (c) The International Oil Pollution Prevention Certificate is endorsed to the effect that the oil tanker is operating with special ballast arrangements.

(2) In no case shall ballast water be carried in oil tanks except on those rare voyages when weather conditions are so severe that, in the opinion of the master, it is necessary to carry additional ballast water in cargo tanks for the safety of the ship. Such additional ballast water shall be processed and discharged in compliance with Regulation 9 of this Annex and in accordance with the requirements of Regulation 15 of this Annex, and entry shall be made in the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex.

(3) An Administration, which has endorsed a Certificate in accordance with sub-paragraph (1) (c) of this Regulation, shall communicate to the Organization the particulars thereof for circulation to the Parties to the present Convention.

Regulation 13E

Protective location of segregated ballast spaces

(1) In every new crude oil tanker of 20,000 tons deadweight and above and every new product carrier of 30,000 tons deadweight and above, the segregated ballast tanks required to provide the capacity to comply with the requirements of Regulation 13 of this Annex which are located within the cargo tank length, shall be arranged in accordance with the requirements of paragraphs (2), (3) and (4) of this Regulation to provide a measure of protection against oil outflow in the event of grounding or collision.

(2) Segregated ballast tanks and spaces other than oil tanks within the cargo tank length (L_t) shall be so arranged as to comply with the following requirement:

$$\sum PA_c + \sum PA_b \geq J [L_t (B + 2D)]$$

Where: PA_c = the side shell area in square metres for each segregated ballast tank or space other than an oil tank based on projected moulded dimensions,

PA_b = the bottom shell area in square metres for each such tank or space based on projected moulded dimensions,

L_t = length in metres between the forward and after extremities of the cargo tanks,

B = maximum breadth of the ship in metres as defined in Regulation 1 (21) of this Annex;

D = moulded depth in metres measured vertically from the top of the keel to the top of the freeboard deck beam at side amidships. In ships having rounded gunwales, the moulded depth shall be measured to the point of intersection of the moulded lines of the deck and side shell plating, the lines extending as though the gunwale were of angular design,

$J = 0.45$ for oil tankers of 20,000 tons deadweight and above, subject to the provisions of paragraph (3) of this Regulation.

For intermediate values deadweight the value of «J» shall be determined by linear interpolation.

Whenever symbols given in this paragraph appear in this Regulation, they have the meaning as defined in this paragraph.

(3) For tankers of 200,000 tons deadweight and above, the value of «J» may be reduced as follows:

$$J_{\text{reduced}} = \left[J - \left(a - \frac{O_c + O_s}{4 O_A} \right) \right] \text{ or } 0.2 \text{ whichever is greater}$$

where: $a = 0.25$ for oil tankers of 200,000 tons deadweight

$a = 0.40$ for oil tankers of 300,000 tons deadweight

$a = 0.50$ for oil tankers of 420,000 tons deadweight and above.

For intermediate values of deadweight the value of «a» shall be determined by linear interpolation.

O_c = as defined in Regulation 23 (1) (a) of this annex,

O_s = as defined in Regulation 23 (1) (b) of this annex,

O_A = the allowable oil outflow as required by Regulation 24 (2) of this Annex.

(4) In the determination of «PA_c» and «PA_s» for segregated ballast tanks and spaces other than oil tanks the following shall apply:

- (a) The minimum width of each wing tank or space either of which extends for the full depth of the ship's side or from the deck to the top of the double bottom shall be not less than 2 meters. The width shall be measured inboard from the ship's side at right angles to the centre line. Where a lesser width is provided the wing tank or space shall not be taken into account when calculating the protecting area «PA_c»; and
- (b) The minimum vertical depth of each double bottom tank or space shall be $B/15$ or 2 meters, whichever is the lesser. Where a lesser depth is provided the bottom tank or space shall not be taken into account when calculating the protecting area «PA_s».

The minimum width and depth of wing tanks and double bottom tanks shall be measured clear of the bilge area and, in the case of minimum width, shall be measured clear of any rounded gunwale area.

Regulation 13F

Prevention of oil pollution in the event of collision or stranding

1 – This regulation shall apply to oil tankers of 600 tons deadweight and above:

- (a) For which the building contract is placed on or after 6 July 1993; or
- (b) In the absence of a building contract, the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction on or after 6 January 1994; or
- (c) The delivery of which is on or after 6 July 1996; or
- (d) Which have undergone a major conversion:
 - (i) For which the contract is placed after 6 July 1993; or
 - (ii) In the absence of a contract, the construction work of which is begun after 6 January 1994; or
 - (iii) Which is completed after 6 July 1996.

2 – Every oil tanker of 5,000 tons deadweight and above shall:

- (a) In lieu of regulation 13E, as applicable, comply with the requirements of paragraph 3 unless it is subject to the provisions of paragraphs 4 and 5; and
- (b) Comply, if applicable, with the requirements of paragraph 6.

3 – The entire cargo tank length shall be protected by ballast tanks or spaces other than cargo and fuel oil tanks as follows:

- (a) Wing tanks or spaces shall extend either for the full depth of the ship's side or from the top of the double bottom to the uppermost deck, disregarding a rounded gunwale where fitted. They shall be arranged such that the cargo tanks are located inboard of the moulded line of the side shell plating, nowhere less than the distance w which, as shown in figure 1, is measured at any cross-section at right angles to the side shell, as specified below:

$$w = 0.5 + \frac{DW}{20,000} (m) \text{ or } w = 2.0m, \text{ whichever is the lesser}$$

2.0 m, whichever is the lesser.

The minimum value of $w = 1.0$ m.

- (b) At any cross-section the depth of each double bottom tank or space shall be such that the distance h between the bottom of the cargo tanks and the moulded line of the bottom shell plating measured at right angles to the bottom shell plating as shown in figure 1 is not less than specified below:

$$h = \frac{B}{15} (m) \text{ or } h = 20m, \text{ whichever is the lesser}$$

The minimum value of $h = 1.0$ m.

- (c) Turn of the bilge area or at locations without a clearly defined turn of the bilge.

When the distances h and w are different, the distance w shall have preference at levels exceeding $1.5 h$ above the baseline as shown in figure 1.

- (d) The aggregate capacity of ballast tanks.

On crude oil tankers of 20,000 tons deadweight and above and product carriers of 30,000 tons deadweight and above, the aggregate capacity of wing tanks, double bottom tanks, forepeak tanks and after peak tanks shall not be less than the capacity of segregated ballast tanks necessary to meet the requirements of regulation 13. Wing tanks or spaces and double bottom tanks used to meet the requirements of regulation 13 shall be located as uniformly as practicable along the cargo tank length.

Additional segregated ballast capacity provided for reducing longitudinal hull girder bending stress, trim, etc., may be located anywhere within the ship.

- (e) Suction wells in cargo tanks. – Suction wells in cargo tanks may protrude into the double bottom below the boundary line defined by the distance h provided that such wells are as small as practicable and the distance between the well bottom and bottom shell plating is not less than $0.5 h$.
- (f) Ballast and cargo piping.

Ballast piping and other piping such as sounding and vent piping to ballast tanks shall not pass through

cargo tanks. Cargo piping and similar piping to cargo tanks shall not pass through ballast tanks. Exemptions to this requirement may be granted for short lengths of piping, provided that they are completely welded or equivalent.

4 – (a) Double bottom tanks or spaces as required by paragraph 3, (b), may be dispensed with, provided that the design of the tanker is such that the cargo and vapour pressure exerted on the bottom shell plating forming a single boundary between the cargo and the sea does not exceed the external hydrostatic water pressure, as expressed by the following formula:

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

where:

h_c = height of cargo in contact with the bottom shell plating in metres;

ρ_c = maximum cargo density in t/m^3 ;

d_n = minimum operating draught under any expected loading condition in metres;

ρ_s = density of sea water in t/m^3 ;

Δ = maximum set pressure of pressure/vacuum valve provided for the cargo tank in bars;

f = safety factor = 1.1;

g = standard acceleration of gravity (9.81 m/s^2).

(b) Any horizontal partition necessary to fulfil the above requirements shall be located at a height of not less than $B/6$ or 6 metres, whichever is the lesser, but not more than $0.6D$, above the baseline where D is the moulded depth amidships;

(c) The location of wing tanks or spaces shall be as defined in paragraph (3) (a), except that, below a level $1.5h$ above the baseline where h is as defined in paragraph (3) (a), the cargo tank boundary line may be vertical down to the bottom plating, as shown in figure 2.

5 – Other methods of design and construction of oil tankers may also be accepted as alternatives to the requirements prescribed in paragraph (3), provided that such methods ensure at least the same level of protection against oil pollution in the event of collision or stranding and are approved in principle by the Marine Environment Protection Committee based on guidelines developed by the Organization.

6 – For oil tankers of 20,000 tons deadweight and above the damage assumptions prescribed in regulation 25, (2), (b), shall be supplemented by the following assumed bottom raking damage:

(a) Longitudinal extent:

(i) Ships of 75,000 tons deadweight and above: $0.6L$ measured from the forward perpendicular;

(ii) Ships of less than 75,000 tons deadweight: $0.4L$ measured from the forward perpendicular;

(b) Transverse extent: $B/3$ anywhere in the bottom;

(c) Vertical extent: breach of the outer hull.

7 – Oil tankers of less than 5,000 tons deadweight shall:

(a) At least be fitted with double bottom tanks or spaces having such a depth that the distance h specified in paragraph (3), (b), complies with the following:

$$h = \frac{B}{15} (m) \text{ with a minimum value of } h = 0.76m$$

in the turn of the bilge area and at locations without a clearly defined turn of the bilge, the cargo tank boundary line shall run parallel to the line of the mid-ship flat bottom as shown in figure 3; and

(b) Be provided with cargo tanks so arranged that the capacity of each cargo tank does not exceed 700 m^3 unless wing tanks or spaces are arranged in accordance with paragraph (3) (a), complying with the following:

$$w = 0.4 + \frac{2.4DW}{20,000} (m)$$

with a minimum value of $w = 0.76 \text{ m}$.

8 – Oil shall not be carried in any space extending forward of a collision bulkhead located in accordance with regulation II-1/11 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended. An oil tanker that is not required to have a collision bulkhead in accordance with that regulation shall not carry oil in any space extending forward of the transverse plane perpendicular to the centreline that is located as if it were a collision bulkhead located in accordance with that regulation.

9 – In approving the design and construction of oil tankers to be built in accordance with the provisions of this regulation, Administrations shall have due regard to the general safety aspects including the need for the maintenance and inspections of wing and double bottom tanks or spaces.

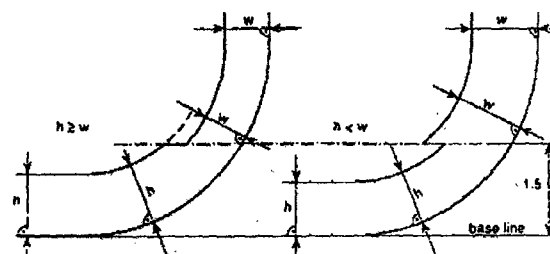


Figure 1 — Cargo tank boundary lines for the purpose of paragraph 3

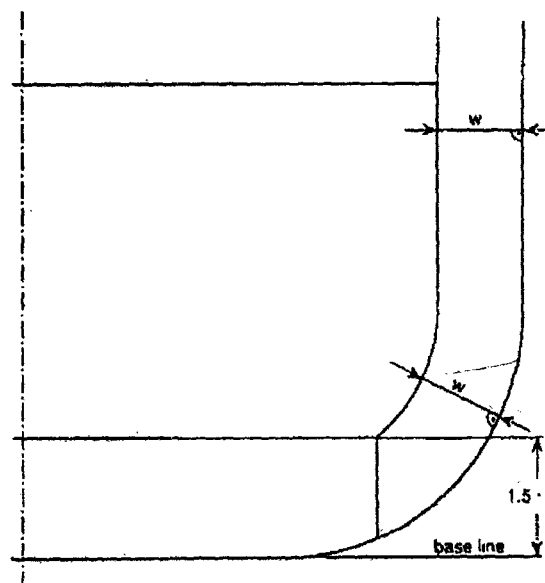


Figure 2 — Cargo tank boundary lines for the purpose of paragraph 4

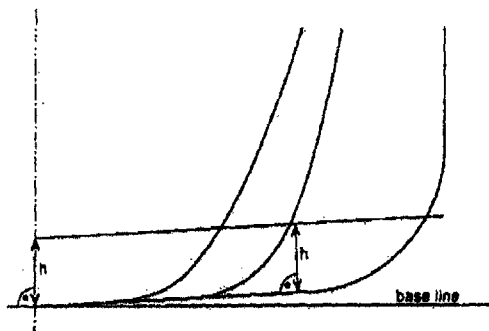


Figure 3 — Cargo tank boundary lines for the purpose of paragraph 7

Regulation 13G

Prevention of oil pollution in the event of collision or stranding — Measures for existing tankers Mesures for existeng tankes

1 — This regulation shall:

- (a) Apply to crude oil tankers of 20,000 tons deadweight and above and to product carriers of 30,000 tons deadweight and above, which are contracted, the keels of which are laid, or which are delivered before the dates specified in regulation 13F, (1), of this Annex; and
- (b) Not apply to oil tankers complying with regulation 13F of this Annex, which are contracted, the keels of which are laid, or are delivered before the dates specified in regulation 13F, (1), of this Annex; and
- (c) Not apply to oil tankers covered by subparagraph a) above which comply with regulation 13F, (3)(a), and (b), or 13F, (4), or 13F, (5), of this Annex, except that the requirement for minimum distances between the cargo tank boundaries and the ship side and bottom plating need not be met in all respects. In that event, the side protection distances shall not be less than those specified in the International Bulk Chemical Code for type 2 cargo tank location and the bottom protection shall comply with regulation 13E, (4)(b), of this Annex.

2 — The requirements of this regulation shall take effect as from 6 July 1995.

- 3 — (a) An oil tanker to which this regulation applies shall be subject to an enhanced programme of inspections during periodical, intermediate and annual surveys, the scope and frequency of which shall at least comply with the guidelines developed by the Organization.
- (b) An oil tanker over five years of age to which this regulation applies shall have on board, available to the competent authority of any Government of a State Party to the present Convention, a complete file of the survey reports, including the results of all scantling measurement required, as well as the statement of structural work carried out.

- (c) This file shall be accompanied by a condition evaluation report, containing conclusions on the structural condition of the ship and its residual scantlings, endorsed to indicate that it has been accepted by or on behalf of the flag Administration. This file and condition evaluation report shall be prepared in a standard format as contained in the guidelines developed by the Organization.

4 — An oil tanker not meeting the requirements of a new oil tanker as defined in regulation 1(26) of this Annex shall comply with the requirements of regulation 13F of this Annex not later than 25 years after its date of delivery, unless wing tanks or double bottom spaces, not used for the carriage of oil and meeting the width and height requirements of regulation 13E, (4), cover at least 30% of L_t for the full depth of the ship on each side or at least 30% of the projected bottom shell area within the length L_t where L_t is as defined in regulation 13E(2) in which case compliance with regulation 13F is required not later than 30 years after its date of delivery.

5 — An oil tanker meeting the requirements of a new oil tanker as defined in regulation 1, (26), of this Annex shall comply with the requirements of regulation 13F of this Annex not later than 30 years after its date of delivery.

6 — Any new ballast and load conditions resulting from the application of paragraph (4) of this regulation shall be subject to approval of the Administration which shall have regard, in particular, to longitudinal and local strength, intact stability and, if applicable, damage stability.

7 — Other structural or operational arrangements such as hydrostatically balanced loading may be accepted as alternatives to the requirements prescribed in paragraph (4) provided that such alternatives ensure at least the same level of protection against oil pollution in the event of collision or stranding and are approved by the Administration based on guidelines developed by the Organization.

Regulation 14

Segregation of oil and water ballast and carriage of oil in forepeak tanks

(1) Except as provided in paragraph (2) of this Regulation, in new ships of 4,000 tons gross tonnage and above other than oil tankers, and in new oil tankers of 150 tons gross tonnage and above, no ballast water shall be carried in any oil fuel tank.

(2) Where abnormal conditions or the need to carry large quantities of oil fuel render it necessary to carry ballast water which is not a clean ballast in any oil fuel tank, such ballast water shall be discharged to reception facilities or into the sea in compliance with Regulation 9 using the equipment specified in Regulation 16 (2) of this Annex, and an entry shall be made in the Oil Record Book to this effect.

(3) All other ships shall comply with the requirements of paragraph (1) of this Regulation as far as reasonable and practicable.

(4) In a ship of 400 tons gross tonnage and above, for which the building contract is placed after 1 January 1982 or, in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction after 1 July 1982, oil shall not be carried in a forepeak tank or a tank forward of the collision bulkhead.

(5) All ships other than those subject to paragraph (4) of this Regulation shall comply with the provisions of that paragraph, as far as reasonable and practicable."

Regulation 15

Retention of oil on board

(1) Subject to the provisions of paragraphs (5) and (6) of this Regulation, oil tankers of 150 tons gross tonnage and above shall be provided with arrangements in accordance with the requirements of paragraphs (2) and (3) of this Regulation, provided that in the case of existing tankers the requirements for oil discharge monitoring and control systems and slop tank arrangements shall apply three years after the date of entry into force of the present Convention.

(2) (a) adequate means shall be provided for cleaning the cargo tanks and transferring the dirty ballast residue and tank washings from the cargo tanks into a slop tank approved by the Administration. In existing oil tankers, any cargo tank may be designated as a slop tank:

(b) In this system arrangements shall be provided to transfer the oily waste into a slop tank or combination of slop tanks in such a way that any effluent discharged into the sea will be such as to comply with the provisions of Regulation 9 of this Annex.

(c) The arrangements of the slop tank or combination of slop tanks shall have a capacity necessary to retain the slop generated by tank washings, oil residues and dirty ballast residues. The total capacity of the slop tank or tanks shall not be less than 3% per cent of the oil carrying capacity of the ship, except that the Administration may accept:

(i) 2% for such oil tankers where the tank washing arrangements are such that once the slop tank or tanks are charged with washing water, this water is sufficient for tank washing and, where applicable, for providing the driving fluid for eductors, without the introduction of additional water into the system;

(ii) 2% where segregated ballast tanks or dedicated clean ballast tanks are provided in accordance with Regulation 13 of this Annex, or where a cargo tank cleaning system using crude oil washing is fitted in accordance with Regulation 13B of this Annex. This capacity may be further reduced to 1.5% for such oil tankers where the tank washing arrangements are such that once the slop tank or tanks are charged with washing water, this water is sufficient for tank washing and, where applicable, for providing the driving fluid for eductors, without the introduction of additional water into the system;

(iii) 1% for combination carriers where oil cargo is only carried in tanks with smooth walls. This capacity may be further reduced to 0.8% where the tank washing arrangements are such that once the slop tank or tanks are charged with washing water, this water is sufficient for tank washing and, where applicable, for providing the driving fluid for eductors, without the introduction of additional water into the system.

New oil tankers of 70,000 tons deadweight and above shall be provided with at least two slop tanks."

(d) Slop tanks shall be so designed particularly in respect of the position of inlets, outlets, baffles or weirs where fitted, so as to avoid excessive turbulence and entrainment of oil or emulsion with the water.

(3) (a) an oil discharge monitoring and control system approved by the Administration shall be fitted. In considering the design of the oil content meter to be incorporated in the system, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization*. The system shall be fitted with a recording device to provide a continuous record of the discharge in litres per nautical mile and total quantity discharged, or the oil content and rate of discharge. This record shall be identifiable as to time and date and shall be kept for at least three years. The oil discharge monitoring and control system shall come into operation when there is any discharge of effluent into the sea and shall be such as will ensure that any discharge of oily mixture is automatically stopped when the instantaneous rate of discharge of oil exceeds that permitted by Regulation 9 (1) (a) of this Annex. Any failure of this monitoring and control system shall stop the discharge and be noted in the Oil Record Book. A manually operated alternative method shall be provided and may be used in the event of such failure, but the defective unit shall be made operable as soon as possible. The port State authority may allow the tanker with a defective unit to undertake one ballast voyage before proceeding to a repair port. The oil discharge monitoring and control system shall be designed and installed in compliance with the Guidelines and Specifications for Oil Discharge Monitoring and Control Systems for Oil Tankers developed by the Organization. Administrations may accept such specific arrangements as detailed in the Guidelines and Specification."

(b) Effective oil/water interface detectors† approved by the Administration shall be provided for a rapid and accurate determination of the oil/water interface in slop tanks and shall be available for use in other tanks where the separation of oil and water is effected and from which it is intended to discharge effluent direct to the sea.

(c) Instructions as to the operation of the system shall be in accordance with an operational manual approved by the Administration. They shall cover manual as well as automatic operations and shall be intended to ensure that at no time shall oil be discharged except in compliance with the conditions specified in Regulation 9 of this Annex *.

(4) The requirements of paragraphs (1), (2) and (3) of this Regulation shall not apply to oil tankers of less than 150 tons gross tonnage, for which the control of discharge of oil under Regulation 9 of this Annex shall be effected by the retention of oil on board with subsequent discharge of all contaminated washings to reception facilities. The total quantity of oil and water used for washing and returned to a storage tank shall be recorded in the Oil Record Book. This total quantity shall be discharged to reception facilities unless adequate arrangements are made to ensure that any effluent, which is allowed to be discharged into the sea, is effectively monitored to ensure that the provisions of Regulation 9 of this Annex are complied with.

- (5) (a) The Administration may waive the requirements of paragraphs (1), (2) and (3) of this Regulation, for any oil tanker which engages exclusively on voyages both of 72 hours or less in duration and within 50 miles from the nearest land, provided that the oil tanker is engaged exclusively in trades between ports or terminals within a State Party to the present Convention. Any such waiver shall be subject to the requirement that the oil tanker shall retain on board all oily mixtures for subsequent discharge to reception facilities and to the determination by the Administration that facilities available to receive such oily mixtures are adequate.
- (b) The Administration may waive the requirements of paragraph (3) of this Regulation for oil tankers other than those referred to in sub-paragraph (a) of this paragraph in cases where:
- (i) the tanker is an existing oil tanker of 40,000 tons deadweight or above, as referred to in Regulation 13C(1) of this Annex, engaged in specific trades, and the conditions specified in Regulation 13C(2) are complied with; or
 - (ii) the tanker is engaged exclusively in one or more of the following categories of voyages:
 - (1) voyages within special areas; or
 - (2) voyages within 50 miles from the nearest land outside special areas where the tanker is engaged in:
 - (aa) trades between ports or terminals of a State Party to the present Convention; or
 - (bb) restricted voyages as determined by the Administration, and of 72 hours or less in duration;

provided that all of the following conditions are complied with:

 - (3) all oily mixtures are retained on board for subsequent discharge to reception facilities;
 - (4) for voyages specified in subparagraph (b)(ii)(2) of this paragraph, the Administration has determined that adequate reception facilities are available to receive such oily mixtures in those oil loading ports or terminals the tanker calls at;
 - (5) the International Oil Pollution Prevention Certificate, when required, is endorsed to the effect that the ship is exclusively engaged in one or more of the categories of voyages specified in subparagraphs (b)(ii)(1) and (b)(ii)(2)(bb) of this paragraph; and
 - (6) the quantity, time, and port of the discharge are recorded in the Oil Record Book."
 - (6) Where in the view of the Organization equipment required by Regulation 9 (1) (a) (vi) of this Annex and specified in subparagraph (3) (a) of this Regulation is not obtainable for the monitoring of discharge of light refined products (white oils), the Administration may waive compliance with such requirement, provided that discharge shall be permitted only in compliance with procedures established by the Organization which shall satisfy the conditions of Regulation (9) (1) (a) of this Annex except the obligation to have an oil discharge monitoring and control system in operation. The Organization shall review the availability of equipment at intervals not exceeding twelve months.
 - (7) The requirements of paragraphs (1), (2) and (3) of this Regulation shall not apply to oil tankers carrying asphalt or other products subject to the provisions of this Annex, which through their physical properties inhibit effective product/water separation and monitoring, for which the control of discharge under Regulation 9 of this Annex shall be effected by the retention of residues on board with discharge of all contaminated washings to reception facilities.

Regulation 16
Oil discharge monitoring and control system
and oil filtering equipment

 - (1) Any ship of 400 tons gross tonnage and above but less than 10,000 tons gross tonnage shall be fitted with oil filtering equipment complying with paragraph (4) of this Regulation. Any such ship, which carries large quantities of oil fuel, shall comply with paragraph (2) of this Regulation or paragraph (1) of Regulation 14.
 - (2) Any ship of 10,000 tons gross tonnage and above shall be provided with oil filtering equipment, and with arrangements for an alarm and for automatically stopping any discharge of oily mixture when the oil content in the effluent exceeds 15 parts per million:
 - (3) (a) The Administration may waive the requirements of paragraphs (1) and (2) of this Regulation for any ship engaged exclusively on voyages within special areas provided that all of the following conditions are complied:
 - (i) the ship is fitted with a holding tank having a volume adequate, to the satisfaction of the Administration, for the total retention on board of the oily bilge water;
 - (ii) all oily bilge water is retained on board for subsequent discharge to reception facilities;
 - (iii) the Administration has determined that adequate reception facilities are available to receive such oily bilge water in a sufficient number of ports or terminals the ship calls at;
 - (iv) the International Oil Pollution Prevention Certificate, when required, is endorsed to the effect that the ship is exclusively engaged on the voyages within special area; and
 - (v) the quantity, time, and port of the discharge are recorded in the Oil Record Book.
 - (b) The Administration shall ensure that ships of less than 400 tons gross tonnage are equipped, as far as practicable, to retain on board oil or oily mixtures or discharge them in accordance with the requirements of Regulation 9(1)(b) of this Annex.
 - (4) Oil filtering equipment referred to in paragraph (1) of this Regulation shall be of a design approved by the Administration and shall be such as will ensure that any oily mixture discharged into the sea after passing through the system or systems has an oil content not exceeding 15 parts per million. In considering the design of such equipment, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization.*

(5) Oil filtering equipment referred to in paragraph (1) of this Regulation shall be of a design approved by the Administration and shall be such as will ensure that any oily mixture discharged into the sea after passing through the system or systems has an oil content not exceeding 15 parts per million. It shall be provided with alarm arrangements to indicate when this level cannot be maintained. The system shall also be provided with arrangements such as will ensure that any discharge of oily mixtures is mixture is automatically stopped when the oil content of effluent exceeds 15 parts per million. In considering the design of such equipment and arrangements, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization*

(6) For ships delivered before 6 July 1993 the requirements of this regulation shall apply by 6 July 1998, provided that these ships can operate with oil-water separating equipment (100 ppm equipment).

Regulation 17

Tanks for oil residues (sludge)

(1) Every ship of 400 tons gross tonnage and above shall be provided with a tank or tanks of adequate capacity, having regard to the type of machinery and length of voyage, to receive the oil residues (sludge) which cannot be dealt with otherwise in accordance with the requirements of this Annex, such as those resulting from the purification of fuel and lubricating oils and oil leakages in the machinery spaces.

(2) In new ships, such tanks shall be designed and constructed so as to facilitate their cleaning and the discharge of residues to reception facilities. Existing ships shall comply with this requirement as far as is reasonable and practicable.

(3) Piping to and from sludge tanks shall have no direct connection overboard, other than the standard discharge connection referred to in regulation 19.

Regulation 18

Pumping, piping and discharge arrangements of oil tankers

(1) In every oil tanker, a discharge manifold for connexion to reception facilities for the discharge of dirty ballast water or oil contaminated water shall be located on the open deck on both sides of the ship.

(2) In every oil tanker, pipelines for the discharge to the sea of ballast water or oil contaminated water from cargo tank areas which may be permitted under Regulation 9 or Regulation 10 of this Annex shall be led to the open deck or to the ship's side above the waterline in the deepest ballast condition. Different piping arrangements to permit operation in the manner permitted in sub-paragraphs (6)(a) to (e) of this Regulation may be accepted.

(3) In new oil tankers means shall be provided for stopping the discharge into the sea of ballast water or oil contaminated water from cargo tank areas, other than those discharges below the waterline permitted under paragraph (6) of this Regulation, from a position on the upper deck or above located so that the manifold in use referred to in paragraph (1) of this Regulation and the discharge to the sea from the pipelines referred to in paragraph (2) of this Regulation may be visually observed. Means for stopping the discharge need not be provided at the observation position if a positive communication system such as a telephone or radio system is provided between the observation position and the discharge control position.

(4) Every new oil tanker required to be provided with segregated ballast tanks or fitted with a crude oil washing system shall comply with the following requirements:

- (a) it shall be equipped with oil piping so designed and installed that oil retention in the lines is minimized; and
- (b) means shall be provided to drain all cargo pumps and all oil lines at the completion of cargo discharge, where necessary by connection to a stripping device. The line and pump draining shall be capable of being discharged both ashore and to a cargo tank or a slop tank. For discharge ashore a special small diameter line shall be provided and shall be connected outboard of the ship's manifold valves.

(5) Every existing crude oil tanker required to be provided with segregated ballast tanks, or to be fitted with a crude oil washing system, or to operate with dedicated clean ballast tanks, shall comply with the provisions of paragraph (4)(b) of this Regulation.

(6) On every oil tanker the discharge of ballast water or oil contaminated water from cargo tank areas shall take place above the waterline, except as follows:

- (a) Segregated ballast and clean ballast may be discharged below the waterline:

- (i) in ports or at offshore terminals, or
- (ii) at sea by gravity, provided that the surface of the ballast water has been examined immediately before the discharge to ensure that no contamination with oil has taken place.

- (b) Existing oil tankers which, without modification, are not capable of discharging segregated ballast above the waterline may discharge segregated ballast below the waterline at sea, provided that the surface of the ballast water has been examined immediately before the discharge to ensure that no contamination with oil has taken place.

- (c) Existing oil tankers operating with dedicated clean ballast tanks, which without modification are not capable of discharging ballast water from dedicated clean ballast tanks above the waterline, may discharge this ballast below the waterline provided that the discharge of the ballast water is supervised in accordance with Regulation 13A(3) of this Annex.

- (d) On every oil tanker at sea, dirty ballast water or oil contaminated water from tanks in the cargo area, other than slop tanks, may be discharged by gravity below the waterline, provided that sufficient time has elapsed in order to allow oil/water separation to have taken place and the ballast water has been examined immediately before the discharge with an oil/water interface detector referred to in Regulation 15(3)(b) of this Annex, in order to ensure that the height of the interface is such that the discharge does not involve any increased risk of harm to the marine environment.

- (e) On existing oil tankers at sea, dirty ballast water or oil contaminated water from cargo tank areas may be discharged below the waterline, subsequent to or

in lieu of the discharge by the method referred to in subparagraph (d) of this paragraph, provided that:

- (i) a part of the flow of such water is led through permanent piping to a readily accessible location on the upper deck or above where it may be visually observed during the discharge operation; and
- (ii) such part flow arrangements comply with the requirements established by the Administration, which shall contain at least all the provisions of the Specifications for the Design, Installation and Operation of a Part Flow System for Control of Overboard Discharges adopted by the organization."

Regulation 19

Standard Discharge connection

To enable pipes of reception facilities to be connected with the ship's discharge pipeline for residues from machinery bilges, both lines shall be fitted with a standard discharge connection in accordance with the following table:

Standard Dimensions of Flanges for Discharge Connections

Description	Dimension
Outside diameter	215 mm
Inner diameter	According to pipe outside diameter
Bolt circle diameter	183 mm
Slots in flange	6 holes 22 mm in diameter equidistantly placed on a bolt circle of the above diameter, slotted to the flange periphery. The slot width to be 22 mm
Flange thickness	20 mm
Bolts and nuts: quantity, diameter	6, each of 20 mm in diameter and of suitable length
The flange is designed to accept pipes up to a maximum internal diameter of 125 mm and shall be of steel or other equivalent material having a flat face. This flange, together with a gasket of oilproof material, shall be suitable for a service pressure of 6 kg/cm ² .	

Regulation 20

Oil Record Book

"(1) Every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above and every ship of 400 tons gross tonnage and above other than an oil tanker shall be provided with an Oil Record Book Part I (Machinery Space Operations). Every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above shall also be provided with an Oil Record Book Part II (Cargo/Ballast Operations). The Oil Record Book(s), whether as a part of the ship's official log-book or otherwise, shall be in the Form(s) specified in Appendix III to this Annex.

(2) The Oil Record Book shall be completed on each occasion, on a tank-to-tank basis if appropriate, whenever any of the following operations take place in the ship:

- (a) for machinery space operations (all ships):
 - (i) ballasting or cleaning of oil fuel tanks;

- (ii) discharge of dirty ballast or cleaning water from tanks referred to under (i) of the subparagraph;

- (iii) disposal of oily residues (sludge);

- (iv) discharge overboard or disposal otherwise of bilge water which has accumulated in machinery spaces.

- (b) for cargo/ballast operations (oil tankers):

- (i) loading of oil cargo;

- (ii) internal transfer of oil cargo during voyage;

- (iii) unloading of oil cargo;

- (iv) ballasting of cargo tanks and dedicated clean ballast tanks;

- (v) cleaning of cargo tanks including crude oil washing;

- (vi) discharge of ballast except from segregated ballast tanks;

- (vii) discharge of water from slop tanks;

- (viii) closing of all applicable valves or similar devices after slop tank discharge operations;

- (ix) closing of valves necessary for isolation of dedicated clean ballast tanks from cargo and stripping lines after slop tank discharge operations;

- (x) disposal of residues."

(3) In the event of such discharge of oil or oily mixture as is referred to in Regulation 11 of this Annex or in the event of accidental or other exceptional discharge of oil not excepted by that Regulation, a statement shall be made in the Oil Record Book of the circumstances of, and the reasons for, the discharge.

(4) Each operation described in paragraph (2) of this Regulation shall be fully recorded without delay in the Oil Record Book so that all the entries in the book appropriate to that operation are completed. Each completed operation shall be signed by the officer or officers in charge of the operations concerned and each completed page shall be signed by the master of the ship. The entries in the Oil Record Book shall be in an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly, and, for ships holding an International Oil Pollution Prevention Certificate, in English or French. The entries in an official national language of the State whose flag the ship is entitled to fly shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

(5) The Oil Record Book shall be kept in such a place as to be readily available for inspection at all reasonable times and, except in the case of unmanned ships under tow, shall be kept on board the ship. It shall be preserved for a period of three years after the last entry has been made.

(6) The competent authority of the Government of a Party to the Convention may inspect the Oil Record Book on board any ship to which this Annex applies while the ship is in its port or offshore terminals and may make a copy of any entry in that book and may require the Master of the ship to certify that the copy is a true copy of such entry. Any copy so made which has been certified by the Master of the ship as a true copy of an entry in the ship's Oil Record Book shall be made admissible in any judicial proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of an Oil Record Book and the taking of a certified copy by the competent authority under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

(7) For oil tankers of less than 150 tons gross tonnage operating in accordance with Regulation 15(4) of this Annex an appropriate Oil Record Book should be developed by the Administration."

Regulation 21

Special requirements for drilling rigs and other platforms

Fixed and floating drilling rigs when engaged in the exploration, exploitation and associated offshore processing of seabed mineral resources and other platforms shall comply with the requirements of this Annex applicable to ships of 400 tons gross tonnage and above other than oil tankers, except that:

- (a) they shall be equipped as far as practicable with the installations required in Regulation 16 and 17 of this Annex;
- (b) they shall keep a record of all operations involving oil or oily mixture discharges, in a form approved by the Administration; and
- (c) subject to the provisions of Regulation 11 of this Annex, the discharge into the sea of oil or oily mixture shall be prohibited except when the oil content of the discharge without dilution does not exceed 15 parts per million.

CHAPTER III

Requirements for minimizing oil pollution from oil tankers due to side and bottom damages

Regulation 22

Damage assumptions

(1) For the purpose of calculating hypothetical oil outflow from oil tankers, three dimensions of the extent of damage of a parallelepiped on the side and bottom of the ship are assumed as follows. In the case of bottom damages two conditions are set forth to be applied individually to the stated portions of the oil tanker.

(a) Side damage

i) Longitudinal extent(ℓ_c): $\frac{1}{3}L^{\frac{2}{3}}$ or 14.5 meters, whichever is less

ii) Transverse extent(t_c): $\frac{B}{5}$ or 11.5 metres, whichever is less

(inboard from the ship's side at right angles to the centreline at the level corresponding to the assigned summer freeboard):

(iii) Vertical extent(v_c): from the base line upwards without limit

(b) Bottom damage

For 0.3 L
from the forward perpendicular of the ship
Any other part of the ship

(i) Longitudinal extent(ℓ_s): $\frac{L}{10}$ or $\frac{L}{10}$ or 5 metres, whichever is less
5 metres

(ii) Transverse extent(t_c): $\frac{B}{6}$ or 10 metres,
whichever is less but
not less than 5 metres

(iii) Vertical extent from the base line(v_s): $\frac{B}{15}$ or 6 metres, whichever
is less

(2) Wherever the symbols given in this Regulation appear in this Chapter, they have the meaning as defined in this Regulation.

Regulation 23

Hypothetical outflow of oil

(1) The hypothetical outflow of oil in the case of side damage (O_c) and bottom damage (O_s) shall be calculated by the following formulae with respect to compartments breached by damage to all conceivable locations along the length of the ship to the extent as defined in Regulation 22 of this Annex.

(a) for side damages:

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

b) for bottom damages:

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

where: W_i = volume of a wing tank in cubic meters assumed to be breached by the damage as specified in Regulation 22 of this Annex; W_i for a segregated ballast tank may be taken equal to zero,

C_i = volume of a centre tank in cubic metres assumed to be breached by the damage as specified in Regulation 22 of this Annex; C_i for a segregated ballast tank may be taken equal to zero

$$K_i = 1 - \frac{b_i}{t_c} \text{ when } b_i \text{ is equal to or greater than } t_c$$

K_i shall be taken equal to zero,

$$Z_i = 1 - \frac{h_i}{v_s} \text{ when } h_i \text{ is equal to or greater than } v_s$$

Z_i shall be taken equal to zero,

b_i = width of wing tank in meters under consideration measured inboard from the ship's side at right angles to the centreline at the level corresponding to the assigned summer freeboard,

h_i = minimum depth of the bottom in metres under consideration; where no double bottom is fitted h_i shall be taken equal to zero.

Whenever symbols given in this paragraph appear in this Chapter, they have the meaning as defined in this Regulation.

(2) If a void space or segregated ballast tank of a length less than as defined in Regulation 22 of this Annex is located between wing oil tanks, O_c in formula (I) may be calculated on the basis of volume W_i being the actual volume of one such tank (where they are of equal capacity) or the smaller of the two tanks (if they differ in capacity) adjacent to such space, multiplied by S_i as defined below and taking for all other wing tanks involved in such a collision the value of the actual full volume.

$$S_i = 1 - \frac{\ell_i}{\ell_c}$$

where ℓ_i = length in metres of void space or segregated ballast tank under consideration.

(3) (a) Credit shall only be given in respect of double bottom tanks, which are either empty or carrying clean water when cargo is carried in the tanks above.

(b) Where the double bottom does not extend for the full length and width of the tank involved, the double bottom is considered non-existent and the volume of the tanks above the area of the bottom damage shall be included in formula (ii) even if the tank is not considered breached because of the installation of such a partial double bottom;

- (c) Suction wells may be neglected in the determination of the value h_i provided such wells are not excessive in area and extend below the tank for a minimum distance and in no case more than half the height of the double bottom. If the depth of such a well exceeds half the height of the double bottom, h_i shall be taken equal to the double bottom height minus the well height.

Piping serving such wells if installed within the double bottom shall be fitted with valves or other closing arrangements located at the point of connection to the tank served to prevent oil outflow in the event of damage to the piping. Such piping shall be installed as high from the bottom shell as possible. These valves shall be kept closed at sea at any time when the tank contains oil cargo, except that they may be opened only for cargo transfer needed for the purpose of trimming of the ship.

- (4) In the case where bottom damage simultaneously involves four centre tanks, the value of O_s may be calculated according to the formula:

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

(5) An Administration may credit as reducing oil outflow in case of bottom damage, an installed cargo transfer system having an emergency high suction in each cargo oil tank, capable of transferring from a breached tank or tanks to segregated ballast tanks or to available cargo tank age if it can be assured that such tanks will have sufficient ullage. Credit for such a system would be governed by ability to transfer in two hours of operation oil equal to one half of the largest of the breached tanks involved and by availability of equivalent receiving capacity in ballast or cargo tanks. The credit shall be confined to permitting calculation of O_s according to formula (III). The pipes for such suction shall be installed at least at a height not less than the vertical extent of the bottom damage vs. The Administration shall supply the Organization with the information concerning the arrangements accepted by it, for circulation to other Parties to the Convention.

Regulation 24

Limitation of size and arrangement of cargo tanks

(1) Every new oil tanker shall comply with the provisions of this Regulation. Every existing oil tanker shall be required, within two years after the date of entry into force of the present Convention, to comply with the provisions of this Regulation if such a tanker falls into either of the following categories:

- (a) a tanker, the delivery of which is after 1 January 1977; or
- (b) a tanker to which both the following conditions apply:
 - (i) delivery is not later than 1 January 1977; and
 - (ii) the building contract is placed after 1 January 1974, or in cases where no building contract has previously been placed, the keel is laid or the tanker is at a similar stage of construction after 30 June 1974.

(2) Cargo tanks of oil tankers shall be of such size and arrangements that the hypothetical outflow O_c or O_s calculated in accordance with the provisions of Regulation 23 of this Annex anywhere in the length of the ship does not exceed 30,000 cubic metres or $400\sqrt{DWT}$, whichever is the greater, but subject to a maximum of 40,000 cubic metres.

(3) The volume of any one wing cargo oil tank of an oil tanker shall not exceed seventy-five per cent of the limits of the hypothetical oil outflow referred to in paragraph (2) of this Regulation. The volume of any one centre cargo oil tank shall not exceed 50,000 cubic metres. However, in segregated ballast oil tankers as defined in Regulation 13 of this Annex, the permitted volume of a wing cargo oil tank situated between two segregated ballast tanks, each exceeding in length, may be increased to the maximum limit of hypothetical oil outflow provided that the width of the wing tanks exceeds t_c .

(4) The length of each cargo tank shall not exceed 10 metres or one of the following values, whichever is the greater:

- (a) Where no longitudinal bulkhead is provided inside the cargo tanks:

$$(0.5 = \frac{b_i}{B} + 0)L$$

but not to exceed 0.2 L;

- (b) Where a centreline longitudinal bulkhead is provided inside the cargo tanks:

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

- (c) Where two or more longitudinal bulkheads are provided inside the cargo tanks:

i) For wing cargo tanks: 0.2 L;

ii) For centre cargo tanks:

- 1) If $\frac{b_i}{B}$ is equal to or greater than one fifth: 0.2 L;

- 2) If $\frac{b_i}{B}$ is less than one fifth:

Where no centreline longitudinal bulkhead is provided: $(0.5 \frac{b_i}{B} + 0.1)L$;

Where a centreline longitudinal bulkhead is provided: $(0.25 \frac{b_i}{B} + 0.15)L$;

- (d) b_i is the minimum distance from the ship's side to the outer longitudinal bulkhead of the tank in question measured inboard at right angles to the centreline at the level corresponding to the assigned summer freeboard.»

(5) In order not to exceed the volume limits established by paragraphs (2), (3) and (4) of this Regulation and irrespective of the accepted type of cargo transfer system installed, when such system interconnects two or more cargo tanks, valves or other similar closing devices shall be provided for separating the tanks from each other. These valves or devices shall be closed when the tanker is at sea.

(6) Lines of piping which run through cargo tanks in a position less than t_c from the ship's side or less than v_c from the ship's bottom shall be fitted with valves or similar closing devices at the point at which they open into any cargo tank. These valves shall be kept closed at sea at any time when the tanks contain cargo oil, except that they may be opened only for cargo transfer needed for the purpose of trimming of the ship.

Regulation 25

Subdivision and stability

(1) Every new oil tanker shall comply with the subdivision and damage stability criteria as specified in paragraph (3) of

this Regulation, after the assumed side or bottom damage as specified in paragraph (2) of this Regulation, for any operating draught reflecting actual partial or full load conditions consistent with trim and strength of the ship as well as specific gravities of the cargo. Such damage shall be applied to all conceivable locations along the length of the ship as follows:

- (a) in tankers of more than 225 metres in length anywhere in the ship's length;
- (b) in tankers of more than 150 metres, but not exceeding 225 metres in length, anywhere in the ship's length except involving either after or forward bulkhead bounding the machinery space located aft. The machinery space shall be treated as a single floodable compartment; and
- (c) in tankers not exceeding 150 metres in length, anywhere in the ship's length between adjacent transverse bulkheads with the exception of the machinery space. For tankers of 100 metres or less in length where all requirements of paragraph (3) of this Regulation cannot be fulfilled without materially impairing the operational qualities of the ship, Administrations may allow relaxations from these requirements.

Ballast conditions where the tanker is not carrying oil in cargo tanks excluding any oil residues, shall not be considered.

(2) The following provisions regarding the extent and the character of the assumed damage shall apply:

(a) Side damage

- (i) Longitudinal extent ..L..or 14.5 metres, whichever is less
- (ii) Transverse extent (inboard from the ship's side at right angles to the centre-line at the level of the summer load line): ..or 11.5 metres, whichever is less
- (iii) Vertical extent: From the moulded line of the bottom shell plating at centre-line, upwards without limit

(b) Bottom damage

- | | <i>For 0.3L from
The forward
Perpendicular
Of the ship</i> | <i>Any other part
of the ship</i> |
|--------------------------|--|--|
| (i) Longitudinal extent: | ..L.. or 14.5 metres, whichever is less | .. L..or 5 metres, whichever is less |
| (ii) Transverse extent: | .. or 10 metres, whichever is less | ..or 5 metres, whichever is less |
| (iii) Vertical extent: | ..or 6 metres whichever is less measured from the moulded line of the bottom shell plating at centreline | ..or 6 metres whichever is less measured from the moulded line of the bottom shell plating at centerline |

(c) If any damage of a lesser extent than the maximum extent of damage specified in subparagraphs (a) and (b) of this paragraph would result in a more severe condition, such damage shall be considered;

(d) Where the damage involving transverse bulkheads is envisaged as specified in subparagraphs (1) (a) and (b) of this Regulation, transverse watertight bulkheads shall be spaced at least at a distance equal

to the longitudinal extent of assumed damage specified in subparagraph (a) of this paragraph in order to be considered effective. Where transverse bulkheads are spaced at a lesser distance, one or more of these bulkheads within such extent of damage shall be assumed as non-existent for the purpose of determining flooded compartments;

(e) Where the damage between adjacent transverse watertight bulkheads is envisaged as specified in sub-paragraph (1) (c) of this Regulation, no main transverse bulkhead or a transverse bulkhead bounding side tanks or double bottom tanks shall be assumed damaged, unless:

- (i) the spacing of the adjacent bulkheads is less than the longitudinal extent of assumed damage specified in subparagraph (a) of this paragraph; or
- (ii) there is a step or a recess in a transverse bulkhead of more than 3.05 meters in length, located within the extent of penetration of assumed damage. The step formed by the after peak bulkhead and after peak tank top shall not be regarded as a step for the purpose of this Regulation;

(f) If pipes, ducts or tunnels are situated within the assumed extent of damage, arrangements shall be made so that progressive flooding cannot thereby extend to compartments other than those assumed to be floodable for each case of damage.

(3) Oil tankers shall be regarded as complying with the damage stability criteria if the following requirements are met:

(a) The final waterline, taking into account sinkage, heel and trim, shall be below the lower edge of any opening through which progressive flooding may take place. Such openings shall include air-pipes and those which are closed by means of watertight doors or hatch covers and may exclude those openings closed by means of watertight manhole covers and flush scuttles, small watertight cargo tank hatch covers which maintain the high integrity of the deck, remotely operated watertight sliding doors, and side scuttles of the non-opening type;

(b) In the final stage of flooding, the angle of heel due to unsymmetrical flooding shall not exceed 25°, provided that this angle may be increased up to 30° if no deck edge immersion occurs;

(c) The stability in the final stage of flooding shall be investigated and may be regarded as sufficient if the righting lever curve has at least a range of 20° degrees beyond the position of equilibrium in association with a maximum residual righting lever of at least 0.1m within the 20° range; the area under the curve within this range shall not be less than 0.0175 metre radians. Unprotected openings shall not be immersed within this range unless the space concerned is assumed to be flooded. Within this range, the immersion of any of the openings listed in subparagraph (a) of this paragraph and other openings capable of being closed weathertight may be permitted.

(d) The Administration shall be satisfied that the stability is sufficient during intermediate stages of flooding;

- (e) Equalization arrangements requiring mechanical aids as valves or cross-levelling pipes, if fitted, shall not be considered for the purpose of reducing an angle of heel or attaining the minimum range of residual stability to meet the requirements of subparagraphs (a), (b) and (c) of this paragraph and sufficient residual stability shall be maintained during all stages where equalization is used. Spaces, which are linked by ducts of a large cross-sectional area, may be considered to be common.

(4) The requirements of paragraph (1) of this Regulation shall be confirmed by calculations which take into consideration the design characteristics of the ship, the arrangements, configuration and contents of the damaged compartments; and the distribution, specific gravities and the free surface effect of liquids. The calculations shall be based on the following:

- (a) Account shall be taken of any empty or partially filled tank, the specific gravity of cargoes carried, as well as any outflow of liquids from damaged compartments.
- (b) The permeabilities are assumed for spaces flooded as a result of damage shall be as follows:

Spaces	Permeability
Appropriated to stores	0.60
Occupied by accommodation	0.95
Occupied by machinery	0.85
Voids	0.95
Intended for consumable liquids	0 or 0.95*
Intended for other liquids	0 to 0.95**

- (c) The buoyancy of any superstructure directly above the side damage shall be disregarded. The unflooded parts of superstructures beyond the extent of damage, however, may be taken into consideration provided that they are separated from the damaged space by watertight bulkheads and the requirements of subparagraph (3) (a) of this Regulation in respect of these intact spaces are complied with. Hinged watertight doors may be acceptable in watertight bulkheads in the superstructure.
- (d) The free surface effect shall be calculated at an angle of heel of 5 degrees for each individual compartment. The Administration may require or allow the free surface corrections to be calculated at an angle of heel greater than 5 degrees for partially filled tanks.
- (e) In calculating the effect of free surfaces of consumable liquids it shall be assumed that, for each type of liquid at least one transverse pair or a single centreline tank has a free surface and the tank or combination of tanks to be taken into account shall be those where the effect of free surfaces is the greatest.
- (5) The Master of every new oil tanker and the person in charge of a non-self-propelled oil tanker to which this Annex applies shall be supplied in an approved form with:
- (a) Information relative to loading and distribution of cargo necessary to ensure compliance with the provisions of this Regulation; and
- (b) Data on the ability of the ship to comply with damage stability criteria as determined by this Regulation, including the effect of relaxations that may have been allowed under subparagraph (1) (c) of this Regulation.

CHAPTER IV

Prevention of pollution arising from an oil pollution incident

Regulation 26

Shipboard oil pollution emergency plan

(1) Every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above and every ship other than an oil tanker of 400 tons gross tonnage and above shall carry on board a shipboard oil pollution emergency plan approved by the Administration. In the case of ships built before 4 April 1993 this requirement shall apply 24 months after that date.

(2) Such a plan shall be in accordance with guidelines developed by the Organization and written in the working language of the master and officers. The plan shall consist at least of:

- (a) The procedure to be followed by the master or other persons having charge of the ship to report an oil pollution incident, as required in article 8 and Protocol I of the present Convention, based on the guidelines developed by the Organization;
- (b) The list of authorities or persons to be contacted in the event of an oil pollution incident;
- (c) A detailed description of the action to be taken immediately by persons on board to reduce or control the discharge of oil following the incident; and
- (d) The procedures and point of contact on the ship for co-ordinating shipboard action with national and local authorities in combating the pollution.

* Reference is made to 'Guidelines for the development of the shipboard oil pollution emergency plans' to be developed by the Organization.

** Reference is made to 'General principles for ship reporting system and ship reporting requirements, including Guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants adopted by the Organization by resolution A.648(16).'

Appendices to Annex I

Appendix I

List of oils*

Asphalt solutions	Gasoline blending stocks
Blending stocks	Alkylates - fuel
Roofers flux	Reformates
Straight run residue	Polymer - fuel
Oils	Gasolines
Clarified	Casinghead (natural)
Crude oil	Automotive
Mixtures containing crude oil	Automotive
Diesel oil	Aviation
Fuel oil no.4	Straight run
Fuel oil no.5	Fuel oil no.1 (kerosene)
Fuel oil no.6	Fuel oil no.1-D
Residual fuel oil	Fuel oil no.2
Road oil	Fuel oil no.2-D
Transformer oil	
Aromatic oil (excluding vegetable oil)	Jet fuels
Lubricating oils and blending stocks	JP-1 (kerosene)
Mineral oil	JP-3
Mineral oil	JP-4
Motor oil	JP-5 (kerosene, heavy)
Penetrating oil	Turbo fuel
Spindle oil	Kerosene
Turbine oil	Mineral spirit
Distillates	
Straight run	Naphtha
Flashed feed stocks	Solvent
Gas oil	Petroleum
Cracked	Heartcut distillate oil

* This list of oils shall not necessarily be considered as comprehensive.

**Appendix II
Form of Certificate**

**International oil Pollution Prevention
Certificate**

(Note: This certificate shall be supplemented by a Record of Construction and Equipment)

Issued under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, and as amended by resolution MEPC.39(29), (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of:

.....
(full designation of the country)

by
(full designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the Convention)

Particulars of ship*

Name of ship
Distinctive number or letters
Port of registry
Gross tonnage
Deadweight of ship (metric tons)+
IMO Number++

* Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.
+ FOR OIL TANKERS.

++ In accordance with resolution A.600(15), IMO Ship Identification Number Scheme, this information may be included voluntarily.

Type of ship:*

Oil tanker
Ship other than an oil tanker with cargo tanks coming under regulation 2(2) of Annex I of the Convention
Ship other than any of the above

THIS IS TO CERTIFY:

1. That the ship has been surveyed in accordance with regulation 4 of Annex I of the Convention
2. That the survey shows that the structure, equipment, systems, fittings, arrangement and material of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Annex I of the Convention.

This certificate is valid until+
Subject to surveys in accordance with regulation 4 of Annex I of the Convention.

Issued at
(Place of issue of certificate)

.....
(Date of issue)

.....
(Signature of authorized official issuing the certificate)

.....
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Delete as.

+ Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation 8(1) of Annex I of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in regulation 1(31) of Annex I of the Convention, unless amended in accordance with regulation 8(8) of Annex I of the Convention.

Endorsement for Annual and Intermediate Surveys

THIS IS TO CERTIFY that at a survey required by regulation 4 of Annex I of the Convention the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention:

Annual survey Signed
(Signature of authorized official)
Place
Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Intermediate* survey Signed
(Signature of authorized official)
Place
Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Intermediate* survey Signed
(Signature of authorized official)
Place
Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Intermediate* survey Signed
(Signature of authorized official)
Place
Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Delete as appropriate

**Annual/Intermediate Survey in Accordance
with Regulation 8(8)(c)**

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual/intermediate* survey in accordance with regulation 8(8)(c) of Annex I of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention:

Signed
(Signature of authorized official)
Place
Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**Endorsement to extend the Certificate if valid for less than
5 years where Regulation 8(3) applies**

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 8(3) of Annex I of the Convention, be accepted as valid until

Signed
(Signature of authorized official)
Place
Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement where the renewal survey has been completed and Regulation 8(4) applies

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 8(4) or Annex I of the Convention, be accepted as valid until

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Delete as appropriate

Endorsement to extend the validity of the Certificate until reading the port of survey or for a period of grace where Regulation 8(6) applies

This Certificate shall, in accordance with regulation 8(5) or 8(6)* of Annex I of the Convention, be accepted as valid until

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement for advancement of anniversary date where Regulation 8(8) applies

In accordance with regulation 8(8) of Annex I of the Convention, the new anniversary date is

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Delete as appropriate.

Appendix

FORM A

(Revised 1991)

Supplement to the International Oil Pollution Prevention Certificate (IOPP Certificate)

RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT FOR SHIPS OTHER THAN OIL TANKERS

In respect of the provisions of Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as "the Convention").

Notes:

1. This form is to be used for the third type of ships as categorized in the IOPP Certificate, i.e. "ships other than any of the above". For oil tankers and ships other tankers with cargo tanks coming under regulation 2(2) of Annex I of the Convention, Form B shall be used.
2. This Record shall be permanently attached to the IOPP Certificate. The IOPP Certificate shall be available on board the ship at all times.
3. If the language of original Record is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.
4. Entries in boxes shall be made by inserting either a cross (x) for the answers "Yes" and "applicable" or a dash (-) for the answers "no" and "not applicable" as appropriate.
5. Regulations mentioned in this Record refer to regulations of Annex I of the Convention and resolutions refer to those adopted by the International Maritime Organization.

1. Particulars of ship

- 1.1. Name of ship
- 1.2. Distinctive number or letters
- 1.3. Port or registry
- 1.4. Gross tonnage
- 1.5. Date of build:
 - 1.5.1. Date of build contract
 - 1.5.2. Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction
 - 1.5.3. Date of delivery
- 1.6. Major conversion (if applicable);
 - 1.6.1. Date of conversion contract
 - 1.6.2. Date on which conversion was commenced
 - 1.6.3. Date of completion of conversion
- 1.7. Status of ship:
 - 1.7.1. New ship in accordance with regulation 1(6)
 - 1.7.2. Existing ship in accordance with regulation 1(7)
 - 1.7.3. the ship has been accepted by the Administration as an "existing ship" under

Regulation 1(7) due to unforeseen delay in delivery

2. Equipment for the control of oil discharge from machinery space bilges and oil fuel tanks (Regulations 10 and 16)

- 2.1. Carriage of ballast water in oil fuel tanks:
 - 2.1.1. The ship may under normal conditions carry ballast water in oil fuel tanks
- 2.2. Type of oil filtering equipment fitted:
 - 2.2.1. Oil filtering (15 ppm) equipment (Regulation 16(4))
 - 2.2.2. Oil filtering (15 ppm) equipment with alarm and automatic stopping device (regulation 16 (5))
- 2.3. The ship is allowed to operate with the existing equipment until 6 July 1998 (regulation 16(6) and fitted with:
 - 2.3.1. Oil-water separating (100 ppm) equipment
 - 2.3.2. Oil filtering (15ppm) equipment without alarm
 - 2.3.3. Oil filtering (15ppm) equipment with alarm and manual stopping device
- 2.4. Approval standards:*
 - 2.4.1. The separating/filtering equipment:
 1. has been approved in accordance with resolution A.393(X) ☐
 2. has been approved in accordance with resolution A.233(VII) ☐
 3. has been approved in accordance with national standards not based upon resolution A.393(X) or A.233(VII) ☐
 4. has not been approved ☐
 - 2.4.2. The process until has been approved in accordance with resolution A.444(X) ☐
 - 2.4.3. The oil content meter has been approved in accordance with resolution A.393(X) ☐
- 2.5. Maximum throughput of the system is m³/h
- 2.6. Waiver of regulation 16:
 - 2.6.1. The requirements of regulation 16(1) or (2) are waived in respect of the ship in accordance with regulation 16(3)(a). The ship is engaged exclusively on:
 1. voyages within special area(s):
.....
.....
.....
 2. voyages within 12 miles of the nearest land outside special area(s) Restricted to:
.....
.....
.....

2.6.2. The ship is fitted with holding tank(s) having a volume of ... m³ for the total retention on board of all oily bilge water

* Refer to the Recommendation on international performance and test specifications of oily-water separating equipment and oil content meters adopted by the Organization on 14 November 1977 by resolution A.393(X), which superseded resolution A.233(VII); see IMO sales publication IMO-608E. Further reference is made to the Guidelines and specifications for pollution prevention equipment for machinery space bilges adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC.60(33), which, effective on 6 July 1993, superseded resolutions A.393(X) and A.444 (XI); see IMO sales publication IMO-646E.

3. Means for retention and disposal of oil residues (sludge) (regulation 17)

3.1. The ship is provided with oil residue (sludge) tanks as follows:

Tank Identification	Tank location		Volume (m ³)
	Frames (from) – (to)	Lateral position	
			Total volume (m ³)

3.2. Means for the disposal of residues in addition to the provisions of sludge tanks:

- 3.2.1. Incinerator for oil residues, capacity l/h ☐
3.2.2. Auxiliary boiler suitable for burning oil residues
3.2.3. Tank for mixing oil residues with fuel oil, capacity .. m³ ☐
3.2.4. Other acceptable means: ☐

4. Standard discharge connection (Regulation 26)

4.1. the ship is provided with a pipeline for the discharge of residues from machinery bilges to reception facilities, fitted with a standard discharge connection in accordance with regulation 19 ☐

5. Shipboard oil pollution emergency plan (Regulation 26)

5.1. The ship is provided with a shipboard oil pollution emergency plan in compliance with regulation 26 ☐

6. Exemption

6.1. Exemptions have been granted by the Administration from the requirements of chapter II of Annex I of the Convention in accordance with regulation 2(4)(a) on those items listed under paragraph(s)

.....

..... of this Record ☐

7. Equivalents (regulation 3)

7.1. Equivalents have been approved by the Administration for certain requirements of Annex I on those items listed under paragraph(s) of this Record

THIS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Issued at

.....
(Place of issue of the Record)

(Signature of duly authorized officer
Issuing the Record)

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

FORM B
(Revised 1991)

**Supplement to International Oil Pollution Prevention Certificate
(IOPP Certificate)**

RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT FOR OIL TANKERS

In respect of the provisions of Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as "the Convention").

Notes:

1. This form is to be used for the first two types of ships as categorized in the IOPP Certificate, "oil tankers" and "ships other than oil tankers with cargo tanks coming under regulation 2(2) of Annex 1 of the Convention". For the third type of ships as categorized in the IOPP Certificate, Form A shall be used.
2. This Record shall be permanently attached to the IOPP Certificate. The IOPP Certificate shall be available on board the ship at all times.
3. If the language of the original Record is neither English nor French, the shall include a translation into one of these languages.
4. Entries in boxes shall be made by inserting either a cross (X) for the answers "yes" and "applicable" or a dash (-) for the answers "no" and "not applicable" as appropriate.
5. Unless otherwise stated, regulations mentioned in this Record refer to regulations of Annex I of the Convention and resolutions refer to those adopted by the International Maritime Organization.

1. Particulars of ship

- 1.1. Name of ship
- 1.2. Distinctive number or letters
- 1.3. Port of registry
- 1.4. Gross tonnage
- 1.5. Carrying capacity of ship (m³)
- 1.6. Deadweight of ship (metric tons) (regulation 1(22))
- 1.7. Length of ship (m) (regulation 1(18))
- 1.8. Date of build:
 - 1.8.1. Date of building contract
 - 1.8.2. Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction.
 - 1.8.3. Date of delivery.
- 1.9. Major conversion (if applicable):
 - 1.9.1. Date of conversion contract
 - 1.9.2. Date on which conversion was commenced.
 - 1.9.3. Date of completion of conversion
- 1.10. Status of ship:
 - 1.10.1. New ship in accordance with regulation 1(16) ☐
 - 1.10.2. Existing ship in accordance with regulation 1 (17) ☐
 - 1.10.3. New oil tanker in accordance with regulation 1(26) ☐
 - 1.10.4. Existing oil tanker in accordance with regulation 1(27) ☐
 - 1.10.5. The ship has been accepted by the Administration as an "existing ship" under Regulation 1(7) due to unforeseen delay in delivery ☐
 - 1.10.6. The ship has been accepted by the Administration as an "existing oil tanker" under regulation 1(27) due to unforeseen delay in delivery ☐
 - 1.10.7. The ship is not comply with the provisions of regulation 24 due to unforeseen delay in delivery ☐
- 1.11. Type of ship:
 - 1.11.1. Crude oil tanker ☐
 - 1.11.2. Product carrier ☐
 - 1.11.3. Crude oil/product carrier ☐
 - 1.11.4. Combination carrier ☐

- 1.11.5. Ship, other than an oil tanker, with cargo tanks coming under regulation 2(2) of Annex I of the Convention ☐
- 1.11.6. Oil tanker dedicated to the carriage of products referred to in regulation 15(7) ☐
- 1.11.7. The ship, being designated as a "crude oil tanker" operating with COW, is also Designated as a "product carrier" operating with CBT, for which a separate IOPP Certificate has also been issued ☐
- 1.11.8. the ship, being designated as a "product carrier" operating with CBT, is also designated as a "crude oil tanker" operating with COW, for which a separate IOPP Certificate has also been issued ☐
- 1.11.9. Chemical tanker carrying oil ☐

2. Equipment for the control of oil discharge from machinery space bilges and oil fuel tanks

(Regulations 10 and 16)

2.1. Carriage of ballast water in oil fuel tanks:

- 2.1.1. The ship may under normal conditions carry ballast water in oil fuel tanks ☐

2.2. Type of oil filtering equipment fitted:

- 2.2.1. Oil filtering (15 ppm) (regulation 16(4)) ☐
- 2.2.2. Oil filtering (15 ppm) equipment with the alarm and automatic stopping device (regulation 16(5)) ☐

2.3. The ship is allowed to operate with the existing equipment until 6 July 1988 (regulation 16(6)) and fitted with:

- 2.3.1. Oil-water separating (100 ppm) equipment ☐
- 2.3.2. Oil-water filtering (15 ppm) equipment without alarm ☐
- 2.3.3. Oil filtering (15 ppm) equipment with alarm and manual stopping device ☐

2.4. Approval standards:*

2.4.1. The separating /filtering system:

1. has been approved in accordance with resolution A.393(X) ☐
2. has been approved in accordance with resolution A.233(VII) ☐
3. has been approved in accordance with national standards not based upon resolution A.393(X) or A.233(VII) ☐
4. has not been approved ☐

2.4.2. The process unit has been approved in accordance with resolution A.444(XI) ☐

2.4.3. The oil content meter has been approved in accordance with resolution A.393(X) ☐

2.5. Maximum throughput of the system is m³/h

2.6. Waiver of regulation 16:

- 2.6.1. The requirements of regulation 16(1) or (2) are waived in respect of the ship is engaged exclusively on:

1. voyages within special area(s)

.....
.....
.....
..... ☐

2. voyages within 12 miles of the nearest land outside special area(s) restricted to:

.....
.....
.....
..... ☐

2.6.2. The ship is fitted with holding tanks having a volume of m³ for the total retention on board of all oily bilge water

2.6.3. In lieu of the holding tank the ship is provided with arrangements to transfer bilge water to the slop tank ☐

3. Means for retention and disposal of oil residues (sludge) (Regulation 17)

- 3.1. the ship is provided with oil residue (sludge) tanks as follows:

Tank Identification	Tank location		Volume (m ³)
	Frames (from) – (to)	Lateral position	
Total volume (m ³)			

3.2. Means for the disposal of residues in addition to the provisions of sludge tanks:

- 3.2.1. Incinerator for oil residues, capacity l/h ☐
- 3.2.2. Auxiliary boiler suitable for burning oil residues ☐
- 3.2.3. Tank for mixing oil residues with fuel oil; capacity .. m³ ☐
- 3.2.4. Other acceptable means: ☐

4. Standard discharge connection (regulation 19)

- 4.1. The ship is provided with a pipeline for the discharge of residues from machinery bilges to reception facilities, fitted with a standard discharge connection in compliance with regulation 19 ☐

5. Construction (regulations 13, 24 and 25)

5.1. In accordance with the requirements of regulation 13, the ship is:

- 5.1.1. Required to be provided with SBT, PL and COW ☐
- 5.1.2. Required to be provided with SBT and PL ☐
- 5.1.3. Required to be provided with SBT ☐
- 5.1.4. Required to be provided with SBT or COW ☐
- 5.1.5. Required to be provided with SBT or CBT ☐
- 5.1.6. Not required to comply with the requirements of regulation 13 ☐

5.2. Segregated ballast tanks (SBT):

- 5.2.1. The ship is provided with SBT in compliance with regulation 13 ☐
- 5.2.2. The ship is provided with SBT, in compliance with regulation 13, which are arranged in protective locations (PL) in compliance with regulation 13E ☐
- 5.2.3. SBT are distributed as follows:

Tank	Volume (m ³)	Tank	Volume (m ³)
Total volume (m ³)			

5.3. Dedicated clean ballast tanks (CBT):

- 5.3.1. The ship is provided with CBT in compliance with regulation 13A, and may operate as a product carrier ☐
- 5.3.2. CBT are distributed as follows:

Tank	Volume (m ³)	Tank	Volume (m ³)
Total volume (m ³)			

5.3.3. The ship has been supplied with a valid dedicated clean ballast tank operation manual, which is dated ☐

5.3.4. The ship has common piping and pumping arrangements for ballasting the CBT and handling cargo oil ☐

5.3.5. The ship has separate independent piping and pumping arrangements for ballasting the CBT ☐

- 5.4. Crude washing (COW):
- 5.4.1. The ship is equipped with a COW system in compliance with regulation 13B ☐
 - 5.4.2. The ship is equipped with a COW system in compliance with regulation 13B except that the effectiveness of the system has not been confirmed in accordance with regulation 13(6) and paragraph 4.2.10 of the Revised COW specifications (resolution A.446(XI)*) ☐
 - 5.4.3. The ship has been supplied with a valid Crude Oil Washing Operations and Equipment Manual, which is dated ☐
 - 5.4.4. The ship is not required to be but is equipped with COW in compliance with the safety aspects of the Revised COW Specifications (resolution A.446(XI)*) ☐
- 5.5. Exemption from regulation 13:
- 5.5.1. The ship is solely engaged in trade between
.....
.....
in accordance with regulation 13C and is therefore exempted from the requirements of regulation 13 ☐
 - 5.5.2. The ship is operating with special ballast arrangements in accordance with regulation 13D and is therefore exempted from the requirements of regulation 13 ☐
- 5.6. Limitation of size and arrangements of cargo tanks (regulation 24):
- 5.6.1. The ship is required to be constructed according to, and complies with, the requirements of regulation 24 ☐
 - 5.6.2. The ship is required to be constructed according to, and complies with, requirements of regulation 24(4) (see regulation 2(2)) ☐
- 5.7. Subdivision and stability (regulation 25):
- 5.7.1. The ship is required to be constructed according to, and complies with, the requirements of regulation 25 ☐
 - 5.7.2. Information and data required under regulation 25(5) have been supplied to the ship in an approved form ☐
- 5.8. Double-hull construction:
- 5.8.1. The ship is required to be constructed according to regulation 13F and complies with the requirements of:
 1. paragraph (3) (double-hull construction) ☐
 2. paragraph (4) (mid-height deck tankers with double side construction) ☐
 - 5.8.2. The ship is required to be constructed according to and complies with the requirements of regulation 13F(7) (double bottom requirements) ☐
 - 5.8.3. The ship is not required to comply with the requirements of regulation 13F ☐
 - 5.8.4. The ship is subject to regulation 13G and:
 1. is required to comply with regulation 13F not later than ☐
 2. is so arranged than the following tanks or spaces are not used for the carriage of oil ☐
 - 5.8.5. The ship is not subject to regulation 13G ☐
6. Retention of oil on board (regulation 15)
- 6.1. Oil discharge monitoring and control system:
- 6.1.1. The ship comes under category oil tanker as defined in resolution A.496(XII) or A.586(14)* (delete as appropriate) ☐
 - 6.1.2. The system comprises:
 1. control unit ☐
 2. computing unit ☐
 3. calculating unit ☐
 - 6.1.3. The system is:
 1. fitted with a starting interlock ☐
 2. fitted with automatic stopping device ☐
- 6.1.4. The oil content meter is approved under the terms of resolution A.393(X) or A.586(14)* (delete as appropriate) suitable for:
1. crude oil ☐
 2. black products ☐
 3. white products ☐
 4. oil-like noxious liquid substances as listed in the attachment to the certificate ☐
- 6.1.5. The ship has been supplied with an operations manual for the oil discharge monitoring and control system ☐
- 6.2. Slop tanks:
- 6.2.1. The ship is provided with dedicated slop tank(s) with the total capacity of m³, which is % of the oil carrying capacity, in accordance with:
 1. regulation 15(2)(c) ☐
 2. regulation 15(2)(c)(i) ☐
 3. regulation 15(2)(c)(ii) ☐
 4. regulation 15(2)(c)(iii) ☐
 - 6.2.2. Cargo tanks have been designated as slop tanks ☐
- 6.3. Oil/water interface detectors:
- 6.3.1. The ship is provided with oil/water interface detectors approved under the terms of resolution ME-PC.5(XIII)* ☐
- 6.4. Exemptions from regulation 15:
- 6.4.1. The ship is exempted from the requirements of regulation 15(1), (2) and (3) in accordance with regulation 15(7) ☐
 - 6.4.2. The ship is exempted from the requirements of regulation 15(1), (2) and (3) in accordance with regulation 2(2) ☐
- 6.5. Waiver of regulation 15:
- 6.5.1. The requirements of regulation 15(3) are waived in respect of the ship in accordance with regulation 15(5)(b). The ship is engaged exclusively on:
 1. specific trade under regulation 13C: ☐
 2. voyages within special area(s): ☐
 3. voyages within 50 miles of the nearest land outside special area(s) of 72 hours or less in duration restricted to: ☐
7. Pumping piping and discharge arrangements (regulation 18)
- 7.1. The overboard discharge outlets for segregated ballast are located:
 - 7.1.1. Above the waterline ☐
 - 7.1.2. Below the waterline ☐
 - 7.2. The overboard discharge outlets, other than the discharge manifold, for clean ballast are located:
 - 7.2.1. Above the waterline ☐
 Below the waterline
 - 7.3. The overboard discharge outlets, other than the discharge manifold, for dirty ballast water or oil-contaminated water from cargo tank areas are located:*
 - 7.3.1. Above the waterline ☐
 - 7.3.2. Below the waterline in conjunction with the part flow arrangements in compliance with regulation 18(6)(e) ☐
 - 7.3.3. Below the waterline ☐
 - 7.4. Discharge of oil from cargo pumps and oil lines (regulation 18(4) and (5)):
 - 7.4.1. Means to drain all cargo pumps and oil lines at the completion of cargo discharge:
 1. draining capable of being discharged to a cargo tank or slop tank ☐
 2. for discharge ashore a special small-diameter line is provided ☐

8. Shipboard oil pollution emergency plan (regulation 26)

- 8.1. The ship is provided with a shipboard oil pollution emergency plan in compliance with regulation 26 ☐

9. Equivalent arrangements for chemical tankers carrying oil

- 9.1. As equivalent arrangements for the carriage of oil by a chemical tanker, the ship is fitted with the following equipment in lieu of slop tanks (paragraph 6.2 above) and oil/water interface detectors (paragraph 6.3 above):
- 9.1.1. Oil-water separating equipment capable of producing effluent with oil content less than 100 ppm, with the capacity of m³/h ☐
- 9.1.2. A holding tank with the capacity of m³ ☐
- 9.1.3. A tank for collecting tank washing which is:
1. a dedicated tank ☐
 2. a cargo tank designated as a collecting tank ☐
- 9.1.4. A permanently installed transfer pump for overboard discharge of effluent containing oil through the oil-water separating equipment ☐
- 9.2. The oil-water separating equipment has been approved under the terms of resolution A.393(X)* and is suitable for the full range of Annex I products ☐
- 9.3. The ship holds a valid Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk ☐

10. Oil-like noxious liquid substances

- 10.1. The ship is permitted, in accordance with regulation 14 of Annex II the Convention, to carry the oil-like noxious liquid substances specified in the list attached ☐

11. Exemption

- 11.1. Exemptions have been granted by the Administration from the requirements of charge II and III of Annex I of the Convention in accordance with regulation 2(4)(a) on those items listed under paragraph(s)
.....
..... of this Record ☐

12. Equivalents (regulation 3)

- 12.1. Equivalents have been approved by the Administration for certain requirements of Annex I on those items listed under paragraph(s)
.....
..... of this Record ☐

* Refer to the Guidelines and specifications for pollution prevention equipment for machinery space bilges adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC.60(33), which, effective on 6 July 1993, superseded resolution A.393(X); see IMO sales publication IMO-646E.

The list of oil-like noxious substances permitted for carriage, signed, dated and certified by a seal or a stamp of the issuing authority, shall be attached.

THIS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Issued at

(Signature of duly authorized officer
issuing the Record)

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

Appendix III

Form of Oil Record Book

OIL RECORD BOOK

PART I – MACHINERY SPACE OPERATIONS

(All ships)

Name of ship :

Distinctive number
or letters:

Gross tonnage:

Period from: to:

Note: Oil Record Book Part I shall be provided to every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above and every ship of 400 tons gross tonnage and above, other than oil tankers, to record relevant machinery space operations. For oil tankers, Oil Record Book Part II shall also be provided to record relevant cargo/ballast operations.

Introduction

The following pages of this section show a comprehensive list of items of machinery space operations which are, when appropriate, to be recorded in the Oil Record Book in accordance with regulation 20 of Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78). The items have been grouped into operational sections, each of which is denoted by a latter code.

When making entries in the Oil Record Book, the date, operational code and item number shall be inserted in the appropriate columns and the required particulars shall be record chronologically in the blank spaces.

Each completed operation shall be signed for and dated by the officer or officers in charge. The master of the ship shall sign each completed page.

The Oil Record Book contains many references to oil quantity. The limited accuracy of tank measurement devices, temperature variations and clingage will affect accuracy of these readings. The entries in the Oil Record Book should be considered accordingly.

LIST OF ITEMS TO BE RECORD

(A) Ballasting or cleaning of oil fuel tanks

1. Identity of tank (s) ballasted.
2. whether cleaned since they last contained oil and, if not, type of oil previously carried.
3. cleaning process:
 1. position of ship and time at the and completion of cleaning;
 2. identity of tank(s) in which one or another method has been employed (rinsing though steaming, cleaning with chemicals used);
 3. identity of tank(s) into cleaning water was transferred.
4. Ballasting:
 1. position of ship and time at start and end of ballasting;
 2. quantity of ballast if tanks are not cleaned.

(B) Discharge of dirty ballast or cleaning water from oil fuel tanks referred to under section (A)

5. Identity of tank(s).
6. position of ship at start of discharge.
7. position of ship on completion of discharge.
8. ship's speed(s) during discharge.
9. method of discharge:
 1. through 100 ppm equipment;
 2. through 15 ppm equipment;
 3. to reception facilities.
10. Quantity discharged.

(C) Collection and disposal of oil residues (sludge)

11. collection of oil residues.

Quantities of oil residues (sludge) retained on board at the of a voyage, but not more frequently than once a week. When ships are on short voyage, the quantity should be recorded weekly:¹

1. separated sludge (sludge resulting from purification of fuel and lubricating oils) and other residues, if applicable:
 - Identity of tank(s)
 - Capacity of tank(s) m³
 - Total quantity of retention m³
2. other residues (such as oils residues resulting from drainages, leakages, exhausted oil, etc. in the machinery spaces), if applicable due to tank arrangement in addition to 1:
 - identity of tank(s)
 - capacity of tank(s) m³
 - total quantity of retention m³

¹ Only in tanks listed in item 3 of Form A and B of the Supplement to the IOPP Certificate.

12. Methods of disposal of residue.

State quantity of oil residues disposed of, the tank(s) emptied and the quantity of contents retained:

1. to reception facilities (identify port);
2. transferred to another (other) tank(s) (indicate tank(s) and the total contents of tank(s));
3. incinerated (indicate total time of operation);
4. other method (state which).

(D) Non-automatic discharge overboard or disposal otherwise of bilge water which has accumulated in machinery spaces

13. Quantity discharged or disposed of.
14. Time of discharge or disposal (start and stop).
15. Method of discharge or disposal:
 1. through 100 ppm equipment (state position at start and end);
 2. through 15 ppm equipment (state position at start and end);
 3. to reception facilities (identify port);
 4. transfer to slop tank or holding tank (indicate tank(s); state quantity transferred and the total quantity retained in tank(s)).

(E) Automatic discharge overboard or disposal otherwise of bilge water which has accumulated in machinery spaces

16. Time and position of ship at which the system has been put into automatic mode of operation for discharge overboard.
17. Time when the system has been put into automatic mode of operation for transfer of bilge water to holding tank (identify tank).
18. Time when the system has been put into manual operation.
19. method of discharge overboard:
 1. Through 100 ppm equipment;
 2. Through 15 ppm equipment.

(F) Condition of oil discharge monitoring and control system

20. Time of system failure.
21. Time when system has been made operational.
22. Reasons for failure.

(G) Accidental or other exceptional discharges of oil

23. Time of occurrence.
24. Place or position of ship at time of occurrence.
25. Approximate quantity and type of oil.
26. Circumstances of discharge or escape, the reasons there for and general remarks.

(H) Bunkering of fuel or bulk lubricating oil

27. Bunkering:
 1. place of bunkering.
 2. time of bunkering.
 3. type and quantity added and total content of tank(s) (state quantity added and total content of tank(s)).
 4. type and quantity of lubricating oil and identity of tank(s) (state quantity added and total content of tank(s)).

(I) Additional operational procedures and general remarks

Name of ship

Distinctive number
or letters

**CARGO/BALLAST OPERATIONS (OIL TANKERS)* / MACHINERY
SPACE OPERATIONS (ALL SHIPS)***

Date	Code (letter)	Item (number)	Record of operations/signature of officer in charge

Signature of master

OIL RECORD BOOK

**PART II – Cargo/ballast operations
(Oil tankers)**

Name of ship:
Distinctive number
Or letters:
Gross tonnage:
Period from:

to:

Note: Every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above shall be provided with Oil Record Book Part II to record relevant cargo/ballast operations. Such a tanker shall also be provided with Oil Record Book Part I to record relevant machinery space operations.

Name of ship

Distinctive number
or letters

PLAN VIEW OF CARGO AND SLOP TANKS
(to be completed on board)

Identification of the tanks	Capacity

(Give the capacity of each tank
and the depth of slop tank(s))

Introduction

The following pages of this section a comprehensive list of items of cargo and ballast operations which are, when appropriate, to be recorded in the Oil Record Book in accordance with regulation 20 of Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78). The items have been grouped into operational sections, each of which is denoted by a code letter.

When making entries in the Oil Record Book, the date, operational code and item number shall be inserted in the appropriate columns and the required particulars shall be recorded chronologically in the blank spaces.

Each completed operation shall be signed for and dated by the officer or officers in charge. The master of the ship shall countersign each completed page. In respect of the oil tankers engaged in specific trades in accordance with regulation 13C of Annex I of MARPOL 73/78, appropriate entry in the Oil Record Book shall be endorsed by the competent port State authority.*

The Oil Record Book contains many references to oil quantity. The limited accuracy of tank measurement devices, temperature variations and clingage will affect the accuracy of these readings. The entries in the Oil Record Book should be considered accordingly.

* This sentence should only be inserted for the Oil Record Book of a tanker engaged in a specific trade.

LIST OF ITEMS TO BE RECORDED

(A) Loading of oil cargo

1. Place of loading.
2. Type of oil loaded and identity of tank(s).
3. Total quantity of oil loaded (state quantity added and the total content of tank(s)).

(B) Internal transfer of oil cargo during voyage

4. Identity of tank(s):
 1. from:
 2. to: (state quantity transferred and total quantity of tank(s))
5. Was (were) the tank(s) in 4.1 emptied? (if not, state quantity retained.)

(C) Unloading of oil cargo

6. Place of unloading.
7. identity of tank(s) unloaded.
8. was (were) the tank(s) emptied? (if not, state quantity retained.)

(D) Crude oil washing (COW tankers only)

(To be completed for each tank being crude oil washed)

9. Port where crude oil washing was carried out or ship's position if carried out between two discharge ports.
10. Identity of tank(s) washed. ¹
11. Number of machines in use.
12. Time of start of washing.
13. Washing pattern employed. ²
14. Washing line pressure.
15. Time washing was completed or stopped.
16. State method of establishing that tank(s) was (were) dry.
17. Remarks. ³

(E) Ballasting of cargo tanks

18. Position of ship at start and end of ballasting.
19. Ballasting process:
 1. identity of tank(s) ballasted;
 2. time of start and end;
 3. quantity of ballast received. Indicate total quantity of ballast for each tank involved in the operation.

(F) Ballasting of dedicated clean ballast tanks (CBT tankers only)

20. Identity of tank(s) ballasted.
21. Position of ship when water intended for flushing, or port ballast was taken to dedicated clean ballast tank(s).
22. Position of ship when pump(s) and lines were flushed to slop tank.
23. Quantity of the oily water which, after line flushing, is transferred to the slop tank(s) or cargo tank(s) in which slop is preliminarily stored (identify tank(s)). State the total quantity.
24. Position of ship when additional ballast water was taken to dedicated clean ballast tank(s).
25. Time and position of ship when valves separating the dedicated clean ballast tanks from cargo and stripping lines were closed.
26. Quantity of clean ballast taken on board.

(G) Cleaning of cargo tanks

27. Identity of tank(s) cleaned.
28. Port or ship's position.
29. Duration of cleaning.
30. Method of cleaning. ⁴
31. Tank washings transferred to:
 1. reception facilities (state port and quantity) ⁵,
 2. slop tank(s) or cargo tank(s) designated as slop tank(s) (identify tank(s); state quantity transferred and total quantity).

32. Identity of tank(s).
33. Position of ship at start of discharge into the sea.
34. Position of ship on completion of discharge into the sea.
35. Quantity discharged into the sea.
36. Ship's speed(s) during discharge.
37. Was the discharge monitoring and control system in operation during the discharge?
38. Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge?
39. Quantity of oily water transferred to slop tank(s) (identify slop tank(s) State total quantity).
40. Discharged to shore reception facilities (identify port and quantity involved).5

41. Identity of slop tanks.
42. Time of settling from last entry of residues, or
43. Time of settling from last discharge.
44. Time and position of ship at start of discharge.
45. Ullage of total contents at start of discharge.
46. Ullage of oil/water interface at start of discharge.
47. Bulk quantity discharged and rate of discharge.
48. Final quantity discharged and rate of discharge.
49. Time and position of ship on completion of discharge.
50. Was the discharge monitoring and control system in operation during the discharge?
51. Ullage of oil/water interface on completion of discharge.
52. Ship's speed(s) during discharge.
53. Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge?
54. Confirm that all applicable valves in the ship's piping system have been closed on completion of discharge from the slop tanks.

55. Identity of tank(s)
56. Quantity disposed of from each tank. (State the quantity retained.)
57. Method of disposal:
 1. to reception facilities (identify port and quantity involved);⁵
 2. mixed with cargo (state quantity);
 3. transferred to (an) other tank(s) (identify tank(s); state quantity transferred and total quantity in tank(s));
 4. other method (state which); state quantity disposed of.

58. Position of ship at start of discharge of clean ballast.
59. Identity of tank(s) discharged.
60. Was (were) the tank(s) empty on completion?
61. Position of ship on completion if different from 58.
62. Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge?

63. Identity of tank(s) discharged.

64. Time and position of ship at start of discharge of clean ballast into the sea.

65. Time and position of ship on completion of discharge into the sea.
66. Quantity discharged:
 1. into the sea; or
 2. to reception facility (identify port).
67. Was there any indication of oil contamination of the ballast water before or during discharge into the sea?
68. Did an oil content meter monitor the discharge?
69. Time and position of ship when valves separating dedicated clean ballast tanks from the cargo and stripping lines were closed on completion of deballasting.

70. Time of system failure.

71. Time when system has been made operational.

72. Reasons for failure.

73. Time of occurrence.
74. Port of ship's position at time of occurrence.
75. Approximate quantity and type of oil.
76. Circumstances of discharge or escape, the reasons therefore and general remarks.

TANKERS ENGAGED IN SPECIFIC TRADES

77. identity of tank(s) ballasted.
78. Position of ship when ballasted.
79. Total quantity of ballast loaded in cubic metres.
80. Remarks.

81. Reasons for re-allocation.

82. Port(s) where ballast water was discharged.

83. Name or designation of reception facility.

84. Total quantity of ballast water discharged in cubic metres.

85. Date, signature and stamp of port authority official.

or letters

[illegible]

⁵ Ship's master should obtain from the operator of the reception facilities, which include barges and tank trucks a receipt or certificate detailing the quantity of tank washings, dirty ballast, residues or only mixtures transferred, together with the time and date of the transfer. This receipt or certificate, if attached to the Oil Record Book, may aid the master of the ship in proving that his ship was not involved in an alleged pollution incident. The receipt or certificate should be kept together with the Oil Record Book.

ANNEX II

Regulations for the control of pollution by noxious liquid substances in bulk

Regulation 1

Definitions

For the purposes of this Annex:

(1) «Chemical tanker» means a ship constructed or adapted primarily to carry a cargo of noxious liquid substances in bulk and includes an «oil tanker» as defined in Annex I of the present Convention when carrying a cargo or part cargo of noxious liquid substances in bulk.

(2) «Clean ballast» means ballast carried in a tank which, since it was last used to carry a cargo containing a substance in Category A, B, C or D has been thoroughly cleaned and the residues resulting therefore have been discharged and the tank emptied in accordance with the appropriate requirements of this Annex.

(3) «Segregated ballast» means ballast water introduced into a tank permanently allocated to the carriage of ballast or to the carriage of ballast or cargoes other than oil or noxious liquid substances as variously defined in the Annexes of the present Convention, and which is completely separated from the cargo and oil fuel system.

(4) «Nearest land» is as defined in Regulation 1 (9) of Annex I of the present Convention.

(5) «Liquid substances» are those having a vapour pressure not exceeding 2.8 kPa/cm² at a temperature of 37.8 °C.

(6) «Noxious liquid substance» means any substance designated in Appendix II to this Annex or provisionally assessed under the provisions of Regulation 3 (4), as falling into Category A, B, C or D.

(7) «Special area» means a sea area where for recognized technical reasons in relation to its oceanographic and ecological condition and to its peculiar transportation traffic the adoption of special mandatory methods for the prevention of sea pollution by noxious liquid substances is required.

Special areas shall be:

- (a) The Baltic Sea Area; and
- (b) The Black Sea Area;
- (c) the Antarctic area.

(8) «Baltic Sea Area» is as defined in Regulation 10 (1) (b), of Annex I of the present Convention.

(9) «Black Sea Area» is as defined in Regulation 10 (1) (c), of Annex I of the present Convention.

(9A) The Antarctic area means the sea area south of latitude 60°S.

(10) «International Bulk Chemical Code» means the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC 19(22), as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted and brought into force in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention concerning amendment procedures applicable to an appendix to an annex.

(11) «Bulk Chemical Code» means the Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC 20(22), as may

be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted and brought into force in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention concerning amendment procedures applicable to an appendix to an annex.

(12) «Ship constructed» means a ship the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction. A ship converted to a chemical tanker, irrespective of the date of construction shall be treated as a chemical tanker constructed on the date on which such conversion commenced. This conversion provision shall not apply to the modification of a ship, which complies with all of the following conditions:

- (a) The ship is constructed before 1 July 1986; and
- (b) The ship is certified under the Bulk Chemical Code to carry only those products identified by the Code as substances with pollution hazards only.

(13) «Similar stage of construction» means the stage at which:

- (a) Construction identifiable with a specific ship begins; and
- (b) Assembly of that ship has commenced comprising at least 50 tons or one per cent of the estimated mass of all structural material, whichever is less.

(14) Anniversary date means the day and the month of each year, which will correspond to the date of expiry of the International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk.

Regulation 2

Applications

(1) Unless expressly provided otherwise the provisions of this Annex shall apply to all ships carrying noxious liquid substances in bulk.

(2) Where a cargo subject to the provisions of Annex I of the present Convention is carried in a cargo space of a chemical tanker, the appropriate requirements of Annex I of the present Convention shall also apply.

(3) Regulation 13 of this Annex shall apply only to ships carrying substances which are categorized for discharge control purposes in Category A, B or C.

(4) For ships constructed before 1 July 1986, the provisions of regulation 5 of this annex in respect of the requirement to discharge below the waterline and maximum concentration in the wake astern of the ship shall apply as from 1 January 1988.

(5) The Administration may allow any fitting, material, appliance or apparatus to be fitted in a ship as an alternative to that required by this annex if such fitting, material, appliance or apparatus is at least as effective as that required by this annex. This authority of the Administration shall not extend to the substitution of operational methods to effect the control of discharge of noxious liquid substances as equivalent to those design and construction features, which are prescribed by regulations in this annex.

(6) The Administration which allows a fitting, material, appliance or apparatus as alternative to that required by this annex, under paragraph 5 of this regulation, shall communicate to the Organization for circulation to the Parties to the Convention, particulars thereof, for their information and appropriate action, if any.

- (7) (a) Where an amendment to this Annex and the International Bulk Chemical and Bulk Chemical Codes involves changes to the structure or equipment and fittings due to the upgrading of the requirements for the carriage of certain substances, the Administration may modify or delay for a specified period the application of such an amendment to ships constructed before the date of entry into force of that amendment, if the immediate application of such an amendment is considered unreasonable or impracticable. Such relaxation shall be determined with respect to each substance having regard to the guidelines developed by the Organization.
- (b) The Administration allowing a relaxation of the application of an amendment under this paragraph shall submit to the Organization a report giving details of the ship or ships concerned, the cargoes carried, the trade in which each ship is engaged and the justification for the relaxation, for circulation to the Parties to the Convention for their information and appropriate action if any

Regulation 3

Categorization and listing of noxious liquid substances

(1) For the purpose of the Regulations of this Annex, noxious liquid substances shall be divided into four categories as follows:

- (a) *Category A* - Noxious liquid substances which if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations would present a major hazard to either marine resources or human health or cause serious harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore justify the application of stringent anti-pollution measures;
- (b) *Category B* - Noxious liquid substances which if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations would present a hazard to either marine resources or human health or cause harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore justify the application of special anti-pollution measures;
- (c) *Category C* - Noxious liquid substances which if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations would present a minor hazard to either marine resources or human health or cause minor harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore require special operational conditions;
- (d) *Category D* - Noxious liquid substances which if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations would present a recognizable hazard to either marine resources or human health or cause minimal harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore require some attention in operational conditions.

(2) Guidelines for use in the categorization of noxious liquid substances are given in Appendix I to this Annex.

(3) The list of noxious liquid substances carried in bulk and presently categorized, which are subject to the provisions of this Annex, is set out in Appendix II to this Annex.

(4) Where it is proposed to carry a liquid substance in bulk which has not been categorized under paragraph (1) of this Regulation or evaluated as referred to in regulation 4 (1) of this

Annex, the Governments of Parties to the Convention involved in the proposed operation shall establish and agree on a provisional assessment for the proposed operation on the basis of the guidelines referred to in paragraph (2) of this Regulation. Until full agreement between the Governments involved has been reached, the substance shall be carried under the most severe conditions proposed. As soon as possible, but not later than 90 days after its first carriage, the Administration concerned shall notify the Organization and provide details of the substance and the provisional assessment for prompt circulation to all Parties for their information and consideration. The Government of each Party shall have a period of ninety days in which to forward its comments to the Organization, with a view to the assessment of the substance.

Regulation 4

Other liquid substances

(1) The substances listed in Appendix III to this Annex have been evaluated and found to fall outside the Categories A, B, C and D, as defined in Regulation 3 (1) of this Annex because they are presently considered to present no harm to human health, marine resources, amenities or other legitimate uses of the sea, when discharge into the sea from tank cleaning or deballasting operations.

(2) The discharge of bilge or ballast water or other residues or mixtures containing only substances listed in Appendix III to this Annex shall not be subject to any requirement of this Annex.

(3) The discharge into the sea of clean ballast or segregated ballast shall not be subject to any requirement of this Annex.

Regulation 5

Discharge of noxious liquid substances

Categories A, B and C substances outside special areas and category D substances in all Areas:

Subject to the provisions of paragraph (14) of this Regulation and of regulation 6 of this Annex,

(1) The discharge into the sea of substances in Category A as defined in Regulation 3 (1) (a) of this Annex or of those provisionally assessed as such or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited. If tanks containing such substances or mixtures are to be washed, the resulting residues shall be discharged to a reception facility until the concentration of the substance in the effluent to such facility is at or below 0.1% by weight and until the tank is empty, with exception of phosphorus, yellow or white, for which the residual concentration shall be 0.01% by weight. Any water subsequently added to the tank may be discharged into the sea when all the following conditions are satisfied.

- (a) The ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled
- (b) The discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and
- (c) The discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 meters.

(2) The discharge into the sea of substances in Category B as defined in Regulation 3 (1) (b) of this Annex or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

- (a) The ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships, which are not self-propelled;
- (b) The procedures and arrangements for discharge are approved by the Administration. Such procedures and arrangements shall be based upon standards developed by the Organization and shall ensure that the concentration and rate of discharge of the effluent is such that the concentration of the substance in the wake astern of the ship does not exceed 1 part per million;
- (c) The maximum quantity of cargo discharged from each tank and its associated piping system does not exceed the maximum quantity approved in accordance with the procedures referred to in sub-paragraph (b) of this paragraph, which shall in no case exceed the greater of 1 cubic metre or 1/3,000 of the tank capacity in cubic meters;
- (d) The discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and
- (e) The discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 meters.

(3) The discharge into the sea of substances in Category C as defined in Regulation 3 (1) (c) of this Annex or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

- (a) The ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships, which are not self-propelled;
- (b) The procedures and arrangements for discharge are approved by the Administration. Such procedures and arrangements shall be based upon standards developed by the Organization and shall ensure that the concentration and rate of discharge of the effluent is such that the concentration of the substance in the wake astern of the ship does not exceed 10 parts per million;
- (c) the maximum quantity of cargo discharged from each tank and its associated piping system does not exceed the maximum quantity approved in accordance with the procedures referred to in sub-paragraph (b) of this paragraph, which shall in no case exceed the greater of 3 cubic meters or 1/1,000 of the tank capacity in cubic meters;
- (d) the discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and
- (e) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 meters.

(4) The discharge into the sea of substances in Category D as defined in Regulation 3 (1) (d) of this Annex, or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

- (a) The ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships, which are not self-propelled;
- (b) Such mixtures are of a concentration not greater than one part of the substance in ten parts of water; and
- (c) The discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land.

(5) Ventilation procedures approved by the Administration may be used to remove cargo residues from a tank. Such procedures shall be based upon standards developed by the Organization. Any water subsequent introduced into the tank shall be regarded as clean and shall not be subject to paragraph (1), (2), (3) or (4) of this Regulation.

(6) The discharge into the sea of substances which have not been categorized, provisionally assessed, or evaluated as referred to in Regulation 4 (1) of this Annex, or of ballast water, tank washings or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited.

Categories A, B and C Substances within Special Areas:

Subject to the provisions of Regulation 6 of this Annex:

(7) The discharge into the sea of substances in Category A as defined in Regulation 3 (1) (a) of this Annex or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited. If tanks containing such substances or mixtures are to be washed the resulting residues shall be discharged to a reception facility which the States bordering the special area shall provide in accordance with Regulation 7 of this Annex, until the concentration of the substance in the effluent to such facility is at or below 0.05% by weight and until the tank is empty, with the exception of phosphorus, yellow or white, for which the residual concentration shall be 0.005% by weight. Any water subsequently added to the tank may be discharged into the sea when all the following conditions are also satisfied:

- (a) The ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships, which are not self-propelled;
- (b) The discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and
- (c) The discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 meters.

(8) The discharge into the sea of substances in Category B as defined in Regulation 3 (1) (b) of this Annex or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

- (a) The tank has been pre-washed in accordance with the procedure approved by the Administration

- and based on standards developed by the Organization and the resulting tank washings have been discharged to a reception facility. (b) The ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of which are not self-propelled;
- (c) The procedures and arrangements for discharge and washings are approved by the Administration. Such procedures and arrangements shall be based upon standards developed by the Organization and shall ensure that the concentration and rate of discharge of the effluent is such that the concentration of the substance in the wake astern of the ship does not exceed 1 part per million;
- (d) The discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and
- (e) The discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 meters.
- (9) The discharge into the sea of substances in Category C as defined in Regulation 3 (1) (c) of this Annex or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:
- (a) The ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships, which are not self-propelled;
- (b) The procedures and arrangements for discharge are approved by the Administration. Such procedures and arrangements shall be based upon standards developed by the Organization and shall ensure that the concentration and rate of discharge of the effluent is such that the concentration of the substance in the wake astern of the ship does not exceed 1 part per million;
- (c) The maximum quantity of cargo discharged from each tank and its associated piping system does not exceed the maximum quantity approved in accordance with procedures referred to in subparagraph (b) of this paragraph which shall in no case exceed the greater of 1 cubic metre or 1/3,000 of the tank capacity in cubic meters;
- (d) The discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and
- (e) The discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 meters.
- (10) Ventilation procedures approved by the Administration may be used to remove cargo residues from a tank. Such procedures shall be based upon standards developed by the Organization. Any water subsequently introduced into the tank shall be regarded as clean and shall not be subject to paragraph 7, 8 or 9 of this regulation.
- (11) The discharge into the sea of substances, which have not been categorized, provisionally assessed or evaluated as referred to in Regulation 4 (1) of this Annex, or of ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances, shall be prohibited.

(12) Nothing in this Regulation shall prohibit a ship from retaining on board the residues from a Category B or C cargo and discharging such residues into the sea outside a special area in accordance with paragraph (2) or (3) of this Regulation, respectively.

(13) (a) The Governments of Parties to the Convention, the coastlines of which border on any given special area, shall collectively agree and establish a date by which time the requirement of Regulation 7 (1) of this Annex will be fulfilled and from which the requirements of paragraphs (7), (8), (9) and (10) of this Regulation in respect of that area shall take effect and notify the Organization of the date so established at least six months in advance of that date. The Organization shall then promptly notify all Parties of that date.

(b) If the date of entry into force of the present Convention is earlier than the date established in accordance with subparagraph (a) of this paragraph, the requirements of paragraphs (1), (2) and (3) of this Regulation shall apply during the interim period.

(14) In respect of the Antarctic area any containing such substances shall be prohibited

Regulation 5-A Pumping, piping and unloading arrangements

(1) Every ship constructed on or after 1 July 1986 shall be provided with pumping and piping arrangements to ensure, through testing under favourable pumping conditions, that each tank designated for the carriage of a category B substance does not retain a quantity of residue in excess of 0.1 cubic metres in the tank's associated piping and in the immediate vicinity of that tank's suction point.

(2) (a) Subject to the provisions of subparagraph b) of this paragraph, every ship constructed before 1 July 1986 shall be provided with pumping and piping arrangements to ensure, through testing under favourable pumping conditions, that each tank designated for the carriage of a category B substance does not retain a quantity of residue in excess of 0.3 cubic metres in the tank's associated piping and in the immediate vicinity of that tank's suction point.

(b) Until 2 October 1994 ships referred to in subparagraph a) of this paragraph, if not in compliance with the requirements of that subparagraph, shall, as a minimum, be provided with pumping and piping arrangements to ensure, through testing under favourable pumping conditions and surface residue assessment, that each tank designated for the carriage of a category B substance does not retain a quantity of residue in excess of 1 cubic metre or 1/3000 of the tank capacity in cubic metres, whichever is greater, in that tank and the associated piping.

(3) Every ship constructed on or after 1 July 1986 shall be provided with pumping and piping arrangements to ensure, through testing under favourable pumping conditions, that each tank designated for the carriage of a category C substance does not retain a quantity of residue in excess of 0.3 cubic metres in the tank's associated piping and in the immediate vicinity of that tank's suction point.

(4) (a) Subject to the provisions of subparagraph b) of this paragraph, every ship constructed before 1 July 1986

shall be provided with pumping and piping arrangements to ensure, through testing under favourable pumping conditions, that each tank designated for the carriage of a category C substance does not retain a quantity of residue in excess of 0.9 cubic metres in the tank's associated piping and in the immediate vicinity of that tank's suction point.

- (b) Until 2 October 1994 the ships referred to in subparagraph a) of this paragraph, if not in compliance with the requirements of that subparagraph, shall, as a minimum, be provided with pumping and piping arrangements to ensure, through testing under favourable pumping conditions and surface residue assessment, that each tank designated for the carriage of a category C substance does not retain a quantity of residue in excess of 3 cubic metres or 1/1000 of the tank capacity in cubic metres, whichever is greater, in that tank and the associated piping.

(5) Pumping conditions referred to in paragraphs 1, 2, 3 and 4 of this regulation shall be approved by the Administration and based on standards developed by the Organization. Pumping efficiency tests referred to in paragraphs 1, 2, 3 and 4 of this regulation shall use water as the test medium and shall be approved by the Administration and based on standards developed by the Organization. The residues on cargo tank surfaces, referred to in paragraphs 2, b), and 4, b), of this regulation shall be determined based on standards developed by the Organization.

- (6) (a) Subject to the provision of subparagraph b) of this paragraph, the provisions of paragraphs 2 and 4 of this regulation need not apply to a ship constructed before 1 July 1986 which is engaged in restricted voyages as determined by the Administration between:

- (i) Ports or terminals within a State Party to the present Convention; or
- (ii) Ports or terminals of States Parties to the present Convention.

- (b) The provisions of subparagraph a) of this paragraph shall only apply to a ship constructed before 1 July 1986 if:

- (i) Each time a tank containing category B or C substances or mixtures is to be washed or ballasted, the tank is washed in accordance with a pre-wash procedure approved by the Administration and based on standards developed by the Organization and the tank washings are discharged to a reception facility;
- (ii) Subsequent washings or ballast water are discharged to a reception facility or at sea in accordance with other provisions of this annex;
- (iii) The adequacy of the reception facilities at the ports or terminals referred to above for the purpose of this paragraph is approved by the Governments of the States Parties to the present Convention within which such ports or terminals are situated;
- (iv) In the case of ships engaged in voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other States Parties to the present Con-

vention, the Administration communicates to the Organization, for circulation to the Parties to the Convention, particulars of the exemption, for their information and appropriate action, if any; and

- (v) The certificate required under this annex is endorsed to the effect that the ship is solely engaged in such restricted voyages.

(7) For a ship whose constructional and operational features are such that ballasting of cargo tanks is not required and cargo tank washing is only required for repair or dry docking, the Administration may allow exemption from the provisions of paragraphs 1, 2, 3 and 4 of this regulation, provided that all of the following conditions are complied with:

- (a) The design, construction and equipment of the ship are approved by the Administration, having regard to the service for which it is intended;
- (b) Any effluent from tank washings, which may be carried out before a repair or dry-docking, is discharged to a reception facility, the adequacy of which is ascertained by the Administration;
- (c) The certificate required under this annex indicates:
 - (i) That each tank is certified for the carriage of only one named substance; and
 - (ii) The particulars of the exemption;
- (d) The ship carries a suitable operational manual approved by the Administration; and e) In the case of ships engaged in voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other States Parties to the present Convention, the Administration communicates to the Organization, for circulation to the Parties to the Convention, particulars of the exemption, for their information and appropriate action, if any.

Regulation 6

Exceptions

Regulation 5 of this Annex shall not apply to:

- (a) The discharge into the sea of noxious liquid substances or mixtures containing such substances necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or
- (b) The discharge into the sea of noxious liquid substances or mixtures containing such substances resulting from damage to a ship or its equipment:
 - (i) Provided that all reasonable precautions have been taken after the occurrence of the damage or discovery of the discharge for the purpose of preventing or minimizing the discharge; and
 - (ii) Except if the owner or the Master acted either with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result; or
- (c) The discharge into the sea of noxious liquid substances or mixtures containing such substances, approved by the Administration, when being used for the purpose of combating specific pollution incidents in order to minimize the damage from pollution. Any such discharge shall be subject to the approval of any Government in whose jurisdiction it is contemplated the discharge will occur.

Regulation 7

Reception facilities and cargo unloading terminal arrangements.

(1) The Government of each Party to the Convention undertakes to ensure the provision of reception facilities according to the needs of ships using its ports, terminals or repair ports as follows:

- (a) Cargo loading and unloading ports and terminals shall have facilities adequate for reception without undue delay to ships of such residues and mixtures containing noxious liquid substances as would remain for disposal from ships carrying them as a consequence of the application of this Annex; and
- (b) Ship repair ports undertaking repairs to chemical tankers shall have facilities adequate for the reception of residues and mixtures containing noxious liquid substances.

(2) The Government of each Party shall determine the types of facilities provided for the purpose of paragraph (1) of this Regulation at each cargo, loading and unloading port, terminal and ship repair port in its territories and notify the Organization thereof.

(3) The Government of each Party to the Convention shall undertake to ensure that cargo unloading terminals shall provide arrangements to facilitate stripping of cargo tanks of ships unloading noxious liquid substances at these terminals. Cargo hoses and piping systems of the terminal, containing noxious liquid substances received from ships unloading these substances at the terminal, shall not be drained back to the ship.

(4) Each Party shall notify the Organization, for transmission to the Parties concerned, of any case where facilities required under paragraph 1 or arrangements required under paragraph 3 of this regulation are alleged to be inadequate.

Regulation 8

Measures of Control

- (1) (a) The Government of each Party to the Convention shall appoint or authorize surveyors for the purpose of implementing this regulation. The surveyors shall execute control in accordance with control procedures developed by the Organization.
- b) The master of a ship carrying noxious liquid substances in bulk shall ensure that the provisions of regulation 5 and this regulation have been complied with and that the cargo record book is completed in accordance with regulation 9 of this annex whenever operations as referred to in that regulation take place.
- c) An exemption referred to in paragraph (2), (b), (5), (b), (6), (c), or (7), (c), of this regulation may only be granted by the Government of the receiving Party to a ship engaged in voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other States Parties to the present Convention. When such an exemption has been granted, the appropriate entry made in the cargo record book shall be endorsed by the surveyor referred to in sub-paragraph a) of this paragraph.

Category A substances in all areas

(2) With respect to category A substances the following provisions shall apply in all areas:

- (a) A tank, which has been unloaded, shall, subject to the provisions of sub-paragraph (b) of this para-

graph, be washed in accordance with the requirements of paragraph 3 or 4 of this regulation before the ship leaves the port of unloading.

- (b) At the request of the ship's master, the Government of the receiving Party may exempt the ship from the requirements referred to in sub-paragraph (a) of this paragraph, where it is satisfied that:

- (i) The tank unloaded is to be reloaded with the same substance or another substance compatible with the previous one and that the tank will not be washed or ballasted prior to loading; or
- (ii) The tank unloaded is neither washed nor ballasted at sea and the provisions of paragraph 3 or 4 of this regulation are complied with at another port provided that it has been confirmed in writing that a reception facility at that port is available and is adequate for such a purpose; or
- (iii) The cargo residues will be removed by a ventilation procedure approved by the Administration and based on standards developed by the Organization.

(3) If the tank is to be washed in accordance with sub-paragraph (2), (a), of this regulation, the effluent from the tank washing operation shall be discharged to a reception facility at least until the concentration of the substance in the discharge, as indicated by analyses of samples of the effluent taken by the surveyor, has fallen to the concentration specified in regulation 5(1) or 5(7), as applicable, of this Annex. When the required residual concentration has been achieved, remaining tank washings shall continue to be discharged to the reception facility until the tank is empty. Appropriate entries of these operations shall be made in the cargo record book and endorsed by the surveyor referred to under paragraph 1, a), of this regulation.

(4) Where the Government of the receiving Party is satisfied that it is impracticable to measure the concentration of the substance in the effluent without causing undue delay to the ship, that Party may accept an alternative procedure as being equivalent to paragraph 3 of this regulation provided that:

- (a) The tank is pre-washed in accordance with a procedure approved by the Administration and based on standards developed by the Organization; and
- (b) The surveyor referred to under paragraph 1, a), certifies in the cargo record book that:
 - (i) The tank, its pump and piping systems have been emptied; and
 - (ii) The pre-wash has been carried out in accordance with the pre-wash procedure approved by the Administration for that tank and that substance; and
 - (iii) The tank washings resulting from such pre-wash have been discharged to a reception facility and the tank is empty.

Category B and C substances outside special areas

(5) With respect to category B and C substances, the following provisions shall apply outside special areas:

- (a) A tank, which has been unloaded, shall, subject to the provisions of sub-paragraph (b) of this paragraph, be pre-washed before the ship leaves the port of unloading, whenever:
 - (i) The substance unloaded is identified in the standards developed by the Organization

as resulting in a residue quantity exceeding the maximum quantity which may be discharged into the sea under regulation (5), (2) or (3), of this annex in case of category B or C substances respectively; or

- (ii) The unloading is not carried out in accordance with the pumping conditions for the tank approved by the Administration and based on standards developed by the Organization as referred to under regulation 5-A (5), of this annex, unless alternative measures are taken to the satisfaction of the surveyor referred to in paragraph 1, (a), of this regulation, to remove the cargo residues from the ship to quantities specified in regulation 5-A of this annex as applicable.

The pre-wash procedure used shall be approved by the Administration and based on standards developed by the Organization and the resulting tank washings shall be discharged to a reception facility at the port of unloading.

- (b) At the request of the ship's master, the Government of the receiving Party may exempt the ship from the requirements of sub-paragraph a) of this paragraph, where it is satisfied that:

- (i) The tank unloaded is to be reloaded with the same substance or another substance compatible with the previous one and that the tank will not be washed nor ballasted prior to loading; or
- (ii) The tank unloaded is neither washed nor ballasted at sea and the tank is pre-washed in accordance with a procedure approved by the Administration and based on standards developed by the Organization and resulting tank washings are discharged to a reception facility at another port, provided that it has been confirmed in writing that a reception facility at that port is available and adequate for such a purpose; or
- (iii) The cargo residues will be removed by a ventilation procedure approved by the Administration and based on standards developed by the Organization.

Category B substance within special areas

(6) With respect to category B substances, the following provisions shall apply within special areas:

- (a) A tank, which has been unloaded, shall, subject to the provisions of sub-paragraphs (b) and (c), be pre-washed before the ship leaves the port of unloading. The pre-wash procedure used shall be approved by the Administration and based on standards developed by the Organization and the resulting tank washings shall be discharged to a reception facility at the port of unloading.
- (b) The requirements of sub-paragraph (a) of this paragraph do not apply when all the following conditions are satisfied:
 - (i) The category B substance unloaded is identified in the standards developed by

the Organization as resulting in a residue quantity not exceeding the maximum quantity which may be discharged into the sea outside special areas, under regulation (5), (2), of this annex, and the residues are retained on board for subsequent discharge into the sea outside the special area, in compliance with regulation (5), (2), of this annex; and

- (ii) The unloading is carried out in accordance with the pumping conditions for the tank approved by the Administration and based on standards developed by the Organization as referred to under regulation 5-A, 5, of this Annex, or failing to comply with the approved pumping conditions, alternative measure are taken to the satisfaction of the surveyor referred to in paragraph (1), (a), of this regulation, to remove the cargo residues from the ship to quantities specified in regulation 5-A of this annex as applicable.

- (c) At the request of the ship's master, the Government of the receiving Party may exempt the ship from the requirements of sub-paragraph (a) of this paragraph, where it is satisfied that:

- (i) The tank unloaded is to be reloaded with the same substances. The tank unloaded is to be reloaded with the same substance or another substance compatible with the previous one and that tank will not be washed or ballasted prior to loading; or
- (ii) The tank unloaded is neither washed nor ballasted at sea and the tank is pre-washed in accordance with a procedure approved by the Administration and based on standards developed by the Organization and

resulting tank washings are discharged to a reception facility at another port, provided that it has been confirmed in writing that a reception facility at that port is available and adequate for such a purpose; or

- (iii) The cargo residues will be removed by a ventilation procedure approved by the Administration and based on standards developed by the Organization.

Category C substances special areas

(7) With respect to category C substances, the following provisions shall apply within special areas:

- (a) A tank which has been unloaded shall, subject to the provisions of sub-paragraphs (b) and (c) of this paragraph, be pre-washed before the ship leaves the port of unloading, whenever:
 - (i) The category C substance unloaded is identified in the standards developed by the Organization as resulting in a residue quantity exceeding the maximum quantity which may be discharged into the sea under regulation 5, (9), of this Annex; or

- (ii) The unloading is not carried out in accordance with the pumping conditions for the tank approved by the Administration and based on standards developed by the Organization as referred to under regulation 5-A, (5), of this annex, unless alternative measures are taken to the satisfaction of the surveyor referred to in paragraph 1, (a), of this regulation, to remove the cargo residues from the ship to quantities specified in regulation 5-A of this Annex as applicable.

The pre-wash procedure used shall be approved by the Administration and based on standards developed by the Organization and the resulting tank washings shall be discharged to a reception facility at the port of unloading.

- (b) The requirements of sub-paragraph (a) of this paragraph do not apply when all the following conditions are satisfied:

- (i) The category C substance unloaded is identified in the standard developed by the Organization as resulting in a residue quantity not exceeding the maximum quantity which may be discharged into the sea outside special areas under regulation 5, (3), of this Annex, and the residues are retained on board for subsequent discharge into the sea outside the special area in compliance with regulation (5), (3), of this Annex; and

- (ii) The unloading is carried out in accordance with the pumping conditions for the tank approved by the Administration and based on standards developed by the Organization as referred to under regulation 5-A, (5), of this Annex, or failing to comply with the approved pumping conditions, alternative measures are taken to the satisfaction of the surveyor referred to in paragraph (1), (a), of this regulation, to remove the cargo residues from the ship to quantities specified in regulation 5-A of this Annex as applicable.

- (c) At the request of the ship's master, the Government of the receiving Party may exempt the ship from the requirements of sub-paragraph (a) of this paragraph, where it is satisfied that:

- (i) The tank unloaded is to be reloaded with the same substance or another substance compatible with the previous one and that the tank will not be washed or ballasted prior to loading; or
- (ii) The tank unloaded is neither washed nor ballasted at sea and the tank is pre-washed in accordance with a procedure approved by the Administration and based on standards developed by the Organization and resulting tank washings are discharged

to a reception facility at another port, provided that it has been confirmed in writing that a reception facility at that port is available and adequate for such a purpose; or

- (iii) The cargo residues will be removed by a ventilation procedure approved by the Administration and based on standards developed by the Organization.

Category D substances in all areas

(8) With respect to category D substances, a tank which has been unloaded shall either be washed and the resulting tank washings shall be discharged to a reception facility, or the remaining residues in the tank shall be diluted and discharged into the sea in accordance with regulation 85, (4), of this Annex.

Discharge from a slop tank

(9) Any residues retained on board in a slop tank, including those from cargo pump room bilges, which contain a category A substance, or within a special area either a category A or a category B substance, shall be discharged to a reception facility in accordance with the provisions of regulation 5(1), 7 or 8, of this annex, whichever is applicable.

Regulation 9

Cargo Record Book

(1) Every ship to which this Annex applies shall be provided with a Cargo Record Book, whether as part of the ship's official log book or otherwise, in the form specified in Appendix IV to this Annex.

(2) The Cargo Record Book shall be completed, on a tank-to-tank basis, whenever any of the following operations with respect to a noxious liquid substance take place in the ship:

- (i) Loading of cargo;
- (ii) Internal transfer of cargo;
- (iii) Unloading of cargo;
- (iv) Cleaning of cargo tanks;
- (v) Ballasting of cargo tanks;
- (vi) Discharge of ballast from cargo tanks;
- (vii) Disposal of residues to reception facilities;
- (viii) Discharge into the sea or removal by ventilation of residues in accordance with regulation 5 of this annex.

(3) In the event of any discharge of the kind referred to in article 8 of the present Convention and Regulation 6 of this Annex of any noxious liquid substance or mixture containing such substance, whether intentional or accidental, an entry shall be made in the Cargo Record Book stating the circumstances of, and the reason for, the discharge.

(4) When a surveyor appointed or authorized by the Government of the Party to the Convention to supervise any operations under this Annex has inspected a ship, then that surveyor shall make an appropriate entry in the Cargo Record Book.

(5) Each operation referred to in paragraphs (2) and (3) of this Regulation shall be fully recorded without delay in the Cargo Record Book so that all the entries in the Book appropriate to that operation are completed. The officer or officers in charge of the operation concerned shall sign each entry and the Master of the ship shall sign each page. The entries in the Cargo Record

Book shall be in an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly, and, for ships holding an International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk or a certificate referred to in regulation 12A of this Annex in English or French. The entries in an official national language of the State whose flag the ship is entitled to fly shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

(6) The Cargo Record Book shall be kept in such a place as to be readily available for inspection and, except in the case of unmanned ships under tow, shall be kept on board the ship. It shall be retained for a period of three years after the last entry has been made.

(7) The competent authority of the Government of a Party may inspect the Cargo Record Book on board any ship to which this Annex applies while the ship is in its port, and may make a copy of any entry in that book and may require the Master of the ship to certify that the copy is a true copy of such entry. Any copy so made which has been certified by the Master of the ship as a true copy of an entry in the ship's Cargo Record Book shall be made admissible in any judicial proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of a Cargo Record Book and the taking of a certified copy by the competent authority under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

Regulation 10 Surveys

(1) Ships carrying noxious liquid substances in bulk shall be subject to the surveys specified below:

- (a) An initial survey before the ship is put in service or before the certificate required under regulation 11 of this Annex is issued for the first time, and which shall include a complete survey of its structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material in so far as the ship is covered by this annex. This survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this annex;
- (b) A renewal survey at intervals specified by the Administration, but not exceeding 5 years, except where regulation 12(2), 12(5), 12(6) or 12(7) of this Annex is applicable. The renewal survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the requirements of this annex;
- (c) An intermediate survey within 3 months before or after the second anniversary date or which 3 months before or after the third anniversary date of the Certificate which shall take the place of one of the annual surveys specified in paragraph (1)(d) of this regulation. The intermediate survey shall be such as to ensure that the equipment and associated pump and piping systems fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order. Such intermediate surveys shall be endorsed on the certificate issued under regulation 11 of this Annex.
- (d) An annual survey within 3 months before or after each anniversary date of the Certificate including a general inspection of the structure, equipment,

systems, fittings, arrangements and material referred to in paragraph (1)(a) of this regulation to ensure that they have been maintained in accordance with paragraph (3) of this regulation, and that they remain satisfactory for the service for which the ship is intended. Such annual surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation 11 of this Annex.

- (e) In additional survey either general or partial, according to the circumstances, shall be made after a repair resulting from investigations prescribed in paragraph (3) of this regulation, or whenever any important repairs or renewals are made. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs or renewals are in all respects satisfactory and that the ship complies in all respects with the requirements of this Annex.
- (2) (a) Surveys of ships as regards the enforcement of the provisions of this Annex. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it.
 - (b) An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct surveys and inspections as set forth in sub-paragraph (a) of this paragraph, shall as a minimum empower any nominated surveyor or recognized organization to:
 - (i) Require repairs to a ship; and
 - (ii) Carry out surveys and inspections if requested by the appropriate authorities of a port State.

The Administration shall notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to the nominated surveyors or recognized organizations, for circulation to Parties to the present Convention for the information of their officers.
 - (c) When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the certificate, or is such that the ship is not fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment, such surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken the certificate should be withdrawn and the Administration shall be notified immediately; and if the ship is in a port of another Party, the appropriate authorities of the port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or recognized organization has notified the appropriate authorities of the port State, the Government of the port State concerned shall give such officer surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this

- regulation. When applicable, the Government of the port State concerned shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea or leave the port for the purpose of proceeding to the nearest appropriate repair yard available without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.
- (d) In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey and inspection and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.
- (3) (a) The condition of the ship and its equipment should be maintained to conform with the provisions of the present Convention to ensure that the ship in all respects will remain fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.
- (b) After any survey of the ship under paragraph 1 of this regulation has been completed, no change should be made in the structure, equipment, systems fittings, arrangements or material covered by the survey, without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment and fittings.
- (c) Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered which substantially affects the integrity of the ship or the efficiency or completeness of its equipment covered by this annex, the master or owner of the ship shall report at the earliest opportunity to the Administration, the recognized organization or the nominated surveyor responsible for issuing the relevant certificate, who should cause investigations to be initiated to determine whether a survey as required by paragraph 1 of this regulation is necessary. If the ship is in a port of another Party, the master or owner shall also report immediately to the appropriate authorities of the port State and the nominated surveyor or recognized organization shall ascertain that such report has been made.
- (b) A copy of the certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as soon as possible to the requesting Administration.
- (c) A certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and it has been issued at the request of Administration and it shall have the same force and receive the same recognition as the certificate issued under paragraph (1) of this regulation.
- (d) No International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk shall be issued to a ship, which is entitled to fly the flag of a State which is not a Party.
- (4) The International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk shall be drawn up in the form corresponding to the model given in appendix V to this Annex. If the language used is neither English nor French, the text SHALL include a translation into one of these languages.
- (5) Notwithstanding any other provisions of the amendments to this Annex adopted by the Marine Environment Protection Committee (MEPC) by resolution MEPC.39 (29), any International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk which is current when these amendments enter into force, shall remain valid until it expires under the terms of this Annex prior to the amendments entering into force.

Regulation 12

Duration and Validity of certificate

- Regulation 11
- Issue or Endorsement of Certificate**
- (1) An international pollution prevention certificate for the carriage of noxious liquid substances in bulk shall be issued, after survey in accordance with the provisions of regulation 10 of this annex, to any ship carrying noxious liquid substances in bulk and which is engaged in voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention.
- (2) Such certificate shall be issued either by the Administration or by any person or organization duly authorized by it. In every case, the Administration assumes full responsibility for the certificate.
- (3) (a) The Government of a Party to the Convention may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of this Annex are complied with, shall issue or authorize the issue of an International Pollution Prevention Certificate for the carriage of noxious liquid Substances in Bulk to the ship and, where appropriate, endorse or authorize the endorsement of that Certificate on the ship, in accordance with this Annex.
- (1) An international pollution prevention certificate for the carriage of noxious liquid substances in bulk shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed 5 years.
- (2) (a) notwithstanding the requirements of paragraph (1) of this regulation. When the renewal survey is completed within 3 months before the expiry date of the existing Certificate, the new Certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing Certificate.
- (b) When the renewal survey is completed after the expiry date of the existing Certificate, the new Certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding 5 years from the date expiry of the existing Certificate
- (c) When the renewal survey is completed more than 3 months before the expiry date of the existing Certificate, the new Certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding 5 years from the date of completion of the renewal survey.
- (3) If a Certificate is issued for a period of less than 5 years, the Administration may extend the validity of the Certificate beyond the expiry date to the maximum period specified in paragraph (1) of this regulation, provided that the referred to in regulation 10(1)(c) and 10(1)(d) of this Annex applicable when a Certificate is issued for a period of 5 years are carried out as appropriate.

(4) If a renewal survey has been completed and a new Certificate cannot be issued or placed on board the ship before the expiry date of the existing Certificate, the person or organization authorized by the Administration may endorse the existing Certificate and such a Certificate shall be accepted as valid for further period which shall not exceed 5 months from the expiry date.

(5) If ship at the time when a Certificate expires is not in a port in which it is to be surveyed, the Administration may extend the period of validity of the Certificate but this extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the port in which it is to be surveyed, and then only in cases where it proper and reasonable to do so. No Certificate shall be extended for a period longer than 3 months, and a ship to which an extension is granted shall not, on its arrival in the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port without a new Certificate. When the renewal survey is completed, the new Certificate shall be valid to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing Certificate before the extension was granted.

(6) A Certificate issued to a ship engaged on short voyages which has not been extended under the foregoing provisions of this regulation may be extended under the foregoing provisions of this regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it. When the renewal survey is completed, the new Certificate shall be valid to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing Certificate before the extension was granted.

(7) In special circumstances, as determined by the Administration, a new Certificate need not be dated from the date of expiry of the existing Certificate as required by paragraph (2)(b), (5) or (6) of this regulation. In these special circumstances, the new Certificate shall be valid to a date not exceeding 5 years from the date of completion of the renewal survey.

(8) If an annual or intermediate survey is completed before the period specified in regulation 10 of this Annex, then:

- (a) the anniversary date shown on the Certificate shall be amended by endorsement to a date which shall not be more than 3 months later than the date on which the survey was completed;
- (b) The subsequent annual or intermediate survey required by regulation 10 of this Annex shall be completed at the intervals prescribed by that regulation using the new anniversary date;
- (c) The expiry date may remain unchanged provided one or more annual or intermediate surveys, as appropriate, are carried out so that the maximum intervals between the surveys prescribed by regulation 10 of this Annex are not exceeded.

(9) A certificate issued under regulation 11 of this Annex shall cease to be valid in any of the following cases:

- (a) If the relevant surveys are not completed within the periods specified under regulation 10(1)(d) of this Annex;
- (b) If the Certificate is not endorsed in regulation 10(1)(c) or 10(1)(d) of this Annex;
- (c) Upon transfer of the ship to the flag of another State. A new Certificate shall only be issued when the Government issuing the new Certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of regulation 10(4)(a) and 10(4)(b)

of this Annex. In the case of a transfer between Parties, if requested within 3 months after the transfer has taken place, the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration copies of the Certificate carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports".

Regulation 12A

A Survey and certification of chemical tankers

Notwithstanding the provisions of regulations 10, 11 and 12 of this Annex, chemical tankers which have been surveyed and certified by States Parties to the present Convention in accordance with the provisions of the International Bulk Chemical Code or the Bulk Chemical Code, as applicable, shall be deemed to have complied with the provisions of the said regulations, and the certificate issued under that Code shall have the same force and receive the same recognition as the certificate issued under regulation 11 of this Annex.

Regulation 13

Requirements for Minimizing Accidental Pollution

(1) The design, construction, equipment and operation of ships carrying noxious liquid substances of category A, B or C in bulk shall be such as to minimize the uncontrolled discharge into the sea of such substances.

(2) Chemical tankers constructed on or after 1 July 1986 shall comply with the requirements of the International Bulk Chemical Code.

(3) Chemical tankers constructed before 1 July 1986 should comply with the following requirements:

- (a) The following chemical tankers shall comply with the requirements of the Bulk Chemical Code as applicable to ships referred to in 1.7.2 of that Code:
 - (i) Ships for which the building contract is placed on or after 2 November 1973 and which are engaged on voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other States Parties to the Convention; and
 - (ii) Ships constructed on or after 1 July 1983, which are engaged solely on voyages between ports or terminals within the State the flag of which the ship is entitled to fly;
- (b) The following chemical tankers shall comply with the requirements of the Bulk Chemical Code as applicable to ships referred to in 1.7.3 of that Code:
 - (i) Ships for which the building contract is placed before 2 November 1973 and which are engaged on voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other States Parties to the Convention; and
 - (ii) Ships constructed before 1 July 1983 which are engaged on voyages between ports or terminals within the State the flag of which the ship is entitled to fly, except that for ships of less than 1,600 tons gross tonnage compliance with the Code in respect of construction and equipment shall take effect not later than 1 July 1994.

(4) In respect of ships other than chemical tankers carrying noxious liquid substances of category A, B or C in bulk, the Administration should establish appropriate measures based on the guidelines developed by the Organization in order to ensure that the provisions of paragraph 1 of this regulation are complied with.

Regulation 14

Carriage and discharge of oil-like substances

Notwithstanding the provisions of other regulations of this Annex, noxious liquid substances referred to in appendix of this Annex as falling under category C or D and identified by the Organization as oil-like substances under the criteria developed by the Organization, may be carried on an oil tanker as defined in Annex I of the Convention and discharged in accordance with the provisions of Annex I of the present Convention, provided that all of the following conditions are complied with:

- (a) The ship complies with the provisions of Annex I of the present Convention as applicable to product carriers as defined in that Annex;
- (b) The ship carries an international oil pollution prevention certificate and its supplement B and the certificate is endorsed to indicate that the ship may carry oil-like substances in conformity with this regulation and the endorsement includes a list of oil-like substances the ship is allowed to carry;
- (c) In the case of category C substances the ship compose with the ship type 3 damage stability requirements of:
 - (i) The International Bulk Chemical Code in the case of a ship constructed on or after 1 July 1986; or
 - (ii) The Bulk Chemical Code, as applicable under regulation 13 of this annex, in the case of a ship constructed before 1 July 1986; and
- (d) The oil content meter in the oil discharge monitoring and control system of the ship is approved by the Administration for use in monitoring the oil-like substances to be carried.

Regulation 15

Port State control on operational requirements

1) A ship when in a port of another Party is subject to inspection by officers duly authorized by such Party concerning operational requirements under this Annex, when there are clear grounds for believing that the master are not familiar with essential shipboard procedures relating to prevention of pollution by noxious liquid substances.

2) In the circumstances given in paragraph (1) of this regulation, the Party shall take steps as will ensure that the ship shall not sail until the situation has been brought to the order in accordance with the requirements of this Annex.

3) Procedures relating to the port State control prescribed in article 5 of the present Convention shall apply to this regulation.

4) Nothing in this Regulation shall be construed to limit the rights and obligations of a Party carrying out control over operational requirements specifically provided for in the present Convention.

Appendices to Annex II

APPENDIX I

Guidelines for the categorization of noxious liquid substances

Category A-Substances which are bioaccumulated and liable to produce a hazard to aquatic life or human health; or which are highly toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 4, defined by a TLM less than 1 ppm); and additionally certain substances which are moderately toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 3, defined by a TLM of 1 ppm or more, but less than 10 ppm) when particular weight is given to additional factors in the hazard profile or to special characteristics of the substance.

Category B-Substances which are bioaccumulated with a short retention of the order of one week or less; or which are liable to produce tainting of the sea food; or which are moderately toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 3, defined by a TLM of 1 ppm or more, but less than 10 ppm); and additionally certain substances which are slightly toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 2, defined by a TLM of 10 ppm or more, but less than 100 ppm) when particular weight is given to additional factors in the hazard profile or to special characteristics of the substance.

Category C-Substances which are slightly toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 2, defined by a TLM of 10 ppm or more, but less than 100 ppm); and additionally certain substances which are practically non-toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 1, defined by a TLM of 100 ppm or more, but less than 1,000 ppm) when particular weight is given to additional factors in the hazard profile or to special characteristics of the substance.

Category D-Substances which are practically nontoxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 1, defined by a TLM of 100 ppm or more, but less than 1,000 ppm); or causing deposits blanketing the seafloor with a high biochemical oxygen demand (BOD); or highly hazardous to human health, with an LD50 of less than 5 mg/kg; or produce moderate reduction of amenities because of persistency, smell or poisonous or irritant characteristics, possibly interfering with use of beaches; or moderately hazardous to human health, with an LD50 of 5 mg/kg or more, but less than 50 mg/kg and produce slight reduction of amenities.

Other Liquid Substances (for the purposes of Regulation 4 of this Annex)-Substances other than those categorized in Categories A, B, C and D above.

APPENDIX II

List of noxious liquid substances carried in bulk

Noxious liquid substances carried in bulk and which are presently categorized as Category A,B,C or D and subject to the provisions of this Annex, are so indicated in the Pollution Category column of chapters 17 or 18 of the International Bulk Chemical Code.

APPENDIX III

List of other liquid substances

Liquid substances carried in bulk which are identified as falling outside Categories A,B,C and not subject to the provisions of this Annex and indicated as 'III' in the Pollution Category column of chapters 17 or 18 of the International Bulk Chemical Code.

Appendix IV

Cargo Record Book for ships carrying noxious liquid substances in bulk

FORM OF CARGO RECORD BOOK

CARGO RECORD BOOK FOR SHIPS CARRYING NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK

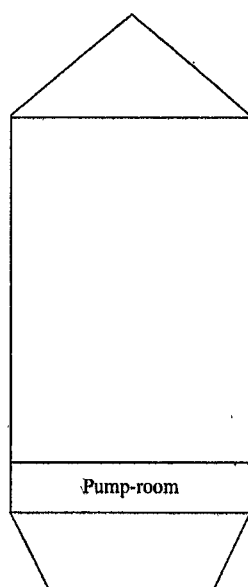
Name of ship
 Distinctive number or letters
 Gross tonnage
 Period from to

Note. Every ship carrying noxious substances in bulk shall be provided with a Cargo Record Book to record relevant cargo/ballast operations.

Appendices to Anex II

Name of ship
Distinctive number or letters

PLAN VIEW OF CARGO AND SLOP TANKS
(to be completed on board)

[illegible]

(Give the capacity of each tank in cubic metrea)

Introduction

The following show a comprehensive list of items of cargo ballast operations which are, when appropriate, to be recorded in the Cargo Record Book on a tank-to-tank basis in accordance with paragraph 2 of regulation 9 of Annex II of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, as amended. The items have been grouped into operational sections, each of which is denoted by a letter.

When making entries in the Cargo Record Book, the date, operational code and item number shall be inserted in the appropriate columns and the required particulars shall be recorded chronologically in the blank spaces.

Each completed operation shall be signed for and dated by the officer or officers in charge and, if applicable, by a surveyor authorized by the competent authority of the State in which the ship is unloading. Each completed page shall be countersigned by the master of the ship.

Entries in the Cargo Record Book are required only for operations involving Categories A, B, C and D substances.

List of items to be recorded

Entries are required only for operations involving Categories A, B, C and D substances.

(A) Loading of cargo

1. Place of loading.
2. Identify tank(s), name of substance(s) and category(ies)

(B) Internal transfer of cargo

3. Name and category of cargo(es) transferred.
4. Identity of tanks:
 1. from:
 2. to:
5. Was (were) tank(s) in 4.1 emptied?
6. If not, quantity remaining in tank(s)

(C) Unloading of cargo

7. Place of unloading.
8. Identity of tank(s) unloaded.
9. Was (were) tank(s) emptied?
 1. If yes, confirm that the procedure for emptying and stripping has been performed in accordance with the ship's Procedures and Arrangements Manual (i.e list, trim, stripping temperature).
 2. If not, quantity remaining in tank(s).
10. Does the ship's Procedures and Arrangements Manual require a prewash with subsequent disposal to reception facilities?
11. Failure of pumping and/or stripping system:
 1. time and nature of failure;
 2. reasons for failure;
 3. time when system has been made operational.

(D) Mandatory prewash in accordance with the ship's Procedures and Arrangements Manual

12. Identify tank(s), substance(s) and category(ies) and state:
13. Washink method:
 1. number of washing machines per tank;
 2. duration of wash/washing cycles;
 3. hot/cold wash.

14. Prewash slops transferred to:
1. reception facility in unloading port (identify port);
 2. reception facility otherwise (identify port).

(E) Cleaning of cargo tanks except mandatory prewash (other prewash operations, final wash, ventilation etc.)

15. State time, identify tank(s), substance(s) and category(ies) and state:
 1. washing procedure used;
 2. cleaning agent(s) (identify agent(s) and quantities);
 3. dilution of cargo residues with water (state how much water used (only Category D substances);
 4. ventilation procedure used (state number of fans used, duration of ventilation).
16. Tank washings transferred:
 1. into the sea;
 2. to reception facility (identify port);
 3. to slops collecting tank (identify tank).

(F) Discharge into the sea of tank washings

17. Identify tank(s)
 1. Were tank washings discharged during cleaning of tank(s)? If so at what rate?
 2. Were tank washing(s) discharged from a slops collecting tank? If so, state quantity and rate of discharge.
18. Time pumping commenced and stopped
19. Ship's speed during discharge.

(G) Ballasting of cargo tanks

20. Identity of tank(s) ballasted.
21. Time at start of ballasting

(H) Discharge of ballast water from cargo tanks

22. Identity of tank(s)
23. Discharge of ballast:
24. Time ballast discharge commenced and stopped.
25. Ship's speed during discharge.

(I) Accidental or other exceptional discharge

26. Time of occurrence.
27. Approximate quantity, substance(s) and category(ies).
28. Circumstances of discharge or escape and general remarks.

(J) Control by authorized surveyors

29. Identify port.
30. Identify tank(s), substance(s), category(ies) discharged ashore.
31. Have tank(s), pump(s), and piping system(s) been emptied?
32. Has a prewash in accordance with the ship's Procedures and Arrangements Manual been carried out?
33. Have tank washing resulting from the prewash been discharged ashore and is the tank empty?
34. An exemption has been granted from mandatory prewash
35. Reasons for exemption.
36. Name and signature of authorized surveyor.
37. Organization, company, government agency for which surveyor works.

(K) Additional operational procedures and remarks

Name of ship

Distinctive number or letters

CARGO/BALLAST OPERATIONS

Date	Code (letter)	Item (number)	Record of operations/signature of officer in charge/ /name of and signature of authorized surveyor

Signature of master

Appendix V

Form of Certificate**International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk**

Issued under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, and as amended by resolution MEPC.39(29), (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of:

.....
(full designation of the country)

by
(full designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the Convention)

Particulars of ship*

Name of ship

Distinctive number or letters

Port of registry

Gross tonnage

Deadweight of ship (metric tons)+

IMO Number++

THIS IS TO CERTIFY:

1. That the ship has been surveyed in accordance with the provisions of regulation 10 of Annex II of the Convention.

2. That the survey showed that the structure, equipment, systems, fitting, arrangements and material of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and that ship complies with the applicable requirements of Annex II of the Convention.

3. That the ship has been provided with a Manual in accordance with the Standards for Procedures and Arrangements as called for by regulation 5.5A and 8 of Annex II of the Convention, and that the arrangements and equipment of the ship prescribed in the manual are in all respects satisfactory and comply with the applicable requirements of the said Standards.

4. That the ship is suitable for the carriage in bulk of the following noxious liquid substances, provided that all relevant operational provisions of Annex II of the Convention are observed.

Noxious liquid substances	Conditions of carriage (tank numbers etc.)
* Continued on additional signed and dated sheets	

This certificate is valid until
Subject to surveys in accordance with regulation 10 of Annex II
of the Convention.

Issued at
(Place of issue of certificate)

.....
(Date of issue)

.....
(Signature of authorized official
issuing the certificate)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement for Annual and Intermediate Surveys

THIS IS TO CERTIFY that at a survey required by regulation 10 of Annex II of the Convention the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention:

Annual survey Signed
(Signature of authorized official)
Place
Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Intermediate* survey Signed
(Signature of authorized official)
Place
Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Intermediate* survey Signed
(Signature of authorized official)
Place
Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Intermediate* survey Signed
(Signature of authorized official)
Place
Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Delete as appropriate

Annual/Intermediate Survey in Accordance with Regulation 12(8)(c)

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual/intermediate* survey in accordance with regulation 12(8)(c) of Annex II of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention:

Signed
(Signature of authorized official)
Place
Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement to extend the Certificate if valid for less than 5 years where Regulation 12(3) applies

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 12(3) of Annex II of the Convention, be accepted as valid until

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement where the renewal survey has been completed and Regulation 12(4) applies

The ship, complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 12(4) of Annex II of the Convention, be accepted as valid until

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Delete as appropriate

Endorsement to extend the validity of the Certificate until reading the port of survey or for a period of grace where Regulation 12(5) or 12(6) applies

This Certificate shall, in accordance with regulation 12(5) or 12(6)* of Annex II of the Convention, be accepted as valid until

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement for advancement of anniversary date where Regulation 12(8) applies

In accordance with regulation 12(8) of Annex I of the Convention, the new anniversary date is

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

In accordance with regulation 12(8) of Annex I of the Convention, the new anniversary date is

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

*Delete as appropriate.

ANNEX III**Regulations for the Prevention of Pollution by Harmful Substances Carried by Sea in Packaged form****Regulation 1****Application**

(1) Unless expressly provided otherwise, the Regulations of this Annex apply to all ships carrying harmful substances in packaged form.

(1.1) For the purpose of this Annex, "harmful substances" are those substances which are identified as marine pollutants in the International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code)*

(1.2) Guidelines for the identification of harmful substance in packaged form are given in the appendix to this Annex.

(1.3) For the purposes of this Annex, "packaged form" is defined as the forms of containment specified for harmful substances in the IMDG Code.

(2) The carriage of harmful substances is prohibited except in accordance with the provisions of this Annex.

(3) To supplement the provisions of this Annex the Government of each Party to the Convention shall issue, or cause to be issued, detailed requirements on packaging, marking and labelling, documentation, stowage, quantity limitations, exceptions and notification, for preventing or minimizing pollution of the marine environment by harmful substances.

(4) For the purpose of this Annex, empty packagings, which have been used previously for the carriage of harmful substances, shall themselves be treated as harmful substances unless adequate precautions have been taken to ensure that they contain no residue that is hazardous to the marine environment.

(5) The requirements of this Annex do not apply to ship's stores and equipment.

Regulation 2**Packaging**

Packaging shall be adequate to minimize the hazard to the marine environment having regard to their specific contents.

Regulation 3**Marking and labelling**

(1) Packages, whether shipped individually or in units or in freight containers, freight containers, portable tanks or road and rail tank wagons containing a harmful substance, shall be durably marked with the correct technical name (trade names shall not be used as the correct technical name), and further marked with a distinctive label or stencil of label, indicating that the contents are harmful. Such identification shall be supplemented where possible by any other means, for example by the use of the United Nations number.

(2) The method of marking the correct technical name and of affixing labels on packages containing a harmful substance shall be such that this information will still be identifiable on packages surviving at least three month's immersion in the sea. In considering suitable marking and labelling, account shall be taken of the durability of the materials used and of the surface of the package.

(3) Packages containing small quantities of harmful substances may be exempted from the marking requirements.*

Regulation 4**Documentation**

(1) In all documents relating to the carriage of harmful substances by sea where such substances are named, the correct technical name (trade names alone shall not be used) and the substances further identified by the addition of the words "MARINE POLLUTANT".

(2) The shipping documents supplied by the shipper shall include a certificate or be accompanied by a signed certificate or declaration that the shipment offered for carriage is properly packed, and marked or placarded as appropriate and in proper condition for carriage to minimize the hazard to the marine environment.

(3) Each ship carrying harmful substances shall have a special list or manifest setting forth the harmful substances on board and the location thereof. A detailed stowage plan which sets out the location of all harmful substances on board may be used in place of such special list or manifest. The owner of the ship shall also retain copies of such documents on shore or his representative until the harmful substances are unloaded a copy of one of these documents shall be made available before departure to the person or organization designated by the port State authority.

(4) Where the ship carries a special list or manifest or a detailed stowage plan, required for the carriage of dangerous goods by the International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, as amended, the documents required by this regulation may be combined with those for dangerous goods. Where documents are combined, a clear distinction shall be made between dangerous goods and harmful substances covered by this Annex.

Regulation 5**Stowage**

Harmful substances shall be both properly stowed and secured so as to minimize the hazards to the marine environment without impairing the safety of ship and persons on board.

Regulation 6**Quantity Limitations**

Certain harmful substances may, for sound scientific and technical reasons, need to be prohibited for carriage or be limited as to the quantity, which may be carried aboard any one ship. In limiting the quantity due consideration shall be given to size, construction and equipment of the ship as well as the packaging and the inherent nature of the substance.

Regulation 7**Exceptions**

(1) Jettisoning of harmful substances carried in packaged forms, shall be prohibited except where necessary for the purpose of securing the safety of the ship or saving life at sea.

(2) Subject to the provisions of the present Convention, appropriate measures based on the physical, chemical and biological properties of harmful substances shall be taken to regulate the washing of leakages overboard provided that compliance with such measures would not impair the safety of the ship and persons on board.

Regulation 8**Port State control on operational requirements***

(1) A ship when in a port of another Party is subject to inspection by officers duly authorized by such Party concerning

operational requirements under this Annex, where there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the prevention of pollution by harmful substances.

(2) In the circumstances given in paragraph (1) of this regulation, the Party shall take such steps as will ensure that ship shall not sail until the situation has been brought to order in accordance with the requirements of this Annex.

(3) Procedures relating to the port State control prescribed in article 5 of the present Convention shall apply to this regulation.

(4) Nothing in this regulation shall be construed to limit the rights and obligations of a Party carrying out control over operational requirements specifically provided for in the present Convention.

Annex IV of MARPOL 73/78

Regulations for the Prevention of Pollution by Swage from Ships

Regulation 1

Definitions

For the purposes of the present Annex:

(1) New ship means a ship:

(a) For which the building contract is placed, or in the absence of a building contract, the keel of which is laid, or which is at a similar stage of construction, on or after the date of entry into force of this Annex; or

(b) The delivery of which is three years or more after the date of entry into force of this Annex.

(2) Existing ship means a ship, which is not a new ship.

(3) Sewage means:

(a) Drainage and other wastes from any form of toilets, urinals, and WC scuppers;

(b) Drainage from medical premises (dispensary, sick bay, etc.) via wash basins, wash tubs and scuppers located in such premises;

(c) Drainage from spaces containing living animals; or

(d) Other wastewaters when mixed with the drainages defined above.

(4) Holding tank means a tank used for the collection and storage of sewage.

(5) Nearest land. The term "from the nearest land" means from the baseline from which the territorial sea of the territory in question is established in accordance with international law except that, for the purposes of the present Convention "from the nearest land" off the north-eastern coast of Australia shall mean from a line drawn from a point on the coast of Australia in

Latitude 11°00' S, longitude 142°08' E

to a point in latitude 11°35' S, longitude 141°55' E

Thence to a point latitude 10°00' S, longitude 142°00' E

Thence to a point latitude 9°10' S, longitude 143°52' E

Thence to a point latitude 9°00' S, longitude 144°30' E

Thence to a point latitude 13°00' S, longitude 144°00' E

Thence to a point latitude 15°00' S, longitude 146°00' E

Thence to a point latitude 18°00' S, longitude 147°00' E

Thence to a point latitude 21°00' S, longitude 153°00' E

Thence to a point on the coast of Australia in

Latitude 24°42' S, longitude 153°15' E

Regulation 2

Application

The provisions of this Annex shall apply to:

- (a) (i) New ship of 200 tons gross tonnage and above;
- (ii) New ships of less than 200 tons gross tonnage, which are certified to carry more than 10 person;
- (iii) New ships which do not have a measured gross tonnage and are certified to carry more than 10 persons; and
- (b) (i) Existing ships of 200 tons gross tonnage and above, 10 years after the date of entry into force of this Annex;
- (ii) Existing ships of less than 200 tons gross tonnage which are certified to carry more than 10 person, 10 years after the date of entry into force of this Annex; and
- (iii) Existing ships, which do not have a measured gross tonnage and are certified to carry more than 10 persons, 10 years after the date of entry into force of this Annex.

Regulation 3

Surveys

(1) Every ship which is required to comply with the provisions of this Annex and which is engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention shall be subject to the surveys specified below:

(a) An initial survey before the ship is put in service or before the certificate required under regulation 4 of this Annex is issued for the first time, which shall include a survey of the which shall be such as to ensure

(i) When the ship is fitted with a sewage treatment plant the plant shall meet operational requirements based on standards and the test methods developed by the Organization;*

(ii) When the ship is fitted with a system to comminute and disinfect the sewage, such a system shall be of a type approved by the Administration;

(iii) When the ship is equipped with a holding tank the capacity of such tank shall be to the satisfaction of the Administration for the retention of all sewage having regard to the operation of the ship, the number of persons on board and other relevant factors. The holding tank shall have a means to indicate visually the amount of its contents; and

(iv) That the ship is equipped with a pipeline leading to the exterior convenient for the discharge of sewage to a reception facility and that such a pipeline is fitted with a standard shore connection in compliance with regulation 11 of this Annex.

This survey shall be such as to ensure that the equipment, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex.

(b) Periodical surveys at intervals specified by the Administration but not exceeding five years, which shall be such as to ensure that the equipment, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex. However, where the duration of the International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973) is extended as specified in Regulation 7(2) or (4) of this Annex, the interval of the periodical survey may be extended correspondingly.

(2) The Administration shall establish appropriate measures for ships, which are not subject to be the provisions of paragraph (1) of this regulation in order to ensure that the provisions of this Annex are complied with.

(3) Surveys of the ship as regards enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it. In every case the Administration concerned fully guarantees the completeness and efficiency of the surveys.

(4) After any survey of the ship be made in the equipment, fittings, arrangements, or material covered by the survey without the approval of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fitting.

Regulation 4

Issue of certificate

(1) An International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973) shall be issued, after survey in accordance with the provisions of regulation 3 of this Annex, to any ship which is engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention.

(2) Such certificate shall be issued either by the administration or by any persons or organization duly authorized by it. In every case the Administration assumes full responsibility for the certificate.

Regulation 5

Issue of a certificate by another Government

(1) The Government of a Party to the Convention may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of this Annex are complied with, shall issue or authorize the issue of an International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973) to the ship in accordance with this Annex.

(2) A copy of the certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as early as possible to the Administration requesting the survey.

(3) A certificate so issued shall contain a statement to the effect it has been issued at the request of the Administration and it shall have the same force and receive the same recognition as the certificate issued under regulation 4 of this Annex.

(4) No International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973) shall be issued to a ship which is entitled to fly the flag of a State which is not a Party.

Regulation 6

Form of certificate

The International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973) shall be drawn up in official language of the issuing country

in the form corresponding to the model given in the appendix to this Annex. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these language.

Regulation 7

Duration of Certificate

(1) The International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973) shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years from the date of issue, except as provided in paragraphs (2), (3) and (4) of this regulation.

(2) If a ship at the time the certificate expires is not in a port or offshore terminal under the jurisdiction of the Party to the Convention whose flag the ship is entitled to fly, the certificate may be extended by the Administration, but such extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the State whose flag the ship is entitled to fly or in which it is to be surveyed and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so.

(3) No certificate shall be thus extended for a period longer than five months and a ship to which such extension is granted shall not on its arrival in the State whose flag it is entitled to fly or the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port or State without having obtained a new certificate.

(4) A certificate, which has not been extended under the provisions of paragraph (2) of this regulation, may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it.

(5) A certificate shall cease to be valid if significant alterations have taken place in the equipment, fittings, arrangement or material required without the approval of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fittings.

(6) A certificate issued to a ship shall cease to be valid upon transfer of such a ship to the flag of another State, except as provided in paragraph (7) of this regulation.

(7) Upon transfer of a ship to the flag of another Party, the certificate shall remain in force for a period not exceeding five months provided that it would not have expired before the end of that period, or until the Administration issues a replacement certificate, whichever is earlier. As soon as possible after the transfer has taken place the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall transmit to the Administration a copy of the certificate carried by the ship before the transfer and, if available, a copy of the relevant survey report.

Regulation 8

Discharge of sewage

(1) Subject to the provisions of regulation 9 of this Annex, the discharge of sewage into the sea is prohibited, except when:

(a) The ship is discharging comminuted and disinfected sewage using a system approved by the Administration in accordance with regulation 3(1)(a) at a distance of more than 4 nautical miles from the nearest land, or sewage which is not comminuted or disinfected at a distance of more than 12 nautical miles from the nearest land, provided that in any case, the sewage that has been stored in holding tanks shall not be discharged instantaneously but at a moderate rate when the ship is en route and proceeding at not less than 4 knots; the rate of discharge shall be approved by the Administration based upon standards developed by the Organization; or

- (b) The ship has in operation an approved sewage treatment plant which has been certified by the Administration to meet the operational requirements referred to in regulation 3 (1) (a)(i) of this Annex, and
- (i) The test results of the plant are laid down in the ship's International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973);
 - (ii) Additionally, the effluent shall not produce visible floating solids in, nor cause discoloration of, the surrounding water; or
- (c) The ship is situated in the waters under the jurisdiction of a State and is discharging in accordance with such less stringent requirements as may be imposed by such State.
- (2) When the sewage is mixed with wastes or wastewater having different discharge requirements, the more stringent requirements shall apply.

Regulation 9
Exceptions

Regulation 8 of this Annex shall not apply to:

- (a) The discharge of sewage from a ship necessary for the purpose of securing the safety of a ship and those on board or saving life at sea; or
- (b) The discharge of sewage resulting from damage to a ship or its equipment if all reasonable precautions have been taken before and after the occurrence of the damage, for the purpose of preventing or minimizing the discharge.

Regulation 10
Reception facilities

(1) The Government of Party to the Convention undertakes to ensure the provision of facilities at ports and terminals for the reception of sewage, without causing undue delay to ships, adequate to meet the needs of the ships using them.

(2) The Government of each Party shall notify the Organization for transmission to the Contracting Governments concerned of all cases where the facilities provided under this regulation are alleged to be inadequate.

Regulation 11
Standard discharge connections

To enable pipes of reception facilities to be connected with the ship's discharge pipeline, both lines shall be with a standard discharge connection in accordance with the following table:

Standard dimensions of flanges for discharge connections

Description	Dimension
Outside diameter	210 mm
Inner diameter	According to pipe outside diameter
Slots in flange	4 holes 18 mm in diameter equidistantly placed on a bolt circle of the above diameter, slotted to the flange periphery. The slot width to be 18 mm
Flange thickness	16 mm
Bolts and nuts: Quantity and diameter	4, each of 16 mm in diameter and of suitable length
The flange is designed to accept pipes up to a maximum internal diameter of 100 mm and shall be of steel or other equivalent material having a flat face. This flange, together with a suitable gasket, shall be suitable for a service pressure of 6 kg/cm ²	

For ships having a moulded depth of 5 m and less, the inner diameter of the discharge connection may be 38 mm.

Appendix to Annex IV
Form of Sewage Certificate

INTERNATIONAL SEWAGE POLLUTION PREVENTION
CERTIFICATE (1973)

Issued under the Provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, under the authority of the Government of

(full designation of the country)

By
(full designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973)

Name of ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage	Number of persons which the ship is certificate to carry

NEW/existing ship*

Date of building contract

Date on which was laid or ship

Was at a similar stage of construction

Date of delivery

THIS IS TO CERTIFY:

(1) The ship is equipped with a sewage treatment plant/comminuter/holding tank* and a discharge pipeline in compliance with regulation 3(1)(a)(i) to (IV) of Annex IV of the Convention as follows:

* (a) Description of the sewage treatment plant:

Type of sewage treatment plant

Name of manufacturer

The sewage treatment plant is certified by the Administration to meet the following effluent standards*

(b) Description of comminuter:

Type of comminuter

Name of manufacturer

Standard of sewage after disinfection

(c) Description of holding tank equipment

Total capacity of the holding tank m³

Location

(d) A pipeline for the discharge of sewage to a reception facility, fitted with a standard shore connection.

(2) The ship has been surveyed in accordance with regulation 3 of Annex IV of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, concerning the prevention of pollution by sewage and the survey showed that the equipment of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and the ship complies with the applicable requirements of Annex IV of the Convention.

This certificate is valid until

Issued at
(place of issue of certificate)

(date of issue)

(Signature of official issuing the certificate)

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

Under the provisions of regulation 7(2) and (4) of Annex IV of the Convention the validity of this certificate is extended until

Signed
(Signature of duly authorized official)
Place
Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ANNEX V OF MARPOL 73/78
(including amendments)

Regulations for the Prevention of Pollution by Garbage from Ships

Regulation 1

Definitions

For the purposes of this Annex:

(1) «Garbage» means all kinds of victual, domestic and operational waste excluding fresh fish and parts thereof, generated during the normal operation of the ship and liable to be disposed of continuously or periodically except those substances which are defined or listed in other Annexes to the present Convention.

(2) «Nearest land». The term «from the nearest land» means from the baseline from which the territorial sea of the territory in question is established in accordance with international law except that, for the purposes of the present Convention «from the nearest land» off the north eastern coast of Australia shall mean from a line drawn from a point on the coast of Australia in

Latitude 11°00' South, longitude 142°08' East to a point in latitude 10°35' South,

Longitude 141°55' East, thence to a point latitude 10°00' South,

Longitude 142°00' East, thence to a point latitude 9° 10' South,

Longitude 143°52' East, thence to a point latitude 9°00' South

Longitude 144°30' East, thence to a point latitude 13°00' South,

Longitude 144°00' East, thence to a point latitude 15°00' South,

Longitude 146°00' East, thence to a point latitude 18°00' South,

Longitude 147°00' East, thence to a point latitude 21 °00' South,

Longitude 153° 00' East, thence to a point on the coast of Australia in latitude 24°42' South, longitude 153°15' East.

(3) «Special area» means a sea area where for recognized technical reasons in relation to its oceanographical and ecological condition and to the particular character of its traffic the adoption of special mandatory methods for the prevention of sea pollution by garbage is required. Special areas shall include those listed in Regulation 5 of this Annex.

Regulation 2

Application

Unless expressly provided otherwise, the provisions of Annex shall apply to all ships.

Regulation 3

Disposal of Garbage outside Special Areas

(1) Subject to the provisions of Regulations 4, 5 and 6 of this Annex:

- (a) The disposal into the sea of all plastics, including but not limited to synthetic ropes, synthetic fishing nets and plastic garbage bags is prohibited;

(b) The disposal into the sea of the following garbage shall be made as far as practicable from the nearest land but in any case is prohibited if the distance from the nearest land is less than:

- (i) 25 nautical miles for dunnage, lining and packing materials, which will float;
(ii) 12 nautical miles for food wastes and all other garbage including paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery and similar refuse;

(c) Disposal into the sea of garbage specified in sub-paragraph (b) (ii) of this Regulation may be permitted when it has passed through a comminuter or grinder and made as far as practicable from the nearest land but in any case is prohibited if the distance from the nearest land is less than 3 nautical miles. Such comminuted or ground garbage shall be capable of passing through a screen with openings no greater than 25 millimetres.

(2) When the garbage is mixed with other discharges having different disposal or discharge requirements the more stringent requirements shall apply.

Regulation 4

Special Requirements for Disposal of Garbage

(1) Subject to the provisions of paragraph (2) of this Regulation, the disposal of any materials regulated by this Annex is prohibited from fixed or floating platforms engaged in the exploration, exploitation and associated offshore processing of seabed mineral resources, and from all other ships when alongside or within 500 meters of such platforms.

(2) The disposal into the sea of food wastes may be permitted when they have been passed through a comminuter or grinder from such fixed or floating platforms located more than 12 nautical miles from land and all other ships when alongside or within 500 meters of such platforms. Such comminuted or ground food wastes shall be capable of passing through a screen with openings no greater than 25 millimetres.

Regulation 5

Disposal of Garbage within Special Areas

(1) For the purposes of this Annex the special areas are the Mediterranean Sea area, the Baltic Sea area, the Black Sea area, the Red Sea area and the «Gulfs area» which are defined as follows:

- (a) The Mediterranean Sea area means the Mediterranean Sea proper including the gulfs and seas therein with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the 41° N parallel and bounded to the west by the Straits of Gibraltar at the meridian of 5° 36' W;
(b) The Baltic Sea area means the Baltic Sea proper with the Gulf of Bothnia and the Gulf of Finland and the entrance to the Baltic Sea bounded by the parallel of the Skaw in the Skagerrak at 57° 44.8' N;
(c) The Black Sea area means the Black Sea proper with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the parallel 41° N;
(d) The Red Sea area means the Red Sea proper including the Gulfs of Suez and Aqaba bounded at the south by the rhumb line between Ras si Ane (12° 8.5' N, 43° 19.6' E) and Husn Murad (12° 40.4' N, 43° 30.2' E);

- (e) The «Gulfs area» means the sea area located north west of the rhumb line between Ras al Hadd (22° 30' N, 59° 48' E) and Ras al Fasteh (25° 04' N, 61° 25' E).
 - (f) The North Sea area means the North Sea proper including seas therein with the boundary between:
 - (i) The North sea southwards of latitude 62° N and eastwards of longitude 4° W;
 - (ii) the Skagerrak, the southern limit of which is determined east of the Skaw by latitude 57°44.8' N; and
 - (iii) the English Channel and its approaches eastwards of longitude 5° W and northwards of latitude 48°30' N.
 - (g) The Antarctic area means the sea south of latitude 60° S.
 - (h) The Wider Caribbean Region, as defined in article 2, paragraph 1 of the Convention for the Protection and Development of the Marine Environment of the Convention for the Wider Caribbean Region (Cartagena de Indias, 1983), means the Gulf of Mexico and Caribbean Sea proper including the bays and seas therein and that portion of the Atlantic Ocean within the boundary constituted by the 30° N parallel from Florida eastward to 77°30' W meridian, thence a rhumb line to the intersection of 20° N parallel and 59° W meridian, thence a rhumb line to the intersection of 7°20' N parallel and 50°W meridian, thence a rhumb line drawn south-westerly to the eastern boundary of French Guiana.
- (2) Subject to the provisions of Regulation 6 of this Annex:
- (a) Disposal into the sea of the following is prohibited:
 - (i) all plastics, including but not limited to synthetic ropes, synthetic fishing nets and plastic garbage bags; and
 - (ii) all other garbage, including paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, dunnage, lining and packing materials;
 - (b) Disposal into the sea of food wastes shall be made as far as practicable from land, but in any case not less than 12 nautical miles from the nearest land.
 - (c) Disposal into the Wider Caribbean Region of food wastes, which have been passed through a comminuter or grinder, shall be made as far practicable from land, but in any case not less than 3 nautical miles from the nearest land. Such comminuted or ground food wastes shall be capable of passing through a screen with openings no greater than 25 mm.
- (3) When the garbage is mixed with other discharges having different disposal or discharge requirements the more stringent requirements shall apply.
- (4) Reception facilities within special areas:
- (a) The Government of each Party to the Convention, the coastline of which borders a special area undertakes to ensure that as soon as possible in all ports within a special area, adequate reception facilities are provided in accordance with Regulation 7 of this Annex, taking into account the special needs of ships operating in these areas;
 - (b) The Government of each Party concerned shall notify the Organization of the measures taken pursuant to sub-paragraph (a) of this Regulation. Upon receipt of sufficient notifications the Organization shall establish a date from which the requirements of this Regulation in respect of the area in question shall take effect. The Organization shall notify all Parties of the date so established no less than twelve months in advance of that date;
 - (c) After the date so established, ships calling also at ports in these special areas where such facilities are not yet available, shall fully comply with the requirements of this Regulation.
- (5) Notwithstanding paragraph 4 of this regulation, the following rules apply to the Antarctic area:
- (a) The Government of each Party to the Convention at whose ports ships depart en route to or arrive from the Antarctic area undertakes to ensure that as soon as practicable adequate facilities are provided for the reception of all garbage from all ships, without causing undue delay, and according to the needs of the ships using them;
 - (b) The Government of each Party to the Convention shall ensure that all ships entitled to fly its flag, before entering the Antarctic area, have sufficient capacity on board for the retention of all garbage while operating in the area and have concluded arrangements to discharge such garbage at a reception facility after leaving the area.
- Regulation 6**
Exceptions
- Regulations 3, 4 and 5 of this Annex shall not apply to:
- (a) The disposal of garbage from a ship necessary for the purpose of securing the safety of a ship and those on board or saving life at sea; or
 - (b) The escape of garbage resulting from damage to a ship or its equipment provided all reasonable precautions have been taken before and after the occurrence of the damage, for the purpose of preventing or minimizing the escape; or
 - (c) The accidental loss of synthetic fishing nets, provided that all reasonable precautions have been taken to prevent such loss.
- Regulation 7**
Reception Facilities
- (1) The Government of each Party to the Convention undertakes to ensure the provision of facilities at ports and terminals for the reception of garbage, without causing undue delay to ships, and according to the needs of the ships using them.
- (2) The Government of each Party shall notify the Organization for transmission to the Parties concerned of all cases where the facilities provided under this Regulation are alleged to be inadequate.
- Regulation 8**
Port State control on operational requirements
- (1) A ship when in port of another Party is subject to inspection by officers duly authorized by such Party concerning operational requirements under this Annex, Where there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the prevention of pollution by garbage.

(2) In the circumstances given in paragraph (1) of this regulation, the Party shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until the situation has been brought to order in accordance with the requirements of this Annex.

(3) Procedures relating to the Port State control prescribed in article 5 of the present Convention shall apply to this regulation.

(4) Nothing in this regulation shall be construed to limit the rights and obligations of a Party carrying out control over operational requirements specifically provided for in the present Convention.

Regulation 9

Placards, garbage management plans and record keeping

(1) (a) Every ship of 12 m or more in length overall shall display placards which notify the crew and passengers of the disposal requirements of regulations 3 and 5 of this Annex, as applicable.

(b) The placards shall be written in the official language of the State whose flag the ship is entitled to fly and, for ships engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention, in English or French.

(2) Every ship of 400 tons gross tonnage and above, and every ship which is certified to carry 15 persons or more, shall carry a garbage management plan, which the crew shall follow. This plan shall provide written procedures for collecting, storing, processing and disposing of garbage, including the use of the equipment on board. It shall also designate the person in charge of carrying out the plan. Such a plan shall be in accordance with the guidelines developed by the Organisation and written in the working language of the crew.

(3) Every ship of 400 tons tonnage and above and every ship which is certified to carry 15 persons or more engaged in a voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention and every fixed or floating platform engage in exploration and exploitation of the sea-bed shall be provided with a Garbage Record Book. The Garbage Record Book, whether as a part of the ship's official log-book or otherwise, shall be in form specified in the appendix to the Annex:

- (a) each discharge operation, or completed incineration, shall be recorded in the Garbage Record Book and signed for on the date of the incineration or discharge by the officer in charge. Each completed page of the Garbage Record Book shall be signed by the master of the ship. The entries in the Garbage Record Book shall be both in an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly, and in English or French. The entries in an official national language of the State whose flag the ship is entitled to fly shall prevail in case of a dispute or discrepancy.
- (b) The entries for each incineration or discharge shall include date and time, position of the ship, description of the garbage and the estimate amount incinerated or discharged.
- (c) The Garbage Record Book shall be kept on board the ship and in such a place as to be available for inspection in a reasonable time. This document shall be preserved for a period of two years after the last entry is made on the record;
- (d) In the event of discharge, escape or accidental loss referred to in regulation 6 of this Annex any entry shall be made in the Garbage Record Book of the circumstances of, and the reasons for, the loss.

(4) The Administration may waive the requirements for Garbage Record Books for:

- (a) Any ship engaged on voyages of 1 hour or less in duration which is certified to carry 15 persons or more; or
- (b) Fixed or floating platforms while engaged in exploration and exploitation of the seabed.

(5) The competent authority of the Government of a Party to the Convention may inspect the Garbage Record Book on board any ship to which this regulation applies while the ship is in its ports or offshore terminals and may make a copy of any entry in that book; and may require the master of the ship to certify that the copy is a true copy of such an entry. Any copy so made, which has been certified by the master of the ship as a true copy of any entry in the ship's Garbage Record Book, shall be admissible in any judicial proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of a Garbage Record Book and the taking of a certified copy by the competent authority under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

(6) In the case of ships built before 1 July 1997, this regulation shall apply as from 1998.

APPENDIX TO ANNEX V

Form of Garbage Record Book

Name of ship
 Distinctive number or letters:
 IMO No.:
 Period: From: To:

1. Introduction

In accordance with regulation 9 of Annex V of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 (Marpol 73/78), a record book is to be kept of each discharge operation or completed incineration. This includes discharges at sea, to reception facilities, or to other ships.

2. Garbage and garbage management

Garbage includes all kinds of food, domestic and operational waste excluding fresh fish and parts thereof, generated during the normal operation of the vessel and liable to be disposed of continuously or periodically except those substances, which are defined or listed in other annexes to MARPOL 73/78 (such as oil, sewage or noxious liquid substances).

The Guidelines for the Implementation of Annex V to MARPOL 73/78* should also be referred to for relevant information.

3. description of the garbage

The garbage is to be grouped into categories for the purposes of this record book as follows:

- 1. Plastics;
- 2. Floating dunnage, lining, or packing material;
- 3. Ground-down paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.
- 4. Paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.
- 5. Food waste;
- 6. Incinerator ash.

4. Entries in the Garbage Record Book

4.1. Entries in the Garbage Record Book shall be made on each of the following occasions:

- (a) When garbage is discharged into the sea:
 - (i) Date and time of discharge;
 - (ii) Position of the ship (Latitude and Longitude);
 - (iii) Category of garbage discharged;
 - (iv) Estimated amount discharged for each; category in cubic metres;
 - (v) Signature of the officer in charge of the operation.
- (b) When garbage is discharged to reception facilities ashore or to other ship:
 - (i) Date and time of discharge;
 - (ii) Port or facility, or name of ship;
 - (iii) Category of garbage discharged;
 - (iv) Estimated amount discharged for each; category in cubic metres;
 - (v) Signature of the officer in charge of the operation.
- (c) When garbage is incinerated:
 - (i) Date and time of start and stop of the incineration;
 - (ii) Position of the ship (latitude and longitude);
 - (iii) Estimated amount incinerated in cubic metres;
 - (iv) Signature of the officer in charge of the operation.
- (d) Accidental or other exceptional discharge of garbage:
 - (i) Time of occurrence;
 - (ii) Port or position of the ship at time of occurrence;
 - (iii) Estimate amount and category of garbage;
 - (iv) Circumstances of disposal, escape or loss, the reason therefore and general remarks.

4.2. Receipts

The master should obtain from the operator of port reception facilities, or from master of the ship receiving the garbage, a receipt or certificate specifying the estimated amount of garbage transferred. The receipts or certificate must be kept on board the ship with the Garbage Record Book for two years.

4.3. Amount of garbage

The amount of garbage on board should be estimated in cubic metres, if possible separately according to category. The Garbage Record Book contains many references to estimate amount of garbage. It is recognised that the accuracy of estimating amounts of garbage is left to interpretation. Volume estimates will differ before and after processing. Some processing procedures may not allow for a usable estimate of volume, e.g. the continuous processing of food waste. Such factors should be taken into consideration when making and interpreting entries made in a record.

Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973

As Partes na presente Convenção:

Conscientes da necessidade de preservar o ambiente humano em geral e o meio marinho em particular;

Reconhecendo que os hidrocarbonetos e outras substâncias prejudiciais lançadas de navios, deliberadamente, por negligência ou acidentalmente, constituem uma séria fonte de poluição;

Reconhecendo também a importância da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição das Águas do Mar pelos Óleos, 1954, como sendo o primeiro instrumento multilateral concluído com o principal objectivo de protecção do ambiente e apreciando o significativo contributo que esta Convenção tem dado para a preservação do ambiente contra a poluição nos mares e nas costas;

Desejando alcançar a eliminação completa da poluição intencional do meio marinho por hidrocarbonetos e outras substâncias prejudiciais, bem como a minimização de descargas accidentais de tais substâncias;

Considerando que este objectivo pode ser melhor alcançado pelo estabelecimento de regras com um significado universal, não limitadas à poluição por hidrocarbonetos.

acordaram no seguinte:

ARTIGO 1

Obrigações gerais no âmbito da Convenção

1. As Partes na Convenção comprometem-se a dar cumprimento. As disposições da presente Convenção e aos anexos pelos quais ficam obrigadas, com o fim de evitar a poluição do meio marinho pela descarga de substâncias prejudiciais ou de efluentes contendo tais substâncias, em contravenção com a Convenção.

2. Salvo disposição expressa em contrário, qualquer referência à presente Convenção constitui simultaneamente uma referência aos seus protocolos e anexos.

ARTIGO 2

Definições

Para os fins da presente Convenção, salvo disposição expressa em contrário:

1. «Regras» significa as regras constantes nos anexos à presente Convenção.

2. «Substância prejudicial» significa qualquer substância que, uma vez lançada para o mar, é susceptível de constituir perigo para a saúde humana, de causar danos aos recursos vivos e à vida marinha, de afectar locais de recreio ou de interferir com outras utilizações legítimas do mar e inclui qualquer substância sujeita a controlo pela presente Convenção.

3. a) «Descarga», referida a substâncias prejudiciais ou a efluentes contendo tais substâncias significa qualquer forma de lançamento de produtos efectuada por um navio e inclui qualquer escoamento, lançamento, derrame, fuga, bombagem, emissão ou esgoto.

b) «Descarga» não inclui:

- i) Imersão com o significado que lhe é dado na Convenção para a Prevenção da Poluição Marinha por Operações de Imersão de Detritos e Outros Produtos, concluída em Londres em 13 de Novembro de 1972; ou

- ii) Lançamento de substâncias prejudiciais provenientes directamente da prospecção, exploração e consequente tratamento no mar dos recursos minerais do seu leito; ou
- iii) Lançamento de substâncias prejudiciais para fins de investigação científica legítima visando a redução ou controle da poluição.

4-«Navio» significa uma embarcação de qualquer tipo que opere no meio marinho e inclui embarcações de sustentação hidrodinâmica, veículos de sustentação por ar, submersíveis, estruturas flutuantes e plataformas fixas ou flutuantes.

5-«Administração» significa o governo do Estado sob cuja autoridade o navio opera. No caso de um navio autorizado a arvorar a bandeira de um Estado, a administração é o governo desse Estado. No caso de plataformas fixas ou flutuantes utilizadas na prospecção e exploração do leito do mar e do seu subsolo adjacente às costas, sobre as quais o Estado costeiro exerce o direito de soberania para fins de prospecção e exploração dos seus recursos naturais.

a administração é o governo do Estado costeiro em questão.

6-«Incidente» significa um acontecimento envolvendo a descarga real ou presumível para o mar de uma substância prejudicial ou de efluentes contendo tal substância.

7-«Organização» significa a Organização Marítima Internacional.

ARTIGO 3

Âmbito de aplicação

1. A presente Convenção aplicar-se-á:

- a) Aos navios que arvoem a bandeira de uma Parte na Convenção; e
- b) Aos navios que não arvoem a bandeira de uma Parte, mas que operem sob a autoridade dessa Parte.

2. Nada no presente artigo será interpretado como derogando ou alargando os direitos soberanos das Partes sobre o leito do mar e seu subsolo adjacente às suas costas para efeitos de prospecção e exploração dos seus recursos naturais, reconhecidos pelo direito internacional.

3. A presente Convenção não se aplicará a navios de guerra, a navios de guerra auxiliares ou a qualquer outro navio pertencente a ou operado por um Estado e utilizado no momento considerado unicamente para fins de serviço público não comercial. Contudo, cada Parte assegurará, através de medidas apropriadas que não dificultem as operações ou a capacidade operacional desses navios que lhe pertençam ou sejam por ela operados, que tais navios procedam, na medida do possível e razoável, de modo compatível com a presente Convenção.

ARTIGO 4

Violações

1. Serão proibidas quaisquer violações dos requisitos da presente Convenção e serão estabelecidas as correspondentes sanções, nos termos da lei da administração do navio em questão,

independentemente do local em que a violação ocorra. Sempre que a administração for informada de qualquer violação e considerar que dispõe de provas suficientes que lhe permitam proceder relativamente à alegada violação, instaurará o respectivo processo logo que possível, em conformidade com a sua lei.

2. Serão proibidas quaisquer violações aos requisitos da presente Convenção cometidas na área da jurisdição de qualquer Parte na Convenção e serão estabelecidas as correspondentes sanções, nos termos da lei dessa Parte. Sempre que tal violação ocorra, essa Parte:

- a) Instaurará um processo, de acordo com a sua lei; ou
- b) Fornecerá à administração do navio informações e provas, que estejam na sua posse, de que ocorreu uma violação.

3. Quando a administração receber informações ou provas de uma violação da presente Convenção conferida por um seu navio, a administração informará prontamente a Parte que lhe forneceu as informações ou provas, bem como a Organização, da acção tomada.

4. As penas fixadas na lei de uma Parte, nos termos e para os fins do presente artigo, serão suficientemente severas para desencorajar as violações da presente Convenção e serão igualmente severas independentemente do local em que as violações ocorram.

ARTIGO 5

Certificados e regras especiais para inspecção de navios

1. Tendo em consideração as disposições do parágrafo 2 do presente artigo, um certificado emitido sob a autoridade de uma Parte na Convenção, de acordo com as disposições das regras, será aceite pelas outras Partes e considerado, para todos os fins abrangidos pela presente Convenção, como tendo a mesma validade de um certificado emitido por elas.

2. Um navio obrigado a possuir um certificado, de acordo com as disposições das regras, está sujeito, enquanto se encontrar nos portos ou terminais no mar sob a jurisdição de uma Parte, a inspecções por funcionários devidamente autorizados por essa Parte. Tal inspecção limitar-se-á à verificação de que existe a bordo um certificado válido, salvo quando existam motivos sérios para acreditar que o estado do navio ou dos seus equipamentos não corresponde substancialmente ao especificado nesse certificado. Neste caso, ou se o navio não possuir um certificado válido, a Parte que efectua a inspecção tomará medidas convenientes de modo a garantir que o navio só possa largar para o mar quando não represente uma ameaça inaceitável para o meio marinho. Tal Parte pode, contudo, conceder autorização ao navio para sair do porto ou terminal no mar com o objectivo de se dirigir ao mais próximo e apropriado estaleiro de reparações que esteja disponível.

3. Se uma Parte recusar a um navio estrangeiro a entrada nos portos ou terminais no mar sob a sua jurisdição ou tomar qualquer acção contra tal navio por este não cumprir as disposições da presente Convenção, a Parte informará imediatamente o cônsul

ou representante diplomático da Parte cuja bandeira o navio arvora ou, se isto não for possível, a respectiva administração. Antes de recusar a entrada ou de tomar qualquer acção, a Parte pode consultar a administração do navio em questão. A administração será igualmente informada quando um navio não possuir um certificado válido, em conformidade com as disposições das regras.

4. No que se refere aos navios pertencentes a não Partes na Convenção, as Partes aplicarão os requisitos da presente Convenção de modo a garantir que não é dado tratamento mais favorável a tais navios.

ARTIGO 6

Deteção de violações e execução da Convenção

1. As Partes na Convenção cooperarão na detecção de violações e na execução das disposições da presente Convenção, aplicando todas as medidas apropriadas e praticáveis de detecção e de vigilância contínua do meio ambiente, bem como os procedimentos adequados para envio de relatórios e recolha de provas.

2. Um navio ao qual a presente Convenção se aplica pode ser sujeito, em qualquer porto ou terminal no mar de uma Parte, a inspecções por funcionários nomeados ou autorizados por essa Parte, com o fim de verificar se o navio descarregou quaisquer substâncias prejudiciais em violação das disposições das regras. Se uma inspecção indicar a existência de uma violação da Convenção, será enviado um relatório à administração para acção apropriada.

3. Qualquer Parte fornecerá provas à administração, se existirem, de que o navio descarregou substâncias prejudiciais ou efluentes contendo tais substâncias, em violação das disposições das regras. Na medida do possível, a autoridade competente da Parte mencionada notificará o capitão do navio da alegada violação.

4. Após a recepção dessas provas, a administração assim informada investigará o assunto, podendo solicitar à outra Parte que lhe sejam fornecidas mais ou melhores provas da alegada violação. Se a administração considerar que dispõe de provas suficientes que lhe permitam proceder relativamente à alegada violação, instaurará o respectivo processo logo que possível, em conformidade com a sua lei. A administração informará prontamente a Parte que comunicou a alegada violação, bem como a Organização, da acção tomada.

5. Qualquer Parte pode igualmente inspecionar um navio a que se aplique a presente Convenção, quando se encontrar nos portos ou terminais no mar sob sua jurisdição, se essa Parte receber um pedido de investigação emitido por outra Parte, juntamente com provas suficientes de que esse navio descarregou em qualquer local substâncias prejudiciais ou efluentes contendo tais substâncias. O relatório de tal investigação será enviado à Parte que a solicitou e à administração, de forma que possa ser tomada a acção adequada nos termos da presente Convenção.

ARTIGO 7

Atrasos indevidos causados a navios

1. Serão efectuadas todas as diligências possíveis para evitar que um navio seja indevidamente retido ou atrasado nos termos do artigo 4, 5 ou 6 da presente Convenção.

2. Se um navio for indevidamente retido ou atrasado nos termos do artigo 4, 5 ou 6 da presente Convenção, terá direito a indemnização por qualquer perda ou dano sofrido.

ARTIGO 8

Relatórios de incidentes envolvendo substâncias prejudiciais

1. Em caso de incidente, será elaborado sem demora um relatório, tão completo quanto possível, em conformidade com as disposições do protocolo I à presente Convenção.

2. Cada Parte na Convenção:

- a) Tomará todas as providências necessárias para que um funcionário ou agência adequado receba e processe todos os relatórios de incidentes; e
- b) Notificará a Organização por meio notoriamente dessas providências para conhecimento das outras Partes e Estados membros da Organização.

3. Sempre que uma Parte receba um relatório, nos termos das disposições do presente artigo, essa Parte enviará o relatório, sem demora, para:

- a) A administração do navio implicado; e
- b) Qualquer outro Estado que possa ser afectado

4. Qualquer Parte na Convenção compromete-se a emitir instruções aos seus navios e aeronaves de inspecção marítima e demais serviços apropriados para que comuniquem às respectivas autoridades qualquer dos incidentes referidos no protocolo I à presente Convenção. Essa Parte, se o considerar conveniente, comunicará o incidente à Organização e a qualquer outra Parte interessada.

ARTIGO 9

Outras convenções e interpretação

1. Ao entrar em vigor, a presente Convenção substitui a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição das Águas do Mar pelos Óleos, 1954, e suas emendas, para as Partes naquela Convenção.

2. Nada na presente Convenção prejudicará a codificação e desenvolvimento do direito do mar pela Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, convocada no cumprimento da Resolução 2750 C (XXV) da Assembleia Geral das Nações Unidas, nem as presentes ou futuras reclamações ou pontos de vista jurídicos de qualquer Estado respeitantes ao direito do mar e à natureza e extensão da jurisdição do Estado costeiro e do Estado de bandeira.

3. Na presente Convenção, o termo «jurisdição» será interpretado à luz do direito internacional em vigor no momento da aplicação ou interpretação da presente Convenção.

ARTIGO 10

Solução de conflitos

Qualquer conflito entre duas ou mais Partes na Convenção, respeitante à interpretação ou aplicação da presente Convenção, que não tenha sido possível solucionar por negociações entre as Partes envolvidas, será submetido, mediante pedido de qualquer das Partes, à arbitragem regulada no protocolo II à presente Convenção, salvo se acordado diferentemente.

ARTIGO 11

Comunicação de informações

1. As Partes na Convenção comprometem-se a comunicar à Organização:

- a) O texto das leis, resoluções, decretos, regulamentos e outros instrumentos que tenham sido promulgados sobre as várias matérias do âmbito da presente Convenção;
- b) Uma lista de agências não governamentais que estejam autorizadas a actuar em seu nome em assuntos relacionados com o projecto, construção e equipamento de navios destinados ao transporte de substâncias prejudiciais, de acordo com as disposições das regras;
- c) Um número suficiente de exemplares dos seus certificados emitidos nos termos das disposições das regras;
- d) Uma lista de instalações de recepção indicando a sua localização, capacidade, instalações disponíveis e outras características;
- e) Relatórios oficiais ou seus resumos que demonstrem os resultados da aplicação da presente Convenção; e
- f) Um relatório estatístico anual, em impresso normalizado pela Organização, das sanções efectivamente aplicadas por violação da presente Convenção.

2. A Organização notificará as Partes da recepção de qualquer comunicação em conformidade com o presente artigo e enviará a todas as Partes qualquer informação que lhe seja comunicada nos termos das alíneas b) a f) do parágrafo 1 do presente artigo.

ARTIGO 12

Acidentes com navios

1. Cada administração compromete-se a efectuar a investigação de qualquer acidente ocorrido com qualquer dos seus navios sujeitos às disposições das regras, se tal acidente tiver causado prejuízos importantes no meio marinho.

2. Qualquer Parte na Convenção compromete-se a fornecer à Organização informações relativas aos resultados de tais investigações, quando considerar que as mesmas podem

contribuir para a definição de emendas desejáveis à presente Convenção.

ARTIGO 13

Assinatura, ratificação, aceitação, aprovação e adesão

1. A presente Convenção fica aberta para assinatura desde 15 de Janeiro de 1974 até 31 de Dezembro de 1974, na sede da Organização, continuando a partir daí aberta para adesão. Os Estados podem tornar-se Partes na presente Convenção mediante:

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

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

3. O secretário-geral da Organização informará todos os Estados que assinaram a presente Convenção ou a ela aderiram de qualquer assinatura ou depósito de um novo instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão e da data do seu depósito.

ARTIGO 14

Anexos facultativos

No momento da assinatura, ratificação, aceitação, aprovação ou adesão a presente Convenção, um Estado pode declarar não aceitar qualquer dos anexos III, IV e V à presente Convenção ou a sua totalidade (seguidamente designados como «anexos facultativos»). Tendo em consideração o acima referido, as Partes na Convenção ficarão obrigadas a qualquer anexo no seu todo.

2. Um Estado que tenha declarado não ficar obrigado a um anexo facultativo pode em qualquer momento aceitar tal anexo, depositando junto da Organização um instrumento do tipo referido no artigo 13, parágrafo 2.

3. Um Estado, que fizer uma declaração respeitante a qualquer anexo facultativo, nos termos do parágrafo 1 do presente artigo, e que subsequentemente não tenha aceite esse anexo, em conformidade com o parágrafo 2 do presente artigo, não ficará sujeito a qualquer obrigação, nem terá o direito de reivindicar quaisquer privilégios nos termos da presente Convenção relativos às matérias respeitantes a tal anexo, e todas as referências às Partes na presente Convenção não incluirão esse Estado, no que respeita às matérias relacionadas com tal anexo.

4. A Organização informará os Estados que assinaram ou aderiram à presente Convenção de qualquer declaração nos termos do presente artigo, bem como da recepção de qualquer instrumento depositado de acordo com as disposições do parágrafo 2 do presente artigo.

ARTIGO 15

Entrada em vigor

1. A presente Convenção entra em vigor 12 meses após a data em que pelo menos 15 Estados, cujas frotas mercantes combinadas constituam não menos de 50% da tonelagem de arqueação bruta da marinha mercante mundial, se tenham tornado Partes na presente Convenção, de acordo com o artigo 13.

2- Qualquer anexo facultativo entra em vigor 12 meses após a data em que forem satisfeitas as condições estipuladas no parágrafo 1 do presente artigo em relação a esse anexo.

3. A Organização informará os Estados que assinaram a presente Convenção ou a ela aderiram da data da sua entrada em vigor ou da data da entrada em vigor de um anexo facultativo, de acordo com o parágrafo 2 do presente artigo.

4. Para os Estados que depositaram um instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão da presente Convenção ou de qualquer dos anexos facultativos depois de preenchidos os devidos requisitos, mas antes da entrada em vigor da Convenção, a ratificação, aceitação, aprovação ou adesão tornar-se-á efectiva na data da entrada em vigor da Convenção ou do anexo, ou 3 meses após a data de depósito do instrumento, prevalecendo a data mais tardia.

5. Para os Estados que depositaram um instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão depois da entrada em vigor da Convenção ou de qualquer anexo facultativo, a Convenção ou o anexo facultativo entra em vigor 3 meses após a data do depósito do instrumento.

6. Depois da data em que fiquem preenchidas todas as condições exigidas pelo artigo 16 para introduzir uma emenda à presente Convenção ou a um anexo facultativo em vigor, qualquer instrumento aplicar-se-á ao texto emendado da Convenção ou do anexo.

ARTIGO 16

Emendas

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

2. Emendas após terem sido apreciadas pela Organização:

- a) Qualquer emenda proposta por uma Parte na Convenção será submetida à Organização e distribuída pelo seu secretário-geral a todos os membros da Organização e a todas as Partes pelo menos 6 meses antes da sua apreciação;
- b) Qualquer emenda proposta e distribuída nos termos indicados em a) será submetida pela Organização a um órgão apropriado para apreciação;
- c) As Partes na Convenção, sejam ou não membros da Organização, terão direito de participar nos trabalhos do órgão apropriado;
- d) As emendas serão adoptadas por uma maioria de dois terços das Partes na Convenção, presentes e votantes;

e) Se forem adoptadas de acordo com a alínea d), as emendas serão comunicadas para aceitação, pelo secretário-geral da Organização, a todas as Partes na Convenção;

f) Uma emenda será considerada como aceite nas seguintes condições:

- i) Uma emenda a um artigo da Convenção será considerada como aceite na data em que for aceite por dois terços das Partes cujas frotas mercantes combinadas constituam pelo menos 50 % da tonelagem de arqueação bruta da marinha mercante mundial;
- ii) Uma emenda a um anexo à Convenção será considerada como aceite de acordo com o procedimento especificado na alínea (f), (iii), a não ser que o órgão apropriado, na altura da sua adopção, determine que a emenda deva ser considerada como aceite na data em que tenha sido aceite por dois terços das Partes cujas frotas mercantes combinadas constituam pelo menos 50% da tonelagem de arqueação bruta da marinha mercante mundial. Contudo, em qualquer momento, antes da entrada em vigor de uma emenda a um anexo à Convenção, qualquer Parte pode notificar o secretário-geral da Organização de que a sua aprovação expressa será necessária antes da entrada em vigor da emenda para essa Parte. Aquele levará tal notificação e a sua data de recepção ao conhecimento das Partes;
- iii) Uma emenda a um apêndice a um anexo à Convenção será considerada como aceite no fim de um período a determinar pelo órgão apropriado no momento da sua adopção, período esse que não será inferior a 10 meses, a não ser que dentro desse período seja comunicada qualquer objecção à Organização pelo menos por um terço das Partes ou pelas Partes cujas frotas mercantes combinadas constituam pelo menos 50% da tonelagem de arqueação bruta da marinha mercante mundial, preenchida que seja qualquer destas condições;
- iv) Uma emenda ao protocolo I à Convenção ficará sujeita aos mesmos procedimentos que as emendas aos anexos à Convenção, nos termos da alínea (f), (ii) ou (s);
- v) Uma emenda ao protocolo II à Convenção ficará sujeita aos mesmos procedimentos que as emendas a um artigo da Convenção, nos termos da alínea (f), (i);

(g) Uma emenda entrará em vigor de acordo com as seguintes condições:

- (i) No caso de uma emenda a um artigo da Convenção, ao protocolo II ou ao protocolo I ou a um anexo à Convenção que não esteja sujeita ao procedimento especificado na alínea (f), (iii), a emenda,

aceite em conformidade com as precedentes disposições, entrará em vigor 6 meses após a data da sua aceitação para as Partes que declararam tê-la aceite;

- (ii) No caso de uma emenda ao protocolo I a um apêndice a um anexo ou a um anexo à Convenção que esteja sujeita ao procedimento especificado na alínea (i) (iii), a emenda, considerada como aceite em conformidade com as condições precedentes, entrará em vigor 6 meses após a data da sua aceitação por todas as Partes, com excepção das que, antes dessa data, tenham feito uma declaração de não aceitação ou uma declaração, nos termos da alínea (f), (ii), de que é necessária a sua aprovação expressa.

3. Emendas adoptadas por uma conferência:

- a) A pedido de uma Parte, apoiada pelo menos por um terço das Partes, a Organização convocará uma conferência das Partes na Convenção a fim de apreciar emendas à presente Convenção;
- b) Qualquer emenda adoptada por tal conferência, por uma maioria de dois terços das Partes presentes e votantes, será comunicada, para aceitação, pelo secretário-geral da Organização a todas as Partes Contratantes;
- c) A não ser que a conferência decida de outro modo, a emenda será considerada como aceite e como tendo entrado em vigor, em conformidade com os procedimentos especificados para esse fim no parágrafo 2, alíneas (f) e (g).

4-(a) No caso de uma emenda a um anexo facultativo, qualquer referência no presente artigo a uma «Parte na Convenção» será considerada como uma referência a uma Parte obrigada por esse anexo.

- b) Qualquer Parte que tenha recusado aceitar uma emenda a um anexo será considerada como não Parte unicamente para fins de aplicação dessa emenda.

5. A adopção e entrada em vigor de um novo anexo estarão sujeitas aos mesmos procedimentos que a adopção e entrada em vigor de uma emenda a um artigo da Convenção.

6. Salvo disposição expressa em contrário, qualquer emenda à presente Convenção, feita nos termos do presente artigo, relacionada com a estrutura de um navio, aplicar-se-á apenas aos navios cujo contrato de construção esteja celebrado ou, na ausência de um contrato de construção, cuja quilha foi assente na data da entrada em vigor da emenda ou após essa data.

7. Qualquer emenda a um protocolo ou a um anexo relacionar-se-á com a essência desse protocolo ou anexo e será compatível com os artigos da presente Convenção.

8. O secretário-geral da Organização informará todas as Partes de quaisquer emendas que entrem em vigor nos termos do presente artigo, juntamente com a data da entrada em vigor dessa emenda.

9. Qualquer declaração de aceitação ou de objecção a uma emenda, nos termos do presente artigo, será notificada por escrito ao secretário-geral da Organização. Este dará a conhecer essa notificação e a data da sua recepção às Partes na Convenção.

ARTIGO 17

Promoção de cooperação técnica

As Partes na Convenção promoverão, em consulta com a Organização e outros organismos internacionais, com a assistência e coordenação do director executivo do Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente, o auxílio às Partes que solicitem assistência técnica para:

- a) A formação de pessoal científico e técnico;
- b) O fornecimento de equipamento e instalações necessários para recepção e vigilância contínua;
- c) A adopção de outras medidas e disposições para prevenir ou reduzir a poluição do meio marinho por navios; e
- d) O incentivo à investigação; de preferência nos países interessados, de modo a atingir os propósitos e objectivos da presente Convenção.

ARTIGO 18

Denúncia

1. A presente Convenção ou qualquer anexo facultativo pode ser denunciado por qualquer Parte na Convenção, em qualquer momento, após decorridos 5 anos a partir da entrada em vigor da Convenção ou de tal anexo para essa Parte.

2. A denúncia é efectuada mediante notificação escrita ao secretário-geral da Organização, que informará todas as outras Partes de qualquer notificação recebida e da data da sua recepção, bem como da data a partir da qual a denúncia terá efeito.

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

ARTIGO 19

Depósito e registo

1. A presente Convenção será depositada junto do secretário-geral da Organização, que enviará cópias certificadas a todos os Estados que tenham assinado a presente Convenção ou a ela aderido.

2. Logo que a presente Convenção entre em vigor, o secretário-geral da Organização enviará o texto ao Secretário-Geral das Nações Unidas para registo e publicação, em conformidade com o artigo 102 da Carta das Nações Unidas.

ARTIGO 20

Línguas

A presente Convenção é redigida em exemplar único, cujos textos em espanhol, francês, inglês e russo fazem igualmente fé. Serão preparadas e depositadas com os originais assinados traduções oficiais em alemão, árabe, italiano e japonês. Em fé do que os abaixo assinados (*), devidamente autorizados pelos seus respectivos governos para esse efeito, assinaram a presente Convenção.

Feita em Londres no dia 2 de Novembro de 1973.

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

As Partes no presente Protocolo:

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

Reconhecendo igualmente a necessidade de melhorar ainda mais a prevenção e controle da poluição marinha causada por navios, especialmente navios petroleiros;
 Reconhecendo além disso a necessidade de por em execução, tão cedo e tão amplamente quanto possível, as regras para a Prevenção da Poluição por hidrocarbonetos, contidas no Anexo I a essa Convenção;
 Reconhecendo, contudo, a necessidade de protelar a aplicação do Anexo II a essa Convenção até que certos problemas técnicos tenham sido satisfatoriamente resolvidos;

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

Acordaram no seguinte:

ARTIGO I

Obrigações gerais

1- As partes no Presente Protocolo comprometem-se a cumprir as disposições:

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

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

3. Qualquer referência ao presente Protocolo constitui simultaneamente uma referência ao seu Anexo

ARTIGO II

Aplicação do Anexo II à Convenção

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

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

ARTIGO III

Comunicação de informações

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

Uma lista de inspectores nomeados ou de organismos reconhecidos que estejam autorizados a actuar em seu nome na condução dos assuntos relacionados com o

projecto, construção, equipamento e operação de navios destinados ao transporte de substancias prejudiciais, de acordo com as disposições das regras, a fim de ser distribuídas às Partes para conhecimento dos seus funcionários. A administração notificará, portanto, a Organização das responsabilidades e condições específicas em que a autoridade foi delegada nos referidos inspectores ou organismos reconhecidos.

ARTIGO IV

Assinatura, ratificação, aceitação, aprovação e adesão

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

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

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

ARTIGO V

Entrada em vigor

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

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

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

ARTIGO VI

Emendas

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

ARTIGO VII

Denúncia

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

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

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

ARTIGO VIII

Depositário

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

2. O depositário:

(a) Informará todos os estados que tenham assinado o presente protocolo ou a ele aderido:

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

(b) Enviará cópias autenticadas do presente Protocolo a todos os estados que tenham assinado ou a ele aderido.

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

ARTIGO IX

Línguas

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

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

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

* Omitidas as assinaturas.

PROTOCOLO I

Disposições Respeitantes aos Relatórios sobre Incidentes envolvendo Substâncias Prejudiciais (em conformidade com o artigo 8.º da Convenção)

ARTIGO I

Obrigação de relatar

1. O comandante ou outra pessoa encarregada de um navio envolvido num acidente mencionado no artigo II do presente Protocolo relatará os pormenores de tal incidente sem demora e da forma mais completa possível, em conformidade com as disposições deste Protocolo.

2. Em caso de abandono do navio referido no parágrafo 1 do presente artigo, ou quando o relatório estiver incompleto ou for impossível de obter, o proprietário, afretador, armador ou operador do navio ou os seus representantes assumirão, na medida do possível, as obrigações do comandante, nos termos das disposições deste Protocolo.

ARTIGO II

Quando há lugar a relatório

1 - O relatório será elaborado sempre que um incidente envolva:

- a) Uma descarga ou provável descarga de hidrocarbonetos, ou substâncias líquidas nocivas transportadas a granel, resultante de avaria no navio ou no seu equipamento, ou com o propósito de garantir a segurança de um navio ou a salvaguarda da vida humana no mar; ou
- b) Uma descarga ou provável descarga de substâncias prejudiciais embaladas, incluindo as transportadas em contentores, tanques portáteis, veículos ferroviários e rodoviários e barcas transportadas a bordo; ou
- c) Uma descarga durante a operação do navio de hidrocarbonetos ou de substâncias líquidas nocivas, em quantidade ou débito instantâneo, superior aos valores permitidos pela presente Convenção.

2. Para os fins deste Protocolo:

- a) «Hidrocarboneto», mencionado na alínea 1, (a), do presente artigo, significa um hidrocarboneto tal como definido na regra 1, (1), do Anexo I à Convenção;
- b) «Substância líquida nociva», mencionada na alínea 1, (a), do presente artigo, significa uma substância líquida nociva tal como definida na regra 1, 6), do Anexo II à Convenção;
- c) «Substância prejudicial» embalada, mencionada na alínea 1, b), do presente artigo, significa uma substância identificada como poluente marinho pelo Código Internacional Marítimo de Mercadorias Perigosas (Código IMDG).

ARTIGO III

Conteúdo do relatório

O relatório incluirá sempre:

- a) A identificação dos navios envolvidos;
- b) O grupo data-hora, tipo e localização do incidente;
- c) A quantidade e tipo da substância prejudicial envolvida;
- d) As medidas de assistência e salvamento.

ARTIGO IV

Relatório suplementar

Qualquer pessoa obrigada, nos termos do presente Protocolo, a enviar um relatório deverá, quando possível:

- a) Ampliar o relatório inicial como for necessário e fornecer as informações respeitantes à evolução da situação; e
- b) Satisfazer, na maior extensão possível, as solicitações dos Estados afectados sobre informações adicionais.

ARTIGO V

Métodos de relatar

1. Os relatórios serão transmitidos ao Estado costeiro mais próximo pelos canais de telecomunicações mais rápidos de que se disponha e com a mais alta prioridade possível.

2. Com o objectivo de implementar as disposições do presente Protocolo, as Partes na presente Convenção promulgarão, ou farão promulgar, regras e instruções sobre os procedimentos a adoptar no relato de incidentes envolvendo substâncias prejudiciais, que serão baseadas nas directivas elaboradas pela organização.

PROTOCOLO II

Arbitragem
(em conformidade com o artigo 10 da Convenção)

ARTIGO I

Salvo acordo em contrário das Partes em conflito, o processo de arbitragem far-se-á de conformidade com as normas estabelecidas no presente Protocolo.

ARTIGO II

1. Será constituído um tribunal arbitral a pedido de uma Parte na Convenção dirigido a outra Parte, em aplicação do artigo 10 da presente Convenção. O pedido de arbitragem consistirá de uma exposição do caso acompanhada dos documentos comprovativos.

2. A Parte requerente informará o secretário-geral da Organização do seu pedido para a constituição de um tribunal, dos nomes das Partes no conflito e dos artigos da Convenção ou das regras sobre as quais há, na sua opinião, desacordo quanto à sua interpretação ou aplicação. O secretário-geral transmitirá esta informação a todas as Partes.

ARTIGO III

O tribunal será composto de três membros: um árbitro nomeado por cada Parte no conflito e um terceiro nomeado por acordo entre os dois primeiros, que será o presidente.

ARTIGO IV

1. Se, no termo de um período de 60 dias a contar da nomeação do segundo árbitro, o presidente do tribunal não tiver sido nomeado, o secretário-geral da Organização, a pedido de qualquer das Partes, procederá à sua nomeação num período adicional de 60 dias, seleccionando-o de uma lista de pessoas qualificadas, previamente elaborada pelo Conselho da Organização.

2. Se, num período de 60 dias a contar da data de recepção do pedido, uma das Partes não tiver nomeado o membro do tribunal por cuja designação é responsável, a outra Parte pode informar directamente o secretário-geral da Organização, que nomeará o presidente do tribunal num período de 60 dias, seleccionando-o da lista indicada no parágrafo 1 do presente artigo.

3. O presidente do tribunal, depois de nomeado solicitará à Parte que não nomeou um árbitro que o faça da mesma forma e nas mesmas condições. Se a Parte não proceder à nomeação solicitada, o presidente do tribunal pedirá ao secretário-geral da Organização para fazer a nomeação na forma e condições prescritas no parágrafo precedente.

4. O presidente do tribunal, se nomeado nos termos das disposições do presente artigo, não pode ter nem ter tido a nacionalidade de uma das Partes interessadas, excepto com consentimento da outra Parte.

5. Em caso de falecimento ou não comparência de um árbitro por cuja nomeação uma das Partes é responsável, essa Parte nomeará um substituto num período de 60 dias, a contar da data do falecimento ou não comparência. Se essa Parte não proceder à nomeação, a arbitragem prosseguirá com os restantes árbitros. No caso de falecimento ou não comparência do presidente do tribunal, será nomeado um substituto em conformidade com as disposições do artigo III ou, na ausência de acordo entre os membros do tribunal, num período de 60 dias a contar do

falecimento ou não comparência, em conformidade com as disposições do presente artigo.

ARTIGO V

O tribunal pode ouvir e decidir sobre os pedidos reconventionais emergentes directamente do assunto em conflito.

ARTIGO VI

Qualquer Parte será responsável pela remuneração do seu árbitro, pelos custos consequentes e pelos custos resultantes da preparação da sua própria causa. A remuneração do presidente do tribunal e todas as despesas gerais motivadas pela arbitragem serão suportadas igualmente pelas Partes. O tribunal manterá o registo de todas as suas despesas e fornecerá uma informação final das mesmas.

ARTIGO VII

Qualquer Parte na Convenção que tenha um interesse de natureza jurídica e possa ser afectada pela decisão do tribunal pode associar-se ao processo de arbitragem com o consentimento do tribunal, depois de participar por escrito às Partes que tenham iniciado o processo.

ARTIGO VIII

Qualquer tribunal arbitral constituído nos termos das disposições do presente protocolo estabelecerá as suas normas de funcionamento.

ARTIGO IX

1. As decisões do tribunal, tanto em matéria de procedimento e de locais de reunião, como sobre qualquer outro assunto que lhe seja submetido, serão tomadas por maioria de votos dos seus membros; a ausência ou abstenção de um dos membros do tribunal por cuja nomeação as Partes foram responsáveis não constituirá impedimento para que o tribunal tome uma decisão. Em caso de igualdade, o voto do presidente é de qualidade.

2. As Partes facilitarão o trabalho do tribunal e, em especial, de acordo com a sua legislação, e usando de todos os meios ao seu dispor:

- a) Fornecerão ao tribunal todos os documentos e informações necessários;
- b) Permitirão ao tribunal a entrada no seu território, para audição de testemunhas ou peritos e para visitas ao local.

3. A ausência ou não comparência de uma Parte não constituirá impedimento no processo.

ARTIGO X

1. O tribunal pronunciará a sentença no período de 5 meses a contar da data da sua constituição, a não ser que decida, em caso de necessidade, prorrogar este prazo por um período suplementar não superior a 3 meses. A sentença do tribunal será acompanhada de uma exposição explicando as razões que a determinaram, será final, sem recurso, e será comunicada ao secretário-geral da Organização. As Partes cumprirão imediatamente a sentença.

2. Qualquer controvérsia que surgir entre as Partes quanto à interpretação ou execução da sentença pode ser submetida por qualquer das Partes à apreciação do tribunal que pronunciou a sentença para que este decida ou, se não for possível, a outro tribunal constituído para este fim da mesma forma que o tribunal original.

ANEXO I

Regras para a prevenção da poluição por hidrocarbonetos

CAPÍTULO I

Generalidades

REGRA I

Definições

Para os fins do presente anexo:

1. «Hidrocarbonetos» significa petróleo sob qualquer forma, incluindo petróleo bruto, fuelóleo, lamas, resíduos e produtos refinados (que não sejam petroquímicos sujeitos às disposições do anexo II à presente Convenção) e, sem limitar as generalidades precedentes, inclui as substâncias mencionadas no apêndice I a este anexo.

2. «Mistura de hidrocarbonetos» significa uma mistura contendo qualquer teor em hidrocarbonetos.

3. «Combustível líquido» significa qualquer hidrocarboneto utilizado como combustível nas máquinas de propulsão e auxiliares do navio em que é transportado.

4. «Navio petroleiro» significa um navio construído ou adaptado fundamentalmente para transporte de hidrocarbonetos a granel nos seus espaços de carga, incluindo navios de carga combinada e qualquer «navio-tanque para transporte de produtos químicos», tal como definido no anexo II à presente Convenção, quando transporte um carregamento total ou parcial de hidrocarbonetos a granel.

5. «Navio de carga combinada», significa um navio projectado para transporte quer de hidrocarbonetos quer de carga sólida a granel.

6. «Navio novo» significa um navio:

- a) Cujo contrato construção foi celebrado depois de 31 de Dezembro de 1975; ou
- b) Na ausência de um contrato de construção, cuja quilha foi assente, ou se encontrava numa fase equivalente de construção, depois de 30 de Junho de 1976; ou
- c) Cuj a entrega foi efectuada depois de 31 de Dezembro de 1979; ou
- d) Que sofreu uma grande modificação:
 - i) Cujo contrato foi celebrado depois de 31 de Dezembro de 1975; ou
 - ii) Na ausência de um contrato, cujos trabalhos foram iniciados depois de 30 de Junho de 1976; ou
 - iii) Cujos trabalhos terminaram depois de 31 de Dezembro de 1979.

7. «Navio existente» significa um navio que não é um navio novo.

8. (a) «Grande modificação» significa a modificação de um navio existente:

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

b) Não obstante as disposições da alínea a) do presente parágrafo, a modificação de um navio petroleiro existente, de porte bruto igual ou superior a 20000 t, para satisfazer os requisitos da regra 13 deste anexo não será considerada como uma grande modificação para os efeitos do presente anexo.

c) Não obstante as disposições da alínea (a) deste parágrafo, a modificação de um navio petroleiro existente, para responder aos requisitos da regra 13F ou 13G do presente anexo, não deve ser considerada como sendo uma grande modificação para efeitos deste anexo.»

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

Latitude 10° 35' S, longitude 141° 55' E;
 Latitude 10° 00' S, longitude 142° 00' E;
 Latitude 9° 10' S, longitude 143° 52' E;
 Latitude 9° 00' S, longitude 14° 30' E;
 Latitude 13° 00' S, longitude 144° 00' E;
 Latitude 15° 00' S, longitude 146° 00' E;
 Latitude 18° 00' S, longitude 147° 00' E;
 Latitude 21° 00' S, longitude 153° 00' E;

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

10. «Área especial» significa uma área do mar em que, por razões técnicas reconhecidas relativamente às suas condições oceanográficas e ecológicas e às características particulares do seu tráfego, é requerida a adopção de métodos especiais obrigatórios para a prevenção da poluição do mar por hidrocarbonetos. Nas áreas especiais incluem-se as referidas na regra 10 do presente anexo.

11. «Taxa instantânea de descarga de hidrocarbonetos» significa o quociente entre o débito de descarga de hidrocarbonetos em litros por hora, em qualquer momento, e a velocidade do navio em nós nesse momento.

12. «Tanque» significa um espaço fechado formado pela estrutura permanente do navio e que é projectado para o transporte de líquidos a granel.

13. «Tanque lateral» significa qualquer tanque adjacente ao costado.

14. «Tanque central» significa qualquer tanque que está para dentro de anteparas longitudinais.

15. «Tanque de resíduos» significa um tanque especialmente destinado à recolha de resíduos, águas de lavagem de tanques e outras misturas de hidrocarbonetos.

16. «Lastro limpo» significa o lastro de um tanque que, desde a última vez que transportou hidrocarbonetos, tenha sido limpo de tal forma que o seu efluente, se descarregado de um navio parado em águas limpas e calmas num dia claro, não produza traços visíveis de hidrocarbonetos, quer na superfície da água quer no litoral adjacente, nem deposite lamas ou emulsões sob a superfície da água ou no litoral adjacente. Se o lastro for descarregado através de um equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos, aprovado pela administração, e tal equipamento indicar um teor em hidrocarbonetos no efluente

não excedendo 15 partes por milhão, essa indicação é comprovativa de que o lastro era limpo, não obstante a presença de traços visíveis.

17. «Lastro segregado» significa a água de lastro contida num tanque, que está completamente separado dos sistemas de carga de hidrocarbonetos e de combustível líquido, e que é exclusivamente utilizado para lastro, ou para lastro e outras cargas que não sejam hidrocarbonetos ou substâncias nocivas, tal como definidos nos Anexos à presente Convenção.

18. «Comprimento» (L) significa 96 % do comprimento total medido numa linha de flutuação situada a 85 % do pontal mínimo de construção medido a partir da face superior da quilha, ou o comprimento desde a face de vante da roda da proa até ao eixo da madre do leme naquela linha de flutuação, se este for maior. Nos navios projectados com caimento traçado, a linha de flutuação onde o comprimento é medido será paralela a linha de flutuação de projecto. O comprimento (L) será medido em metros.

19. «Perpendiculares a vante e a ré» serão traçadas pelos extremos a vante e a ré do comprimento (L). A perpendicular a vante passará na intercepção da face de vante da roda de proa com a linha de água em que o comprimento é medido.

20. «Meio navio» situa-se a meio do comprimento (L):

21. «Boca» (B) significa a boca máxima do navio medida a meio navio, até à ossada nos navios com um casco metálico ou até à face exterior do forro nos navios com casco de qualquer outro material. A boca (B) será medida em metros.

22. «Porte bruto» (DW) significa a diferença, expressa em toneladas métricas, entre o deslocamento de um navio em água de densidade 1,025 carregado até à linha de flutuação correspondente ao bordo livre deverão que lhe foi atribuído e o deslocamento leve.

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

24. «Permeabilidade» de um espaço significa o quociente entre o volume desse espaço que se presume possa ser ocupado por água e o seu volume total.

25. «Volumes» e «áreas» de um navio serão calculados, em todos os casos, até às linhas de traçado.

26. Não obstante as disposições do parágrafo 6 da presente regra, para os efeitos das regras 13, 13B, 13E e 18 4), deste Anexo, «navio petroleiro novo» significa um navio petroleiro:

- a) Cujo contrato de construção foi celebrado depois de 1 de Junho de 1979; ou
- b) Na ausência de um contrato de construção, cuja quilha foi assente ou se encontrava numa fase equivalente de construção depois de 1 de Janeiro de 1980; ou
- c) Cuja entrega foi efectuada depois de 1 de Junho de 1982; ou
- d) Que sofreu uma grande modificação:
 - i) Cujo contrato foi celebrado depois de 1 de Junho de 1979; ou
 - ii) Na ausência de um contrato, cujos trabalhos foram iniciados depois de 1 de Janeiro de 1980; ou
 - iii) Cujos trabalhos terminaram depois de 1 de Junho de 1982; exceptuando que, para os navios petroleiros de porte bruto igual ou superior a 70 000 t, aplicar-se-á a definição dada no parágrafo 6 desta regra para os efeitos da regra 13 (I), do presente Anexo.

27. Não obstante as disposições do parágrafo 7 desta regra, para os efeitos das regras 13, 13A, 13B, 13C, 13D, 18 5) e 6) c, do presente Anexo, «navio petroleiro existente» significa um navio petroleiro o qual não é um navio petroleiro novo tal como definido no parágrafo 26 desta regra.

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

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

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

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

31. «Data de aniversário» significa o dia e o mês do ano o que correspondem com a data de validade do certificado Internacional de Prevenção de Pluiação por Hidrocarbonetos

REGRA 2.

Âmbito de aplicação

1. Salvo disposição expressa em contrário, as disposições do presente anexo aplicar-se-ão a todos os navios.

2. Nos navios que não sejam navios petroleiros com espaços de carga construídos e utilizados para transportar hidrocarbonetos a granel e cuja capacidade total seja igual ou superior a 200 m³, os requisitos das regras 9, 10, 14, 15, parágrafos 1, 2 e 3, regras 18, 20 e 24, parágrafo 4, do presente anexo, aplicáveis a navios petroleiros, aplicar-se-ão também à construção e utilização destes espaços, excepto se a capacidade total for inferior a 1000 m³, caso em que podem ser aplicados os requisitos da regra 15, parágrafo 4, do presente anexo, em vez dos requisitos da regra 15, parágrafos 1, 2 e 3.

3. Quando um navio petroleiro transportar, num dos seus espaços de carga substâncias sujeitas às disposições do Anexo II à presente Convenção, ser-lhe-ão igualmente aplicáveis os requisitos pertinentes do anexo II.

- 4- a) Os navios de sustentação hidrodinâmica, veículos de sustentação por ar e outros tipos novos de navios (navios de efeito de superfície, submersíveis, etc.) cujas características de construção tornem injustificável ou impraticável a aplicação de qualquer das disposições dos capítulos II e III do presente Anexo relativas à sua construção e equipamento podem ser dispensados pela administração do cumprimento de tais disposições sempre que a sua construção e equipamento, ofereçam protecção equivalente contra a poluição por hidrocarbonetos, tendo em conta o serviço a que se destinam;
- b) No certificado referido na regra 5 do presente anexo figurarão os pormenores de tais dispensas concedidas pela administração.
- c) A administração que concede tais dispensas, logo que possível, mas num período que não exceda 90 dias, comunicará a Organização os pormenores e os motivos das mesmas, as quais serão comunicadas pela Organização às Partes na Convenção para informação e acção apropriada, se necessário.

REGRA 3

Equivalentes

1. A administração pode autorizar a montagem, num navio, de instalações, materiais, dispositivos ou equipamentos, em substituição daqueles que são exigidos pelo presente Anexo, desde que estas instalações, materiais dispositivos ou equipamentos sejam pelo menos tão eficazes como os exigidos por este anexo. Esta Competência da administração não lhe permite, contudo, substituir as normas de projecto e construção prescritas pelas regras do presente anexo por métodos operativos equivalentes cuja finalidade seja o controle das descargas de hidrocarbonetos.

2. A administração que autoriza a montagem de instalações, materiais, dispositivos ou equipamentos em substituição dos que são exigidos pelo presente anexo, transmitirá os respectivos pormenores à Organização a fim de estes serem comunicados às Partes na Convenção para informação e acção apropriada, se necessário.

REGRA 4

Vistorias

(1) Os navios petroleiros de arqueação bruta igual ou superior a 150 tons e todos os outros navios de arqueação bruta igual ou superior a 400 tons serão sujeitos às vistorias a seguir especificadas.

- (a) Uma vistoria inicial antes do navio estar em serviço ou antes da emissão pela primeira vez do certificado exigido pela regra 5 do presente anexo que deverá incluir uma vistoria completa da sua estrutura, equipamento, sistemas, instalações, disposições e materiais na medida em que o navio esteja abrangido por este anexo. Esta vistoria será de tal modo para assegurar que a estrutura, equipamento, sistemas, instalações, disposições e materiais cumpram integralmente os requisitos aplicáveis do presente Anexo;
- (b) Uma vistoria para renovação em intervalos determinados pela Administração mas não excedendo 5 anos excepto onde é aplicável a regra 8 (2), 8 (5), 8(7) do presente anexo. A vistoria de renovação será de tal modo para assegurar que a estrutura, equipamento, sistemas, instalações, disposições e materiais cumpram integralmente os requisitos aplicáveis do presente Anexo;
- (c) Uma vistoria intermédia entre 3 meses antes ou depois da segunda data de aniversário ou entre 3 meses antes ou depois da terceira data de aniversário do Certificado que deverá ser efectuada no lugar de uma das vistorias anuais especificadas no parágrafo (1), (d) da presente regra. A vistoria intermediária será de tal modo que garanta que os equipamentos, os sistemas de bombagem e de encanamentos associados, incluindo os monitores de descarga de hidrocarbonetos, sistemas de lavagem com petróleo bruto, equipamentos de filtragem de hidrocarbonetos/água e os equipamentos de filtragem de hidrocarbonetos cumpram integralmente os requisitos aplicáveis no presente Anexo e estão em boas condições de funcionamento. Estas vistorias intermédias serão registadas no Certificado emitido em conformidade com Regras 5 ou 6 do presente Anexo;

(d) Uma vistoria anual entre 3 meses antes ou depois de cada data de aniversário incluindo uma inspecção geral da estrutura, equipamento, sistemas, instalações disposições e materiais referidos no parágrafo 1 (a) da presente Regra para se assegurar que foram mantidos de acordo com o parágrafo 4 da presente Regra e que se mantêm satisfatoriamente para serviço a que o navio se destina. Esta vistoria anual será registada no Certificado emitido em conformidade com a Regra 5 do presente Anexo.

(e) Uma vistoria adicional que pode ser geral ou parcial de acordo com as circunstâncias deverá ser efectuada depois de uma reparação resultante das investigações descritas no parágrafo (4) da presente Regra ou sempre que se efectua uma grande reparação ou renovação. Esta vistoria será de tal modo para garantir que a necessária reparação ou renovação foram feitos efectivamente e que os materiais e a mão de obra de tal reparação ou renovação são em todos os aspectos satisfatórios e que o navio corresponde em todos os aspectos com os requisitos do presente anexo.

(2) A Administração estabelecerá medidas apropriadas para os navios que não estejam sujeitos às disposições do parágrafo (1) da presente Regra de modo a garantir o cumprimento das disposições aplicáveis do presente Anexo.

(3) (a) As vistorias a navios para verificação da aplicação das disposições do presente Anexo serão efectuadas por oficiais da Administração. A Administração pode, contudo delegar a execução das vistorias quer em inspectores nomeados para este fim quer em organismos por ela reconhecidos;

(b) Qualquer Administração que nomeie inspectores ou reconheça organismos para efectuar as vistorias como estabelecido na alínea a) da presente Regra, conferirá, pelo menos, mínimo poderes ao inspector nomeado ou organismo reconhecido para:

- (i) Exigir a execução de reparações num navio; e
- (ii) Efectuar vistorias quando solicitado pelas autoridades apropriadas de um Estado do Porto;

A Administração notificará a Organização das responsabilidades específicas atribuídas aos inspectores nomeados ou organismos e das condições em que lhes foi delegada a autoridade, a fim de ser comunicada aos Estados Partes do presente Protocolo para informação dos seus oficiais.

(c) Quando um inspector nomeado ou um organismo reconhecido verificar que o estado do navio ou do seu equipamento não corresponde substancialmente ao especificado no certificado ou e tal que o navio não está apto a largar para o mar sem que represente uma ameaça inaceitável para o meio ambiente marinho, esse inspector ou organismo assegurar-se-á imediatamente de que são tomadas acções correctivas e notificará em devido tempo, a Administração. Se essas acções correctivas não forem tomadas, o certificado será retirado e a Administração imediatamente notificada; e se o navio se encontrar num porto de outro Estado Parte, as autoridades

apropriadas do Estado do porto, serão também imediatamente notificadas. Quando um oficial da Administração, inspector nomeado ou um organismo reconhecido tiver notificado as autoridades do Estado do porto, o governo desse Estado prestará a esse oficial, inspector ou Organismo a assistência necessária para se desempenhar as suas obrigações nos termos da presente Regra. Quando aplicável, o governo do Estado do porto interessado tomará medidas convenientes de modo a garantir que o navio só possa largar para o mar ou sair do porto com objectivo de se dirigir ao mais próximo e apropriado estaleiro de reparações que esteja disponível, quando não represente uma ameaça inaceitável para o meio ambiente marinho.

(3) Em qualquer dos casos a Administração interessada garantirá em absoluto a integral execução e a eficiência da vistoria e tomará disposições necessárias para satisfazer esta obrigação;

- (1) (a) O estado do navio e do seu equipamento será mantido de acordo com as disposições da presente convenção, de modo a garantir que o navio se mantenha em todos os aspectos apto a largar para o mar sem que represente uma ameaça inaceitável para o meio ambiente marinho;
- (b) Após a execução de qualquer das vistorias ao navio previstas no parágrafo (1) da presente Regra não serão efectuadas quaisquer modificações na estrutura, equipamento, sistemas, instalações, disposições ou materiais inspeccionados sem autorização da Administração com excepção da substituição directa de tal equipamento ou instalações;
- (c) Sempre que ocorrer um acidente num navio ou for detectado uma deficiência que afecte substancialmente a integridade do navio ou a eficiência ou integridade do equipamento sujeito às disposições do presente Anexo o comandante ou armador do navio participará na primeira oportunidade, o facto à Administração, ao organismo reconhecido ou ao inspector nomeado, responsável pela emissão do respectivo, Certificado, a quem caberá proceder as investigações para determinar se é necessário efectuar uma vistoria como requerido pelo parágrafo (1) da presente Regra. Se o navio se encontrar num porto de outro Estado Parte, o comandante ou armador participará também o facto às autoridades apropriadas do Estado do Porto, e o inspector nomeado ou organismo reconhecido certificar-se-á de que tal participação foi efectuada.

REGRA 5

Emissão e Averbamentos de Certificados

(1) Após uma vistoria inicial ou de renovação em conformidade com as disposições da Regra 4 do presente Anexo deverá ser emitido um Certificado Internacional para Prevenção da Poluição por Hidrocarbonetos a qualquer navio petroleiro com arqueação bruta igual ou superior a 150 tons e para todos navios de arqueação bruta igual ou superior a 400 tons utilizados em viagens para portos ou terminais no mar sob a jurisdição de outros Estados Parte na Convenção.

(2) Não obstante, quaisquer outras disposições de emendas ao presente Anexo adoptado pelo Comité de Protecção do Meio Ambiente Marinho (CPMAM) pela resolução MEPC 39(29) qualquer Certificado Internacional para a Prevenção da Poluição por Hidrocarbonetos e que esteja válido na data da entrada em vigor das emendas, será mantido válido até a sua caducidade em conformidade com os termos do presente Anexo antes das emendas estarem em vigor.

REGRA 6

Emissão de ou Averbamento de Certificado por um outro Governo

(1) O Governo de um Estado Parte à Convenção poderá a pedido da Administração mandar vistoriar um navio e se entender que as disposições do presente Anexo estão a ser cumpridas, emitirá ou autorizará a emissão de um Certificado Internacional para a Prevenção da Poluição por Hidrocarbonetos para o navio e onde apropriado averbar ou autorizar o averbamento deste certificado no navio de acordo com o presente anexo;

(2) Uma cópia do certificado e uma cópia do relatório de vistoria serão enviadas, logo que possível, à Administração que pediu a vistoria;

(3) Um certificado assim emitido incluirá uma declaração de que foi emitido a pedido da administração e terá o mesmo valor e igual reconhecimento que o certificado emitido de acordo com a Regra 5 do presente anexo;

(4) Nenhum Certificado Internacional de Poluição por Hidrocarbonetos será emitido para um navio que arvore a bandeira de um Estado que não é parte à Convenção.

REGRA 7

Modelo de Certificado

O Certificado Internacional para Prevenção por Hidrocarbonetos será concebido num formato correspondente ao modelo que consta no Apendice 2 do presente anexo. Se a língua utilizada não for nem o Inglês nem o Francês o texto incluirá uma tradução numa destas linhas.

REGRA 8

Duração e validade do Certificado

(1) Um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Hidrocarbonetos será emitido por um período de validade determinado pela Administração que não excederá 5 anos.

(2) (a) Não obstante aos requisitos do parágrafo (1) da presente Regra quando ao se concluir uma vistoria de renovação dentro de 3 meses antes da data de validade do Certificado existente o novo Certificado deverá ser válido até a data da conclusão da vistoria da renovação até uma data que não exceda 5 anos da data de validade do Certificado existente.

(b) Sempre que se conclui uma vistoria para renovação depois da data de validade do Certificado existente o novo Certificado deverá ser válido a partir da data da conclusão da vistoria da renovação até uma data que não exceda 5 anos da data de expiração do Certificado existente;

(c) Quando se concluir uma vistoria de renovação em mais de 3 meses antes da data de validade do Certificado existente o novo Certificado deverá ser válido a partir da data da conclusão da vistoria de renovação até uma data que não exceda 5 anos da data da conclusão da vistoria de renovação.

3) Se um Certificado é emitido por um período inferior a 5 anos a Administração poderá prorrogar a validade do mesmo para além da sua data de validade por um período máximo especificado no parágrafo (1) da presente Regra desde que sejam efectuadas, como apropriado, as vistorias referidas nas alíneas (1), (c) e (1), (d) da Regra 4 do presente Anexo e aplicáveis quando um Certificado é emitido por um período de 5 anos.

4) Se uma vistoria de renovação tenha sido concluída e um novo Certificado não pode ser emitido ou colocado a bordo do navio antes da data de validade do Certificado existente a pessoa ou organismo autorizados pela Administração poderão averbar o Certificado existente e tal Certificado deverá ser aceite como válido por um período posterior que não poderá exceder 5 meses da data da sua validade.

5) Se uma vistoria a um navio na altura em que um Certificado expira não está no Porto no qual deverá ser vistoriado a Administração poderá prorrogar o período da validade do Certificado, porém, esta prorrogação será concedida de modo a permitir que o navio complete a sua viagem até ao Porto em que pode ser vistoriado e também só em casos que aparentem razoáveis e apropriados para assim se proceder. Nenhum Certificado deverá ser prorrogado por um período mais do que 3 meses e um navio para o qual é concedido uma prorrogação não deverá a sua chegada no Porto em virtude de tal prorrogação partir desse Porto sem ter um novo Certificado. Ao se concluir uma vistoria de renovação o novo Certificado será emitido válido até uma data que não excede 5 anos da data de validade do Certificado existente antes da concessão da prorrogação.

6) Um Certificado emitido a um navio empregue em viagens curtas que não tenha sido prorrogado ao abrigo das disposições precedentes da presente Regra poderá ser prorrogada pela Administração por um período de graça a partir da data de validade nele indicada. Após a conclusão da vistoria de renovação o novo Certificado deverá ser válido até uma data que não exceda 5 anos a partir da data de validade do Certificado existente antes da concessão da prorrogação.

7) Em circunstâncias especiais determinadas pela Administração um novo Certificado não necessita de ser datado desde a data de validade do Certificado existente em conformidade com o parágrafo (2), (b), (5) ou 6 da presente Regra. Nestas circunstâncias especiais o novo Certificado deverá ser válido até uma data que não exceda 5 anos a partir da data da conclusão da vistoria de renovação.

8) Se uma vistoria anual ou intermediária é concluída antes do período especificado na Regra 4 do presente Anexo, então:

- (a) A data de aniversário constante no Certificado deverá ser alterada por averbamento até uma data que não seja mais do que 3 meses mais tarde de que a data na qual a vistoria foi concluída;
- (b) A Subsequente vistoria anual ou intermediária requerida pela Regra 4 no presente anexo, será efectuada em intervalos prescritos por aquela regra usando uma nova data de aniversário;
- (c) A data de validade poderá manter-se sem alteração, desde que uma ou mais vistorias anual ou intermediária conforme apropriado sejam realizadas para que o máximo de intervalos de vistorias prescritos na Regra 4 do presente Anexo não sejam excedidos.

(9) Um Certificado emitido ao abrigo das Regras 5 ou 6 do presente anexo deixará de ser válido em qualquer dos seguintes casos:

- (a) Se as vistorias relevantes não são efectuadas dentro dos períodos especificados na Regra 4 (1) do presente Anexo;

(b) Se o Certificado não é averbado em conformidade com a Regra 4 (1) (c) ou 4 (1) (d) do presente Anexo;

(c) Após a transferência do navio para a Bandeira de um outro Estado. Um novo Certificado será emitido somente quando o Governo emissor do novo Certificado está totalmente satisfeito em como o navio reúne os requisitos da Regra 4, (4) (a) e (4) (b) do presente Anexo. Em caso de uma transferência entre Estados partes, se solicitado dentro de 3 meses depois que a transferência tenha tido lugar, o Governo do Estado parte cujo navio arvorava antes a sua Bandeira deve logo que possível transmitir a Administração cópias do Certificado emitido ao navio antes da transferência e se houverem cópias dos relatórios de vistorias relevantes.

REGRA 8A

Controlo do Estado Portuário nos Requisitos operacionais

(1) Um navio quando em Porto de um outro Estado parte da convenção, esta sujeito a inspecção por Oficiais devidamente autorizados por esse Estado no que diz respeito aos requisitos operacionais ao abrigo deste anexo sempre que houver razões claras que conduzam a acreditar que o Comandante ou a sua tripulação não estão devidamente familiarizados com os procedimentos de bordo essenciais com a prevenção da poluição por hidrocarbonetos.

(2) Nas circunstâncias dadas no parágrafo 1 desta regra o Estado parte, devera tomar medidas tais que se assegure que o Navio não largará para o mar até que a situação tenha sido regularizada de acordo com os requisitos deste anexo.

(3) Os procedimentos relativos ao controlo do estado do Porto prescritos no artigo 5 da presente convenção deverao ser aplicado com relação a este regra.

(4) Nada neste regulamento podera ser evocado para limitar os direitos e obrigações do Estado parte da convenção que leva a cabo o controlo sobre os requisitos operacionais especificamente adoptados para a presente convenção.

CAPÍTULO II

Requisitos relativos à prevenção da poluição operacional

REGRA 9

Controle das descargas de hidrocarbonetos

1. Tendo em consideração as disposições das regras 10 e 11 do presente anexo e do parágrafo (2) desta regra, será proibida qualquer descarga para o mar de hidrocarbonetos ou misturas de hidrocarbonetos por um navio abrangido pelo presente Anexo, excepto quando forem satisfeitas todas as seguintes condições:

- a) No caso de um navio petroleiro, com excepção do previsto na alínea b) deste parágrafo:
 - i) O navio petroleiro não se encontra numa área especial;
 - ii) O navio petroleiro encontra-se a mais de 50 milhas marítimas da terra mais próxima;
 - iii) O navio petroleiro segue a sua rota;
 - iv) A taxa instantânea de descarga de hidrocarbonetos não excede 30 L por milha marítima;
 - v) A quantidade total de hidrocarbonetos descarregados para o mar não excede, no caso dos navios petroleiros existentes,

1/15 000 da carga total da qual os resíduos provêm e, para os navios petroleiros novos, 1/30 000 da carga total da qual os resíduos provêm; e

- vi) O navio petroleiro tem em funcionamento um equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos e um ou mais tanques de resíduos, como exigido pela regra 15 do presente Anexo.

b) No caso de um navio não petroleiro de arqueação bruta igual ou superior a 400 t e no caso do esgoto das cavernas das casas de máquinas, excluindo o esgoto das cavernas das casas das bombas de carga de navios petroleiros, excepto se misturado com resíduos da carga de hidrocarbonetos:

- i) O navio não se encontra numa área especial;
- ii) O navio segue a sua rota;
- iii) O teor em hidrocarbonetos do efluente não deluído não excede 15 partes por milhão; e
- iv) O navio tem em operação equipamento conforme as disposições da regra 16 deste Anexo.

2- No caso de um navio de arqueação bruta inferior a 400 t que não seja navio petroleiro e que navegue fora das áreas especiais, a Administração assegurará que seja equipado, na medida do possível e do razoável, com instalações que permitam a retenção dos resíduos de hidrocarbonetos a bordo e a sua descarga. Para instalações de recepção ou para o mar, em cumprimento dos requisitos do parágrafo (1), alínea (b), da Presente regra.

3. Sempre que sejam observados traços visíveis de carbonetos à superfície da água, ou abaixo desta, nas imediações de um navio ou da sua esteira, os governos das Partes na Convenção devem, na medida do possível, investigar prontamente tais factos, de modo a verificar se houve violação das disposições da presente regra ou da regra 10 deste Anexo. A investigação deve mencionar, em particular, o vento e estado do mar, a rota e velocidade do navio, outras fontes possíveis de traços visíveis nas imediações do navio e todos os registos pertinentes de descargas de hidrocarbonetos.

4. As disposições do parágrafo 1 da presente regra não se aplicarão à descarga de lastro limpo ou segregado ou de misturas de hidrocarbonetos não tratados que, sem diluição, possuam um teor em hidrocarbonetos não excedendo quinze partes por milhão, e que não sejam provenientes dos porões das casas das bombas de carga e não estejam misturadas com resíduos da carga de hidrocarbonetos.

5. Nenhuma descarga para o mar conterà substâncias químicas ou outras substâncias em quantidades ou concentrações perigosas para o meio marinho, nem substâncias químicas ou outras substâncias introduzidas na descarga com a finalidade de dissimular as condições de descarga especificadas na presente regra.

6. Os resíduos dos hidrocarbonetos que não podem ser descarregados para o mar, em cumprimento dos parágrafos (1), (2) e (4) da presente regra, serão retidos a bordo ou descarregados para instalações de recepção.

7. No caso de um navio, referido na regra 16, parágrafo 6, deste anexo, não equipado com o equipamento referido pelos parágrafos 1 ou 2 de regra 16 deste anexo, as disposições do parágrafo 1, (b), desta regra não se aplicará até 6 de Junho de

1998 ou até à data na qual o navio for equipado com esse equipamento, se esta for anterior. Para esse navio, deve ser proibido até esta data qualquer descarga de hidrocarbonetos ou misturas de hidrocarbonetos das cavernas das casas das máquinas, no mar, excepto quando forem satisfeitas todas as condições seguintes:

- (a) A mistura de hidrocarbonetos não provém das cavernas das casas de bombas de carga;
- (b) A mistura de hidrocarbonetos não está misturada com resíduos dos hidrocarbonetos da carga;
- (c) O navio se encontra numa área especial;
- (d) O navio está a mais de 12 milhas náuticas da costa mais próxima;
- (e) O navio segue a sua rota;
- (f) O teor em hidrocarbonetos do efluente não excede 100 partes por um milhão; e
- (g) O navio tem em operação equipamento separador hidrocarbonetos/água aprovado pela Administração, de acordo com as especificações recomendadas pela Organização.

REGRAS 10

Métodos para a prevenção da poluição por hidrocarbonetos provenientes de navios operando em áreas especiais

1- Para os fins do presente Anexo, áreas especiais são a área do mar Mediterrâneo, a área do mar Báltico, a área do mar Negro, a área do mar Vermelho e a área dos golfos, área do golfo de Aden, e área de Antártida definidas como segue:

- a) A área do mar Mediterrâneo significa o mar Mediterrâneo propriamente dito, incluindo os seus golfos e mares, e é limitada do lado do mar Negro pelo paralelo 41° N e a oeste, no estreito de Gibraltar, pelo meridiano 5° 36' W;
- b) A área do mar Báltico significa o mar Báltico propriamente dito, assim como o golfo de Bósnia, o golfo da Finlândia e a entrada do mar Báltico limitada pelo paralelo de Skaw no Skagerrak 57° 44,8' N;
- c) A área do mar Negro significa o mar Negro propriamente dito, limitada do lado do Mediterrâneo pelo paralelo 41° N;
- d) A área do mar Vermelho significa o mar Vermelho propriamente dito, incluindo os golfos do Suez e de Aqaba, limitada a sul pela loxodromia que liga Ras si Ane (12° 8,5' N, 43° 19,6' E) a Husn Murad (12° 40,4' N, 43° 30,2' E).
- e) A «área dos golfos» significa a área do mar situada a noroeste da loxodromia que liga Ras al Hadd (22° 30' N, 59° 48' E) a Ras al Fasteh (25° 04' N, 61° 25' E);
- f) A área do golfo de Aden significa a parte do golfo de Aden compreendida entre o Mar Vermelho Arábico limitado a oeste pela Loxodromia que liga Rãs si Ane (12° 28' 5' N, 43° 19,6' E) a Husn Murad (12° 40,4' N, 43° 30,2' E) e a leste pela loxodromia que liga Rãs Asir (11° 50' N, 51° 16,9' E) a rãs Fartak (15° 35' N, 52° 13,8' E).
- g) A área do Antártico significa a área do mar a Sul da latitude 60° Sul.

2. Tendo em consideração as disposições da regra 11 do presente Anexo:

- a) Será proibida qualquer descarga para o mar, dentro das áreas especiais, de hidrocarbonetos ou misturas de hidrocarbonetos, proveniente de navios petroleiros ou de quaisquer navios de arqueação bruta igual ou superior a 400 t que não sejam navios petroleiros;

b) Dentro de uma área especial, deve ser proibida qualquer descarga no mar de hidrocarbonetos ou mistura de hidrocarbonetos por um navio não petroleiro com menos de 400 t de arqueação bruta, excepto quando o teor em hidrocarbonetos do fluente sem diluição não exceder 15 partes por milhão.

3. a) As disposições do parágrafo 2 da presente regra não se aplicarão às descargas de lastro limpo ou segregado;

b) As disposições do parágrafo 2, a), da presente regra não se aplicarão às descargas de águas tratadas provenientes dos porões das casas das máquinas, desde que sejam satisfeitas todas as seguintes condições:

i) A água dos porões não provém dos porões das casas das bombas de carga;

ii) A água dos porões não está misturada com resíduos da carga de hidrocarbonetos;

iii) O navio segue a sua rota;

iv) O teor em hidrocarbonetos do efluente, sem diluição, não excede quinze partes por milhão;

v) O navio tem em funcionamento um equipamento de filtragem de hidrocarbonetos em cumprimento da regra 16 (5), do presente Anexo; e

vi) O equipamento de filtragem possui um dispositivo de paragem que assegurará a paragem automática da descarga logo que o teor em hidrocarbonetos do efluente exceda quinze partes por milhão.

4. a) Nenhuma descarga para o mar conterá substâncias químicas ou outras substâncias em quantidades ou concentrações que sejam nocivas para o meio marinho, nem substâncias químicas ou outras substâncias introduzidas na descarga com a finalidade de dissimular as condições de descarga especificadas na presente regra;

b) Os resíduos de hidrocarbonetos que não possam ser descarregados para o mar, em cumprimento do parágrafo (2) ou (3) da presente regra, serão retidos a bordo ou descarregados para instalações de recepção.

5. Nenhuma das disposições da presente regra proibirá a um navio, numa viagem de que apenas uma parte se efectua numa área especial, de proceder a descargas fora dessa área, de acordo com a regra 9 do presente anexo.

6. Sempre que sejam observados traços visíveis de hidrocarbonetos à superfície da água, ou abaixo desta, nas imediações de um navio ou da sua esteira, os Governos das Partes na Convenção devem, na medida do possível, investigar prontamente tais factos, de modo a verificar se houve violação das disposições da presente regra ou da regra 9 deste Anexo. A investigação deve mencionar, em particular, o vento e estado do mar, a rota e velocidade do navio, outras fontes possíveis de traços visíveis nas imediações do navio e todos os registos pertinentes de descargas de hidrocarbonetos.

7. Instalações de recepção nas áreas especiais:

a) Áreas do mar Mediterrâneo, do mar Negro e do mar Báltico:

i) Os Governos das Partes na Convenção cujas costas confinem com qualquer das áreas especiais indicadas comprometem-se a

garantir que, o mais tardar até 1 de Janeiro de 1977, todos os terminais de carga de hidrocarbonetos e portos de reparação nas áreas especiais sejam equipados com instalações adequadas à recepção e tratamento de todo o lastro sujo e águas de lavagem de tanques dos navios petroleiros. Além disso, todos os portos nas áreas especiais serão equipados com instalações de recepção adequadas para receber outros resíduos e misturas de hidrocarbonetos provenientes de todos os navios. Estas instalações terão capacidade suficiente para satisfazer as necessidades dos navios que as utilizem sem lhes causar atrasos indevidos;

ii) Os governos das Partes cuja jurisdição se estenda a acessos a vias de navegação marítima de pequena profundidade que obriguem os navios a diminuir o seu calado mediante a descarga de lastro comprometem-se a garantir a montagem das instalações referidas na alínea a), i), do presente parágrafo, podendo, no entanto, os navios que tenham de descarregar resíduos ou lastro sujo vir a sofrer algum atraso;

iii) No período que medeia entre a entrada em vigor da presente Convenção (se esta data for anterior a 1 de Janeiro de 1977) e 1 de Janeiro de 1977, os navios que naveguem nestas áreas especiais cumprirão os requisitos da regra 9 do presente Anexo. Contudo, os Governos das Partes cujas costas confinem com qualquer das áreas especiais referidas nesta alínea podem fixar uma data anterior a 1 de Janeiro de 1977, mas posterior à entrada em vigor da presente Convenção, a partir da qual serão aplicados os requisitos da presente regra relativos às áreas especiais em questão:

1) Se todas as instalações de recepção necessárias forem montadas até a data assim fixada; e

2) Desde que as Partes interessadas notifiquem a Organização da data assim fixada pelo menos com 6 meses de antecedência, para comunicação às outras Partes.

iv) Após 1 de Janeiro de 1977, ou após a data fixada de acordo com a alínea a), iii), do presente parágrafo, se esta for anterior, as Partes notificarão a Organização de todos os casos em que considerem as instalações inadequadas, para que esta o comunique aos governos contratantes.

b) Área do mar Vermelho, área dos golfos e área do Golfo de Aden:

i) Os governos das Partes cujas costas confinem com as áreas especiais indicadas comprometem-se a garantir que todos os terminais de carga de hidrocarbonetos e portos de reparação nestas áreas especiais sejam equipados, logo que possível, com instalações adequadas à recepção e tratamento de todo o lastro sujo e águas de lavagem de tanques dos navios petroleiros.

- Além disso, todos os portos nas áreas especiais serão equipados com instalações de recepção adequadas para receber outros resíduos e misturas de hidrocarbonetos provenientes de todos os navios. Estas instalações terão capacidade suficiente para satisfazer as necessidades dos navios que as utilizam sem lhes causar atrasos indevidos;
- ii) Os governos das Partes cuja jurisdição se estenda a acessos a vias de navegação marítima de pequena profundidade que obriguem os navios a diminuir o seu calado mediante a descarga de lastro comprometem-se a garantir a montagem das instalações referidas na alínea (b), (i) do presente parágrafo, podendo, no entanto, os navios que tenham de descarregar resíduos ou lastro sujo vir a sofrer algum atraso;
 - iii) As Partes interessadas notificarão a Organização das medidas tomadas, em cumprimento das disposições da alínea (b), (i) e (ii), do presente parágrafo Após a recepção de suficientes notificações, a Organização fixará uma data, a partir da qual serão aplicados os requisitos da presente regra relativos à área em questão. A Organização notificará todas as Partes da data assim fixada, pelo menos com 12 meses de antecedência;
 - iv) No período que medeia entre a entrada em vigor da presente Convenção e a data assim fixada, os navios que naveguem nestas áreas especiais cumprirão os requisitos da regra 9 do presente Anexo.
 - v) A partir desta data, os navios petroleiros que carreguem nos portos destas áreas especiais que ainda não disponham das referidas instalações também cumprirão integralmente os requisitos da presente regra. Todavia, os navios petroleiros que entrem nestas áreas especiais, para aí carregarem, farão o possível para entrarem na área unicamente com lastro limpo a bordo;
 - vi) Após a data da aplicação dos requisitos a área especial em questão, as Partes notificarão a Organização de todos os casos em que considerem as instalações inadequadas, para que esta o comunique à Partes interessadas;
 - vii) As instalações de recepção previstas na regra 12 do presente anexo estarão montadas, pelo menos, em 1 de Janeiro de 1977 ou 1 ano após a entrada em vigor da presente Convenção, se esta data for posterior.

REGRA 11

Excepções

As regras 9 e 10 não se aplicarão:

- a) À descarga para o mar de hidrocarbonetos ou de misturas de hidrocarbonetos necessária para garantir a segurança de um navio ou para a salvaguarda de vidas humanas no mar; ou

- b) À descarga para o mar de hidrocarbonetos ou de misturas de hidrocarbonetos resultante de avaria no navio ou no seu equipamento:

- i) Desde que tenham sido tomadas todas as precauções razoáveis depois da ocorrência da avaria ou da detecção da descarga, a fim de a impedir ou reduzir ao mínimo; e
- ii) Salvo se o proprietário ou o capitão tiver agido intencionalmente para provocar a avaria, ou negligentemente e consciente da possibilidade da ocorrência da avaria; ou

- c) A descarga para o mar de substâncias contendo hidrocarbonetos aprovada pela Administração, quando estas substâncias forem utilizadas para combater incidentes concretos de poluição, com o fim de minimizar os prejuízos dela resultantes. Qualquer descarga desta natureza estará sujeita à aprovação do Governo com jurisdição na área onde se tencione efectuar a descarga.

REGRA 12

Instalações de recepção

1. Tendo em consideração as disposições da regra 10 do presente Anexo, os Governos das Partes comprometem-se a garantir a montagem, nos terminais de carga de hidrocarbonetos, nos portos de reparação e noutros portos onde os navios tenham resíduos de hidrocarbonetos para descarregar, de instalações para a recepção desses resíduos e misturas de hidrocarbonetos retidos a bordo de navios petroleiros e de outros navios com capacidade suficiente, de modo a satisfazer as necessidades dos navios que as utilizem, sem lhes causar atrasos indevidos.

2. As instalações de recepção referidas no parágrafo (1) da presente regra serão montadas:

- a) Em todos os portos e terminais utilizados para o carregamento de petróleo bruto em navios petroleiros, quando estes tenham completado, imediatamente antes da sua chegada, uma viagem em lastro não superior a 72 horas nem a 1200 milhas marítimas;
- b) Em todos os portos e terminais onde são carregadas diariamente, em média, mais de 1000 t métricas de hidrocarbonetos a granel que não sejam petróleo bruto;
- c) Em todos os portos que possuam estaleiros de reparação naval ou instalações para limpeza de tanques;
- d) Em todos os portos e terminais que recebam navios equipados com o(s) tanque(s) de lamas previsto(s) na regra 17 do presente Anexo;
- e) Em todos os portos, no que respeita a águas de esgoto de porões contendo hidrocarbonetos e a outros resíduos que não possam ser descarregados, em conformidade com a regra 9 do presente Anexo; e
- f) Em todos os portos utilizados para cargas a granel, no que respeita a resíduos de hidrocarbonetos provenientes de navios de carga combinada que não possam ser descarregados em conformidade com a regra 9 do presente anexo.

3. A capacidade das instalações de recepção será estabelecida da seguinte forma:

- a) Os terminais de carga utilizados para o carregamento de petróleo bruto serão equipados com instalações de recepção suficientes para receber os hidrocarbonetos

e misturas de hidrocarbonetos de todos os navios petroleiros que efectuem as viagens referidas no parágrafo (2), alínea (a), da presente regra e que não possam ser descarregados em conformidade com as disposições da regra (9), parágrafo (1), alínea (a), do presente Anexo;

- b) Os portos de carga e terminais mencionados no parágrafo (2), alínea (b), da presente regra serão equipados com instalações de recepção suficientes para receber os hidrocarbonetos e misturas de hidrocarbonetos de todos os navios petroleiros que transportam hidrocarbonetos a granel que não sejam petróleo bruto que não possam ser descarregados em conformidade com as disposições da regra (9), parágrafo (1), alínea (a), do presente Anexo;
- c) Todos os portos que possuam estaleiros de reparação naval ou instalações de limpeza de tanques serão equipados com instalações de recepção suficientes para receber todos os resíduos e misturas de hidrocarbonetos retidos para eliminação a bordo dos navios antes da sua entrada nos referidos estaleiros ou instalações;
- d) Todas as instalações montadas nos portos e terminais, nos termos do parágrafo (2), alínea (d), da presente regra, terão capacidade suficiente para receber todos os resíduos retidos, em conformidade com a regra 17 do presente Anexo, a bordo dos navios susceptíveis de poderem escalar estes portos e terminais;
- e) Todas as instalações montadas nos portos e terminais, nos termos da presente regra, terão capacidade suficiente para receber as águas de esgoto dos porões contendo hidrocarbonetos e outros resíduos que não possam ser descarregados, em conformidade com a regra 9 do presente anexo;
- f) As instalações montadas nos portos utilizados para cargas a granel terão em consideração os problemas específicos dos navios de carga combinada.

4. As instalações de recepção previstas nos parágrafos (2) e (3) da presente regra estarão montadas, o mais tardar, 1 ano após a entrada em vigor da presente Convenção, ou em 1 de Janeiro de 1977, se esta data for posterior.

5. As Partes notificarão a Organização, para comunicação às Partes interessadas, de todos os casos em que as instalações previstas na presente regra sejam consideradas inadequadas.

REGRA 13

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

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

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

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

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

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

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

- b) Os calados nas perpendiculares a vante e a ré terão os valores correspondentes a imersão a meio navio (dm), conforme estabelecido na alínea a) do presente parágrafo, com um caimento a ré igual ou inferior a 0,015 L; e
- c) Em qualquer caso, o calado na perpendicular a ré não será inferior ao calado necessário para assegurar a imersão completa do(s) hélice(s).

3. Em caso algum será transportada água de lastro nos tanques de carga, excepto:

- a) Nas raras viagens em que as condições meteorológicas forem tão severas que se torne necessário, na opinião do capitão, transportar água de lastro adicional nos tanques de carga para garantir a segurança do navio;
- b) Nos casos excepcionais em que o carácter particular da operação de um navio petroleiro torne necessário transportar água de lastro em quantidade superior à requerida nos termos do parágrafo (2) da presente regra, desde que tal operação de um navio petroleiro esteja incluída na categoria de casos excepcionais de acordo com o estabelecido pela Organização.

Esta água de lastro adicional será tratada e descarregada em cumprimento da regra 9 e em conformidade com os requisitos da regra 15 deste Anexo, devendo esta operação ser registada no Livro de Registo de Hidrocarbonetos mencionado na regra 20 do presente Anexo.

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

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

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

petróleo bruto se esta for posterior. A não ser que o navio petroleiro transporte petróleo bruto que não seja adequado para a lavagem com petróleo bruto, o navio operará aquele sistema em conformidade com os requisitos daquela regra.

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

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

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

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

- a) Até 2 anos depois da entrada em vigor do presente Convenção, no caso de navios-tanques para transporte de petróleo bruto de porte bruto igual ou superior a 70 000 t; e
- b) Até 4 anos depois da entrada em vigor do presente Convenção, no caso de navios-tanques para transporte de petróleo bruto de porte bruto igual ou superior a 40 000 t mas inferior a 70 000 t.

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

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

Navios petroleiros qualificados como navios petroleiros de lastro segregado

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

REGRA 13A

Requisitos para navios petroleiros com tanques destinados a lastro limpo

1. Um navio petroleiro que opere com tanques destinados a lastro limpo, em conformidade com as disposições da regra 13, parágrafo 9 ou 10, do presente Anexo, terá tanques com capacidade suficiente, destinados exclusivamente ao transporte de lastro limpo, como definido na regra 1, parágrafo (16) deste anexo, de modo a satisfazer os requisitos da regra 13, parágrafos (2) e (3), do presente anexo.

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

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

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

4. Todos os navios petroleiros que operem com tanques destinados a lastro limpo possuirão um Manual de Operação dos Tanques Destinados a Lastro Limpo, com a descrição detalhada do sistema e dos procedimentos operacionais. Este manual obedecerá às exigências da Administração e incluirá todas as informações contidas nas especificações referidas no parágrafo (2) da presente regra. Se for efectuada uma modificação no sistema de tanques destinados a lastro limpo, o manual de operação será revisto em conformidade.

REGRA 13B

Requisitos para a lavagem com petróleo bruto

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

2. A instalação de lavagem com petróleo bruto, o equipamento associado e a sua disposição cumprirão os requisitos estabelecidos pela administração. Tais requisitos incluirão, pelo menos, todas as disposições das especificações para o projecto, operação e controlo dos sistemas de lavagem com petróleo bruto, adoptadas pela Conferência Internacional sobre Segurança de Navios-Tanques e Prevenção da Poluição, 1978, na Resolução 15, com as eventuais revisões feitas pela Organização.

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

4. No respeitante à lastragem dos tanques de carga, antes de cada viagem em lastro serão lavados com petróleo bruto um número suficiente de tanques de carga, para que, tendo em consideração a rota habitual do navio petroleiro e as condições

meteorológicas previsíveis, apenas se embarque água para lastro nos tanques de carga que tenham sido lavados com petróleo bruto.

5. Todos os navios petroleiros que operem com sistemas de lavagem de tanques com petróleo bruto possuirão um Manual de Operação e Equipamento com a descrição detalhada do sistema, do equipamento e dos procedimentos operacionais. Este manual obedecerá as exigências da Administração e incluirá todas as informações contidas nas especificações referidas no parágrafo (2) da presente regra. Se for efectuada uma modificação no sistema de lavagem com petróleo bruto, o Manual de Operação e Equipamento será revisto em conformidade;

REGRA 13C

Navios tanques existentes utilizados em tráfegos específicos

1. Tendo em consideração as disposições do parágrafo (2) da presente regra, a regra 13, parágrafos (7) a (10), do presente Anexo não se aplicará a um navio petroleiro existente utilizado exclusivamente em tráfegos específicos entre:

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

2. As disposições do parágrafo 1 da presente regra aplicar-se-ão apenas quando os portos ou terminais onde se efectue o carregamento no decurso dessas viagens possuírem instalações adequadas para a recepção e tratamento de todo o lastro e água de lavagem de tanques, provenientes de navios petroleiros que os utilizem, e quando forem satisfeitas todas as seguintes condições:

- a) Tendo em consideração as excepções previstas na regra 11 do presente Anexo, todas as águas de lastro, incluindo águas de lastro limpo, e os resíduos da lavagem de tanques são retidos a bordo e trasfegados para instalações de recepção, e o registo apropriado no Livro de Registo de Hidrocarbonetos, referido na regra 20 deste Anexo, é visado pela autoridade competente do Estado do porto;
- b) Tenha havido acordo entre a Administração e os Governos dos Estados do porto referidos no parágrafo 1, alínea (a) ou (b), da presente regra, relativamente à utilização de um navio petroleiro existente para um tráfego específico;
- c) Em conformidade as disposições pertinentes do presente Anexo, as instalações de recepção dos portos ou terminais acima referidas sejam aprovadas, para os efeitos da presente regra, pelos governos dos Estados Partes no presente Convenção, em cujo território estejam situados esses portos ou terminais; e
- d) Esteja mencionado no Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Hidrocarbonetos que o navio petroleiro se destina exclusivamente a esse tráfego específico.

REGRA 13D

Navios petroleiros existentes com disposições especiais para lastro

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

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

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

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

REGRA 13E

Localização protectiva dos espaços para lastro segregado

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

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

$$\Sigma PA_c + \Sigma PA_s \geq J [L_c (B + 2D)]$$

onde:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

$$J_{\text{reduzido}} = J - \left(a - \frac{O_s + O_r}{4O_A} \right)$$

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

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

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

a = 0,50 para navios petroleiros de porte bruto igual ou superior a 420 000 t. e os valores de "a" correspondentes a valores de porte bruto intermédio calcular-se-ão por interpolação linear;

O_s = como definido na regra 23, parágrafo (1), alínea (a), do presente Anexo.

O_r = como definido na regra 23, parágrafo (1), alínea (b), do presente Anexo;

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

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

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

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

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

«REGRA 13F

Prevenção da poluição por hidrocarbonetos em caso de abalroamento ou encalhe

1. Esta regra deve aplicar-se aos navios petroleiros de porte bruto igual ou superior a 600 t de arqueação bruta:

- a) Cujo contrato de construção foi celebrado em 6 de Julho de 1993 ou depois desta data; ou
- b) Na ausência de contrato de construção, cuja quilha foi assente, ou se encontrava numa fase equivalente de construção, em 6 de Janeiro de 1994 ou depois desta data; ou
- c) Cuja entrega foi efectuada em 6 de Julho de 1996 ou depois; ou
- d) Que sofreu uma grande modificação:

- i) Cujo contrato foi celebrado depois de 6 de Julho de 1993; ou
- ii) Na ausência de um contrato, cujos trabalhos foram iniciados depois de 6 de Janeiro de 1994; ou
- iii) Cujos trabalhos terminaram depois de 6 de Julho de 1996.

2. Qualquer navio petroleiro de porte bruto igual ou superior a 5000 t deve:

- a) Satisfazer, em substituição dos requisitos aplicáveis da regra 13E, os requisitos do parágrafo (3), a menos que esteja sujeito às disposições dos parágrafos (4) e (5); e
- b) Satisfazer, se for o caso, os requisitos do parágrafo 6.

3. Os tanques de carga devem ser protegidos, a todo o seu comprimento, por tanques de lastro, ou por outro tipo de espaços, que não sejam utilizados como tanques de carga ou tanques de combustível do seguinte modo:

- a) Tanques ou espaços laterais.

Os tanques ou espaços laterais devem ter uma profundidade igual à altura total do costado do navio ou devem estender-se desde o tecto do duplo fundo até ao convés mais alto, sem considerar o trincanil arredondado, caso exista.

Devem estar dispostos de tal modo que os tanques de carga se encontrem para dentro da linha de traçado do costado, e em nenhum caso a uma distância inferior a w , como se indica na figura 1, e que é medida numa qualquer secção transversal perpendicularmente ao costado, tal como a seguir se indica:

DW

$$W \approx 0,5 + \frac{\text{---}}{20\,000} (m) \text{ ou } w = 2, \text{ m, se este ultimo valor for inferior}$$

Em caso algum o valor de w deve ser inferior a 1,0 m.

- b) Tanques ou espaços do duplo fundo. Em qualquer secção transversal, a profundidade de cada tanque ou espaço do duplo fundo deve ser tal que a distância h , medida entre o fundo dos tanques de carga e a linha de traçado

do fundo do costado, medida perpendicularmente ao fundo do costado, como se indica na fig. 1, não seja inferior à distância abaixo definida:

$$h = \frac{B}{15} \text{ (m) ou } h = 2.0 \text{ m, se este ultimo valor for inferior}$$

Em caso algum o valor de h deve ser inferior a 1,0 m.

- c) Zona do encolamento ou locais em que o encolamento não está claramente definido.

Quando as distâncias h e w são diferentes, a distância w deve ter preferência nos níveis que excedam $1,5 h$, acima da linha de água zero, como se indica na fig. 1.

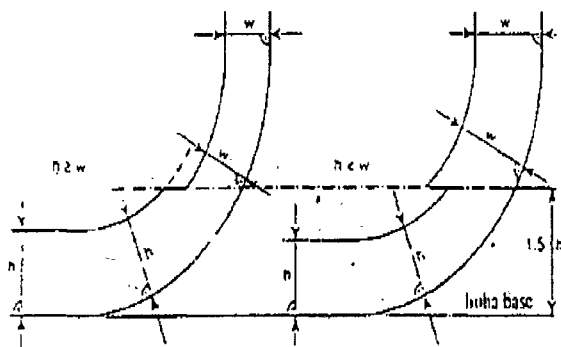


Figura 1 — Linhas que definem os limites dos tanques de carga, para o parágrafo 3

- d) Capacidade total dos tanques de lastro.

Em todos os navios-tanques que transportem petróleo bruto de porte bruto igual ou superior a 20 000 t, e em todos os navios-tanques que transportem produtos refinados de porte bruto igual ou superior a 30 000 t, a capacidade total dos tanques laterais, dos tanques de duplo fundo e dos tanques do pique à proa e do pique à ré não deve ser inferior à capacidade dos tanques de lastro segregado, determinada de acordo com as disposições da regra 13. Os tanques e espaços laterais e os do duplo fundo, utilizados para satisfazer os requisitos da regra 13, devem estar dispostos de uma maneira tão uniforme quanto possível ao longo da zona dos tanques de carga.

A capacidade suplementar de lastro segregado, que tenha sido prevista para reduzir as tensões longitudinais de flexão da viga do navio, caimento, etc., pode ser colocada em qualquer ponto do interior do navio.

- e) Poços de aspiração nos tanques de carga.

Os poços de aspiração dos tanques de carga podem penetrar no interior do duplo fundo, abaixo do limite definido pela distância h , desde que sejam tão pequenos quanto possível e que a distância entre o fundo dos poços e as chapas do fundo não seja inferior a $0,5 h$.

- f) Encanamentos de lastro e de carga.

Os encanamentos de lastro e outros encanamentos tais como os de sonda e os de respiração dos tanques de lastro não devem atravessar os tanques de carga. Os encanamentos de carga e outros encanamentos similares dos tanques de carga não devem atravessar os tanques de lastro. Pode ser feita uma excepção para encanamentos de pequeno comprimento, desde que eles estejam completamente soldados ou sejam de uma construção equivalente.

4. a) Os tanques ou espaços do duplo fundo exigidos na alínea (b) do parágrafo (3) podem ser dispensados, desde que a concepção do navio-tanque permita que a pressão da carga e dos vapores que se exerce no fundo da chapa de revestimento, constituindo este o único obstáculo entre a carga e o mar, não exceda a pressão hidrostática exterior da água, tal como está expresso na seguinte fórmula:

$$f \times h_c \times r_c \times g + 100 \Delta_p \leq d_n \times p_s \times g$$

na qual:

h_c = altura da carga em contacto com a chapa do fundo, em metros;

p_c = densidade máxima da carga, em t/m^3 ;

d_n = calado mínimo de serviço em qualquer condição de carga prevista, em metros;

p_s = densidade da água do mar, em t/m^3 ;

D_p = máxima pressão fixa da válvula de pressão/depressão colocada nos tanques de carga, em bars;

f = factor de segurança = 1,1;

g = valor padrão da aceleração da gravidade ($9,81 \text{ m/s}^2$).

- b) Qualquer divisão horizontal necessária para satisfazer os requisitos acima mencionados deve estar situada a uma altura de pelo menos $B/6$ ou 6 m, se este último valor for menor, mas não mais de $0,6 D$, acima da linha de água zero, sendo D o pontal de construção a meio do navio;

- c) A disposição dos tanques ou espaços laterais deve ser feita de acordo com os requisitos da alínea a) do parágrafo 3; no entanto, abaixo de um nível situado a $1,5 h$ acima da linha base, sendo h a altura que se define na alínea (b) do parágrafo (3), a linha que define o limite dos tanques de carga pode ser vertical até à chapa do fundo, tal como se indica na fig. 2.

5. Também podem ser aceites outros métodos de concepção e construção de navios-tanques como alternativa aos requisitos especificados no parágrafo (3), desde que estes métodos assegurem pelo menos o mesmo grau

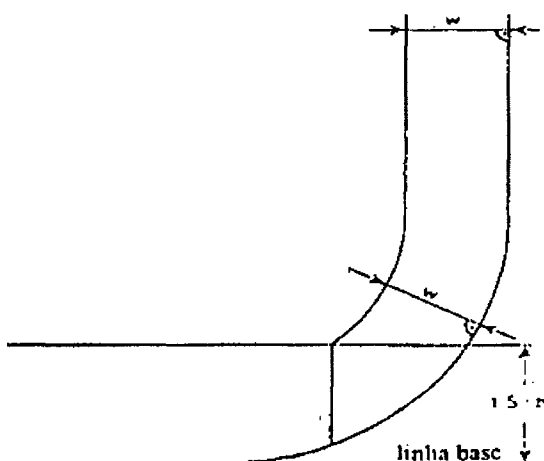


Figura 2 — Linhas que definem os limites dos tanques de carga, para o parágrafo 4

Figura 2

de protecção contra a poluição por hidrocarbonetos em caso de abaloamento ou encalhe e que sejam aprovados, em princípio, pela Comissão de Protecção do Meio Marinho, tendo em conta as linhas de orientação elaboradas pela Organização.

6. Nos navios petroleiros de porte bruto igual ou superior a 20 000 t, às pressupostas avarias especificadas na alínea b) do parágrafo 2 da regra 25 deve ser acrescentada a pressuposta avaria por rasgo das chapas de fundo que se segue:

a) Extensão longitudinal:

i) Navios de porte bruto igual ou superior a 75 000 t.

0,6 L, medido a contar da perpendicular a vante;

ii) Navios de porte bruto inferior a 75 000 t.

0,4 L, medido a contar da perpendicular

a vante;

b) Extensão transversal — $B/3$ em qualquer ponto do fundo;

c) Extensão vertical — rombo exterior do casco.

7. Os petroleiros de porte bruto inferior a 5000 t devem:

a) Estar providos pelo menos de tanques ou espaços de duplo fundo que tenham uma tal profundidade que a distância h , definida na alínea (b) do parágrafo (3), satisfaça as disposições seguintes:

$h = B/15$ (m), com um valor mínimo de 0,76 m

na zona do encolamento, e, em locais sem uma definição clara do encolamento, a linha que define o limite dos tanques de carga deve ser paralela à linha de fundo chato de meio do navio, tal como é indicado na fig. 3; e

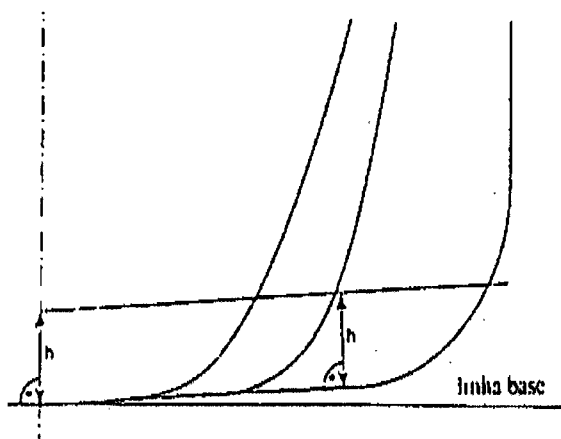


Figura 3 — Linhas que definem os limites dos tanques de carga, para o parágrafo 7

b) Estar equipados com tanques de carga concebidos de tal modo que a capacidade de cada um dos tanques de carga não ultrapasse 700 m³, a menos que os tanques ou espaços laterais estejam dispostos do modo indicado na alínea (a) do parágrafo (3) e que a distância w seja igual a:

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

com um valor mínimo de 0,76 m.

8. Os hidrocarbonetos não devem ser transportados em qualquer espaço que se prolongue para vante da antepara de colisão localizada de acordo com a regra II-1/11 da Convenção

Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, emendada. Um petroleiro para o qual não seja exigida a antepara de colisão, em aplicação desta regra, não deve transportar hidrocarbonetos em qualquer espaço a vante do plano transversal perpendicular ao eixo longitudinal, que está situado no local onde se encontraria uma antepara de colisão, instalada de acordo com a referida regra.

9. Quando se aprovarem o projecto e a construção de navios petroleiros, que devam ser construídos de acordo com as disposições da presente regra, as Administrações devem ter em devida conta os aspectos gerais ligados à segurança, nomeadamente a necessidade de assegurar a manutenção e a inspecção dos tanques e espaços laterais e os do duplo fundo.

REGRAS 13G

Prevenção da poluição por hidrocarbonetos em caso de abaloamento ou encalhe — Medidas aplicáveis aos petroleiros existentes

1. A presente regra:

- a) Aplica-se aos navios-tanques para transporte de petróleo bruto, de porte bruto igual ou superior a 20 000 t, e aos de transporte de produtos refinados, de porte bruto igual ou superior a 30 000 t, cujo contrato de construção já tenha sido assinado, cuja quilha já tenha sido assente ou cuja entrega se efectue antes das datas especificadas no parágrafo 1 da regra 13F do presente Anexo; e
- b) Não se aplica aos navios petroleiros que satisfaçam a regra 13F do presente Anexo, cujo contrato de construção tenha sido assinado, cuja quilha tenha sido assente, ou cuja entrega se efectue antes das datas especificadas no parágrafo 1 da regra 13F do presente anexo; e
- c) Não se aplica aos navios petroleiros abrangidos pela anterior alínea a), que satisfaçam as alíneas (a) e (b) do parágrafo 3 da regra 13F, o parágrafo (4) da regra 13F e o parágrafo 5 da regra 13F do presente Anexo, excepto no que se refere às distâncias mínimas previstas entre os limites dos tanques de carga e o costado do navio e as chapas do fundo. Neste caso, a protecção lateral não deve ser inferior à especificada no Código Internacional para a Construção e Equipamento de Navios de Transporte de Produtos Químicos Perigosos a Granel para a localização dos tanques de carga dos navios do tipo 2 e a protecção do fundo deve cumprir o disposto na alínea b) do parágrafo 4 da regra 13E do presente Anexo.

2. Os requisitos da presente regra entram em vigor a partir de 6 de Julho de 1995.

- a) Todo o navio petroleiro ao qual este regulamento se aplique deve ser sujeito a um regime intensificado de inspecções durante as vistorias periódicas, intermédias e anuais, cujo âmbito e frequência satisfaçam, pelo menos, as directivas elaboradas pela Organização;
- b) Todo o navio petroleiro que tenha mais de cinco anos e ao qual se aplique esta regra deve ter a bordo, à disposição das autoridades competentes de qualquer Governo de um Estado Parte da presente Convenção, um arquivo completo com os relatórios das vistorias, incluindo os resultados de todas as medidas de escantilhões requeridas, assim como a lista dos trabalhos realizados sobre a estrutura.

- c) Este arquivo deve estar acompanhado por um relatório de apreciação do estado do navio, contendo as conclusões sobre o estado da estrutura do navio e sobre os escantilhões actuais, que deve estar devidamente autenticado para indicar que foi aceite pela Administração da bandeira ou em seu nome. Este arquivo e o relatório de apreciação do estado do navio devem ser elaborados segundo o modelo normalizado reproduzido nas linhas guia elaboradas pela Organização.

4. Todo o navio petroleiro que não cumpra os requisitos aplicáveis a um navio petroleiro novo, tal como é definido no parágrafo (26) da regra 1 do presente Anexo, deve cumprir os requisitos da regra 13F do presente Anexo o mais tardar 25 anos depois da data de entrega, a menos que os tanques laterais ou os espaços do duplo fundo, que não são utilizados para o transporte de hidrocarbonetos e que satisfaçam os requisitos relativos à largura e à altura estabelecidos no parágrafo (4) da regra 13E, protejam pelo menos 30% de L , sobre toda a altura do navio, de cada lado, ou pelo menos 30% da área projectada do fundo incluída no comprimento L , em que L , corresponde à definição contida no parágrafo (2) da regra 13E, caso em que o navio petroleiro deve cumprir a regra 13F o mais tardar 30 anos depois da data da sua entrega.

5. Todo o navio petroleiro que satisfaça os requisitos aplicáveis a um navio petroleiro novo, tal como é definido no parágrafo (26) da regra 1 do presente Anexo, deve satisfazer os requisitos da regra 13F do presente Anexo o mais tardar 30 anos depois da data da sua entrega.

6. Todas as novas condições de lastro e de carga, resultantes da aplicação do parágrafo (4) da presente regra, devem ser submetidas à aprovação da Administração, que dará uma atenção particular à resistência longitudinal e local, à estabilidade intacta e, se for o caso, à estabilidade em avaria.

7. Podem ser aceites outras medidas estruturais e operacionais, tal como a carga hidrostaticamente equilibrada, a título de variantes das prescrições do parágrafo (4), na condição de que estas variantes ofereçam pelo menos o mesmo grau de protecção contra a poluição pelos hidrocarbonetos, em caso de abaloamento ou encalhe, e que sejam aprovadas pela Administração, tendo como base as linhas guia elaboradas pela Organização.

REGRAS 14

Segregação de hidrocarbonetos e água de lastro e transporte de hidrocarbonetos no pique de vante

1. Salvo no caso previsto no parágrafo (2) da presente regra, os navios novos, que não sejam navios petroleiros, de arqueação bruta igual ou superior a 4000 t e os navios petroleiros novos de arqueação bruta igual ou superior a 150 t não transportarão água de lastro em nenhum tanque de combustível líquido.

2. Sempre que condições anormais ou a necessidade de transportar grandes quantidades de combustível líquido obriguem a transportar água de lastro, que não seja lastro limpo, em tanques de combustível líquido, esta água de lastro será descarregada para instalações de recepção ou para o mar em conformidade com a regra 9, utilizando o equipamento especificado na regra 16, parágrafo (2), do presente Anexo, e esta operação registada no Livro de Registo de Hidrocarbonetos.

3. Todos os outros navios satisfarão, na medida do possível e do razoável, os requisitos do parágrafo (1) da presente regra.

4. Num navio de arqueação bruta igual ou superior a 400 t, cujo contrato de construção foi celebrado depois de (1) de Janeiro de 1982 ou, na ausência de um contrato de construção, cuja quilha foi assente ou que se encontrava numa fase equivalente de construção depois de 1 de Julho de 1982, os hidrocarbonetos não serão transportados no pique de vante ou num tanque a vante da antepara de colisão.

5. Todos os navios não abrangidos pelo parágrafo (4) da presente regra cumprirão as disposições desse parágrafo, na medida do razoável.

REGRAS 15

Retenção de hidrocarbonetos a bordo

1. Tendo em consideração as disposições dos parágrafos (5) e (6) da presente regra, os navios petroleiros de arqueação bruta igual ou superior a 150 t serão equipados com dispositivos satisfazendo os requisitos dos parágrafos (2) e (3) desta regra, estabelecendo-se que, no caso dos navios petroleiros existentes, os requisitos relativos ao equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos e aos tanques de resíduos serão aplicados 3 anos após a entrada em vigor da presente Convenção.

2. a) Serão instalados meios adequados para a limpeza dos tanques de carga e para a trasfega dos resíduos de lastro sujo e das águas de lavagem dos tanques de carga para um tanque de resíduos aprovado pela Administração. Nos navios petroleiros existentes, qualquer dos tanques de carga pode ser destinado a tanque de resíduos;

b) Neste sistema serão instalados dispositivos que permitam trasfegar os resíduos de hidrocarbonetos para um tanque ou conjunto de tanques de resíduos de modo que o efluente descarregado para o mar satisfaça as disposições da regra 9 do presente Anexo;

c) O tanque ou conjunto de tanques de resíduos terá a capacidade suficiente para reter os resíduos provenientes da lavagem dos tanques, os resíduos de hidrocarbonetos e os resíduos de lastro sujo. A capacidade total do tanque ou tanques de resíduos não será inferior a 3% da capacidade de transporte de hidrocarbonetos do navio, podendo, todavia, a Administração aceitar os seguintes valores:

i) 2 % para os navios petroleiros em que os dispositivos de lavagem de tanques sejam tais que, uma vez carregado o tanque ou tanques de resíduos com água de lavagem, esta água seja suficiente para a lavagem dos tanques e se for caso disso, para fornecer o fluido de accionamento dos ejectores, sem a introdução adicional de água no sistema;

ii) 2 % quando existirem tanques de lastro segregado ou tanques destinados a lastro limpo, em conformidade com a regra 13 do presente Anexo, ou quando o navio estiver equipado com um sistema de limpeza de tanques de carga utilizando na lavagem com petróleo bruto de acordo com a regra 13 B deste Anexo. Esta capacidade pode ainda ser reduzida para 1,5 % para os navios petroleiros em que os dispositivos de lavagem de tanques sejam tais que, uma vez carregado o tanque ou tanques de resíduos com água de lavagem, esta água seja

suficiente para a lavagem dos tanques e, se for caso disso, para fornecer o fluido de accionamento dos ejectores, sem a introdução adicional de água no sistema;

- iii) 1 % para os navios de carga combinada em que a carga de hidrocarbonetos é transportada apenas em tanques com anteparas lisas. Esta capacidade pode ainda ser reduzida para 0,8% quando os dispositivos de lavagem de tanques sejam tais que, uma vez carregado o tanque ou tanques de resíduos com água de lavagem, esta água seja suficiente para a lavagem dos tanques e, se for caso disso, para fornecer o fluido de accionamento dos ejectores, sem a introdução adicional de água no sistema.

Os navios petroleiros novos de porte bruto igual ou superior a 70 000 t possuirão, pelo menos, dois tanques de resíduos.

- d) Os tanques de resíduos especialmente no respeitante à localização de entradas, saídas, deflectores ou filtros, quando existam, serão projectados de forma a evitar excessiva turbulência e o arrastamento de hidrocarbonetos ou de emulsões de hidrocarbonetos com a água.

- 3. a) Será instalado um equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos, aprovado pela Administração. Ao examinar o projecto do aparelho de medida do teor em hidrocarbonetos a integrar no equipamento, a Administração terá em consideração as especificações recomendadas pela Organização (*). O dispositivo será equipado com uma unidade que permita o registo contínuo da descarga em litros por milha marítima e a quantidade total descarregada, ou o teor em hidrocarbonetos e o débito de descarga. Este registo será identificado pela data e hora e será mantido pelo menos durante 3 anos. O equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos entrará em funcionamento sempre que se verifique uma descarga de efluentes para o mar e assegurará a paragem automática de qualquer descarga de misturas de hidrocarbonetos logo que a taxa instantânea de carga de hidrocarbonetos exceda o valor permitido pela regra 9, parágrafo (1), alínea (a), do presente anexo. Qualquer avaria no equipamento monitor fará interromper a descarga e será registada no Livro de Registo de Hidrocarbonetos. Existirá um modo alternativo de funcionamento manual, que poderá ser utilizado quando ocorrer uma avaria, mas a unidade avariada será reparada logo que possível. A autoridade portuária do Estado poderá autorizar o navio petroleiro, que apresente uma unidade avariada, a iniciar uma viagem em lastro antes de se dirigir para um porto de reparação. O equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos será projectado e instalado em cumprimento das Directivas e Especificações sobre os Equipamentos Monitores de Descarga de Hidrocarbonetos para Navios Petroleiros elaboradas pela Organização. As Administrações podem aceitar as disposições específicas de acordo com os detalhes dados nas Directivas e Especificações

- b) Existirão a bordo detectores eficazes da superfície de separação hidrocarbonetos/água, aprovados pela Administração, que permitam determinar, rapidamente e com precisão, a superfície de separação hidrocarbonetos/água nos tanques de resíduos e que poderão ser utilizados noutros tanques onde se efectue a separação hidrocarbonetos/água e a partir dos quais se pretenda descarregar o efluente directamente para o mar;

- c) As instruções relativas ao funcionamento do equipamento monitor estarão de acordo com um manual de funcionamento aprovado pela Administração. As instruções aplicar-se-ão tanto ao funcionamento manual como ao funcionamento automático e garantirão que os hidrocarbonetos serão sempre descarregados em cumprimento das condições estipuladas na regra 9 do presente Anexo (*).

4. Os requisitos dos parágrafos (1), (2) e (3) da presente regra não se aplicarão aos navios petroleiros de arqueação bruta inferior a 150 t, nos quais o controle de descarga de hidrocarbonetos previsto na regra 9 do presente Anexo será efectuado pela retenção a bordo dos hidrocarbonetos e posterior descarga para instalações de recepção de todas as águas de lavagem poluídas. A quantidade total dos hidrocarbonetos e da água utilizada para a lavagem e reenviada para um tanque de armazenagem será registada no Livro de Registo de Hidrocarbonetos. Esta quantidade total será descarregada para instalações de recepção, a não ser que tenham sido tomadas disposições adequadas para garantir que qualquer efluente, cuja descarga para o mar seja permitida, foi eficazmente controlado de modo a garantir cumprimento das disposições da regra 9 do presente Anexo.

(*) Faz-se referência ao Guia de Mares Limpos para Navios Petroleiros, publicado pela Internacional Chamber of Shipping (ICS) e pela Oil Companies International Marine Forum (OCIMF).

- 5. a) A Administração pode isentar do cumprimento dos requisitos dos parágrafos (1), (2) e (3) da presente regra qualquer navio petroleiro que apenas efectue viagens de duração não superior a 72 horas e que não se afaste mais de 50 milhas da terra mais próxima, desde que o navio seja utilizado exclusivamente no tráfego entre portos ou terminais de um Estado Parte na presente Convenção. Tal isenção será condicionada ao requisito de que o navio petroleiro retenha a bordo todas as misturas de hidrocarbonetos para posterior descarga em instalações de recepção e à verificação, pela Administração, de que as instalações disponíveis são adequadas para receber tais misturas de hidrocarbonetos;

- b) A Administração pode isentar do cumprimento dos requisitos do parágrafo 3 da presente regra os navios petroleiros diferentes dos referidos na alínea a) do presente parágrafo, quando:

- i) O navio petroleiro for um navio petroleiro existente de porte bruto igual ou superior a 40 000 t, tal como referido no parágrafo 91) da regra 13C do presente Anexo, utilizado em tráfegos específicos, se forem cumpridas as condições especificadas no parágrafo 2 da regra 13C; ou

- ii) O navio petroleiro for utilizado exclusivamente

(*) Faz-se referência às Directivas e Especificações sobre os Equipamentos Monitores de Descarga de Hidrocarbonetos para Petroleiros adoptados pela Resolução A. 496 (XII).

numa ou mais das seguintes categorias de viagens:

- 1) Viagens dentro de áreas especiais; ou
- 2) Viagens em que não se afaste mais de 50 milhas do terra mais próxima, fora das áreas especiais, quando o navio petroleiro for utilizado em:

- (aa) Tráfego entre portos ou terminais de um Estado Parte na presente Convenção; ou
- (bb) Viagens restritas, como determinado pela Administração, e de duração não superior a 72 horas, desde que sejam cumpridas todas as seguintes condições;

(3) Todas as misturas de hidrocarbonetos são retidas a bordo para posterior descarga para instalações de recepção;

(4) Para as viagens especificadas na alínea (b), (ii), (2), deste parágrafo, a Administração tenha verificado que estão disponíveis, nos portos e terminais de carga de hidrocarbonetos que o navio petroleiro frequenta, instalações de recepção adequadas para receber tais misturas de hidrocarbonetos;

(5) O Certificado Internacional de Prevenção de Poluição por Hidrocarbonetos, se exigido, é visado de modo a indicar que o navio é utilizado exclusivamente numa ou mais das categorias de viagens especificadas nas alíneas (b), (ii), (1), e (b), (ii), (2), (bb), do presente parágrafo: e

(6) A quantidade, hora e porto de descarga são registados no Livro de Registo de Hidrocarbonetos.

6. Quando, na opinião da Organização, for impossível obter os equipamentos requeridos pela regra 9, parágrafo (1), alínea (a), (vi), do presente Anexo, e especificados no parágrafo 3, alínea a), desta regra, para o controle em continuo das descargas de produtos refinados leves (hidrocarbonetos brancos), a Administração pode dispensar o cumprimento de tais requisitos, desde que a descarga seja autorizada apenas quando efectuada segundo os procedimentos estabelecidos pela Organização, satisfazendo as condições da regra 9, parágrafo (1), alínea (a), do presente Anexo, com excepção da obrigação de possuir em funcionamento um equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos. A Organização reexaminará a disponibilidade dos equipamentos a intervalos que não excedam 12 meses.

7. Os requisitos dos parágrafos (1), (2) e (3) do presente regra não se aplicam aos navios petroleiros que transportam asfalto ou outros produtos sujeitos às disposições do presente Anexo, que devido às suas propriedades físicas não permitem a separação eficaz produto/água e a vigilância contínua, pelo que o controle do descarga nos termos da regra 9 do presente Anexo será feito pela retenção de resíduos a bordo e descarga para instalações de recepção de todas as águas de lavagem contaminadas.

REGRA 16

Sistemas monitor e de controlo das descargas de hidrocarbonetos, e equipamento de filtragem de hidrocarbonetos.

1. Todos os navios de arqueação bruta igual ou superior a 400 t, mas inferior a 10 000 t, serão apetrechados com um equipamento de filtragem em cumprimento das disposições do parágrafo (4) da presente regra. Se esses navios transportarem grandes quantidades de combustível líquido, cumprirão as disposições do parágrafo (2) desta regra ou do parágrafo 1 da regra 14.

2. Todos os navios de arqueação bruta igual ou superior a

10000 t serão apetrechados com equipamento de filtragem de hidrocarbonetos e dispositivos para um alarme e para paragem automática de toda a descarga de misturas de hidrocarbonetos, quando o teor em hidrocarbonetos do fluente exceder 15 partes por milhão.

3. a) A Administração pode isentar os navios que efectuem exclusivamente viagens dentro de áreas especiais do cumprimento das disposições dos parágrafos (1) e (2) desta regra, desde que sejam satisfeitas todas as condições seguintes:

- i) O navio esteja equipado com um tanque de retenção com volume adequado, satisfazendo a Administração, para a retenção total a bordo das águas das cavernas com teor de hidrocarbonetos;
- ii) Todas as águas das cavernas com teor de hidrocarbonetos seja retiradas a bordo, para descarga subsequente para instalações de recepção;
- iii) A Administração tenha considerado existirem instalações de recepção adequadas à recepção das águas das cavernas com teor de hidrocarbonetos, num número suficiente dos portos ou terminais a que o navio atraca;
- iv) O certificado Internacional de prevenção da poluição por hidrocarbonetos, quando exigível, seja visado de modo a indicar que o navio efectua somente dentro de área especiais; e
- v) A quantidade, a hora e o porto de descarga sejam registados no livro de registo de hidrocarbonetos.

b) A Administração deve assegurar que os navios de arqueação bruta inferior a 400 t sejam apetrechados, na medida do possível, para reterem a bordo os hidrocarbonetos ou a mistura de hidrocarbonetos, ou para a sua descarga conforme as disposições da regra 9, 1(b), deste Anexo.

4. O equipamento de filtragem de hidrocarbonetos referidos no parágrafo (1) desta regra será de modelo aprovado pela Administração e projectado de modo a assegurar que as misturas de hidrocarbonetos descarregadas para o mar, depois de passarem através do sistema ou sistemas, possuam um teor em hidrocarbonetos não superior a 15 partes por milhão. Ao examinar o projecto deste equipamento, a Administração terá em consideração as especificações recomendadas pela Organização.

5. O equipamento de filtragem de hidrocarbonetos referido no parágrafo (2) desta regra será de modo aprovado pela Administração e projectado de modo a assegurar que as misturas de hidrocarbonetos descarregadas para o mar, depois de passarem através do sistema ou sistemas, possuam um teor em hidrocarbonetos não superior a 15 partes por milhão. Será equipado com um dispositivo de alarme que indica quando este teor não possa ser mantido. O sistema deve ser apetrechado de forma assegurar que qualquer descarga de mistura de hidrocarbonetos é interrompida automaticamente, quando o teor em hidrocarbonetos do fluente exceder 15 partes por milhão. Ao examinar o projecto destes equipamentos e instalações, a Administração terá em consideração as especificações recomendadas pela Organização.

6. Para os navios cuja entrada em operação seja anterior a 6

de Julho de 1993, as disposições desta regra aplicar-se em 6 de Julho de 1998, desde que esses navios possam operar com equipamento separador hidrocarbonetos/água (equipamento de 100 ppm).

REGRA 17

Tanques de resíduos de hidrocarbonetos (lamas)

1. Todos os navios de arqueação bruta igual ou superior a 400 t possuirão um ou mais tanques de capacidade suficiente, tendo em consideração o tipo de aparelho propulsor e a duração das suas viagens, para receber os resíduos de hidrocarbonetos (lamas) que não possam ser tratados de outra forma, de acordo com os requisitos do presente Anexo, tais como os resultantes da purificação do combustível e dos óleos lubrificantes e das fugas de hidrocarbonetos nas casas de máquinas.

2. Nos navios novos, estes tanques serão projectados e construídos de forma a facilitar a sua limpeza e a descarga de resíduos para instalações de recepção. Os navios existentes cumprirão estes requisitos na medida do possível e do razoável.

3. Os encanamentos que conduzem aos tanques de lamas e que deles partem não terão ligação directa para o mar, salvo a união universal de descarga, a que se refere a regra 19.

REGRA 18

Sistema de bombagem de encanamentos e de descarga nos navios petroleiros

1. Todos os navios petroleiros possuirão um colector de descarga para ligação às instalações de recepção, localizado no convés a ambos os bordos, a fim de descarregar as águas de lastro sujo ou as águas que contenham hidrocarbonetos.

2. Em todos os navios petroleiros, os encanamentos de descarga para o mar das águas de lastro ou de águas que contenham hidrocarbonetos provenientes da zona dos tanques de carga, que possa ser permitida nos termos da regra 9 ou regra 10 do presente Anexo, terão os terminais localizados no convés ou no costado do navio acima da linha de água nas condições de lastro máximo. Podem ser aceites diferentes disposições de encanamentos para permitir operar nas condições autorizadas nos parágrafos, 6, (a) a (e), da presente regra.

3. Nos navios petroleiros novos serão instalados meios que permitam interromper a descarga para o mar de águas de lastro ou de águas que contenham hidrocarbonetos provenientes da zona dos tanques de carga, que não sejam as descargas abaixo da linha de água permitidas pelo parágrafo 6 da presente regra, a partir de um local situado no convés superior ou acima deste de modo a que o colector mencionado no parágrafo (1) da presente regra e a descarga para o mar proveniente dos encanamentos mencionados no parágrafo (2) desta regra possam ser observados visualmente. Não é necessário instalar meios para interrupção da descarga a partir do local de observação, se existir um sistema de comunicações eficaz e de confiança, tal como um sistema de comunicações por telefone ou rádio entre o local de observação e o local de comando da descarga.

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

- a) Serão equipados com encanamentos para hidrocarbonetos, projectados e instalados de modo a que a retenção de hidrocarbonetos nos encanamentos seja minimizada; e
- b) Serão instalados meios para drenar todas as bombas de

carga e todos os encanamentos para hidrocarbonetos no termo da operação de descarga, se necessário ligando-os a um dispositivo de drenagem forçada. Os resíduos de drenagem dos encanamentos e das bombas poderão ser descarregados quer para terra quer para um tanque de carga ou de resíduos. Para a descarga para terra, será instalado um encanamento especial de diâmetro reduzido ligado externamente às válvulas do colector de carga e descarga do navio.

5. Todos os navios petroleiros existentes, para transporte de petróleo bruto, obrigados possuir tanques de lastro segregado ou a estar equipados com um sistema de lavagem com petróleo bruto, ou a operar com tanques destinados a lastro limpo, cumprirão as disposições do parágrafo 4, b), da presente regra.

6. Em todos os navios petroleiros, a descarga de águas de lastro ou de águas que contenham hidrocarbonetos provenientes da zona dos tanques de carga será efectuada acima da linha de água, com as seguintes excepções:

- a) As descargas de lastro segregado e de lastro limpo podem ser efectuadas abaixo da linha de água:
 - i) Nos portos ou terminais no mar; ou
 - ii) No mar por gravidade; desde que a superfície da água de lastro tenha sido inspeccionada imediatamente antes da descarga, a fim de garantir que não ocorreu qualquer contaminação por hidrocarbonetos.
- b) Os navios petroleiros existentes que não possam, sem sofrer modificações, descarregar lastro segregado acima da linha de água podem descarregá-lo para o mar abaixo da linha de água desde que a superfície da água de lastro tenha sido inspeccionada imediatamente antes da descarga, a fim de garantir que não ocorreu qualquer contaminação por hidrocarbonetos;
- c) Os navios petroleiros existentes que operem com tanques destinados a lastro limpo e que não possam, sem sofrer modificações, descarregar águas de lastro, provenientes dos tanques destinados a lastro limpo, acima da linha de água, podem descarregar este lastro abaixo da linha de água desde que a descarga de águas de lastro seja controlada em conformidade com a regra 13A 3), do presente Anexo;
- d) Em todos os navios petroleiros no mar, as águas de lastro sujo ou águas que contenham hidrocarbonetos provenientes dos tanques da zona de carga, que não sejam tanques de resíduos, podem ser descarregadas por gravidade abaixo da linha de água desde que tenha decorrido tempo suficiente para permitir a separação hidrocarbonetos/água e desde que a água de lastro tenha sido inspeccionada imediatamente antes da descarga com um detector da superfície de separação hidrocarbonetos/água referido na regra 15 3) b), do presente Anexo, a fim de garantir que o nível da superfície de separação é tal que a descarga não acarrete qualquer risco aumentado de dano para o meio marinho;
- e) Nos navios petroleiros existentes, no mar, as águas de lastro sujo ou as águas que contenham hidrocarbonetos provenientes da zona dos tanques de carga podem ser descarregadas abaixo da linha de água, após ou em vez da descarga feita pelo método referido na

alínea d) do presente parágrafo, desde que:

- i) Uma parte do fluxo dessas águas seja conduzida através de um encanamento permanente para um local de fácil acesso no convés superior ou acima deste, onde possa ser observado visualmente durante a operação de descarga; e
- ii) Tais dispositivos de fluxo parcial cumpram os requisitos estabelecidos pela Administração, os quais incluirão pelo menos todas as disposições das Especificações para o Projecto, Instalação e Operação do Sistema de Fluxo Parcial para Controle das Descargas para o Mar adoptadas pela Organização.

REGRA 19

União universal de descarga

A fim de permitir a ligação entre os encanamentos das instalações de recepção e o encanamento de descarga dos resíduos provenientes dos porões das casas de máquinas do navio, ambos serão equipados com uma união universal de descarga, em conformidade com o seguinte quadro:

Dimensões padrão das flanges das uniões de descarga

Descrição	Dimensões
Diâmetro exterior	215 mm
Diâmetro interior	De acordo com o diâmetro exterior do encanamento
Diâmetro do círculo dos pernos	183 mm
Rasgos na flange	6 furos de 22 mm de diâmetro feitos a distâncias iguais, no círculo dos pernos como o diâmetro acima indicado, rasgados até à periferia da flange. Os rasgos terão a largura de 22 mm
Espessura da flange	20 mm
Pernos e porcas: quantidade, diâmetro	6 de 20 mm de diâmetro cada uma e de comprimento apropriado
A flange é desenhada para ligar encanamentos com diâmetro interior máximo de 125 mm, será de aço ou outro material equivalente e terá superfície plana. Esta flange, bem como uma junta de material resistente aos hidrocarbonetos, será apropriada para uma pressão de serviço de 6 kg/cm ² .	

REGRA 20

Livro de Registo de Hidrocarbonetos

1. Todos os navios petroleiros de arqueação bruta igual ou superior a 150 t e todos os navios de arqueação bruta igual ou superior a 400 t que não sejam navios petroleiros possuirão um Livro de Registo de Hidrocarbonetos - parte I «Operações nas casas de máquinas». Todos os navios petroleiros de arqueação bruta igual ou superior a 150 t possuirão igualmente um Livro de Registo de Hidrocarbonetos - parte II «Operações de carga/lastragem». O(s) Livro(s) de Registo de Hidrocarbonetos, que pode(m) ou não fazer parte do Diário Náutico, obedecerá(rão) ao(s) modelo(s) especificado(s) no apêndice III ao presente Anexo.

2. O livro de Registo de Hidrocarbonetos será preenchido em cada ocasião, para cada tanque, se apropriado, sempre que se proceda a qualquer das seguintes operações a bordo do navio:

a) Para operações nas casas de máquinas (todos os navios):

- i) Lastragem ou limpeza dos tanques de combustível;
- ii) Descarga de lastro sujo ou águas de limpeza

dos tanques referidos em i) desta alínea;

iii) Eliminação de resíduos de hidrocarbonetos (lamas);

iv) Descarga para o mar ou outro tipo de eliminação de águas dos porões acumuladas nas casas de máquinas.

b) Para as operações de carga/lastragem (navios petroleiros):

- i) Carga de hidrocarbonetos;
- ii) Transferência interna da carga de hidrocarbonetos durante a viagem;
- iii) Descarga de hidrocarbonetos;
- iv) Lastragem dos tanques de carga e dos tanques destinados a lastro limpo;
- v) Limpeza dos tanques de carga, incluindo lavagem com petróleo;
- vi) Descarga de lastro, com excepção do proveniente dos tanques de lastro segregado;
- vii) Descarga de águas dos tanques de resíduos;
- viii) Fecho de todas as válvulas apropriadas ou dispositivos análogos depois das operações de descarga dos tanques de resíduos;
- ix) Fecho das válvulas necessárias para isolar os tanques destinados a lastro limpo dos encanamentos de carga e de drenagem forçada após as operações de descarga dos tanques de resíduos;
- x) Eliminação de resíduos.

3. No caso das descargas de hidrocarbonetos ou de misturas de hidrocarbonetos referidos na regra 11 do presente anexo ou no caso de descarga accidental ou de outra descarga excepcional de hidrocarbonetos não prevista nessa regra, as circunstâncias e os motivos da descarga serão registados no Livro de Registo de Hidrocarbonetos.

4. Cada uma das operações mencionadas no parágrafo 2 da presente regra será imediata e integralmente registada no Livro de Registo de Hidrocarbonetos, para que fiquem preenchidos no Livro todos os registos correspondentes à citada operação. Cada operação registada será assinada pelo oficial ou oficiais responsáveis pelas referidas operações e cada página preenchida será assinada pelo capitão do navio. Os registos no Livro de Registo de Hidrocarbonetos serão feitos numa língua oficial do Estado de bandeira do navio e, para os navios possuidores de um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Hidrocarbonetos, em francês ou inglês. No caso de conflito ou divergência, farão fé os registos redigidos numa língua oficial do Estado de bandeira do navio.

5. O Livro de Registo de Hidrocarbonetos será guardado num lugar de fácil acesso, para facilitar a sua inspecção em qualquer momento razoável, e, salvo no caso de navios a reboque sem tripulação, será mantido a bordo. O Livro de Registo de Hidrocarbonetos será conservado durante um período de 3 anos após o último registo.

6. A autoridade competente do governo de uma Parte na Convenção pode inspecionar o Livro de Registo de Hidrocarbonetos a bordo de qualquer navio ao qual o presente anexo se aplica, enquanto o navio estiver num dos seus portos ou terminais no mar, bem como tirar cópias de qualquer registo desse livro e exigir a sua autenticação pelo capitão do navio. Qualquer cópia assim autenticada pelo capitão do navio será aceite em caso de processo judicial como prova dos factos

constantes no registo. A inspecção do Livro de Registo de Hidrocarbonetos e a obtenção de cópias autenticadas pela autoridade competente, nos termos do presente parágrafo, serão efectuadas da forma mais rápida possível, sem causar atrasos indevidos ao navio.

7. Para os navios petroleiros de arqueação bruta inferior a 150 t que operem em conformidade com a regra 15 4), do presente Anexo será elaborado pela administração um Livro de Registo de Hidrocarbonetos apropriado

REGRA 21

Requisitos especiais aplicáveis às plataformas de perfuração e a outras plataformas

As plataformas de perfuração, fixas ou flutuantes, quando efectuem a prospecção, exploração e consequente processamento no mar dos recursos minerais do leito do mar e outras plataformas cumprirão os requisitos do presente anexo aplicáveis a navios de arqueação bruta igual ou superior a 400 t que não sejam navios petroleiros, com as seguintes excepções:

- Serão equipadas, na medida do possível, com as instalações exigidas nas regras 16 e 17 do presente anexo;
- Possuirão um registo, num modelo aprovado pela administração, de todas as operações envolvendo descargas de hidrocarbonetos ou de misturas de hidrocarbonetos; e
- Tendo em consideração as disposições da regra 11 do presente anexo, será proibida a descarga para o mar de hidrocarbonetos ou de misturas de hidrocarbonetos, a não ser que o teor em hidrocarbonetos das descargas, sem diluição, não exceda 15 partes por milhão.
- Fora das áreas especiais e a mais de 12 milhas marítimas da terra mais próxima, e tendo em consideração as disposições da regra 11 do presente Anexo, será proibida a descarga para o mar de hidrocarbonetos ou de misturas de hidrocarbonetos, provenientes das plataformas de perfuração e de outras plataformas, quando estacionárias, excepto quando o teor em hidrocarbonetos das descargas, sem diluição, não exceda 100 partes por milhão, a menos que existam regulamentos nacionais apropriados mais exigentes, caso em que serão aplicados tais regulamentos.

CAPÍTULO III

Requisitos para minimizar a poluição por hidrocarbonetos causada por navios petroleiros devido a avarias no costado ou no fundo.

REGRA 22

Pressupostos da avaria

1. Para calcular os hipotéticos derrames de hidrocarbonetos dos navios petroleiros, assumem-se as três dimensões de uma avaria segundo um paralelepípedo localizado no costado ou no fundo do navio, como a seguir se indica. No caso de avarias no fundo, são fixadas duas condições, que se aplicam separadamente as zonas indicadas do navio petroleiro.

a) Avaria no costado

a. Dimensão Longitudinal (i):

b. Dimensão Transversal (tc):

Di

Di

Dimensão transversal (t):

O menor dos valores $\frac{1}{3} L$, $\frac{2}{3}$ ou 14,5 m

(medidas a partir do costado, perpendicularmente ao Plano longitudinal do navio, ao nível correspondente à marca do bordo livre de verão)

Dimensão vertical (v):
O menor dos valores $\frac{b}{5}$ ou 11,5 m

A partir da linha base para cima, sem limites superior

(b) Avaria no fundo:

Núm comprimento de 0,3 L a partir da perpendicular diante Em qualquer qualquer outra parte do navio

(i) Dimensão Longitudinal (i):

m $\frac{L}{10}$ O menor dos valores $\frac{L}{10}$ ou 5

(ii) Dimensão Transversal (tc):

O menor dos valores $\frac{B}{5}$ ou 10 m, mas não inferior a 5 m 5 m

(iii) Dimensão vertical (vc):

O menor dos valores $\frac{B}{15}$ ou 6 m 15

2. Sempre que apareçam neste capítulo os símbolos indicados na presente regra têm o significado nela definido.

REGRA 23

Derrames hipotéticos de hidrocarbonetos

1. Os derrames hipotéticos de hidrocarbonetos no caso de avarias no costado (Oc) ou no fundo (Os) serão calculados pelas fórmulas seguintes, no que respeita aos compartimentos afectados pelas avarias ocorridas em qualquer ponto do comprimento do navio, para as dimensões definidas na regra 22 do presente anexo:

a) Avaria no costado:

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

b) Avaria no fundo:

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

onde:

W_i = volume em metros cúbicos de um tanque lateral supostamente afectado pela avaria especificada na regra 22 do presente anexo; quando se tratar de um tanque de lastro segregado, o valor do W_i pode ser considerado igual a zero;

C_i = volume em metros cúbicos de um tanque central supostamente afectado pela avaria especificada na regra 22 do presente anexo; quando se tratar de um tanque de lastro segregado, o valor de C_i pode ser considerado igual a zero;

b_i

$K_i = 1 - \frac{h_i}{t_c}$ quando b_i é igual ou superior a t_c o valor de K_i será considerado igual a zero;

$Z_i = 1 - \frac{h_i}{v_c}$ quando h_i é igual ou superior a v_c o valor de Z_i será considerado igual a zero;

b_i = largura, em metros, do tanque lateral considerado, medida a partir do costado, perpendicularmente ao plano longitudinal do navio, ao nível correspondente à marca do bordo livre de verão;

h_i = altura mínima, em metros, do duplo fundo considerado; quando não existe duplo fundo, o valor de h_i será considerado igual a zero.

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

2. Se um espaço vazio ou um tanque de lastro segregado de comprimento inferior à l_c , como definido na regra 22 do presente anexo, estiver situado entre tanques laterais de hidrocarbonetos, o valor O_c , na fórmula (I) pode ser calculado com base no volume W_i , sendo este o volume real de um desses tanques adjacentes ao espaço considerado (se tiverem igual capacidade), ou do menor dos dois (se tiverem capacidade diferente), multiplicado por S_i , como definido a seguir, tomando para todos os outros tanques laterais afectados pela avaria o valor do volume total real:

$$S_i = \frac{L_i}{L_c}$$

onde l_i é o comprimento, em metros, do espaço vazio ou do tanque de lastro segregado considerado.

3. a) Só devem ser tomados em consideração os tanques de duplo fundo vazios ou transportando água limpa quando os tanques situados por cima contiverem carga;
- b) Quando o duplo fundo não se prolonga por todo o comprimento e por toda a largura do tanque afectado, considera-se o duplo fundo inexistente e o volume dos tanques situados acima da avaria no fundo será incluído na fórmula (II), mesmo que não se considere o tanque danificado, por motivo da existência deste duplo fundo parcial.
- c) Os poços de aspiração podem ser desprezados no cálculo do valor h_i desde que não tenham uma superfície excessiva e se estendam abaixo do tanque a uma distância mínima, em nenhum caso superior a metade da altura do duplo fundo. Se a profundidade do poço de aspiração for superior a metade da altura do duplo fundo, o valor h_i será considerado igual à altura do duplo fundo menos a altura do poço.

Os encanamentos que servem os poços de aspiração, quando instalados dentro do duplo fundo, serão equiparados com válvulas ou outros dispositivos de fecho situados no ponto de ligação com o tanque, para evitar derrames de hidrocarbonetos no caso de avaria nos encanamentos. Estes encanamentos serão instalados o mais afastado possível do fundo. As válvulas serão mantidas permanentemente fechadas quando o navio estiver no mar sempre que o tanque contenha hidrocarbonetos, podendo apenas ser abertas para a trasfega de carga necessária à correcção do caimento do navio.

4. Quando uma avaria no fundo afectar simultaneamente

quatro tanques centrais, o valor O_s pode ser calculado de acordo com a fórmula:

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

5. A administração pode aceitar, como meio para reduzir o derrame de hidrocarbonetos no caso de avaria no fundo, a existência, em cada tanque de carga, de um sistema de trasfega de carga com grande poder de aspiração em emergência, capaz de trasfegar de um ou vários tanques danificados para tanques de lastro segregado ou para outros tanques de carga que estejam disponíveis, sempre que se possa assegurar que estes últimos têm suficiente capacidade residual. Este sistema só será aceitável se tiver capacidade para trasfegar, em 2 horas, uma quantidade de hidrocarbonetos igual a metade da capacidade do maior dos tanques danificados e se os tanques de lastro ou de carga tiverem uma capacidade equivalente de recepção. A aceitação de tal sistema limita-se a permitir o cálculo de O_s por meio da fórmula (III). Os encanamentos para essas aspirações serão instalados a uma altura pelo menos igual à dimensão vertical da avaria n_o fundo V_s . A administração enviará à Organização as informações sobre os sistemas que tenha aceite, para divulgação pelas outras Partes na CONVENÇÃO.

REGRA 24

Limitação das dimensões e disposição dos tanques de carga

1. Todos os navios petroleiros novos cumprirão as disposições desta regra. Todos os navios petroleiros existentes serão obrigados a cumprir as disposições desta regra num prazo de 2 anos, a contar da entrada em vigor da presente Convenção, sempre que se encontrem incluídos numa das seguintes categorias:

- a) Navios petroleiros cuja entrega foi efectuada depois de 1 de Janeiro de 1977; ou
- b) Navios petroleiros que reúnam simultaneamente as seguintes condições:
 - i) Entrega efectuada depois de 1 de Janeiro de 1977; e
 - ii) Contrato de construção celebrado depois de 1 de Janeiro de 1974 ou, no caso de não ter sido previamente celebrado um contrato de construção, a quilha tenha sido assente ou se o navio petroleiro se encontrava numa fase equivalente de construção depois de 30 de Junho de 1974.

2. As dimensões e disposição dos tanques de carga dos navios petroleiros serão tais que os derrames hipotéticos O_c ou O_s calculados de acordo com a regra 23 do presente Anexo, em qualquer ponto do comprimento do navio, não excedam o maior dos seguintes valores: 30 000 m³ ou 400 $\sqrt{DW}$, mas com um máximo de 40 000 m³.

3. O volume de qualquer tanque lateral de carga de hidrocarbonetos de um navio petroleiro não excedera 75% dos limites previstos no parágrafo 2 desta regra para os derrames hipotéticos de hidrocarbonetos. O volume de qualquer tanque central de carga de hidrocarbonetos não excederá 50 000 m³. Todavia, nos navios petroleiros com tanques de lastro segregado, como definido na regra 13 do presente anexo, o volume permitido para um tanque lateral de carga de hidrocarbonetos situado entre dois tanques de lastro segregado, cada um de comprimento superior a l_c , pode ser aumentado até ao limite máximo previsto

para os derrames hipotéticos de hidrocarbonetos, desde que a largura dos tanques laterais seja superior a t_c .

4. O comprimento de cada tanque de carga não excederá 10 m, ou um dos valores que se seguem, se estes forem superiores:

- a) Se não existir antepara longitudinal no interior dos tanques de carga:

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

na condição de que este valor não ultrapassar 0,2L;

- b) Se existir uma antepara no plano longitudinal central no interior dos tanques de carga:

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

- c) Se existirem duas ou mais anteparas longitudinais no interior dos tanques de carga:

i) Para tanques de carga laterais: 0,2L;

ii) Para tanques de carga centrais:

- 1) Se $\frac{b_i}{B}$ — for igual ou superior a um quinto: 0,2 L;

- 2) Se $\frac{b_i}{B}$ — for inferior a um quinto:

Quando não existir uma antepara no plano longitudinal central:

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

Quando existir uma antepara no plano longitudinal central:

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

- d) b_i é a distância mínima entre o costado do navio e a antepara longitudinal mais próxima do tanque considerado, medida perpendicularmente ao plano de mediania do navio, ao nível correspondente ao bordo livre de verão.»

5. A fim de não ultrapassar os limites de volume fixados nos parágrafos (2), (3) e (4) da presente regra, e qualquer que seja o tipo aprovado do sistema de trasfega de carga instalado, se tal sistema puser em comunicação dois ou mais tanques de carga, os tanques serão isolados entre si por meio de válvulas ou outros dispositivos de fecho semelhantes. Estas válvulas ou dispositivos manter-se-ão fechados quando o navio petroleiro estiver no mar.

6. Os encanamentos que atravessam os tanques de carga e que se encontram situados a uma distância do costado do navio inferior a t_c ou a uma distância do fundo inferior a V_c serão equipados, à entrada dos tanques de carga, com válvulas ou dispositivos de fecho semelhantes. Estas válvulas serão mantidas permanentemente fechadas quando o navio estiver no mar sempre

que os tanques contenham hidrocarbonetos, podendo apenas ser abertas para a trasfega de carga necessária à correcção do caimento do navio.

REGRA 25

Compartimentação e estabilidade

1. Todos os navios petroleiros novos cumprirão os critérios de compartimentação e de estabilidade em avaria especificados no parágrafo (3) da presente regra após terem sofrido uma pressuposta avaria no costado ou no fundo, conforme definida no parágrafo (2) desta regra, qualquer que seja o calado nas condições reais de carregamento parcial ou total compatíveis com o caimento e a resistência do navio e com os pesos específicos da carga. Tal avaria será aplicada a todos os pontos possíveis ao longo do comprimento do navio, do seguinte modo:

- a) Nos navios petroleiros de comprimento superior a 225 m, em qualquer ponto do comprimento do navio;
b) Nos navios petroleiros de comprimento superior a 150 m mas não excedendo 225 m, em qualquer ponto do seu comprimento, desde que a avaria não afecte uma das anteparas limites, de vante ou de ré, da casa das máquinas situada à popa. A casa das máquinas será considerada como um só compartimento alegável;
c) Nos navios petroleiros com comprimento que não exceda 150 m, em qualquer ponto do seu comprimento entre anteparas transversais adjacentes, com excepção da casa das máquinas nos navios petroleiros de comprimento igual ou superior a 100 m, se não for possível cumprir todos os requisitos do parágrafo (3) da presente regra sem prejudicar materialmente as características operacionais do navio, as administrações podem dispensar a aplicação integral destes requisitos.

Quando o navio petroleiro não transportar hidrocarbonetos nos seus tanques de carga, excluindo os resíduos de hidrocarbonetos, não serão consideradas as inerentes condições de lastro.

2. No que respeita à extensão e natureza da avaria pressuposta, aplicar-se-ão as seguintes disposições:

- (a) Avaria no costado:

(i) Dimensão longitudinal: O menor dos valores $\frac{L}{3}$ (L 2/3) ou 14,5 m.

(ii) Dimensão transversal:

(medida a partir do costado, O menor dos valores B/5 ou 11,5 m

perpendicularmente ao plano longitudinal do navio, ao nível da linha de carga de Verão)

(iii) Dimensão vertical: A partir da linha de traçado do fundo da na linha central, para cima, sem limite.

- (b) Avaria no fundo: Em qualquer outra parte do navio

Num comprimento de 0,3 L a partir da perpendicular avante

qualquer outra parte do navio

(i) Dimensão

longitudinal:

O menor dos valores $L/3$ ($L/3$) ou 14,5m.
O menor dos valores B/6 ou 5m

(ii) Dimensão

transversal

O menor dos valores B/6 ou 10 m. *O menor dos valores B/6 ou 5 m*

(iii) Dimensão vertical

O menor dos valores B/15 ou 6 m
medidas a partir da linha de traçado
do fundo na linha central.

*O menor dos valores B/15 ou 6
medidas a partir da linha do
traçado do fundo na linha
central.*

- c) Se uma avaria de menores dimensões que as dimensões máximas da avaria especificadas nas alíneas a) e b) do presente parágrafo ocasionar uma situação mais grave, será considerada esta avaria;
- d) Quando uma avaria envolvendo anteparas transversais for pressuposta de acordo com o especificado no parágrafo 1, alíneas a) e b), da presente regra, a distância que separa as anteparas transversais estancques será pelo menos igual à dimensão longitudinal da pressuposta avaria, especificada na alínea a) deste parágrafo, para que estas anteparas possam ser consideradas eficazes. Quando esta distância for menor, pressupor-se-á que uma ou mais destas anteparas situadas na zona danificada são inexistentes para efeito da determinação dos compartimentos alagados;
- e) Quando uma avaria situada entre anteparas transversais estancques adjacentes for pressuposta de acordo com o especificado no parágrafo 1, alínea c), da presente regra, pressupor-se-á que nenhuma antepara transversal principal, nem qualquer antepara transversal limitando tanques laterais ou tanques de duplo fundo está danificada, salvo se:
- A distância que separa as anteparas adjacentes for inferior à dimensão longitudinal da pressuposta avaria especificada na alínea a) do presente parágrafo; ou
 - Uma antepara transversal apresentar um degrau ou recesso de comprimento superior a 3,05 m localizado na zona de penetração da avaria pressuposta. O degrau formado pela antepara e pelo tecto do pique-tanque de ré não será considerado como um degrau para os fins da presente regra.
- f) Se os encanamentos, condutas ou túneis estiverem situados dentro da zona da avaria pressuposta, serão adoptadas medidas para evitar o alagamento progressivo através destes encanamentos, condutas ou túneis de outros compartimentos que não os

pressupostamente alagáveis para cada caso de avaria.

3. Considera-se que os navios petroleiros cumprem os critérios de estabilidade em avaria se satisfizerem os seguintes requisitos:

- A linha de água final, tendo em consideração a sobreimersão, o adorno e o caimento, situar-se-á abaixo da aresta inferior de qualquer abertura que possa permitir um alagamento progressivo. Tais aberturas incluirão os respiradores e as aberturas que sejam fechadas por meio de portas ou escotilhas estancques, podendo ser excluídas as aberturas que sejam fechadas por portas de visita e escotilhas à face estancques, pequenas escotilhas estancques dos tanques de carga que mantenham a integridade do convés, portas estancques de correção com comando a distância e vigias fixas;
- Na fase final do alagamento, o ângulo de adorno devido a um alagamento assimétrico não excederá 25°, podendo, no entanto, este ângulo atingir 30°, se não ocorrer a imersão do convés à borda;
- Será verificada a estabilidade na fase final do alagamento, podendo ser considerada como satisfatória se a curva do braço do momento endireitante tiver a amplitude mínima de 20° para além da posição de equilíbrio e, simultaneamente, o braço do momento endireitante residual for pelo menos de 0,1 m dentro da amplitude de 20°; a área sob a curva desta amplitude não será inferior a 0,0175 m-radiano. As aberturas não protegidas não serão imersas dentro desta amplitude, a não ser que o espaço em questão seja pressupostamente alagável. Dentro desta amplitude, pode ser autorizada a imersão de qualquer das aberturas mencionadas na alínea a) do presente parágrafo e de outras aberturas susceptíveis de serem fechadas de forma estancque;
- A administração assegurar-se-á de que a estabilidade do navio é suficiente nas fases intermédias do alagamento;
- Os dispositivos de compensação que requeiram a utilização de meios mecânicos, tais como válvulas ou encanamentos de nivelamento, se existirem, não serão considerados para fins de redução do ângulo de adorno ou de obtenção da amplitude mínima de estabilidade residual de modo a satisfazer os requisitos das alíneas (a), (b) e (c) do presente parágrafo e será mantida a estabilidade residual suficiente durante todas as fases em que a compensação seja usada. Os espaços que são ligados por meio de condutas de grande secção podem ser considerados como um único espaço.

4. Os requisitos do parágrafo 1 da presente regra serão confirmados por cálculos que tenham em consideração as características do projecto do navio, a disposição, a configuração e o conteúdo dos compartimentos danificados, assim como a distribuição, os pesos específicos e o efeito dos espelhos líquidos. Estes cálculos basear-se-ão no seguinte:

- Serão tidos em consideração os tanques vazios ou parcialmente cheios, o peso específico das cargas transportadas, assim como qualquer derrame de líquidos proveniente de compartimentos danificados;
- Adoptam-se as seguintes permeabilidades para os

espaços alagados em consequência de uma avaria:

Espaços:	Permeabilidades
Destinados a paióis	0,6
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 *

* A permeabilidade dos compartimentos parcialmente cheios será função da quantidade de líquido transportado. Sempre que uma avaria atinja um tanque que contém líquidos, pressupor-se-á que o conteúdo desse compartimento está completamente perdido e é substituído por água salgada até ao nível do plano final de equilíbrio.

- c) A fluatibilidade de qualquer superestrutura situada imediatamente por cima da avaria no costado não será considerada. As zonas não alagadas das superestruturas situadas fora do limites da avaria podem, contudo, ser tomadas em consideração desde que estejam separadas do espaço danificado por anteparas estanques e cumpram os requisitos do parágrafo (3), alínea (a), da presente regra relativamente aos espaços intactos. As portas estanques de coarneyra podem ser aceites nas anteparas estanques das superestruturas;
- d) O efeito dos espelhos líquidos será calculado separadamente para cada compartimento com um ângulo de adornamento de 5°. A administração pode exigir, ou permitir, que o ângulo de adornamento adoptado para o cálculo das correcções dos espelhos líquidos seja superior a 5° no caso dos tanques parcialmente cheios;
- e) No cálculo do efeito dos espelhos líquidos dos líquidos consumíveis pressupor-se-á que, para cada tipo de líquido, pelo menos dois tanques transversais situados lado a lado ou um tanque central têm uma superfície livre e ter-se-á em consideração o tanque ou o conjunto de tanques onde o efeito dos espelhos líquidos é mais importante.

5. Aos capitães dos navios petroleiros novos, e aos responsáveis dos navios petroleiros novos sem propulsão própria, aos quais se aplique o presente Anexo, será fornecido o seguinte modelo aprovado:

- a) Informação relativa ao carregamento e à distribuição da carga necessária para assegurar o cumprimento das disposições da presente regra; e
- b) Dados sobre a capacidade do navio para cumprir os critérios de estabilidade em avaria estabelecidos na presente regra, incluindo a incidência das dispensas que possam ter sido concedidas nos termos do parágrafo 1, alínea c), desta regra.

CAPÍTULO IV

Prevenção da poluição resultante de incidentes de poluição por hidrocarbonetos

REGRA 26

Plano de emergência a bordo, em caso de poluição por hidrocarbonetos

1. Todos os navios petroleiros de arqueação bruta igual ou superior a 150 t e todos os navios não petroleiros de arqueação bruta igual ou superior a 400 t disporão, a bordo, de um plano de emergência em caso de poluição por hidrocarbonetos, aprovado pela Administração. Tratando-se de navios construídos antes de 4 de Abril de 1993, este requisito será aplicável 24 meses após aquela data.

2. O plano respeitará as directivas (*) adoptadas pela Organização e escritas no idioma de trabalho do comandante e dos oficiais. O plano incluirá pelo menos:

- a) O procedimento a adoptar pelo comandante ou por outras pessoas encarregadas num navio, para relatar um incidente de poluição por hidrocarbonetos, nos termos do artigo 8 do Protocolo I da presente Convenção, com base nas directivas adoptadas pela Organização (**);
- b) A lista de autoridades ou pessoas a contactar em caso de incidente de poluição por hidrocarbonetos;
- c) Uma descrição detalhada das acções a empreender, de imediato, por pessoas a bordo, no sentido de reduzir ou de controlar a descarga de hidrocarbonetos após o incidente; e
- d) Os procedimentos a adoptar e o ponto de contacto do navio, com vista à coordenação de acções, a bordo, de combate à poluição com autoridades nacionais e locais.

(*) Faz-se referência às directivas para a implementação de planos de emergência a bordo, em caso de poluição por hidrocarbonetos a adoptar pela Organização.

(**) Faz-se referência aos princípios gerais a aplicar aos sistemas de comunicados de navios e aos requisitos a que eles devem obedecer, incluindo as directivas relativas a comunicados de incidentes que envolvam substâncias perigosas, substâncias prejudiciais e ou poluentes marinhos adoptadas pela Organização, pela Resolução A.648 (16).

APÊNDICES

AO ANEXO I

APÊNDICE I

Lista de hidrocarbonetos

Soluções asfálticas:

Óleos base
Impermeabilizastes betuminosos
Resíduos de primeira destilação

Óleos:
Óleos rectificados
Petróleo bruto

Misturas contendo petróleo bruto:

Diesel
Fuel óleo nº 4

Fuelóleo nº 5
 Fuelóleo nº 6
 Fuelóleo residual
 Borras de fuel
 Óleos para transformadores
 Óleos aromáticos (excluem-se óleos vegetais)
 Óleos de lubrificação e óleos base
 Óleos minerais
 Óleos para motores
 Óleos para penetração
 Óleos para máquinas têxteis
 Óleos para turbinas

Destilados:

Produtos de destilação directa
 Óleos queimados

Gasóleo:

Gasóleo de cracking

Bases para gasolinas:

Alquilatos
 Reformados
 Combustível de polimerização

Gasolinas:

Natural de condensação
 Para automóveis
 Para aviões
 Directa da coluna
 Fuelóleo nº 1 (Petróleo de queima)
 Fuelóleo nº 1- D
 Fuelóleo nº 2
 Fuelóleo nº 2- D

Combustíveis para motores a jacto:

JP - 1 (petróleo de queima)
 JP - 3
 JP - 4
 JP - 5 (Petróleo pesado)
 Combustível para turbinas
 Petróleo
 White spirits

Naftas:

Solvente
 Fracções leves do petróleo fracção intermédia
 Fracção intermédia

APÊNDICE II**Modelo de certificado****CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO POR HIDROCARBONETOS**

(Este Certificado deve ser acompanhado por um Registo de Construção e Equipamento)

Emitido Segundo as disposições da Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios 1973 como alterada pelo respectivo protocolo de 1978, e como emendada pela Resolução MEPC. 39(29). (aqui referida como "a Convenção") sob a autoridade do Governo :

(Designação completa do País)

Por _____
 (Designação completa da pessoa competente ou organização autorizada ao abrigo das disposições da Convenção)

Particularidades do navio:

Nome do navio:.....
 Número ou letras distintivos:.....
 Porto de Registo:.....
 Arqueação Bruta:.....
 Deslocamento do Navio(em toneladas métricas):.....
 Número IMO:.....
 Tipo de Navio: Petroleiro

Outro navio que não seja petroleiro com tanque de carga abrangidos pela Regra 2(2) do Anexo I da Convenção

Navio que não seja qualquer dos acima mencionado

CERTIFICA-SE:

1. Que o navio foi vistoriado de acordo com a regra 4 do anexo I da Convenção, e

2. Que na vistoria se verificou serem satisfactorias, sob todos os aspectos, as condições da estrutura, equipamento, sistema, instalações, disposições e materiais do navio, e que o navio cumpre com todos os requisitos aplicáveis do Anexo I à Convenção.

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

Emitido _____ em _____
 (Lugar da emissão do certificado)

(Data de emissão).....

(Assinatura da pessoa autorizada a emitir o Certificado)

(carimbo ou selo da autoridade, como apropriado)

Averbamento para Vistorias Anuais e Intermédias

Certifica-se que na vistoria exigida pela regra 4 do Anexo I da Convenção se verificou que o navio cumpre as disposições relevantes da Convenção.

Vistoria Anual:
 Assinado:.....
 (Assinatura do oficial autorizado)

Local
 Data.....
 (Carimbo ou Selo da autoridade, conforme apropriado)

Vistoria Anual/Intermédia:
 Assinado:.....
 (Assinatura do oficial autorizado)

Local
 Data.....
 (Carimbo ou Selo da autoridade, conforme apropriado)

Vistoria Anual/Intermédia:
 Assinado:.....
 (Assinatura do oficial autorizado)

Local
Data.....

(Carimbo ou Selo da autoridade, conforme apropriado)
Vistoria Anual:
Assinado:.....
(Assinatura do oficial autorizado)

Local
Data.....

(Carimbo ou Selo da autoridade, conforme apropriado)

Vistoria Anual/Intermédia de acordo com a regra 8(8)(c)

Certifica-se que na vistoria anual/intermédia de acordo com a Regra 8(8) do Anexo I, o navio cumpria com as disposições relevantes da Convenção.

Assinado:.....
(Assinatura do oficial autorizado)

Local
Data.....

(Carimbo ou Selo da autoridade, conforme apropriado)

Averbamento para prorrogação do certificado se a validade for inferior a 5 anos conforme previsto na Regra 8(3)

O navio satisfaz as disposições relevantes da Convenção e de acordo com a Regra 8(3) do Anexo I da Convenção, este Certificado será aceite como válido até:

Assinado:.....
(Assinatura do oficial autorizado)

Local
Data.....

(Carimbo ou Selo da autoridade, conforme apropriado)

Averbamento em caso de conclusão da vistoria de renovação conforme previsto na Regra 8(4)

O navio satisfaz as disposições relevantes da Convenção e, de acordo com a Regra 8(4) do Anexo I da Convenção, este Certificado será aceite como válido até:

Assinado:.....
(Assinatura do oficial autorizado)

Local
Data.....

(Carimbo ou Selo da autoridade, conforme apropriado)

Averbamento para a extensão da validade do certificado até alcançar o porto para vistoria ou por um período de graça previsto na Regra 8(5) ou 8(6)

Este Certificado, de acordo com a regra 8(5) ou 8(6) do Anexo I da Convenção, será aceite como válido até:

Assinado:.....
(Assinatura do oficial autorizado)

Local
Data.....

(Carimbo ou Selo da autoridade, conforme apropriado)

Averbamento para antecipação da data de aniversário previsto na Regra 8(8)

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

Assinado:.....
(Assinatura do oficial autorizado)

Local
Data.....

(Carimbo ou Selo da autoridade, conforme apropriado)

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

Assinado:.....
(Assinatura do oficial autorizado)

Local
Data.....

(Carimbo ou Selo da autoridade, conforme apropriado)

Modelo A

(Revisão de 1991)

Suplemento ao certificado internacional de prevenção da poluição por hidrocarbonetos

Registo de construção e equipamento para navios não petroleiros

Relativo às disposições do anexo I da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, como alterada pelo respectivo Protocolo de 1978 (daqui em diante referida como a Convenção).

Notas

1. Este modelo deve ser utilizado para os navios do terceiro tipo, segundo a classificação do certificado IOPP, ex.: navios que não sejam quaisquer dos acima mencionados.

Para os navios petroleiros e outros não petroleiros, como navios-tanques de carga abrangidos pela regra 2, (2), do Anexo I da Convenção, será utilizado o modelo B.

2. Este registo acompanhará sempre o certificado IOPP.

O certificado IOPP estará, sempre, disponível a bordo.

3. Se a língua em que foi efectuado o registo não foi o inglês ou o francês, o texto incluirá tradução numa destas línguas.

4. No registo, assinalar com uma cruz (x) as respostas 'sim' e aplicável e com um traço (–) as respostas 'não' e 'não aplicável, conforme o caso.

5. As regras e resoluções mencionadas neste registo referem-se respectivamente às regras do Anexo I da Convenção e às resoluções adoptadas pela Organização Marítima Internacional.

1. Características do navio:

1.1 Nome do navio...

1.2 Distintivo do navio em número ou letras...

1.3 Porto de registo...

1.4 Arqueação bruta...

1.5 Data de construção:

1.5.1 Data do contrato de construção...

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

1.5.3 Data de entrega...

- 1.6 Grande modificação (se aplicável)...
- 1.6.1 Data do contrato de modificação...
- 1.6.2 Data do início da modificação...
- 1.6.3 Data do termo da modificação...

1.7 Condição do navio:

- 1.7.1 Navio novo, em conformidade com a regra 1, 6
- 1.7.2 Navio existente, em conformidade com a regra 1, 7
- 1.7.3 O navio foi aceite pela Administração como 'navio existente' nos termos da regra 1, 7, devido a atraso imprevisto na entrega

2.Equipamento para controlo de descargas de hidrocarbonetos provenientes das cavernas das casas das máquinas e dos tanques de combustível (regras 10 e 16):

- 2.1 Transporte de água de lastro nos tanques de combustível:
 - 2.1.1 O navio pode, em condições normais, transportar água de lastro nos tanques de combustível
- 2.2 Tipo de equipamento separador/filtragem instalado:
 - 2.2.1 Equipamento de filtragem de hidrocarbonetos (15 PPM) regra 16 4)
 - 2.2.2 Equipamento de filtragem de hidrocarbonetos (equipamento de 15 ppm) com alarme e dispositivo de paragem automática regra 16 (5)
- 2.3 O navio está autorizado a operar com o equipamento existente até 16 de Julho de 1998 (regra 16, 6) e está apetrechado com:
 - 2.3.1 Equipamento separador de hidrocarbonetos/água (100 ppm):
 - 2.3.2 Equipamento de filtragem (15 ppm) sem alarme
 - 2.3.3 Equipamento de filtragem (15 ppm) com alarme e dispositivo de paragem manual
- 2.4 Normas de aprovação:
 - 2.4.1 Equipamento separador/filtragem:
 - 2.4.1.1 Foi aprovado em conformidade com a Resolução A.393 (X)
 - 2.4.1.2 Foi aprovado em conformidade com a Resolução A.233(VII)
 - 2.4.1.3 Foi aprovado em conformidade com normas nacionais não baseadas nas Resoluções A.393 (X) ou A.233 (VII)
 - 2.4.1.4. Não foi aprovado:
 - 2.4.2 A unidade de tratamento foi aprovada em conformidade com a Resolução A.444(XI)
 - 2.4.3 O aparelho de medição de teor de hidrocarbonetos foi aprovado em conformidade com a Resolução A.392(X)
- 2.5 A capacidade máxima do equipamento ⁶ de... m³/h.
- 2.6 Não aplicação da regra 16:
 - 2.6.1 Os requisitos da regra 16, 1, ou 16, 2, não se aplicam ao navio, de acordo com a regra 16, 3, (a).

O navio está afecto exclusivamente a:

 - 2.6.1.1 Viagens dentro de área(s) específicas:

- 2.6.1.2 Viagens até 12 milhas do ponto de terra mais próximo, fora da área ou áreas especiais, limi adas a:
- 2.6.2 O navio está equipado com tanque(s) de retenção com a capacidade de ... m³ para total retenção, a bordo, de todas as águas das cavernas com teor de hidr carbonetos.

3. Meios de retenção e eliminação de resíduos de hidrocarbonetos (lamas) (regra 17):

- 3.1 O navio está equipado com os seguintes tanques de resíduos de hidrocarbonetos (lamas):

Identificação de tanque	Localização do tanque			Volume (m³)
	Balizas		Posição lateral	
	De	Até		

Volume totalm³

- 3.2 Meios de eliminação de resíduos, além dos tanques de lamas:
- 3.2.1 Incinerador de resíduos de hidrocarbonetos; capacidade... l/h
- 3.2.2 Caldeira auxiliar própria para queimar resíduos de hidrocarbonetos
- 3.2.3 Tanque para mistura de resíduos de hidrocarbonetos com fuel óleo; capacidade... m3
- 4.4.4 Outros meios aceitáveis:.....

4. União universal de descarga (regra 19):

- 4.1 O navio possui um encanamento para descarga dos resíduos do esgoto das cavernas das casas das máquinas para instalações de recepção, equipado com uma união universal de descarga, em conformidade com a regra 19

5. Plano de emergência do navio em caso de poluição por hidrocarbonetos (regra 26):

- 1.1 O navio possui um plano de emergência em caso de poluição por hidrocarbonetos, em cumprimento da regra 26

6. Dispensas:

- 1.1 A Administração concedeu dispensas do cumprimento dos requisitos do capítulo II do anexo I da Convenção, em conformidade com a regra 2, (4), (a), no que se refere aos dispositivos indicados no(s) parágrafo(s)... deste registo .

7. Equivalências (regra 3):

- 7.1 A Administração aprovou disposições equivalentes para determinados requisitos do anexo I, no que se refere aos assuntos indicados no(s) parágrafo(s)... deste registo

Certifica-se que este registo está correcto sob todos os aspectos.

Emitido em... (local de emissão do registo).

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

... (assinatura da pessoa autorizada, a emitir este registo).

(Selo ou carimbo da autoridade emissora, conforme o caso.)

Modelo B

(Revisão de 1991)

Suplemento ao certificado internacional de prevenção da poluição por hidrocarbonetos (certificado IOPP)

Registo de construção e equipamento para navios petroleiros

Relativo às disposições da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, como alterada pelo Protocolo de 1978 (daqui em diante referida como a Convenção).

Notas

1. Este modelo deve ser utilizado para os navios dos dois tipos, segundo a classificação do certificado IOPP, ex.: navios petroleiros e outros navios não petroleiros como navios com tanques de carga abrangidos pela regra 2, 2, do anexo I da Convenção. Para o terceiro tipo de navios segundo a classificação do certificado IOPP, será utilizado o modelo A.

2. Este registo acompanhará sempre o certificado IOPP.

O certificado IOPP estará, sempre, disponível a bordo.

3. Se a língua em que foi efectuado o registo não foi o inglês ou o francês, o texto incluirá tradução numa destas línguas.

4. No registo, assinalar com uma cruz (x) as respostas 'sim' e aplicável e com um traço (—) as respostas 'não' e 'não aplicável, conforme o caso.

5. A menos que indicado de outra forma, as regras e resoluções mencionadas neste registo referem-se respectivamente às regras do anexo I da Convenção e às resoluções adoptadas pela Organização Marítima Internacional.

1 Pormenores do navio:

1.1 Nome do navio...

1.2 Distintivo do navio em número ou letras...

1.3 Porto de registo...

1.4 Arqueação bruta...

1.5 Capacidade de carga do navio... m³.

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

1.8.3 Data de entrega...

1.9 Grande modificação (se aplicável):

1.9.1 Data do contrato de modificação...

1.9.2 Data do início da modificação...

1.9.3 Data do termo da modificação...

1.10 Condição do navio:

1.10.1 Navio novo, em conformidade com a regra 1, (6)

1.10.2 Navio existente, em conformidade com a regra 1, (7)

1.10.3 Navio petroleiro novo, em conformidade com a regra 1, (26)

1.10.4 Navio petroleiro existente, em conformidade com a regra 1, (27)

1.10.5 O navio foi aceite pela Administração como navio existente, nos termos da regra 1, (7), devido a atraso imprevisto na entrega

1.10.6 O navio foi aceite pela Administração como navio petroleiro existente, nos termos da regra 1, (27), devido a atraso imprevisto na entrega

1.10.7 O navio não é obrigado a cumprir as disposições da regra 24, devido a atraso imprevisto na entrega

1.11 Tipo de navio:

1.11.1 Navio-tanque para transporte de petróleo bruto ...

1.11.2 Navio para o transporte de produtos refinados...

1.11.3 Navio para o transporte de petróleo bruto/produtos refinados

1.11.4 Navio de carga combinada

1.11.5 Navio não petroleiro, com tanques de carga abrangidos pela regra 2, 2 do Anexo I da Convenção

1.11.6 Navio petroleiro destinado ao transporte de produtos refinados referidos na regra 15, (7)

1.11.7 O navio designado por navio-tanque para o transporte de petróleo bruto operando com COW, é também designado por navio para o transporte de produtos refinados a operar com CBT, para o qual foi, igualmente, emitido um certificado IOPP, em separado

1.11.8 O navio designado por navio para o transporte de produtos refinados e operando com CBT, é também designado por 'navio-tanque para o transporte de petróleo bruto a operar com COW, para o qual foi, igualmente, emitido um certificado IOPP, em separado

1.11.9 Navio-tanque de produtos químicos que transporta hidrocarbonetos

2. Equipamento para o controlo de descargas de hidrocarbonetos provenientes das cavernas das casas das máquinas e dos tanques de combustível (regras 10 e 16):

2.1 Transporte de água de lastro nos tanques de combustível líquido

2.2 Tipo de equipamento filtragem instalado:

2.2.1 Equipamento de filtragem de hidrocarbonetos (15 ppm) (regra 16,4)

2.2.2 Equipamento de filtragem de hidrocarbonetos (15 ppm) com alarme e dispositivo de paragem 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 está apetrechado com:

2.3.1 Equipamento separador de hidrocarbonetos/água (100 ppm):

2.3.2 Equipamento de filtragem (15 ppm) sem alarme

2.3.3 Equipamento de filtragem (15 ppm) com alarme e dispositivo de paragem manual

2.4 Normas de aprovação:

2.4.1 O equipamento separador/filtragem

- 2.4.1.1 Foi aprovado em conformidade com a Resolução A.393 (X)
- 2.4.1.2 Foi aprovado em conformidade com a Resolução A.233 (VII)
- 2.4.1.3 Foi aprovado em conformidade com normas nacionais não baseadas nas Resoluções A.393 (X) ou A.233 (VII)
- 2.4.1.4 Não foi aprovado
- 2.4.2 A unidade de tratamento foi aprovado em conformidade com a Resolução A.444(XI)
- 2.4.3 O aparelho de medição do teor de hidrocarbonetos foi aprovado em conformidade com a Resolução A.393(X)

2.5 A capacidade máxima do equipamento é de... m3/h.

2.6 Não aplicação da regra 16:

2.6.1 Os requisitos da regra 16, 1 e 2, não se aplicam ao navio, de acordo com a regra 16, 3 a). O navio está exclusivamente afecto a:

- 2.6.1.1 Viagens dentro de área(s) especial(ais):
2.6.1.2 Viagens até 12 milhas do ponto de terra mais próximo, fora da área ou áreas especiais, limitadas a:
2.6.2 O navio está equipado com tanque(s) de retenção com capacidade de... m3 para total retenção, a bordo, de todas as águas das cavernas com teor de hidrocarbonetos
2.6.3 Em vez de tanques de retenção, o navio está equipado com um sistema de transferência da água das cavernas para o tanque de resíduos

3. Meios de retenção e eliminação de resíduos de hidrocarbonetos (lamas) (regra 17):

3.1 O navio está equipado com os seguintes tanques de resíduos de hidrocarbonetos (lamas):

Identificação de tanque	Localização do tanque			Volume (m³)
	Balizas		Posição lateral	
	De	Até		

Volume totalm³

3.2 Meios de eliminação de resíduos, além dos tanques de lamas:

- 3.2.1 Incineradores de resíduos de hidrocarbonetos;
capacidade... l/h
- 3.2.2 Caldeira auxiliar própria para queimar resíduos de
hidrocarbonetos
- 3.2.3 Tanque para mistura de resíduos de hidrocarbonetos
com fuelóleo; capaciidade... m³

3.2.4 Outros meios aceitáveis:

4. União universal de descarga (regra 19):

4.1 O navio possui um encanamento para descarga dos resíduos provenientes das cavernas das casas das máquinas para instalações de recepção, equipado com uma união universal de descarga, em conformidade com a regra 19

5. Construção (regras 13, 24 e 25):

5.1 Em conformidade com os requisitos da regra 13, o navio é:

- 5.1.1 Obrigado a possuir STB, 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 cumprir os requisitos da regra 13 ☐
- 5.2 Tanques de lastro segregado (SBT) ☐
- 5.2.1 O navio possui SBT, em conformidade com a regra 13 ☐
- 5.2.2 O navio possui SBT, em conformidade com a regra 13, colocados em zonas de protecção (PL) nos termos da regra 13E ☐

5.2.3 A distribuição dos SBT é a seguinte:

Tanque	Volumen (m ³)	Tanque	Volumen (m ³)
		Total	

5.3 Tanques destinados a lastro limpo (CBT) ☐

5.3.1 O navio possui CBT, em conformidade com a regra 13-A, podendo operar como navio para transporte de produtos refinados ☐

5.3.2 A distribuição dos CBT é a seguinte:

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

5.3.3 O navio possui um Manual de Operações dos Tanques Destinados a Lastro Limpo, actualizado, datado de ☐

- 5.3.4 O navio possui dispositivos de bombagem e encanamentos comuns para proceder à lastragem dos CBT e às operações relacionadas com a carga de hidrocarbonetos ☐
- 5.3.5 O navio possui dispositivos de bombagem e encanamentos independentes e separados para efectuar a lastragem dos CBT ☐
- 5.4 Lavagem com petróleo bruto (COW):
- 5.4.1 O navio está equipado com um sistema COW, em cumprimento da regra 13-B ☐
- 5.4.2 O navio está equipado com um sistema COW, em cumprimento da regra 13-B, mas a eficiência do sistema não foi comprovada em conformidade com a regra 13, 6, e o parágrafo 4.2.10 das Especificações Revistas para COW [Resolução A.446 (XI)] ☐
- 5.4.3 O navio possui um Manual de Equipamento e das Operações de Lavagem com Petróleo Bruto, actualizado, datado de ☐
- 5.4.4 Embora não sendo obrigado, o navio encontra-se equipado com COW, em cumprimento das disposições de segurança das Especificações Revistas para COW [Resolução A.446(XI)] ☐
- 5.5 Dispensa do cumprimento da regra 13:
- 5.5.1 O navio está, somente, afecto ao tráfego entre..., de acordo com a regra 13-C, estando, por isso, dispensado do cumprimento dos requisitos da regra 13 ☐
- 5.5.2 O navio opera com dispositivos especiais para lastro, em conformidade com a regra 13-D, estando, por isso, isento dos requisitos da regra 13 ☐
- 5.6 Disposição dos tanques de carga e limite das respectivas capacidades (regra 24) ☐
- 5.6.1 O navio está sujeito aos requisitos de construção da regra 24 e cumpre-os ☐
- 5.6.2 O navio está sujeito aos requisitos de construção da regra 24, 4, e cumpre-os (regra 2, 2) ☐
- 5.7 Compartimentagem e estabilidade (regra 25) ☐
- 5.7.1 O navio está sujeito aos requisitos de construção da regra 25 e cumpre-os ☐
- 5.7.2 As informações e os elementos exigidos, nos termos da regra 25, 5, foram fornecidos ao navio, em impresso aprovado ☐
- 5.8 Construção em casco duplo:
- 5.8.1. O navio foi construído de acordo com a regra 13 F, que satisfaz os requisitos do:
- (1) Parágrafo 3 (construção em caso duplo).....
- (2) Parágrafo 4 (construção de tanques de carga com pavimento intermédio e costado duplo).....
- 5.8.2 O navio foi construído de acordo com os requisitos do parágrafo 7 da regra 13 F e satisfaz esses requisitos (requisitos de duplo fundo).....
- 5.8.3 O navio não tem que satisfazer os requisitos da regra 13 F.....
- 5.8.4 O navio está sujeito à regra 13 G e deve:
- (1) Satisfazer os requisitos da regra 13 F até.....
- (2) Ser concebido de forma que os tanques ou espaços, que se seguem, não sejam usados para o transporte de hidrocarbonetos.....
- 5.8.5 O navio não está sujeito à regra 13 G.....

6.Retenção de hidrocarbonetos a bordo (regra 15):

- 6.1 Equipamento monitor e de controlo da descarga de hidrocarbonetos ☐
- 6.1.1 O navio está incluído na categoria ... de navio petroleiro segundo a definição da Resolução A.496 (XII) ou A.586 (14)
- (*) (riscar o que não interessa) ☐
- (*) Os navios petroleiros, cujas quilhas tenham sido assentes ou se encontrem em fase equivalente de construção em 2 de Outubro de 1986 ou posteriormente deverão estar equipados com um sistema aprovado, nos termos da Resolução A. 586 (14).
- 6.1.2 O sistema inclui:
- 6.1.2.1 Unidade de controlo ☐
- 6.1.2.2 Unidade de processamento ☐
- 6.1.2.3 Unidade de cálculo ☐
- 6.1.3 O sistema possui:
- 6.1.3.1 Um dispositivo de bloqueio de arranque ☐
- 6.1.3.2 Um dispositivo de paragem automática ☐
- 6.1.4 O aparelho de medição do teor de hidrocarbonetos está aprovado nos termos da Resolução A.393 (X) ou A.586 (14) (riscar o que não interessa) e é adequado para:
- 6.1.4.1 Petróleo bruto ☐
- 6.1.4.2 Produtos negros ☐
- 6.1.4.3 Produtos brancos ☐
- 6.1.4.4 Substâncias líquidas nocivas, semelhantes a hidrocarbonetos, enumeradas no anexo ao certificado ☐
- 6.1.5 O navio possui um manual de operações do equipamento monitor e de controlo das descargas de hidrocarbonetos
- 6.2 Tanques de resíduos:
- 6.2.1 O navio possui ... tanque(s) destinado(s) a resíduos, com a capacidade de ... m³, correspondente a ... % da capacidade de carga de hidrocarbonetos, em conformidade com:
- 6.2.1.1 Regra 15, 2, (c) ☐
- 6.2.1.2 Regra 15, 2, (c), (i) ☐
- 6.2.1.3 Regra 15, 2, (c), (ii) ☐
- 6.2.1.4 Regra 15, 2, (c), (iii) ☐
- 6.2.2 Os tanques de carga têm sido utilizados como tanques de resíduo ☐
- 6.3 Detectores da superfície de separação de hidrocarbonetos/água:
- 6.3.1 O navio está equipado com detectores da superfície de separação hidrocarbonetos/água aprovados nos termos da Resolução MEPC.5 (XIII) ☐
- 6.4 Dispensas do cumprimento da regra 15:
- 6.4.1 O navio está isento do cumprimento dos requisitos da regra 15, 1, 2 e 3, de acordo com a regra 15, 7 ☐
- 6.4.2 O navio está dispensado do cumprimento dos requisitos da regra 15, 1, 2 e 3, de acordo com a regra 2, 2 ☐
- 6.5 Não aplicação da regra 15:
- 6.5.1 Os requisitos da regra 15, 3, não se aplicam ao navio, de acordo com a regra 15, 5, b). O navio está afecto, exclusivamente, a:
- 6.5.1.1 Tráfegos específicos, nos termos da regra 13-C: ☐
- 6.5.1.2 Viagens dentro de área ou áreas especiais: ☐

- 6.5.1.3 Viagens até 50 milhas do ponto de terra mais próximo, fora da área ou áreas especiais com duração máxima de setenta e duas horas e limitadas a: ☐

7. Sistema de bombagem, de encanamentos e de descarga (regra 18):

7.1 As saídas dos encanamentos de descarga para o mar, de lastro segregado, estão localizadas:

- 7.1.1 Acima da linha de água ☐
7.1.2 Abaixo da linha de água ☐

7.2 As saídas dos encanamentos de descarga para o mar, de lastro limpo, que não sejam do colector de ligação a terra, estão localizadas *:

* Indicar somente as saídas que podem ser controladas.

- 7.2.1 Acima da linha de água ☐
7.2.2 Abaixo da linha de água ☐

7.3 As saídas dos encanamentos de descarga para o mar, de lastro sujo ou de água contaminada com hidrocarbonetos provenientes das zonas dos tanques de carga, que não sejam as do colector de ligação a terra, estão localizadas *:

(*) Indicar somente as saídas que podem ser controladas.

- 7.3.1 Acima da linha de água ☐
7.3.2 Abaixo da linha de água, juntamente com um sistema de fluxo parcial, em cumprimento da regra 18, 6, e) ☐
7.3.3 Abaixo da linha de água ☐

7.4 Descarga de hidrocarbonetos provenientes das bombas de carga e dos encanamentos para hidrocarbonetos (regra 18,4 e 5):

7.4.1 Meios para drenar todas as bombas de carga e encanamentos para hidrocarbonetos no termo da operação de descarga:

- 7.4.1.1 Os resíduos de drenagem podem ser descarregados para um tanque de carga ou resíduos ☐
7.4.1.2 A descarga para terra é efectuada através de um encanamento especial de diâmetro reduzido ☐

8 Plano de emergência do navio em caso de poluição por hidrocarbonetos (regra 26):

1.1 O navio dispõe de um plano de emergência, em caso de poluição por hidrocarbonetos, em cumprimento da regra 26

9. Sistemas equivalentes para navios-tanques de produtos químicos que transportem hidrocarbonetos:

9.1 Como sistemas equivalentes para o transporte de hidrocarbonetos num navio-tanque de produtos químicos, o navio possui o seguinte equipamento, em vez de tanques de resíduos (parágrafo 6.2, acima) e de detectores de superfície de separação de hidrocarbonetos/água (parágrafo 6.3, acima):

9.1.1 Equipamento separador de hidrocarbonetos/água, capaz de produzir um efluente com teor de hidrocarbonetos inferior a 100 ppm e capacidade de... m³/h

9.1.2 Um tanque de retenção com capacidade de ... m³

9.1.3 Um tanque para recolhas das águas de lavagens dos tanques, que é:

- 9.1.3.1 Um tanque destinado a este fim
9.1.3.2 Um tanque de carga utilizado como tanque de recolha
9.1.4 Uma bomba de trasfega, permanentemente instalada, para descarregar no mar os efluentes que contenham hidrocarbonetos, através do equipamento separador de hidrocarboneto/água ☐

9.2 O equivalente separador de hidrocarboneto/água foi aprovado de acordo com a Resolução A.393 (X), sendo adequado para toda a gama de produtos do anexo I

9.3 O navio possui um certificado de aptidão para o transporte de produtos químicos perigosos a granel, válido ☐

10 Substâncias líquidas nocivas semelhantes a hidrocarbonetos:

De acordo com a regra 14 do anexo II à Convenção, o navio está autorizado a transportar as substâncias líquidas nocivas, semelhantes a hidrocarbonetos, constantes da lista anexa *.

(*) Anexar a lista, assinada, datada, selada ou carimbada pela autoridade competente, das substâncias nocivas, semelhantes a hidrocarbonetos, que o navio está autorizado a transportar.

11 Isenções:

A Administração concedeu dispensas do cumprimento dos requisitos dos capítulos II e III do Anexo I à Convenção, em conformidade com a regra (2), (4), (a), no que se refere aos pontos indicados no(s) parágrafo(s)... deste registo ☐

12 Equivalências (regra 3):

A Administração aprovou disposições equivalentes a determinados requisitos do Anexo I, no que se refere aos dispositivos indicados no(s) parágrafo(s)... deste registo ☐

Certifica-se que este registo está correcto sob todos os aspectos.

Emitido em... (local de emissão do registo).

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

..... (assinatura da pessoa devidamente autorizada a emitir o registo).

(Selo branco ou carimbo da autoridade emissora, conforme o caso.)»

APÊNDICE III

Modelo do Livro de Registo de Hidrocarbonetos Livro de Registo de Hidrocarbonetos

PARTE I

Operações na casa das máquinas (para todos os navios)

Nome do navio...

Distintivo do navio em número ou letras...

Arqueação bruta...

Período de... a...

Nota. – A parte I do Livro de Registo de Hidrocarbonetos será fornecida a todos os navios petroleiros de arqueação bruta igual ou superior a 150 t e a todos os navios de arqueação bruta igual ou superior a 400 t, que não sejam petroleiros, para registo das operações relativas à casa das máquinas. Os navios petroleiros possuirão, também, a parte II do Livro de Registo de Hidrocarbonetos, para registo das respectivas operações de carga e lastragem.

Introdução

As páginas seguintes desta secção compreendem uma vasta lista de operações na casa das máquinas, a registar, quando executadas, no Livro de Registo de Hidrocarbonetos, em conformidade com a regra 20 do anexo I, à Convenção

Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, conforme alterada pelo respectivo Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78). As operações foram agrupadas em secções operacionais, cada uma delas designada por uma letra de código.

No acto de registo no Livro de Registo de Hidrocarbonetos, a data, o código operacional e o número da operação serão inseridos nas colunas respectivas, sendo os pormenores exigidos registados, cronologicamente, nos espaços em branco.

Cada operação completada será assinada e datada pelo oficial ou oficiais responsáveis. Cada página preenchida será assinada pelo comandante do navio.

O Livro de Registo de Hidrocarbonetos contém muitas referências a quantidades de hidrocarbonetos. A reduzida precisão dos instrumentos de medição, as variações de temperatura e as aderências às paredes dos tanques afectarão a precisão destas leituras. Consequentemente, tais factos devem ser tomados em consideração quando se proceda a registo no Livro de Registo de Hidrocarbonetos.

Lista de operações a registar

A Lastragem ou limpeza dos tanques de combustível líquidos:

1. Identificação do(s) tanque(s) lastrado(s).
2. Se forem limpos desde a última vez que contiveram hidrocarbonetos e, em caso negativo, o tipo de hidrocarbonetos anteriormente transportados.

3. Processo de limpeza:

- 3.1 Posição do navio e hora do início e do fim da limpeza;
- 3.2 Identificação do(s) tanque(s) no(s) qual(uais) tenha(am) sido utilizado(s) um ou outro método (limpeza com água, por meio de vapor, com produtos químicos; tipo e quantidade de produtos químicos utilizados);
- 3.3 Identificação do(s) tanque(s) para o(s) qual(uais) foi trasfegada a água de limpeza.

4. Lastragem:

- 4.1 Posição do navio e hora do início e do fim da lastragem;
- 4.2 Quantidade de lastro, se os tanques não estiverem limpos;
- 4.3 Posição do navio no início da limpeza;
- 4.4 Posição do navio no início da lastragem.

B Descarga de lastro sujo ou de água de limpeza dos tanques de combustível líquido referidos na secção A:

5. Identificação do(s) tanque(s).
6. Posição do navio no início da descarga.
7. Posição do navio no fim da descarga.
8. Velocidade(s) do navio durante a descarga.
9. Método de descarga:
 - 9.1 Através de equipamento de 100 ppm;
 - 9.2 Através de equipamento de 15 ppm;
 - 9.3 Para instalações de recepção.
10. Quantidade descarregada.

C. Recolha e eliminação de resíduos de hidrocarbonetos (lamas):

11. Recolha de resíduos de hidrocarbonetos. Quantidade de resíduos de hidrocarbonetos (lamas) retida a bordo no final de uma viagem, com frequência não superior a uma vez por semana. Quando o navio efectuar viagens curtas, a quantidade deverá ser registada semanalmente (1):

11.1 Lamas separadas (lamas resultantes da purificação de combustíveis e de óleos lubrificantes) e outros resíduos, se aplicável:

Identificação do(s) tanque(s);
Capacidade do(s) tanque(s)... m³;
Quantidade total retida... m³;

11.2 Outros resíduos (tais como resíduos de hidrocarbonetos resultantes de drenagens, derrames e óleos usados, etc., na casa das máquinas, devido à disposição dos tanques, em adição ao n/ 11.1:

Identificação do(s) tanque(s);
Capacidade do(s) tanque(s)... m³;
Quantidade total retida... m³.

12 Método de eliminação de resíduos. — Especificar a quantidade de resíduos de hidrocarbonetos eliminada, o(s) tanque(s) esvaziado(s) e a quantidade retida:

- 12.1 Para instalações de recepção (identificar o porto) (2);
- 12.2 Trásfega para outro(s) tanque(s) [indicar tanque(s) e o conteúdo total do(s) tanque(s)];
- 12.3 Incinerados (indicar o tempo total da operação);
- 12.4 Outro método (especificar qual).

D Descarga não automática para o mar ou outro método de eliminação das águas das cavernas acumuladas na casa das máquinas:

- 13 Quantidade descarregada ou eliminada.
- 14 Hora da descarga ou eliminação (ligar e desligar).
- 15 Método de descarga ou eliminação:

- 15.1 Através de equipamento de 100 ppm (especificar posição do navio no início e no fim);
- 15.2 Através de equipamento de 15 ppm (especificar posição do navio no início e no fim);
- 15.3 Para instalações de recepção (indicar o porto) (2);
- 15.4 Trásfega para tanque de resíduos ou para tanque de retenção (indicar o(s) tanque(s); especificar a quantidade trasfegada e a quantidade total retida no(s) tanque(s)).

E Descarga automática para o mar ou outro método de eliminação das águas das cavernas que se acumulam nas cavernas da casa das máquinas:

16. Hora e posição do navio em que o sistema foi posto em funcionamento automático para efectuar descarga para o mar.
17. Hora a que o sistema foi posto em funcionamento automático para efectuar a trasfega da água das cavernas para o tanque de retenção (identificar o tanque).
18. Hora a que o sistema foi posto em funcionamento manual.
19. Método de descarga para o mar:
 - 19.1 Através de equipamento de 100 ppm;
 - 19.2 Através de equipamento de 15 ppm.

Livro de Registo de Hidrocarbonetos

- ## PARTE II

Operações de carga/lastragem
(para navios petroleiros)

- Nome do navio...
 Distintivo do navio em número ou letras...
 Arqueação bruta...
 Período de... a...

Nota. – Todos os navios petroleiros de arqueação bruta igual ou superior a 150 t possuirão a parte II do Livro de Registro de Hidrocarbonetos, para registro das respectivas operações de carga/lastragem. Esses navios possuirão, também, a parte I do Livro de Registro de Hidrocarbonetos, para registro das operações inerentes à casa das máquinas.

- Nome do navio...**
Distintivo do navio em número ou letras...
Esquema dos tanques de carga e de resíduos
 (a ser preenchido a bordo)

A diagram of a house-shaped polygon. The top edge is a horizontal line with an arrow pointing to the right. The bottom edge is a horizontal line with an arrow pointing to the left. The left and right edges are vertical lines. The top and bottom edges are connected by diagonal lines forming a triangular roof. The entire shape is outlined in black.

Identificação dos tanques	Capacidade
Altura do(s) tanque(s) de resíduos:	

[Indicar a capacidade de cada tanque e a altura do(s) tanque(s) de resíduos].⁵

[illegible]

Introdução

As páginas seguintes desta secção compreendem uma vasta lista de operações de carga e de lastragem a registar, quando executadas, no Livro de Registo de Hidrocarbonetos, em conformidade com a regra 20 do Anexo i à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição pelos Navios, 1973, conforme alterada pelo respectivo Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78). As operações foram agrupadas em secções operacionais, cada uma designada por uma letra de código.

No acto de registo no Livro de Registo de Hidrocarbonetos, a data, o código operacional e o número da operação serão inseridos nas colunas respectivas, sendo os pormenores exigidos registados, cronologicamente, nos espaços em branco.

Cada operação completada será assinada e datada pelo oficial ou oficiais responsáveis. Cada página preenchida será assinada pelo comandante do navio. Relativamente aos navios petroleiros

utilizados em tráfegos específicos, em conformidade com a regra 13-C do Anexo I à MARPOL 73/78, os registos efectuados no Livro de Registo de Hidrocarbonetos serão visados pela autoridade competente do Estado do porto (3).

O Livro de Registo de Hidrocarbonetos contém muitas referências a quantidades de hidrocarbonetos. A reduzida precisão dos instrumentos de medida dos tanques, as variações de temperatura e as aderências às paredes dos tanques afectarão a precisão destas leituras. Consequentemente, tais factos devem ser tomados em consideração quando se proceda a registo no Livro de Registo de Hidrocarbonetos.

Lista de operações a registar

A Carga de hidrocarbonetos:

- 1 Local de embarque.
- 2 Tipo de hidrocarbonetos carregados e identificação do(s) tanque(s).
- 3 Quantidade total de hidrocarbonetos carregados [especificar a quantidade adicionada e o conteúdo total do(s) tanque(s)].

B Trasfega interna da carga de hidrocarbonetos durante a viagem:

- 4 Identificação do(s) tanque(s):
 - 4.1 De...
 - 4.2 Para... [especificar a quantidade trasfegada e total do(s) tanque(s)]
- 5 O(s) tanque(s) mencionado(s) no nº 4.1 ficou (ficaram) vazio(s)? (Se não, especificar a quantidade retida.)

C Descarga de hidrocarbonetos:

- 6 Local da descarga.
- 7 Identificação do(s) tanque(s) descarregado(s).
- 8 O(s) tanque(s) ficou(ficaram) vazio(s)? (Se não, especificar a quantidade retida.)

D Lavagem com petróleo bruto (aplicável somente a navios-tanques com COW) (a preencher para cada tanque lavado com petróleo bruto):

- 9 Porto em que foi efectuada a lavagem com petróleo bruto ou posição do navio, se efectuada entre dois portos de descarga.
- 10 Identificação do tanque lavado (*).
- 11 Número de máquinas em uso.
- 12 Hora do início da lavagem.
- 13 Método de lavagem utilizado (*).
- 14 Pressão da linha de lavagem.
- 15 Hora em que a lavagem foi completada ou interrompida.
- 16 Mencionar o método nacional que determina se o(s) tanque(s) estava(m) seco(s).
- 17 Observações (6).

E Lastragem dos tanques de carga:

- 18 Posição do navio no início e no fim da lastragem.
- 19 Processo de lastragem:
 - 19.1 Identificação do(s) tanque(s) lastrado(s);
 - 19.2 Hora do início e do termo;
 - 19.3 Quantidade de lastro recebido. Indicação da quantidade total de lastro por cada tanque envolvido na operação.

F Lastragem dos tanques destinados a lastro limpo (aplicável somente, a navios tanques com CBT):

- 20 Identificação do(s) tanque(s) lastrado(s).
- 21 Posição do navio quando, no(s) tanque(s) destinado(s) a lastro limpo, foi embarcada água para lavagens ou para a lastragem do navio no porto.

22 Posição do navio quando a(s) bomba(s) e o(s) encanamento(s) foram lavados com água e esta foi descarregada para um tanque de resíduos.

23 Quantidade de água, com teor de hidrocarbonetos, resultante da lavagem dos encanamentos e trasfega para o(s) tanque(s) de resíduos ou para o(s) tanque(s) de carga, no(s) qual(uais) os resíduos são previamente armazenados [identificar o(s) tanque(s)]. Especificar a quantidade total.

24 Posição do navio quando foi embarcada água de lastro adicional no(s) tanque(s) destinado(s) a lastro limpo.

25 Hora e posição do navio quando foram fechadas as válvulas que separam os tanques destinados a lastro limpo das linhas de carga e de drenagem.

26 Quantidade de lastro limpo embarcado.

G Limpeza dos tanques de carga:

- 27 Identificação do(s) tanque(s) limpo(s).
- 28 Porto ou posição do navio.
- 29 Duração da limpeza.
- 30 Método de limpeza (*).
- 31 As águas de lavagem dos tanques foram trasfegadas para:
 - 31.1 Instalações de recepção (especificar porto e quantidade) (*);
 - 31.2 Tanque(s) de resíduos ou tanque(s) de carga utilizados como tanque(s) de resíduos [identificar o(s) tanque(s)]; especificar a quantidade trasfegada e a quantidade total.

H Descarga do lastro sujo:

- 32 Identificação do(s) tanque(s).
- 33 Posição do navio no início da descarga para o mar.
- 34 Posição do navio no fim da descarga para o mar.
- 35 Quantidade descarregada para o mar.
- 36 Velocidade(s) do navio durante a descarga.
- 37 O equipamento monitor e de controlo de descarga esteve em funcionamento durante a descarga?
- 38 Foi mantido um controlo regular do efluente e da superfície da água na zona da descarga?
- 39 Quantidade de água, com teor de hidrocarbonetos, trasfegada para o(s) tanque(s) de resíduos [identificar o(s) tanque(s)].
- 40 Descarga para instalações de recepção em terra (identificar o porto e indicar a quantidade) (*).

I Descarga para o mar da água dos tanques de resíduos:

- 41 Identificação do(s) tanque(s) de resíduos.
- 42 Tempo de decantação desde a última entrada de resíduos; ou
 - 43 Tempo de decantação desde a última descarga.
 - 44 Hora e posição do navio no início da descarga.
 - 45 Capacidade residual total no início da descarga.
 - 46 Capacidade residual até à superfície de separação de hidrocarbonetos/água no início da descarga.
 - 47 Quantidade global descarregada e débito de descarga.
 - 48 Última quantidade descarregada e débito de descarga.
 - 49 Hora e posição do navio no fim da descarga.
 - 50 O equipamento monitor e de controlo de descarga esteve em funcionamento durante a descarga?
 - 51 Capacidade residual até à superfície de separação de hidrocarbonetos/água no fim da descarga.
 - 52 Velocidade do navio durante a descarga.

Assinatura do comandante.....

(1) Só para tanques que constem dos nº 3 dos modelos A e B do suplemento ao certificado IOPP.

(2) Os comandantes dos navios deverão obter do operador das instalações de recepção as quais incluem batelões e auto-tanques, um recibo ou um certificado onde se indique o número de lavagens dos tanques, a quantidade de lastro sujo, de resíduos ou de misturas de hidrocarbonetos trasfegados, bem como a data e hora de trasfega. Este recibo ou certificado, se anexado ao Livro de Registo de Hidrocarbonetos, poderá auxiliar o comandante a provar que o seu navio não esteve envolvido num alegado incidente de poluição. O recibo ou certificado deverá ser conservado junto ao Livro de Registo de Hidrocarbonetos.

(3) Esta frase será inserida unicamente no Livro de Registo de Hidrocarbonetos de um navio-tanque utilizado em tráfego específicos.

(4) Quando um tanque individual possui máquinas que não possam funcionar simultaneamente, tal como descrito no Manual de Operações e Equipamento, então a secção sujeita a lavagem com petróleo bruto deve ser identificada, ex.: nº 2 centro, secção seguinte.

(5) De acordo com o Manual de Operações e Equipamento, especificar qual o método de lavagem, simples ou complexo. Se for usado o método complexo, indicar o arco vertical abrangido pelas máquinas e o número de vezes que o arco é abrangido por cada etapa específica do programa.

(6) Se os procedimentos constantes do Manual de operações e Equipamento não forem seguidos, os motivos devem ser expostos na secção de observações.

(7) Lavagem manual por jacto de mangueira, lavagem mecânica e ou limpeza química. Neste último caso, especificar o produto químico utilizado e a quantidade respectiva.»

ANEXO II

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

REGRA I

Definições

Para os fins do presente anexo:

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

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

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

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

5 «Substâncias líquidas» são aquelas cuja pressão de vapor não excede $2,8 \text{ kg/cm}^2$ a temperatura de $37,8^\circ \text{C}$

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

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

São Áreas Especiais:

- a) A área do Mar Báltico;
- b) A área do Mar Negro; e
- c) A área do Antártico.

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

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

9) (a) A área do Antártico significa a área ao sul da latitude 60°S .

10 «Código Internacional de Produtos Químicos a Granel» significa o Código Internacional para a Construção e Equipamento de Navios Que Transportam Substâncias Químicas Perigosas a Granel, adoptado pelo Comité de Protecção do Meio Marinho, pela Resolução MEPC 19(22), tal como emendado pela Organização, preceituando-se que tais emendas sejam adoptadas e postas em vigor em conformidade com as disposições do artigo 16 da presente Convenção respeitantes aos procedimentos sobre emendas aplicáveis a um apêndice a um Anexo.

11 «Código de Produtos Químicos a Granel» significa o Código para a Construção e Equipamento de Navios Que Transportam Substâncias Químicas Perigosas a Granel, adoptado pelo Comité de Protecção do Meio Marinho, pela Resolução MEPC 20(22), tal como emendado pela Organização, preceituando-se que tais emendas sejam adoptadas e postas em vigor em conformidade com as disposições do artigo 16 da presente Convenção respeitantes aos procedimentos sobre emendas aplicáveis a um apêndice a um anexo.

12 «Navio construído» significa um navio cuja quilha foi assente ou que se encontre em fase equivalente de construção. Um navio convertido em navio-tanque para o transporte de substâncias químicas, independentemente da data de construção, será considerado como um navio-tanque para o transporte de substâncias químicas, construído na data em que foi iniciada tal conversão. Esta disposição relativa a conversões não será aplicada às modificações de um navio que satisfaz todas as condições seguintes:

- a) O navio foi construído antes de 1 de Julho de 1986; e
- b) O navio possui um certificado emitido ao abrigo do Código de Produtos Químicos a Granel, para transportar somente os produtos identificados no Código como substâncias apresentando apenas risco de poluição.

13 «Fase equivalente de construção» significa a fase em que:

- a) Foi iniciada a construção identificável com um determinado navio; e
- b) Foi iniciada a montagem desse navio utilizando, pelo menos, 50 t ou 1% do peso estimado de todo o material da estrutura, se este último valor for inferior.

(14) «Data do aniversário» - significa o dia e o mês da cada ano que irá corresponder ao da data de validade do Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Substâncias Líquidas Nocivas Transportadas a Granel.

REGRA 2

Âmbito de aplicação

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

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

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

4 Para os navios construídos antes de 1 de Julho de 1986, as disposições da regra 5 do presente Anexo respeitantes aos requisitos sobre descarga abaixo da linha de água e máxima concentração na esteira do navio aplicar-se-ão a partir de 1 de Janeiro de 1988.

5 A Administração pode autorizar a instalação num navio de qualquer acessório, material, equipamento ou aparelhagem, como alternativa ao exigido pelo presente anexo, se tal acessório, material, equipamento ou aparelhagem for pelo menos tão eficaz como o requerido pelo presente Anexo. Esta capacidade de autorização da Administração não abrangerá a substituição de métodos operacionais para efectuar o controlo de descargas de substâncias líquidas nocivas nem os requisitos de projecto e construção prescritos pelas regras deste anexo.

6 A Administração que autoriza a instalação de acessórios, material, equipamento ou aparelhagem como alternativa ao exigido pelo presente Anexo, em conformidade com o parágrafo 5 desta regra, transmitirá os respectivos detalhes à Organização, para circular pelos Estados Partes na Convenção, para sua informação e acção adequada, se for caso disso.

7) (a) Sempre que uma emenda ao presente Anexo e aos Códigos Internacionais de Produtos Químicos e Químicos a Granel involve alterações à estrutura ou equipamento e acessórios devido ao melhoramento do requisito para o transporte de certas substâncias, Administração poderá modificar ou retardar por um período definido a aplicação de tal emenda para navios construídos antes da data da entrada em vigor da tal emenda, se a aplicação imediata da tal emenda for considerada irrisória ou impraticável.

Tal relaxamento deverá ser estabelecido com respeito a cada substância tendo em consideração as diretrizes emendadas pela Organização.

- (b) A Administração que autorizar tal relaxamento da aplicação da emenda ao abrigo deste parágrafo deverá submeter à Organização um relatório indicando detalhes do navio ou navios visados, da carga

transportada, do tráfego no qual cada navio está engajado e a justificação para o relaxamento, para a circulação pelos Estados Partes da Convenção para sua informação e acção adequada se for o caso disso.

REGRA 3

Classificação em categorias e lista das substâncias líquidas nocivas

1 Para os fins das regras do presente Anexo, as substâncias líquidas nocivas dividem-se nas 4 categorias seguintes:

- a) Categoria A Substâncias líquidas nocivas provenientes das operações de limpeza ou deslustragem de tanques que, se descarregadas para o mar, representam um risco grave para os recursos marinhos ou para a saúde humana ou prejudicam gravemente os locais de recreio ou outras utilizações legítimas do mar e justificam, portanto, a aplicação de medidas rigorosas contra a poluição;
- b) Categoria B Substâncias líquidas nocivas provenientes das operações de limpeza ou deslustragem de tanques que, se descarregadas para o mar, representam um risco para os recursos marinhos ou para a saúde humana ou prejudicam os locais de recreio ou outras utilizações legítimas do mar e justificam, portanto, a aplicação de medidas especiais contra a poluição;
- c) Categoria C Substâncias líquidas nocivas provenientes das operações de limpeza ou deslustragem de tanques que, se descarregadas para o mar, representam fraco risco para os recursos marinhos ou para a saúde humana ou prejudicam levemente os locais de recreio ou outras utilizações legítimas do mar e requerem, portanto, condições especiais de operação;
- d) Categoria D Substâncias líquidas nocivas provenientes das operações de limpeza ou deslustragem de tanques que, se descarregadas para o mar, representam um reconhecido risco para os recursos marinhos ou para a saúde humana ou prejudicam minimamente os locais de recreio ou outras utilizações legítimas do mar e requerem, portanto, alguma atenção nas suas condições de operação.

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

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

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

das Partes disporão de um período de 90 dias para comunicar os seus comentários à Organização com vista a classificação da substância.

REGRAS 4

Outras substâncias líquidas

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

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

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

REGRAS 5

Descarga de substâncias líquidas nocivas

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

Tendo em consideração as disposições do parágrafo 14 desta e da regra 6 do presente Anexo,

1. Será proibida a descarga para o mar de substâncias da categoria A, tal como definidas na regra 3, parágrafo (1), alínea (a), do presente Anexo, ou das substâncias provisoriamente classificadas como tal, ou ainda de águas de lastro, de águas de lavagem de tanques ou de outros resíduos ou misturas que contenham tais substâncias. Se os tanques que contêm tais substâncias ou misturas forem lavados, os resíduos resultantes dessa operação serão descarregados para uma instalação de recepção até que a concentração da substância no efluente recebido nessa instalação seja igual ou inferior a 0.1% do peso e até que o tanque esteja vazio com a excepção do fósforo amarelo ou branco para o qual a concentração residual deverá ser 0,01% por peso. Toda a água posteriormente adicionada ao conteúdo do tanque pode ser descarregada para o mar quando forem satisfeitas todas as condições seguintes:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

b) Os métodos e disposições para a descarga são aprovados pela administração. Tais métodos e disposições basear-se-ão em normas elaboradas pela Organização e garantirão que a concentração e o débito de descarga do efluente sejam tais que a concentração da substância na esteira do navio não exceda 10 partes por milhão;

c) A quantidade máxima de carga descarregada de cada tanque e dos respectivos encanamentos não excede a quantidade máxima aprovada, em conformidade com os métodos referidos na alínea b) do presente parágrafo, a qual não excederá em caso algum a maior das quantidades seguintes: 3 m³ ou 1/1000 da capacidade do tanque em metros cúbicos;

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

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

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

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

- b) A concentração de tais misturas não ultrapassa uma parte da substância para 10 partes de água; e
- c) A descarga é feita a uma distância não inferior a 12 milhas marítimas da terra mais próxima.

5. Podem ser utilizados processos de ventilação aprovados pela administração para remover resíduos de carga de um tanque. Estes processos basear-se-ão em normas elaboradas pela Organização. Toda a água posteriormente introduzida no tanque será considerada como limpa e não será abrangida pelas disposições dos parágrafos 1, 2, 3 ou 4 da presente regra.

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

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

Tendo em consideração as disposições do parágrafo 14 e da regra 6 do presente anexo,

7. Será proibida a descarga para o mar de substâncias, da categoria A, tal como definidas na regra 3, parágrafo (1), alínea (a), do presente Anexo, ou das substâncias, provisoriamente classificadas como tal, ou ainda de águas de lastro, águas de lavagem de tanques ou de outros resíduos ou misturas que contenham tais substâncias. Se os tanques que contêm tais substâncias, ou misturas forem lavados, os resíduos resultantes dessa operação serão descarregados para uma instalação de recepção montada, em conformidade com a regra 7 do presente Anexo, pelos Estados ribeirinhos da área especial até que a concentração da substâncias efluente recebido nessa instalação seja igual ou inferior à concentração residual prescrita para essa substância na coluna IV do apêndice II ao presente Anexo e até que o tanque esteja vazio. Toda a água posteriormente adicionada ao conteúdo do tanque pode ser descarregada para o mar, quando forem satisfeitos todas as condições seguintes:

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

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

- a) O tanque foi pré-lavado em conformidade com os procedimentos aprovados pela Administração, baseados nas normas elaboradas pela Organização e os resíduos resultantes descarregados para uma instalação de recepção;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

10. Podem ser utilizados processos de ventilação aprovados pela administração para remover resíduos de carga de um tanque. Estes processos basear-se-ão em normas elaboradas pela Organização. Toda a água posteriormente introduzida no tanque será considerada como limpa e não estará abrangida pelas disposições dos parágrafos 7, 8 ou 9 da presente regra.

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

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

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

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

14 Com relação à área da Antártica será proibida qualquer descarga ao mar de substâncias líquidas nocivas ou misturas contendo tais substâncias.

REGRA 5-A

Sistemas de bombagem, encanamentos e descarga

1. Todos os navios construídos em 1 de Julho de 1986, ou em data posterior, serão equipados com sistemas de bombagem e de encanamentos que garantam, por meio de testes efectuados em condições favoráveis de bombagem, que todos os tanques destinados ao transporte de substâncias da categoria B retêm, nos encanamentos associados ao tanque e na imediata vizinhança da zona de aspiração do mesmo, um volume de resíduos igual ou inferior a 0,1 m³.

2 a) Tendo em consideração as disposições da alínea b) deste parágrafo, os navios construídos antes de 1 de Julho de 1986 serão equipados com sistemas de bombagem e de encanamentos que garantam, por meio de testes efectuados em condições favoráveis de bombagem, que todos os tanques destinados ao transporte de substâncias da categoria B retêm, nos encanamentos associados ao tanque ou na imediata vizinhança da zona de aspiração do mesmo, um volume de resíduos igual ou inferior a 0,3 m³.

b) Até 2 de Outubro de 1994, os navios mencionados na alínea a) deste parágrafo, caso não satisfaçam os requisitos da mesma alínea, terão, no mínimo, de ser equipados com sistemas de bombagem e de encanamentos que garantam, por meio de testes efectuados em condições favoráveis de bombagem e de avaliação dos resíduos aderentes às superfícies, que todos os tanques destinados ao transporte de substâncias da categoria B retenham, no tanque e nos encanamentos a ele associados, um volume de resíduos igual ou inferior a 1 m³ ou $\frac{1}{3000}$ do volume do tanque em metros cúbicos, se este último valor for superior.

3. Os navios construídos em 1 de Julho de 1986, ou em data posterior, serão equipados com sistemas de bombagem e de encanamentos que garantam, por meio de testes efectuados em

condições favoráveis de bombagem, que todos os tanques destinados ao transporte de substâncias da categoria C retenham, nos encanamentos a eles associados e na vizinhança imediata da zona de aspiração do tanque, um volume de resíduos igual ou inferior a 0,3 m³.

4. a) Tendo em consideração as disposições da alínea b) deste parágrafo, os navios construídos antes de 1 de Julho de 1986 serão equipados com sistemas de bombagem e de encanamentos que garantam, por meio de testes efectuados em condições favoráveis de bombagem, que todos os tanques destinados ao transporte de substâncias da categoria C retenham, nos encanamentos a eles associados e na vizinhança imediata da zona de aspiração do tanque, um volume de resíduos igual ou inferior a 0,9 m³.

b) Até 2 de Outubro de 1994, os navios mencionados na alínea a) do presente parágrafo, caso não satisfaçam os requisitos dessa mesma alínea, terão, no mínimo, de ser equipados com sistemas de bombagem e de encanamentos que assegurem, por meio de testes efectuados em condições favoráveis de bombagem e de avaliação de resíduos aderentes às superfícies, que todos os tanques destinados ao transporte de substâncias da categoria C retenham, nos tanques e nos encanamentos a eles associados, um volume de resíduos igual ou inferior a 3 m³ ou $\frac{1}{1000}$ do volume do tanque em metros cúbicos, se este último valor for superior.

5. As condições de bombagem mencionadas nos parágrafos 1, 2, 3 e 4 da presente regra serão aprovadas pela Administração e basear-se-ão nas normas elaboradas pela Organização. Nos testes de eficiência de bombagem mencionados nos parágrafos 1, 2, 3 e 4 da presente regra será utilizada água como fluido de prova e o respectivo procedimento será aprovado pela Administração com base nas normas elaboradas pela Organização. Os resíduos nas superfícies dos tanques, mencionados nos parágrafos (2), alínea b) e 4, alínea (b), da presente regra serão determinados com base nas normas elaboradas pela Organização.

6. a) Tendo em atenção as disposições da alínea (b) do presente parágrafo, as disposições dos parágrafos (2) e (4) da presente regra não se aplicarão a navios construídos antes de 1 de Julho de 1986, utilizados em viagens restritas, tal como definidas pela Administração, entre:

i) Portos ou terminais pertencentes a um mesmo Estado que seja Parte na presente Convenção; ou

ii) Portos ou terminais de Estados que sejam Partes na presente Convenção.

b) As disposições da alínea a) deste parágrafo aplicar-se-ão aos navios construídos antes de 1 de Julho de 1986, apenas se:

i) Sempre que um tanque, contendo substâncias da categoria B ou C ou suas misturas, tiver de ser lavado ou lastrado, a lavagem for feita em conformidade com um procedimento de pré-lavagem aprovado pela Administração, baseado nas normas elaboradas pela Organização e os resíduos das lavagens forem descarregados para uma instalação de recepção;

- ii) Os resíduos de lavagens subsequentes ou a água de lastro forem descarregados para uma instalação de recepção ou para o mar, em conformidade com outras disposições do presente Anexo;
- iii) A adequabilidade das instalações de recepção existentes nos portos ou terminais acima mencionados, para os fins do presente parágrafo, for aprovada pelos Governos dos Estados que são Partes na presente Convenção, nos quais estão situados os referidos portos ou terminais;
- iv) No caso de navios utilizados em viagens para portos ou terminais sob a jurisdição de outros Estados que sejam Partes na presente Convenção, a Administração comunique à Organização os pormenores da isenção, para circularem pelos Estados Partes na Convenção, para efeitos de informação e acção adequada, se for caso disso; e
- v) O certificado exigido em conformidade com o presente Anexo for anotado no sentido de que o navio é apenas utilizado nas referidas viagens restritas.

7. Para o navio cujas particularidades de construção e operação são tais que a lastragem dos tanques de carga não é exigida e em que a lavagem dos tanques de carga é apenas exigida para a execução de reparações ou docagem, a Administração pode autorizar a isenção das disposições dos parágrafos 1, 2, 3 e 4 da presente regra, desde que sejam satisfeitos todas as condições seguintes:

- a) O projecto, construção e equipamento do navio forem aprovados pela Administração, tendo em consideração o serviço a que o navio se destina;
- b) Todos os efluentes provenientes das lavagens de tanques efectuadas antes de uma reparação ou docagem forem descarregados para uma instalação de recepção, cuja adequabilidade seja verificada pela Administração;
- c) O certificado exigido em conformidade com o presente Anexo indique:
 - i) Que cada tanque de carga está certificado para o transporte de uma única substância bem determinada; e
 - ii) Quais os pormenores da isenção.
- d) O navio possua um manual de operação apropriado, aprovado pela Administração; e
- e) No caso de navios utilizados em viagens para portos ou terminais sob a jurisdição de outros Estados que sejam Partes na presente Convenção, a Administração comunique à Organização os pormenores da isenção, para circularem pelos Estados Partes na Convenção, para efeitos de informação e acção adequada, se for caso disso.

REGRA 6

Excepções

A regra 5 do presente Anexo não se aplicará:

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

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

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

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

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

REGRA 7

Instalações de recepção e dispositivos dos terminais de descarga

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

- a) Os portos e terminais de carga e descarga terão instalações adequadas para receber dos navios que transportem substâncias líquidas nocivas, sem atrasos indevidos, os resíduos e misturas contendo tais substâncias que se encontrem ainda a bordo para eliminação, em consequência da aplicação do presente Anexo; e
- b) Os portos de reparação em que se reparem navios tanques para transporte de produtos químicos terão instalações adequadas para receber resíduos e misturas que contenham substâncias líquidas nocivas.

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

3. O Governo de cada Parte na presente Convenção tomará todas as medidas adequadas, a fim de assegurar que os terminais de descarga disponham de instalações destinadas a facilitar a drenagem dos tanques de carga dos navios que descarreguem substâncias líquidas nocivas nesses terminais. As mangueiras de carga e os sistemas de encanamentos do terminal que contenham substâncias líquidas nocivas recebidas de navios que tenham descarregado tais substâncias no terminal não serão drenados para o navio

4. As Partes notificarão a Organização, para comunicação às Partes interessadas, de todos os casos em que as instalações requeridas nos termos do parágrafo (1) ou os dispositivos requeridos nos termos do parágrafo (3) da presente regra sejam considerados inadequados.

REGRA 8

Medidas de controlo

1. *a)* Os Governos das Partes na Convenção nomearão ou autorizarão inspectores para assegurar o cumprimento da presente regra. Os inspectores executarão as acções de controlo em conformidade com os procedimentos de controlo elaborados pela Organização;
- b)* O comandante de um navio que transporte substâncias líquidas nocivas a granel deverá assegurar-se de que são satisfeitos as disposições da regra 5 e da presente regra e que o livro de registo de carga está completamente preenchido em conformidade com a regra 9 do presente anexo sempre que se realizem as operações mencionadas nesta regra;
- c)* As isenções mencionadas nos parágrafos (2), alínea *b)*, 5, alínea *b)*, 6, alínea *c)*, ou 7, alínea *c)*, da presente regra só podem ser concedidas, pelo Governo da Parte que recebe a carga, a um navio utilizado em viagens para portos ou terminais sob a jurisdição de outros Estados que sejam Partes na presente Convenção. Sempre que tais isenções forem concedidas, será feita uma anotação apropriada no livro de registo de carga, que deverá ser rubricada pelo inspector mencionado na alínea *a)* deste parágrafo.

Substâncias da categoria A em todas as áreas

2. As disposições seguintes aplicar-se-ão em relação às substâncias da categoria A em todas as áreas:

- a)* Um tanque que foi descarregado, tendo em atenção as disposições da alínea *b)* deste parágrafo, será lavado em conformidade com os requisitos dos parágrafos (3) ou (4) da presente regra antes de o navio deixar o porto de descarga;
- b)* Por solicitação do comandante do navio, o Governo da Parte que recebe a carga pode isentar o navio do cumprimento dos requisitos mencionados na alínea *a)* deste parágrafo, sempre que se verifique que:
 - i)* O tanque descarregado vai ser carregado de novo com a mesma substância ou com outra compatível com a primeira e que o tanque não será lavado nem lastrado antes da carga; ou
 - ii)* O tanque descarregado não é lavado nem lastrado no mar e as disposições dos parágrafos 3 ou 4 da presente regra são satisfeitas num outro porto desde que tenha sido confirmado por escrito que nesse porto existe uma instalação de recepção adequada para tal fim; ou
 - iii)* Os resíduos de carga serão removidos por um processo de ventilação aprovado pela Administração e baseado nas normas elaboradas pela Organização.

3. Se o tanque for lavado em conformidade com o parágrafo (2), alínea *a)*, da presente regra, o efluente resultante da operação de lavagem do tanque será descarregado para uma instalação de recepção pelo menos até que a concentração da substância na linha de descarga, tal como indicado pelas análises de amostras do efluente feitas pelo inspector, tenha descido ao valor de concentração residual especificado no parágrafo 1 regra 5 ou no

parágrafo 7 da regra 5-do presente Anexo conforme aplicável. Quando a concentração residual exigida for atingida, os resíduos de lavagem remanescentes continuarão a ser descarregados para a instalação de recepção até o tanque estar vazio. No livro de registo de carga serão feitos os registos adequados relativos a estas operações, que serão rubricados pelo inspector mencionado no parágrafo 1, alínea *a)*, da presente regra.

4. Quando o Governo da parte receptora conclua em caso impraticável a medição da concentração da substância do efluente sem causar atraso indevido ao navio, esse Estado Parte da Convenção poderá aceitar um outro procedimento alternativo como sendo regra desde que:

- a)* O tanque seja pré-lavado em conformidade com o procedimento aprovado pela Administração, baseado nas normas elaboradas pela Organização; e
- b)* O inspector mencionado no parágrafo 1, alínea *a)*, certifique no livro de registo de carga que:
 - i)* O tanque, a sua bomba e o sistema de encanamentos foram drenados; e
 - ii)* A pré-lavagem foi efectuada em conformidade com o procedimento aprovado pela Administração para aquele tanque e aquela substância; e
 - iii)* As águas de lavagem resultantes da pré-lavagem foram descarregadas para uma instalação de recepção e o tanque ficou vazio.

substâncias das categorias B e C fora das áreas especiais

5. As disposições seguintes aplicar-se-ão às substâncias das categorias B e C, fora das áreas especiais:

- a)* Um tanque que foi descarregado, em conformidade com as disposições da alínea *b)* deste parágrafo, será pré-lavado antes de o navio deixar o porto de descarga, sempre que:
 - i)* A substância descarregada esteja classificada em conformidade com as normas elaboradas pela Organização como originando uma quantidade de resíduos excedendo a quantidade máxima que pode ser descarregada para o mar em conformidade com a regra 5, parágrafos (2) ou (3), do presente Anexo no caso de substâncias das categorias B e C, respectivamente; ou
 - ii)* A descarga não seja levada a cabo em conformidade com as condições de bombagem do tanque aprovadas pela Administração, baseadas nas normas elaboradas pela Organização em conformidade com a regra 5- A, parágrafo (5), do presente Anexo, a menos que sejam tomadas, pelo inspector mencionado no parágrafo (1), alínea *a)*, desta regra, as medidas alternativas para remover os resíduos de carga do navio até serem atingidas as quantidades especificadas na regra 5- A do presente anexo, na medida em que for aplicável.

O processo de pré-lavagem utilizado será aprovado pela Administração, baseado nas normas elaboradas pela Organização, e as águas resultantes da lavagem do tanque serão descarregadas para uma instalação de recepção no porto de descarga.

b) Por solicitação do comandante do navio, o Governo da Parte que recebe a carga pode isentar o navio do cumprimento dos requisitos da alínea a) deste parágrafo, sempre que se verifique que:

- i) O tanque descarregado vai ser carregado de novo com a mesma substância ou com outra compatível com a primeira e que o tanque não será lavado nem lastrado antes da carga; ou
- ii) O tanque descarregado não é lavado nem lastrado no mar e o tanque é pré-lavado por um processo aprovado pela Administração, baseado nas normas elaboradas pela Organização, e as águas resultantes da lavagem do tanque são descarregadas para uma instalação de recepção noutro porto, desde que tenha sido confirmado por escrito que nesse porto existe uma instalação de recepção adequada para tal fim; ou
- iii) Os resíduos de carga serão removidos por um processo de ventilação aprovado pela Administração e baseado nas normas elaboradas pela Organização.

Substâncias da categoria B dentro das áreas especiais

6. As disposições seguintes aplicar-se-ão às substâncias da categoria B, dentro das áreas especiais:

- a) Um tanque que foi descarregado, tendo em consideração as disposições das alíneas b) e c) deste parágrafo será pré-lavado antes de o navio deixar o porto de descarga. O processo de pré-lavagem utilizado será aprovado pela Administração, baseado nas normas elaboradas pela Organização, e as águas resultantes da lavagem do tanque serão descarregadas para uma instalação de recepção no porto de descarga;
- b) Os requisitos da alínea a) do presente parágrafo não serão aplicados sempre que forem satisfeitas todas as condições seguintes:
 - i) As substâncias da categoria B esteja classificada em conformidade com as normas elaboradas pela Organização como originando uma quantidade de resíduos que não exceda a quantidade máxima que pode ser descarregada para o mar, fora das áreas especiais, nos termos da regra 5, parágrafo (2), do presente anexo, e os resíduos sejam retidos a bordo para uma posterior descarga no mar, fora da área especial, em conformidade com a regra 5, parágrafo (2), deste Anexo; e
 - ii) A descarga seja levada a efeito de acordo com as condições de bombagem daquele tanque aprovadas pela Administração, baseadas nas normas elaboradas pela Organização, em

conformidade com a regra 5- A, parágrafo (5), do presente Anexo, ou, no caso de não serem satisfeitas as condições de bombagem aprovadas, serem tomadas medidas alternativas aceites pelo inspector mencionado no parágrafo (1); alínea a), da presente regra, para remover os resíduos da carga do navio até serem atingidas as quantidades especificadas na regra 5- A do presente Anexo, na medida em que for aplicável.

c) Por solicitação do comandante do navio, o Governo da Parte que recebe a carga pode isentar o navio do cumprimento dos requisitos da alínea a) deste parágrafo, sempre que se verifique que:

- i) O tanque descarregado vai ser carregado de novo com a mesma substância ou com outra compatível com a primeira e que o tanque não será lavado nem lastrado antes da carga; ou
- ii) O tanque descarregado não é lavado nem lastrado no mar e o tanque pré-lavado por um processo aprovado pela Administração, baseado nas normas elaboradas pela Organização, e as águas resultantes da lavagem do tanque são descarregadas para uma instalação de recepção noutro porto, desde que tenha sido confirmado por escrito que nesse porto existe uma instalação de recepção adequada para tal fim; ou
- iii) Os resíduos da carga serão removidos por um processo de ventilação aprovado pela Administração baseada nas normas elaboradas pela Organização.

Substâncias da categoria C dentro das áreas especiais

7. As disposições seguintes aplicar-se-ão às substâncias da categoria C, dentro das áreas especiais:

- a) Um tanque que for descarregado, tendo em consideração as disposições das alíneas b) e c) deste parágrafo, será pré-lavado antes de o navio deixar o porto de descarga, sempre que:
 - i) A substância da categoria C esteja classificada em conformidade com as normas elaboradas pela Organização como originando uma quantidade de resíduos excedendo a quantidade máxima que pode ser descarregada para o mar nos termos da regra 5, parágrafo (9), do presente Anexo; ou
 - ii) A descarga não seja feita de acordo com as condições de bombagem do tanque aprovadas pela Administração, baseadas nas normas elaboradas pela Organização, de acordo com a regra 5- A, parágrafo (5), do presente Anexo, a menos que sejam adoptadas medidas alternativas, aceites pelo inspector mencionado no parágrafo 1, alínea a), da presente regra, para remover os resíduos da carga do navio até serem atingidas as quantidades especificadas na regra 5- A do presente Anexo, conforme aplicável.

O processo de pré-lavagem utilizado será aprovado pela Administração, baseado nas normas elaboradas pela Organização, e as águas resultantes da lavagem do tanque serão descarregadas para uma instalação de recepção no porto de descarga.

b) Os requisitos da alínea a) deste parágrafo não serão aplicados quando forem satisfeitas todas as condições seguintes:

- i) A substância da categoria C descarregada esteja classificada em conformidade com as normas elaboradas pela Organização como originando uma quantidade de resíduos que não exceda a quantidade máxima que pode ser descarregada para o mar, fora das áreas especiais, nos termos da regra 5, parágrafo (3), do presente anexo, e os resíduos sejam retidos a bordo para posterior descarga para o mar, fora da área especial, em conformidade com a regra 5, parágrafo (3), do presente Anexo; e
 - ii) A descarga seja efectuada em conformidade com as condições de bombagem do tanque aprovadas pela Administração, baseadas nas normas elaboradas pela Organização, de acordo com a regra 5-A, parágrafo (5), do presente regra, ou, no caso de não serem satisfeitos as condições de bombagem aprovadas, sejam tomadas medidas alternativas, aceites pelo inspector mencionado no parágrafo (1), alínea a), da presente regra, para remover os resíduos da carga do navio até serem atingidas as quantidades especificadas na regra 5-A do presente Anexo, conforme aplicável.
- c) Por solicitação do comandante do navio, o Governo da Parte que recebe a carga pode isentar o navio do cumprimento dos requisitos da alínea a) deste parágrafo, sempre que se verifique que:
- i) O tanque descarregado vai ser carregado de novo com a mesma substância ou com outra compatível com a primeira e o tanque não será lavado nem lastrado antes da carga; ou
 - ii) O tanque descarregado não será lavado nem lastrado no mar e é pré-lavado por um processo aprovado pela Administração, baseado nas normas elaboradas pela Organização, e as águas resultantes da lavagem serão descarregadas para uma instalação de recepção noutro porto, desde que tenha sido confirmado por escrito que naquele porto existe uma instalação de recepção adequada para tal fim; ou
 - iii) Os resíduos de carga serão removidos por um processo de ventilação aprovado pela Administração e baseado nas normas elaboradas pela Organização.

Substâncias de categoria D em todas as áreas

8. No que respeita às substâncias da categoria D, um tanque que for descarregado será lavado e as águas resultantes da lavagem descarregadas para uma instalação de recepção ou os resíduos dos tanques serão diluídos e descarregados para o mar de acordo com a regra 5, parágrafo 4, do presente Anexo.

Descarga de um tanque de resíduos

9. Todos os resíduos retidos a bordo num tanque de resíduos, incluindo os resíduos provenientes dos porões das casas das bombas de carga, que contenham substâncias da categoria A ou, quando dentro de uma área especial contenham quer substâncias da categoria A quer da categoria B, serão descarregados para uma instalação de recepção de acordo com as disposições da regra 5, parágrafos (1), (7) ou (8), do presente Anexo, conforme aplicável.

REGRAS

Livro de Registo de Carga

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

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

- i) Embarque de carga;
- ii) Trasfega interna de carga;
- iii) Desembarque de carga;
- iv) Limpeza de tanques de carga;
- v) Lastragem de tanques de carga;
- vi) Descarga de lastro dos tanques de carga;
- vii) Eliminação de resíduos para instalações de recepção;
- viii) Descarga para o mar ou remoção por ventilação em conformidade com a regra 5 do presente Anexo.

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

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

5. Cada uma das operações mencionadas nos parágrafos (2) e (3) da presente regra será imediata e integralmente registada no Livro de Registo de Carga, de modo que fiquem preenchidos no livro todos os registos correspondentes à citada operação. Cada registo será assinado pelo oficial ou oficiais responsáveis pelas referidas operações e, o capitão assinará todas as páginas. Os registos no Livro de Registo de Carga serão feitos numa língua oficial do Estado de bandeira do navio e, para os navios possuidores de um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição para o Transporte de substâncias Líquidas Nocivas a Granel ou um certificado mencionado na regra 12-A do presente Anexo, em francês ou inglês. No caso de conflito ou divergência, farão fé os registos redigidos numa língua oficial do Estado de bandeira do navio.

6. O Livro de Registo de Carga será guardado num local de fácil acesso para facilitar a sua inspecção e, salvo no caso de navios a reboque sem tripulação, será mantido a bordo. O livro será conservado durante um período de 3 anos após o último registo.

7. A autoridade competente do governo de uma Parte pode inspecionar o Livro de Registo de Carga a bordo de qualquer navio ao qual o presente anexo se aplique, enquanto o navio estiver num dos seus portos, e tirar cópias de qualquer registo

desse livro e exigir a sua autenticação pelo capitão do navio. Qualquer cópia assim autenticada pelo capitão do navio será aceite, em caso de processo judicial, como prova dos factos constantes no registo. A inspecção do Livro de Registo de Carga e a obtenção de cópias autenticadas pela autoridade competente, nos termos do presente parágrafo, serão efectuadas da forma mais rápida possível e sem causar atrasos indevidos ao navio.

REGRA 10

Vistorias

1. Os navios que transportem substâncias líquidas nocivas a granel serão submetidos a vistorias a seguir indicadas:

- a) Uma vistoria inicial antes de o navio entrar ao serviço, ou antes da emissão pela primeira vez do certificado exigido pela regra 11 do presente Anexo, que incluirá uma inspecção completa da sua estrutura, equipamento, sistemas, instalações, disposições e materiais, na medida em que o navio esteja abrangido por este Anexo. Esta vistoria será conduzida de modo a assegurar que a estrutura, equipamento, sistemas, instalações, disposições e materiais cumprem integralmente os requisitos aplicáveis do presente Anexo;
- b) Uma vistoria para renovação em intervalos determinados pela Administração mas não excedendo 5 anos excepto onde é aplicável a regra 12 (2), 12(5), 12(6) 12(7) do presente anexo. A vistoria de renovação será de modo a assegurar que a estrutura, equipamento, sistemas, instalações, disposições e materiais cumprem integralmente os requisitos aplicáveis do presente Anexo;
- c) Uma vistoria intermédia entre 3 meses antes ou depois da segunda data de aniversário ou entre 3 meses antes ou depois da terceira data de aniversário do Certificado que deverá ser efectuada no lugar de uma das vistorias anuais especificadas no parágrafo (1), (d) da presente regra. A vistoria intermediária será de modo a assegurar que os equipamentos, os sistemas de bombagem e de encanamentos associados cumprem integralmente os requisitos aplicáveis no presente Anexo e estão em boas condições de funcionamento. Estas vistorias intermédias serão registadas no Certificado emitido em conformidade com Regra 11 do presente Anexo;
- d) Uma vistoria anual entre 3 meses antes ou depois de cada data de aniversário incluindo uma inspecção geral da estrutura, equipamento, sistemas, instalações disposições e materiais referidos no parágrafo 1 (a) da presente Regra para se assegurar que foram mantidos de acordo com o parágrafo 3 da presente Regra e que se mantêm satisfatoriamente para serviço a que o navio se destina. Esta vistoria anual será registada no Certificado emitido em conformidade com a Regra 11 do presente Anexo;
- e) Uma vistoria adicional que pode ser geral ou parcial de acordo com as circunstâncias deverá ser efectuada depois de uma reparação resultante das investigações descritas no parágrafo (3) da presente Regra ou sempre que se efectua uma grande reparação ou renovação. Esta vistoria será de modo a assegurar que a necessária reparação ou renovação foram efectuados

efectivamente e que os materiais e a mão de obra de tal reparação ou renovação são em todos os aspectos satisfatórios e que o navio corresponde em todos os aspectos com os requisitos do presente anexo.

- (2) (a) As vistorias a navios para verificação da aplicação das disposições do presente Anexo serão efectuadas por oficiais da Administração. A Administração pode, contudo delegar a execução das vistorias quer em inspectores nomeados para este fim quer em organismos por ela reconhecidos;
- (b) A Administração que nomeie inspectores ou reconheça organismos para efectuar as vistorias como estabelecido na alínea a) do presente parágrafo, conferirá, pelo menos, poderes ao inspector nomeado ou organismo reconhecido para:

- (i) Exigir a execução de reparações num navio; e
- (ii) Efectuar vistorias quando solicitado pelas autoridades apropriadas de um Estado do Porto.

A Administração notificará a Organização das responsabilidades específicas atribuídas aos inspectores nomeados ou organismos e das condições em que lhes foi delegada a autoridade, a fim de ser comunicada aos Estados Partes do presente Protocolo para informação dos seus oficiais.

- c) Quando um inspector nomeado ou um organismo reconhecido verificar que o estado do navio ou do seu equipamento não corresponde substancialmente ao especificado no certificado ou e tal que o navio não está apto a largar para o mar sem que represente uma ameaça inaceitável para o meio ambiente marinho, esse inspector ou organismo assegurar-se-á imediatamente de que são tomadas acções correctivas e notificará em devido tempo, a Administração. Se essas acções correctivas não forem tomadas, o certificado será retirado e a Administração imediatamente notificada; e se o navio se encontrar num porto de outro Estado Parte, as autoridades apropriadas do Estado do porto, serão também imediatamente notificadas. Quando um oficial da Administração, inspector nomeado ou um organismo reconhecido tiver notificado as autoridades do Estado do porto, o governo desse Estado prestará a esse oficial, inspector ou Organismo a assistência necessária para se desempenhar as suas obrigações nos termos da presente Regra. Quando aplicável, o governo do Estado do porto interessado tomará medidas convenientes de modo a garantir que o navio só possa largar para o mar ou sair do porto com objectivo de se dirigir ao mais próximo e apropriado estaleiro de reparações que esteja disponível, quando não represente uma ameaça inaceitável para o meio ambiente marinho;
- d) Em qualquer dos casos a Administração interessada garantirá em absoluto a integral execução e a eficiencia da vistoria e tomará disposições necessárias para satisfazer esta obrigação.
- 3) (a) O estado do navio e do seu equipamento será mantido de acordo com as disposições da presente convenção, de modo a garantir que o navio se

mantenha em todos os aspectos apto a largar para o mar sem que represente uma ameaça inaceitável para o meio ambiente marinho;

- (b) Após a qualquer das vistorias ao navio previstas no parágrafo (1) da presente Regra não serão efectuadas quaisquer modificações na estrutura, equipamento, sistemas, instalações, disposições ou materiais inspecionados sem autorização da Administração com excepção da substituição directa de tal equipamento ou instalações;
- c) Sempre que ocorra um acidente a um navio ou seja descoberto um defeito que afecte substancialmente a integridade do navio, a eficiência ou aprontamento do seu equipamento referido no presente Anexo, o comandante ou o proprietário do navio notificará na primeira oportunidade a Administração, o organismo reconhecido ou o inspector nomeado, responsável pela emissão do certificado correspondente, que promoverá as investigações adequadas para verificar se torna necessário efectuar uma vistoria nos termos do parágrafo 4 da presente regra. Se o navio estiver num porto de outra Parte, o comandante ou o proprietário comunicará também tal facto, imediatamente, às autoridades competentes do Estado do porto e o inspector nomeado ou o organismo reconhecido comprovará a efectivação de tal comunicação.

REGRA 11

Emissão e Averbamento de certificados

1. Após a vistoria efectuada em conformidade com as disposições da regra 10 do presente Anexo, será emitido um certificado internacional de prevenção da poluição para o transporte de substâncias líquidas nocivas a granel para os navios de transporte de substâncias líquidas nocivas que sejam utilizados em viagens para portos ou terminais sob a jurisdição de outras Partes na Convenção.

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

3. a) O Governo de uma Parte na Convenção pode, a pedido da Administração, mandar vistoriar um navio e, se entender que as disposições do presente anexo estão a ser cumpridas, emitirá ou autorizará a emissão de um certificado internacional de prevenção da poluição para o transporte de substâncias líquidas nocivas a granel para o navio, em conformidade com o presente Anexo;
- b) Uma cópia do certificado e uma cópia do relatório de vistoria serão enviadas, logo que possível, à Administração que pediu a vistoria;
- c) Um certificado assim emitido incluirá uma declaração de que foi emitido a pedido da Administração e terá o mesmo valor e igual reconhecimento que um certificado emitido em conformidade com o parágrafo 1 da presente regra;
- d) Nenhum certificado internacional de prevenção da poluição para o transporte de substâncias líquidas nocivas a granel será emitido para um navio que arvore a bandeira de um Estado que não seja Parte na Convenção.

4) O certificado internacional de prevenção da poluição para o transporte de substâncias líquidas nocivas a granel será redigido numa língua oficial do país que o emite e de acordo com o modelo que consta do apêndice V ao presente anexo. Se a língua utilizada não for o francês nem o inglês, o texto incluirá uma tradução numa destas línguas.

5) Não obstante, quaisquer outras disposições de emendas ao presente Anexo adoptado pelo Comité de Protecção do Meio Ambiente Marinho (CPMAM) pela resolução MEPC 39(29) qualquer Certificado Internacional para a Prevenção da Poluição por Transporte de substâncias líquidas nocivas a granel e que esteja válido na data da entrada em vigor das emendas, será mantido válido até a sua data de validade em conformidade com os termos do presente Anexo antes das emendas estarem em vigor.

REGRA 12

Duração e Validade do certificado

1) Um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Transporte de Substâncias Nocivas a Granel será emitido por um período de validade determinado pela Administração que não excederá 5 anos.

- 2) (a) Não obstante aos requisitos do parágrafo (1) da presente Regra ao se concluir uma vistoria de renovação dentro de 3 meses antes da data de validade do Certificado existente o novo Certificado deverá ser válido até a data da conclusão da vistoria da renovação até uma data que não exceda 5 anos da data de validade do Certificado existente;
- (b) Quando se concluir uma vistoria para renovação depois da data de validade do Certificado existente o novo Certificado deverá ser válido a partir da data da conclusão da vistoria da renovação até uma data que não exceda 5 anos da data de expiração do Certificado existente;
- (c) Quando se concluir uma vistoria de renovação em mais de 3 meses antes da data de validade do Certificado existente o novo Certificado deverá ser válido a partir da data da conclusão da vistoria de renovação até uma data que não exceda 5 anos da data da conclusão da vistoria de renovação.

3. Se um Certificado é emitido por um período inferior a 5 anos a Administração poderá prorrogar a validade do mesmo para além da sua data de validade por um período máximo especificado no parágrafo (1) da presente Regra desde que sejam efectuadas, como apropriado, as vistorias referidas nas Regras 10(1)(c) e 10(1)(d) do presente Anexo e aplicáveis quando um Certificado é emitido por um período de 5 anos.

4. Se uma vistoria de renovação tenha sido concluída e um novo Certificado não pode ser emitido ou colocado a bordo do navio antes da data de validade do Certificado existente a pessoa ou organismo autorizados pela Administração poderão averbar o Certificado existente e tal Certificado deverá ser aceite como válido por um período posterior que não poderá exceder 5 meses da data da sua validade.

5. Se a um navio na altura em que um Certificado expira não está no Porto no qual deverá ser vistoriado a Administração poderá prorrogar o período da validade do Certificado, porém, esta prorrogação será concedida de modo a permitir que o navio complete a sua viagem até ao Porto em que pode ser vistoriado e também só em casos que aparentam razoáveis e apropriados

para assim se proceder. Nenhum Certificado deverá ser prorrogado por um período mais do que 3 meses e um navio para o qual e concedido uma prorrogação não deverá a sua chegada no Porto em virtude de tal prorrogação partir desse Porto sem ter um novo Certificado. Ao se concluir uma vistoria de renovação o novo Certificado será emitido válido até uma data que não excede 5 anos da data de validade do Certificado existente antes da concessão da prorrogação.

6. Um Certificado emitido a um navio empregue em viagens curtas que não tenha sido prorrogado ao abrigo das disposições precedentes da presente Regra poderá ser prorrogada pela Administração por um período de graça a partir da data de validade nele indicada. Após a conclusão da vistoria de renovação o novo Certificado deverá ser válido até uma data que não exceda 5 anos a partir da data de validade do Certificado existente antes da concessão da prorrogação.

7. Em circunstâncias especiais determinadas pela Administração um novo Certificado não necessita de ser datado desde a data de validade do Certificado existente em conformidade com o parágrafo (2), (b), (5) ou 6 da presente Regra. Nestas circunstâncias especiais o novo Certificado deverá ser válido até uma data que não exceda 5 anos a partir data da conclusão da vistoria de renovação.

8. Se uma vistoria anual ou intermediária é concluída antes do período especificado na Regra 10 do presente Anexo, então:

- (a) A data de aniversário constante no Certificado deverá ser alterada por averbamento até uma data que não seja mais do que 3 meses mais tarde de que a data na qual a vistoria foi concluída;
- (b) A Subsequente vistoria anual ou intermediária requerida pela Regra 10 no presente anexo, será efectuada em intervalos prescritos por aquela regra usando uma nova data de aniversário.
- (c) A data de validade poderá manter-se sem alteração, desde que uma ou mais vistorias anual ou intermediária conforme apropriado sejam realizadas para que o máximo de intervalos de vistorias prescritos na Regra 10 do presente Anexo não sejam excedidos.

(9) Um Certificado emitido ao abrigo das Regra 11 do presente anexo deixará de ser válido em qualquer dos seguintes casos:

- (a) Se as vistorias relevantes não são efectuadas dentro dos períodos especificados na Regra 10 (1) do presente Anexo.
- (b) Se o Certificado não é averbado em conformidade com a Regra 10 (1) (c) ou 10 (1) (d) do presente Anexo.
- (c) Após a transferência do navio para a Bandeira de um outro Estado. Um novo Certificado será emitido sómente quando o Governo emissor do novo Certificado está totalmente satisfeito em como o navio reúne os requisitos da Regra 10, (4) (a) e 10 (4) (b) do presente Anexo. Em caso de uma transferência entre Estados partes, se solicitado dentro de 3 meses depois que a transferência tenha tido lugar, o Governo do Estado parte cujo navio arvorava antes a sua Bandeira deve logo que possível transmitir a Administração cópias do Certificado emitido ao navio antes da transferência e se houverem cópias dos relatórios de vistorias relevantes.

REGRA 12- A

Vistoria e certificação de navios para transporte de produtos químicos

Sem prejuízo das disposições das regras 10, 11 e 12 do presente Anexo, os navios para transporte de produtos químicos que tenham sido vistoriados e certificados por Estados que sejam Partes na presente Convenção em conformidade com as disposições do Código Internacional de Produtos Químicos a Granel, ou do Código de Produtos Químicos a Granel, conforme aplicável, considerar-se-ão como satisfazendo as disposições daquelas regras e o certificado emitido em conformidade com os mencionados Códigos terá o mesmo valor e igual reconhecimento que um certificado emitido nos termos da regra (11) do presente Anexo.

REGRA- 13

Requisitos para minimizar a poluição accidental

1. O projecto, construção, equipamento e operação de navios que transportam a granel substâncias líquidas nocivas das categorias A, B ou C devem ser de molde a minimizar as descargas incontroladas para o mar dessas substâncias.

2. Os navios para transporte de produtos químicos construídos na data ou após 1 de Julho de 1986 devem cumprir os requisitos do Código Internacional de Produtos Químicos a Granel.

3. Os navios para transporte de produtos Químicos construídos antes de 1 de Julho de 1986 devem cumprir os seguintes requisitos:

- a) Os navios para transporte de produtos Químicos a seguir indicados devem cumprir os requisitos do Código de Produtos Químicos a Granel tal como aplicável aos navios mencionados em 1.7.2 daquele Código:
 - i) Navios cujo contrato de construção foi assinado em 2 de Novembro de 1973 ou em data posterior, que são utilizados em viagens para portos ou terminais sob a jurisdição de outros Estados que sejam Partes na presente Convenção; e
 - ii) Navios construídos em 1 de Julho de 1983 ou em data posterior, que são utilizados apenas em viagens entre portos ou terminais pertencentes ao Estado cuja bandeira o navio arvora.
- b) Os navios para transporte de produtos químicos a seguir indicados devem cumprir os requisitos do Código de Produtos Químicos a Granel, tal como aplicável aos navios mencionados em 1.7.3 daquele Código:
 - i) Navios cujo contrato de construção foi assinado antes de 2 de Novembro de 1973, que são utilizados em viagens para portos ou terminais sob a jurisdição de outros Estados que sejam Partes na presente Convenção; e
 - ii) Navios construídos antes de 1 de Julho de 1983, que são utilizados em viagens entre portos ou terminais pertencentes ao Estado cuja bandeira arvoram, com excepção de navios de arqueação bruta inferior a 1600 t que devem cumprir os requisitos do Código relativos à construção e equipamento até 1 de Julho de 1994.

4. Relativamente aos navios que não sejam navios para transporte de produtos químicos nocivos líquidos a granel das categorias A, B ou C, a Administração deverá promulgar as medidas adequadas, baseadas nas directivas elaboradas pela Organização, de modo a garantir o cumprimento das disposições do parágrafo 1 da presente regra.

REGRA 14

Transporte e descarga de substâncias semelhantes a hidrocarbonetos

Sem prejuízo das disposições de outras regras do presente Anexo, as substâncias líquidas nocivas indicadas no apêndice II a este Anexo, como pertencendo às categorias C ou D e identificadas pela Organização como substâncias semelhantes a hidrocarbonetos em conformidade com o critério elaborado pela Organização, podem ser transportadas num navio petroleiro tal como definido no anexo I à presente Convenção e descarregadas em conformidade com as disposições do mesmo Anexo, desde que sejam satisfeitos todas as condições seguintes:

- a) O navio satisfaz as disposições do anexo I à presente Convenção, conforme for aplicável aos navios para transporte de produtos petrolíferos, tal como definidos naquele Anexo;
- b) O navio possui um certificado internacional de prevenção da poluição por hidrocarbonetos, no respectivo suplemento B, e no certificado está anotado que o navio pode transportar substâncias semelhantes a hidrocarbonetos em conformidade com a presente regra e a anotação inclui a lista daquelas substâncias que o navio está autorizado a transportar;
- c) No caso de substâncias da categoria C o navio satisfaz os requisitos de estabilidade para navios do tipo 3 mencionados:
 - i) No Código Internacional de Produtos Químicos a Granel, quando se trate de navios construídos em 1 de Julho de 1986, ou em data posterior; ou
 - ii) No Código de Produtos Químicos a Granel, tal como aplicável nos termos da regra 13 do presente Anexo, quando se trate de navios construídos antes de 1 de Julho de 1986; e
- d) O aparelho de medida do teor em hidrocarbonetos instalado no equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos do navio seja aprovado pela Administração para utilização na monitorização das substâncias semelhantes a hidrocarbonetos que o navio transporta.

REGRA 15

Controlo de requisitos operacionais pelo Estado Portuário.

(1) Quando o navio encontrar-se no porto de um Estado Parte é sujeito a inspecção de requisitos operacionais sob este anexo pelos oficiais devidamente autorizados por tal Estado, onde existir razões claras para se acreditar que o Capitão ou a Tripulação não estão familiarizados com procedimentos essenciais a bordo do navio, relacionados com a prevenção da poluição por substâncias líquidas nocivas.

(2) Em circunstâncias indicadas no parágrafo (1) desta regra, o Estado Portuário tomará tais medidas que o navio não tenha de se fazer ao mar antes de ter solucionado a situação em conformidade com os requisitos deste anexo.

(3) Os procedimentos relacionados com o controlo pelo Estado Portuário descritos no Artigo 5 desta Convenção deverão ser aplicados nesta regra.

(4) Nada nesta regra deve limitar os direitos e obrigações da Parte que conduz o controlo dos requisitos operacionais devidamente providos na presente Convenção.

APÊNDICE I

Directivas para classificação em categorias das substâncias líquidas nocivas

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

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

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

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

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

APÊNDICE II

Lista de substâncias líquidas nocivas transportadas a granel

As substâncias líquidas nocivas a granel quando presentemente categorizadas como das categorias A, B, C e D e sujeitas às cláusulas do presente Anexo são identificadas na

coluna de categoria de poluição do capítulo 17 e 18 do Código Internacional de Produtos Químicos à Granel

APÊNDICE III

A Lista de substâncias líquidas

As substâncias líquidas transportadas à granel que estejam identificadas como estando fora das categorias A, B, C e D e que estejam ao abrigo das disposições do presente Anexo e indicadas com III na coluna de categorias de poluição dos capítulos 17 ou 18 do Código Internacional de Produtos Químicos à Granel.

APÊNDICE IV

Modelo do livro de registo de carga

Livro de registo de carga para os navios de transporte de substâncias líquidas nocivas a granel

Nome do navio:
 Número ou letras do distintivo do navio:
 Arqueação bruta:
 Período de: ... a

Nota. - Todos os navios que transportem substâncias líquidas nocivas a granel possuirão um livro de registo de carga para registo de todas as operações de carga e de lastragem.

Nome do navio:
 Número ou letras do distintivo do navio:

Esquema dos tanques de carga e de resíduos

(a ser preenchido a bordo)

Introdução

As páginas seguintes compreendem uma lista completa de operações de carga e de lastragem que serão registadas, quando apropriado, no livro de registo de carga, para cada tanque, em conformidade com o parágrafo 2 da regra 9 do anexo II à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, como alterada pelo respectivo Protocolo de 1978, na sua versão emendada. As operações foram agrupadas em secções operacionais, sendo cada uma designada por uma letra.

Ao serem feitos os registos no livro de registo de carga, a data, o código da secção operacional e o número da operação serão inseridos nas colunas apropriadas e os pormenores requeridos serão registados cronologicamente nos espaços em branco.

Cada operação completada será assinada e datada pelo oficial ou oficiais responsáveis e, se aplicável, pelo inspector autorizado pela autoridade competente do Estado em que o navio efectua a descarga. Cada página preenchida será assinada pelo comandante do navio.

Só é exigido o registo no livro de registo de carga das operações envolvendo substâncias das categorias A, B, C e D.

Lista de operações a registar

Só é exigido o registo das operações envolvendo substâncias das categorias A, B, C e D.

A- carregamento

1. Local de carregamento.
2. Identificação do(s) tanque(s), nome e categoria da(s) substância(s).

B- Tráfego interna de carga

3. Nome e categoria da(s) carga(s) transferida(s).
4. Identificação dos tanques:
 - 4.1 De: ...
 - 4.2 Para: ...
5. O(s) tanque(s) mencionado(s) no N° 4.1 ficou(ficaram) vazio(s)?
6. Em caso negativo, indicar a quantidade remanescente no(s) tanque(s).

C- Descarga

7. Local de descarga.
8. Identificação do(s) tanque(s) descarregado(s).
9. O(s) tanque(s) ficou(ficaram) vazio(s)?
 - 9.1 Em caso afirmativo, confirmar que o processo de descarga e drenagem foi efectivado em conformidade com o Manual de Procedimentos e Disposições aprovado para o navio (isto é, adornamento; caimento, temperatura de drenagem).
 - 9.2 Em caso negativo, indicar a quantidade remanescente no(s) tanque(s).
10. O Manual de Procedimentos e Disposições aprovado para o navio exige uma pré- lavagem com posterior descarga para instalações de recepção?
 11. Avaria no sistema de bombagem e ou drenagem:
 - 11.1 Data, hora e natureza da avaria.
 - 11.2 Causas da avaria.
 - 11.3 Data e hora a que o sistema foi resposto em funcionamento.

D- pré-lavagem obrigatória em conformidade com o Manual de procedimentos e Disposições aprovado para o navio

12. Identificação do(s) tanque(s), substanciais e categoria(s).
13. Método de lavagem:
 - 13.1 Número de máquinas de lavar em cada tanque.
 - 13.2 Duração da lavagem/dos ciclos de lavagem.
 - 13.3 Lavagem a frio/quente.
14. Os resíduos da pré-lavagem foram transferidos para:
 - 14.1 Uma instalação de recepção no porto de descarga (identificar o porto).
 - 14.2 Uma instalação de recepção noutra porto (identificar o porto).

E- Limpeza dos tanques de carga, à excepção da pré-lavagem obrigatória (outras operações de pré - lavagem, lavagem final, ventilação, etc.)

15. Registrar a data e hora, identificar o(s) tanque(s), substanciais e categoria(s) e indicar:
 - 15.1 O método de lavagem utilizado.
 - 15.2 O produto de limpeza (identificar o produto e a quantidade utilizada).
 - 15.3 A diluição de resíduos de carga com água, registando a quantidade de água utilizada (só para substâncias de categoria D).
 - 15.4 O método de ventilação utilizado (registrar o número de ventoinhas utilizado e o tempo de ventilação).
16. Transferência de águas de lavagem:
 - 16.1 Para o mar.
 - 16.2 Para uma instalação de recepção (identificar o porto).
 - 16.3 Para um tanque de recolha de resíduos (identificar o tanque).

Particularidades do navio:

navio:.....
Nome do
.....
Número ou letras
.....
distintivos:.....
Porto de
.....
Registo:.....
Arqueação
.....
Bruta:.....
Deslocamento do Navio(em toneladas
.....
métricas):.....
Número
.....
IMO:.....

CERTIFICA -SE:

3. Que o navio foi vistoriado em conformidade com a Regra 10 do anexo II da Convenção.

4. Que nessa vistoria se verificou serem satisfatórias, sob todos os aspectos, as condições da estrutura, equipamento, sistema, instalações, disposições e materiais do navio, e que o navio cumpre com todos os requisitos aplicáveis do Anexo II à Convenção.

5. Que o navio foi providenciado com um Manual em conformidade com os Padrões para os Procedimentos e Disposições como mencionados nas Regras 5, 5ª e 8 do Anexo II da Convenção e que as disposições e equipamentos do navio descritas no Manual estão em todos aspectos satisfatórios e comprem com os requisitos aplicáveis do referido manual.

6. Que o navio está adequado para o transporte a granel das seguintes substâncias líquidas nocivas desde que se observem todas as disposições operacionais do Anexo II da Convenção.

Substâncias Líquidas Nocivas	Condições de Transporte (números dos tanques etc.)
A continuar em folhas adicionais datadas e assinadas	

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

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

(Data de emissão).....

.....
(Assinatura da pessoa autorizada a emitir o Certificado)

(carimbo ou selo da autoridade, como apropriado)

Averbamento para Vistorias Anuais e Intermédias

Certifica-se que na vistoria exigida pela regra 10 do Anexo II da Convenção se verificou que o navio cumpre as disposições relevantes da Convenção.

Vistoria Anual:
Assinado:.....
.....
(Assinatura do oficial
autorizado)

Local
Data.....
(Carimbo ou Selo da autoridade, conforme apropriado)

Vistoria Anual/Intermédia:
Assinado:.....
.....
(Assinatura do oficial autorizado)

Local
Data.....
(Carimbo ou Selo da autoridade, conforme apropriado)

Vistoria Anual/Intermédia:
Assinado:.....
.....
(Assinatura do oficial
autorizado)

Local
Data.....
(Carimbo ou Selo da autoridade, conforme apropriado)

Vistoria Anual:
Assinado:.....
.....
(Assinatura do oficial autorizado)

Local
Data.....
Carimbo ou Selo da autoridade, conforme apropriado)

Vistoria Anual/Intermédia de acordo com a regra 12(8)(c)

Certifica-se que na vistoria anual/intermédia de acordo com a Regra 12(8)(c) do Anexo II, o navio cumpria com as disposições relevantes da Convenção.

Assinado:.....
.....
(Assinatura do oficial autorizado)

Local
Data.....
(Carimbo ou Selo da autoridade, conforme apropriado)

Averbamento para prorrogação do certificado se a validade for inferior a 5 anos conforme previsto na Regra 12(3)

O navio satisfaz as disposições relevantes da Convenção e de acordo a Regra 12(3) do Anexo II da Convenção, este Certificado será aceite como válido até:

Assinado:.....
.....
(Assinatura do oficial autorizado)

Local
Data.....
(Carimbo ou Selo da autoridade, conforme apropriado)

Averbamento em caso de conclusão da vistoria de renovação conforme previsto na Regra 12(4)

O navio satisfaz as disposições relevantes da Convenção e, de acordo a Regra 12(4) do Anexo II da Convenção, este Certificado será aceite como válido até:

Assinado:.....
.....
(Assinatura do oficial autorizado)

Local
Data.....
(Carimbo ou Selo da autoridade, conforme apropriado)

Averbamento para a extensão da validade do certificado até alcançar o porto para vistoria ou por um período de graça previsto na Regra 12(5) ou 12(6)

Este Certificado, de acordo com a regra 12(5) ou 12(6) do anexo II da Convenção, será aceite como válido até:

Assinado:.....
.....
(Assinatura do oficial autorizado)

Local

Data.....
(Carimbo ou Selo da autoridade, conforme apropriado)

Averbamento para antecipação da data de aniversário previsto na Regra 12(8)

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

Assinado:.....
(Assinatura do oficial autorizado)

Local
Data.....
(Carimbo ou Selo da autoridade, conforme apropriado)

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

Assinado:.....
(Assinatura do oficial autorizado)

Local
Data.....
(Carimbo ou Selo da autoridade, conforme apropriado)

ANEXO III

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

REGRA 1

Âmbito de aplicação

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

(1.1) Para fins do presente Anexo "substâncias prejudiciais" significa as substâncias identificadas como poluentes no Código Internacional do Transporte de Produtos Perigosos (Código IMDG)

(1.2) As diretrizes para a identificação das substâncias prejudiciais sob forma de embalagem são dadas no apêndice ao presente Anexo.

(1.3) Para efeitos do presente Anexo "forma de embalagem" é como definido no Código Internacional do Transporte de Produtos Perigosos (Código IMDG)

2. Este transporte de substâncias prejudiciais é Proibido, excepto se efectuado em conformidade com as disposições do presente Anexo.

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

4. Para os fins do presente Anexo, embalagem vazia a qual tenham sido previamente usadas no transporte de substâncias prejudiciais serão tratados como substâncias prejudiciais, a não ser que tenham sido tomadas precauções adequadas para assegurar que não contém resíduos perigosos para o meio marinho.

5. As disposições do presente Anexo não se aplicam ao material do consumo do navio nem ao equipamento.

REGRA 2

Embalagem

As embalagens serão adequados para minimizar os riscos para o meio marinho, tendo em conta o seu conteúdo específico.

REGRA 3

Marcação e etiquetagem

1. As embalagens contendo uma substâncias prejudicial deverão ser marcadas de modo indelével com a designação técnica correcta (as designações comerciais não serão usadas em substituição das designações técnicas correctas) e serão ainda marcados de modo indelével ou rotulado indicando que a substância é poluente marinho. Esta identificação será complementada, quando possível, por quaisquer outros meios, por exemplo, o número das Nações Unidas.

2. o método de marcação do nome técnico correcto ou colagem dos rótulos na embalagens contendo uma substância prejudicial será tal que esta informação manterá-se indetectável na embalagens que durem pelo menos três meses imerso no mar. Na consideração da marcação e rotulagem deverá se tomar em conta a durabilidade dos materiais usados na superfície da embalagem.

3. Embalagens contendo pequenas quantidades de substâncias prejudiciais poderão ser isentos dos requisitos de marcação.

REGRA 4

Documentação

1. Em todos os documentos relacionados com o transporte de substâncias prejudiciais por via marítima onde aquelas sejam nomeadas usar-se-ão as designações técnicas correctas dessas substâncias (não serão usadas as designações comerciais), e uma identificação suplementar da substância adicionando as palavras "POLUENTE MARINHO".

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

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

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

REGRA 5**Estiva**

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

REGRA 6**Limitações de quantidade**

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

REGRA 7**Excepções**

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

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

REGRA 8**Controlo de requisitos operacionais pelo Estado Portuário.**

(1) Quando o navio encontrar-se no porto de um Estado Parte é sujeito a inspecção de requisitos operacionais sob este anexo pelos oficiais devidamente autorizados por tal Estado, onde existir razões claras para se acreditar que o Capitão ou a tripulação não estão familiarizados com procedimentos essenciais a bordo do navio, relacionados com a prevenção da poluição por substâncias líquidas nocivas.

(2) Em circunstâncias indicadas no parágrafo (1) desta regra, o Estado Portuário tomará tais medidas que o navio não tenha de se fazer ao mar antes de ter solucionado a situação em conformidade com os requisitos deste anexo.

(3) Os procedimentos relacionados com o controlo pelo Estado Portuário descritos no Artigo 5 desta Convenção deverão ser aplicados nesta regra.

(4) Nada nesta regra deve limitar os direitos e obrigações da Parte que conduz o controlo dos requisitos operacionais devidamente providos na presente Convenção.

ANEXO IV**Regras para a prevenção da poluição por esgotos sanitários dos navios****REGRA 1****Definições**

Para os fins do presente Anexo:

1. "Navio novo significa um navio:

- (a) cujo contrato de construção foi celebrado, ou, na ausência de um contrato de construção, cuja quilha tenha sido assente ou se encontre numa fase

equivalente de construção na data ou após a entrada em vigor deste Anexo; ou

- (b) cuja entrega seja efectuada 3 ou mais anos após a entrada em vigor do presente Anexo.

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

3. Esgotos sanitários significa:

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

4. Tanques de retenção significa um tanque utilizado para recolher e armazenar esgotos sanitários.

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

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

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

REGRA 2**Âmbito de aplicação**

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

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

REGRA 3

Vistorias

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

(a) Uma vistoria inicial antes de navio entrar ao serviço antes de ser emitido pela primeira vez o certificado exigido nos termos da regra 4 do presente Anexo, que incluirá uma vistoria do navio de modo a assegurar que:

- (i) Quando o navio estiver equipado com uma instalação de tratamento de esgotos sanitários, essa instalação deverá satisfazer os requisitos operacionais baseados em normas e métodos de teste elaborados pela Organização;
- (ii) Quando o navio possuir um sistema de desintegração e desinfecção de esgotos sanitários, esse sistema será de um tipo aprovado pela Administração;
- (iii) Quando o navio possuir um tanque de retenção, a capacidade desse tanque deverá ser da satisfação da Administração para retenção de todos os esgotos sanitários, tendo em consideração a actividade do navio, o número de pessoas a bordo e outros factores pertinentes. O tanque de retenção possuirá um dispositivo que indique visualmente o nível do seu conteúdo; e
- (iv) O navio está equipado com um encanamento de descarga para o exterior, adequado à descarga dos esgotos sanitários para uma instalação de recepção, e que esse encanamento possui uma flange universal para ligação a terra, em cumprimento da regra 11 do presente Anexo. Esta vistoria será de modo a assegurar que o equipamento, instalações, dispositivos e materiais cumprem integralmente os requisitos aplicáveis do presente Anexo.

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

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

3. As vistorias aos navios, no que diz respeito à execução das disposições do presente Anexo, serão executadas por funcionários da Administração. Contudo, a Administração poderá confiar essas vistorias quer a inspectores nomeados para

esse efeito, quer a organismos por ela reconhecidos. Em qualquer dos casos a Administração interessada garantirá em absoluto a integral execução e eficiência das vistorias.

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

REGRA 4

Emissão de Certificados

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

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

REGRA 5

Emissão de um Certificado por outro governo

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

2. Uma cópia do Certificado e uma cópia do relatório da vistoria serão enviadas logo que possível à Administração que pediu a vistoria.

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

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

REGRA 6

Modelo do Certificado

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

REGRA 7

Validade do Certificado

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

2. Se um navio, ao expirar o certificado, não se encontrar num porto ou num terminal no mar sob jurisdição da Parte na Convenção cuja bandeira o navio arvora, o período de validade

do certificado pode ser prorrogado pela Administração, mas esta prorrogação será concedida apenas com a finalidade de permitir ao navio completar a sua viagem até ao Estado cuja bandeira arvora ou até ao Estado em que irá ser vistoriado, e unicamente nos casos em que a mesma seja considerada oportuna e razoável.

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

4. Um Certificado que não tenha sido prorrogado de acordo com as disposições do parágrafo (2) da presentes regra pode ser prorrogado pela Administração por um período de graça não superior a 1 mes, a contar da data em que expira a validade nela indicada.

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

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

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

REGRA 8

Descarga dos esgotos sanitários

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

- (a) O navio descarregar esgotos sanitários desintegrados e desinfectados, utilizando um sistema aprovado pela Administração, em conformidade com a regra 3, parágrafo (1), alínea (a), a uma distancia superior a 4 milhas marítimas da terra mais próxima, ou a mais de 12 milhas marítimas da terra mais próxima se o esgoto sanitário não for desintegrado ou desinfectado, desde que, em qualquer caso, o esgoto sanitário que tenha sido armazenado num tanque de retenção não seja descarregado instantaneamente, mais sim a um débito moderado, quando o navio segue a sua rota a uma velocidade não inferior a 4 nós, o débito de descarga será aprovado pela Administração, com base em normas elaboradas pela Organização; ou
- (b) O navio tenha em funcionamento uma instalação de tratamento de esgoto sanitários certificada pela Administração, satisfazendo os requisitos operacionais referidos na regra 3, parágrafo (1), alínea (a) e (i), do presente Anexo; e

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

- (ii) Adicionalmente, o fluente não produzirá sólidos fluentes visíveis, nem a descoloração da água circundante; ou

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

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

REGRA 9

Excepções

A regra 8 do presente Anexo não se aplicará:

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

REGRA 10

Instalações de recepção

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

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

REGRA 11

União universal de descarga

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

Dimensão padrão das flanges das uniões de descarga

Descrição	Dimensões
Diâmetro exterior	210 mm
Diâmetro interior	De acordo com o diâmetro exterior do encanamento
Diâmetro do círculo dos pernos	170 mm
Rasgos na flange	4 furos de 18 mm de diâmetro feitos a distancias iguais, no círculo dos pernos com o diâmetro acima, rasgados até à periferia da flange. Os rasgos terão a largura de 18 mm
Espessuras da flange	16 mm
Pernos e porcas: quantidade e diâmetro	4 de 16 mm de diâmetro cada um e de comprimento apropriado

A flange é desenhada para encanamentos com diâmetro inferior máximo de 100 mm, será de aço ou outro material equivalente e terá superfície plana. Esta flange, bem como uma junta adequada, será apropriada para uma pressão de serviço de 6 kg/cm ²	
---	--

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

APÊNDICES

AO

ANEXO IV

APÊNDICE

Modelo do Certificado

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

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

De.....
(designação oficial completa do país)

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

Nome do navio	Número ou letra do distintivo do navio	Porto de registo	Arqueação bruta	Número de pessoas que o navio e s t á certificado a transportar

Navio novo/navio existente*

Data do contrato de construção.....

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

Data de entrega.....

Certifica-se:

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

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

Tipo da instalação de tratamento de esgoto sanitários.....

Nome..... do fabricante.....

A instalação de tratamento de esgotos sanitários está certificada pela Administração de modo a satisfazer a seguinte qualidade do efluente**

*(b) Descrição do desintegrador;

Tipo..... de desintegrador.....
Nome..... do fabricante.....

Características do esgoto sanitário depois da desinfecção

*(c) Descrição do equipamento do tanque de retenção.....
Localização.....

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

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

Este certificado é válido até...../...../.....

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

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

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

(Selo branco ou carimbo, conforme apropriado)

De acordo com as disposições da regra 7, parágrafo (2) e (4), do Anexo IV à Convenção, a validade deste certificado é prorrogado até.....

Assinatura do funcionário devidamente autorizado

Local.....

Data.....

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

* Riscar como apropriado

** Devem ser incluídos os parâmetros.

ANEXO V

Regras para a Prevenção da Poluição por Lixo dos navios

REGRA 1

Definições

Para os fins do presente Anexo:

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

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

Latitude 10° 35S, longitude 141° 55E;

Latitude 10° 00S, longitude 142° 00E;

Latitude 9° 10S, longitude 143° 52E;

Latitude 9° 00S, longitude 144° 30E;

Latitude 13° 00S, longitude 144° 00E;

Latitude 15° 00S, longitude 146° 00E;

Latitude 18° 00S, longitude 147° 00E;

Latitude 21° 00S, longitude 153° 00E;

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

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

REGRA 2

Âmbito de aplicação

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

REGRA 3

Eliminação do lixo fora das áreas especiais

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

- (a) É proibido lançar ao mar todo o tipo de plásticos, incluindo, entre outros, cabos e redes de pesca de material sintético e sacos de plástico para lixo;
- (b) O lançamento ao mar do lixo a seguir mencionado será feito tão longe quanto possível da terra mais próxima, e em qualquer caso, é proibido se a distância à terra mais próxima for inferior a:
 - (i) 25 milhas marítimas, para almofadas de estiva, forros e materiais de embalagem que flutuem;
 - (ii) 12 milhas marítimas, para restos de alimentos e todo o outro lixo, incluindo papel, trapos, vidro, metais, garrafas, louças e outros refugos semelhantes;
- (c) O lançamento ao mar do lixo especificando na alínea (b), (ii), da presente regra pode ser autorizado quando esse lixo tiver sido passado por desintegrador ou triturador e for lançado tão longe quanto possível da terra mais próxima, mas em qualquer caso é proibido se for efectuado a uma distância inferior a 3 milhas da terra mais próxima.
Este lixo desintegrado ou triturado deverá poder passar através de uma grelha com orifícios não superiores a 25 mm

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

REGRA 4

Requisitos especiais para eliminação do lixo

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

2. Pode ser autorizado o lançamento ao mar de restos de comida, quando tenham sido passados por um desintegrador ou triturador, a partir de plataformas fixas ou flutuantes, quando

situadas a mais de 12 milhas marítimas de terra e de todos os navios atracados a essas plataformas ou que estejam a menos de 500 m das mesmas.

Esses restos de comida desintegrados ou triturados deverão poder passar através de uma grelha com orifícios não superior a 25 mm.

REGRA 5

Eliminação do lixo nas áreas especiais

1. Para os fins de presente Anexo, as áreas especiais são a área do Mar Mediterrâneo, a área do Mar Báltico, a área do Mar Negro, a área do Mar vermelho e a "área dos golfos", definidas da seguinte forma:

- (a) A área do Mar Mediterrâneo significa o Mar Mediterrâneo propriamente dito, incluindo os seus golfos e mares, e é limitada do lado do Mar Negro pelo paralelo 41° N, e a oeste, no estreito de Gibraltar, pelo meridiano 5° 36 W;
- (b) A área do Mar Báltico significa o Mar Báltico propriamente dito, assim como o golfo de Bótnia, o golfo da Finlândia e a entrada do Mar Báltico limitada pelo paralelo de Skaw no Skagerrak 57° 44,8 N;
- (c) A área do Mar Negro significa o Mar Negro propriamente dito, limitada do lado do Mediterrâneo pelo paralelo 41° N;
- (d) A área do Mar Vermelho significa o Mar Vermelho propriamente dito, incluindo os golfos de Suez e de Aqaba, limitada a sul pela loxodromia que liga Râs si Ane (12° 8, 5N, 43° 19, 6E) a Husn Murad (12° 40, 4N, 43° 30, 2E);
- (e) A "área dos golfos" significa a área do mar situada a nordeste da loxodromia ligando Râs al Hadd (22° 30N 59° 48E) e Râs al Fasteh (25° 04N, 61° 25,E);
- (f) A área do Mar do Norte significa próprio Mar do Norte incluindo mares internas com fronteiras entre:
 - (i) Mar do Norte para o sudoeste da latitude 62° N e a leste da longitude 4° W;
 - (ii) O Skagerrak, a limite o qual é determinado a Este do Skhaw pela latitude 57° 44,8 N; e
 - (iii) O Canal Inglêse suas aproximações a leste da longitude 5° W e nordeste da latitude 48° 30' N.
- (g) A área do Antártico significa a área do mar a sul da latitude 60° S.
- (h) A Região larga Caribiana, como dedinido no artigo 2, parágrafo 1 da Convenção para a Prevenção e desenvolvimento do Ambiente Marinho da larga Região Caribian (Cartagena de Índia, 1983), significa o Golfo do México e Mar Caribiana incluindo as baías e mares interiores e porção do Oceano Atlântico dentro da fronteira constituída por 30° N paralelo de Florida a leste para 77° 30' W meridiano, daí a loxodromia para a interseção de 20° N paralelo e meridiano 59° W, daí a loxodromia para a interseção do paralelo 7° 20' N e meridiano 50° W daí a loxodromia traçada de sul oeste fronteira de Guiana Francesa.

2. Tendo em consideração as disposições da regra 6 do presente Anexo:

- (a) É proibido o lançamento ao mar de:
 - (i) Todos os objectos plásticos, incluindo, entre outros, Cabos e redes de pesca de material sintético e sacos de plástico para lixo; e

- (ii) Todo o outro lixo, incluindo papel, trapos, vidro, metais, garrafas, loucas, almofadas de estiva, forros e materiais de embalagem.
 - (b) Os restos de comida serão lançados ao mar tão longe quanto possível de terra, mas em qualquer caso a não menos de 12 milhas marítimas da terra próxima.
3. Quando o lixo estiver misturado com outras descargas sujeitas a requisitos diferentes para eliminação ou descarga, aplicar-se-ão os requisitos mais rigorosos.

4. Instalações de recepção nas áreas especiais:

- (a) Os governos das Partes na Convenção cujas costas confinam com qualquer área especial comprometem-se a garantir, tão cedo quanto possível, a montagem em todos os portos da área especial de instalações de recepção adequadas, em conformidade com a regra 7 do presente Anexo, tendo em consideração as necessidades especiais dos navios que operam nessas áreas;
 - (b) Os governos das Partes interessadas notificarão a organização das medidas tomadas em conformidade com alínea (a) da presente regra.
- Depois de ter recebido um número suficiente de notificações, a Organização fixará a data a partir da qual os requisitos da presente regra relativos à área em questão serão aplicados. A Organização notificará todas as Partes da data assim fixada, com uma antecedência de pelo menos, 12 meses;
- (c) A partir desta data todos os navios que escalam portos dessas áreas especiais onde existam ainda tais instalações cumprirão integralmente os requisitos da presente regra.

5) Sem prejuízo ao disposto no parágrafo 4 desta regra as seguintes regras com relação a área do *Antártico* são aplicadas as seguintes regras:

- (a) O Governo de cada parte contratante a convenção do qual os navios partem em rota ou que chegam provenientes da área da Antártica assumem a responsabilidade de assegurar que logo que praticável estejam instalados instalações adequadas para recepção do lixo de todos os navios sem causar demoras desnecessárias de acordo com as necessidades dos navios que os utilizem;
- (b) O Governo de cada parte contratante à Convenção assegurará que todos os navios que alvoram a sua bandeira antes de entrar na zona Antártica deverão ter capacidade suficiente para retenção a bordo de todo o lixo enquanto operarem na área e que tenham concluído demarches para descarga de tal lixo nas instalações de recepção depois de deixar a área.

REGRA 6

Exceções

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

- (a) À eliminação de lixo de um navio necessária para garantir a segurança do navio e das pessoas embarcadas ou para a salvaguarda de vidas humanas no mar; ou
- (b) Ao derrame de lixo resultante de avaria num navio ou no seu equipamento, desde que tenham sido tomadas todas as precauções razoáveis, antes e depois da ocorrência da avaria, a fim de o impedir ou reduzir ao mínimo; ou

- (c) À perda accidental de redes de pesca de material sintético ou de materiais sintéticos utilizados na reparação dessas redes, desde que tenham sido tomadas todas as precauções razoáveis para a evitar.

REGRA 7

Instalações de recepção

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

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

REGRA 8

Controlo de requisitos operacionais pelo Estado Portuário.

(1) Quando um navio encontrar-se em Porto de um outro Estado parte da Convenção está sujeito a inspecção por Oficiais devidamente autorizados por esse Estado no que diz respeito aos requisitos operacionais ao abrigo deste anexo sempre que houver razões claras para se acreditar que o Comandante ou a sua tripulação não estão devidamente familiarizados com os procedimentos de bordo essenciais com a prevenção da poluição por lixo.

(2) Em circunstâncias indicadas no parágrafo (1) desta regra, o Estado Portuário tomará tais medidas que o navio não tenha de se fazer ao mar antes de ter solucionado a situação em conformidade com os requisitos deste anexo.

(3) Os procedimentos relativos ao controlo do estado do Porto prescritos no artigo 5 da presente Convenção deverão ser aplicados com relação a esta regra.

(4) Nada nesta regra deve limitar os direitos e obrigações da Parte que conduz o controlo dos requisitos operacionais devidamente providos na presente Convenção.

REGRA 9

Sinais, Planos de Gestão do Lixo e Registo de Lixo

- (1) (a) Todo o navio de 12 m ou mais de comprimento total deverá colocar sinais que indicam a tripulação e passageiros dos requisitos para o depósito do lixo de acordo com as regras 3 e 5 do presente anexo conforme aplicável

- (b) Os sinais deverão ser escritos na língua oficial do Estado de que o Navio arvora a sua Bandeira e em Inglês ou Francês para os navios empregues em viagens para Portos ou terminais Oceânicos sob jurisdição de outro Estado parte da convenção.

(2) Todo o Navio com 400 toneladas de registo ou mais e todo o navio que esteja certificado para transportar 15 pessoas ou mais deverá ter um plano de gestão de lixo de que toda a tripulação deverá cumprir-lo. Este plano deverá providenciar procedimentos escritos para colecta armazenamento, processamento e desembarço do lixo incluindo o uso do equipamento a bordo. Deverá designar-se também a pessoa responsável pela implementação do plano. Tal plano deverá estar de acordo com as directrizes adoptadas pela organização e escritas na língua de trabalho da tripulação.

(3) Todo Navio com 400 ton de registo ou mais e todo o navio certificado para o transporte de 15 pessoas ou mais empregue em Portos ou terminais Oceânicos sob jurisdição de outro Estado

parte da convenção toda a Plataforma fixa ou flutuante destinada a exploração dos Recursos Marinhos deverá ser possuir um livros de registo de lixo. O livros de registo de lixo seja parte ou não do livros de bordo de navegação deverá ser da forma especificada no Apendice do presente anexo.

- (a) Toda a operação de descarga ou inceneração efectuada devera ser registada no livro de registo de lixo e assinada na data da inceneração ou descarga pelo oficial responsável. Cada pagina completa do livro de registo do lixo devera ser assinada pelo Comandante do navio as entradas no livro de registo de lixo deverao ser em amabas na lingua oficial do Estado de que o Navio arvora a sua Bandeira em Ingles ou em Frances. As entradas na lingua oficial do Estado de que o Navio arvora a sua bandeira prevalecem em caso de disputa ou discrepância
 - (b) A entrada para cada inceneração ou descarga devera incluir a data e hora, posição do navio descrição do lixo e a quantidade estimada incenerada ou descarregada.
 - (c) O livro do registo do lixo devera ser guardada a bordo e num lugar tal que seja disponivel para inspeção. Este documento devera ser preservado por um periodo de 2 anos depois da ultima entrada feita no registo;
 - (d) Em caso de descarga, escapou perda accidental conforme o referido na regra 6 do presente anexo devera ser registado no livro do registo de lixo as circunstancias e as razoes da perca.
- (4) A Administração podera dispensar os requisitos do livro do registo do lixo para:
- (a) qualquer navio engajado em viagens de duração de uma hora ou menos que estejam certificados para o transporte de 15 pessoas ou mais; ou
 - (b) Plataformas fixas ou flutuantes enquanto engajados na exploração da plataforma marinha.

(5) A autoridade competente do Governo de um Estado parte a convenção podera inspecionar o livro do registo do lixo a bordo de qualquer navio de que esta regra se aplica enquanto o navio estiver nos seus Portos ou terminal Offshore e podera fazer uma copia de qualquer entrada no livro e podera solicitar ao Comandante do Navio para se certificar que a copia e copia autenticada de tal entrada. Qualquer copia assim feita que esteja certificada pelo comandante do navio como copia autenticada numa entrada no livro do registo do navio devera ser aceite em procedimentos judiciais como evidencia dos factos mencionados no registo de entrada. A inspeção no livro do registo do lixo e a obtenção da copia certificada pela autoridade competente ao abrigo deste paragrafo, devera ser feita o mais expedito possivel sem causar atrasos desnecessarios ao navio.

(6) Em casos de navios construidos antes de 1 de Julho de 1997, esta regra será aplicada a partir de 1 de Julho de 1998.

Apendice ao Anexo V **Formato do Livro de Registo do Lixo**

Nome do navio _____
 Numero ou Letras distintivas _____
 Nº da IMO _____
 Período: de _____ a _____

1. Introdução

Em conformidade com a Regra 9 do Anexo V da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios 1973 conforme emendada pelo Protocolo de de 1978 (MARPOL 73/78) deverá ser guardado por cada operação de descarga ou incineração completa. Isto inclui descargas no mar, nas instalações de recepção ou para outros navios.

2. Lixo e Gestão do Lixo

Lixo inclui toda a espécie de comidas, refugo doméstico e operacional excluindo pescado fresco e partes deste produzido durante a operação normal do navio e sujeito para ser despejado continua ou periodicamente excepto aquelas substâncias que são definidas ou listadas de acordo com do MARPOL 73/78 (tais como óleo, esgotos ou substâncias liquidas nocivas).

As directrizes para a implementação do Anexo V do MARPOL 73/78 poderão também ser referidas como informações relevantes.

3. Descrição do Lixo

O lixo deverá ser agrupado em categorias para os fins deste livro de registo conforme segue:

1. Plásticos
2. Madeira Flutuante, roupa de cama, ou material para embalagem
3. Papel ou outro material para amortecer equipamento ou produtos, trapos, vidro, metal, garrafas, etc.
4. Produtos de papel trapos, vidros, garrafas, etc.
5. Restos e comida
6. Cinzas da inceneradora

4. Entradas no livro de registo de lixo

1 As entradas no livro de registo de lixo deverão ser feitos em cada uma das seguintes ocasiões:

(a) quando o lixo é despejado no mar:

- (i) Data e hora da descarga;
- (ii) Posição do navio (latitude e longitude);
- (iii) Categoria do lixo despejado;
- (iv) Quantidade estimada descarregada ou cada categoria em metros cúbicos;
- (v) Assinatura do oficial responsável pela operação.

(b) Quando a descarga é feita em instalações de recepção em terra ou em outros navios:

- (i) Data e hora da descarga;
- (ii) Porto instalação de recepção da descarga ou nome do navio;
- (iii) Categoria do lixo descarregado;
- (iv) Quantidade estimada descarregada por categoria em metros cúbicos;
- (v) Assinatura do oficial responsável pela operação.

(c) Quando o lixo é incinerado:

- (i) Data e hora do inicio da operação;
- (ii) Posição do navio (latitude e longitude);
- (iii) Quantidade incinerada em metros cúbicos;

- iv) Assinatura do oficial responsável pela operação
- d) Descargas acidentais de lixo ou outras excepcionais:
 - i) Hora da ocorrência;
 - ii) Porto ou posição do navio na hora da ocorrência;
 - iii) Quantidade estimada e categoria do lixo;
 - iv) Circunstâncias da descarga, escape ou perda a razão subsequente e observações gerais.

4.2 Recibos

O comandante deverá obter do operador da instalação da recepção no Porto ou do outro mandante do navio receptor do lixo um recibo ou certificado especificando a quantidade estimada do lixo transferido. Os recibos ou certificados deverão ser guardados a bordo do navio juntamente com o livro de registo do lixo por um período de dois anos.

4.3 Quantidades de lixo

A quantidade de lixo a bordo deverá ser estimada em metros cúbicos se possível separadamente de acordo com a sua categoria. O livro de registo do lixo contém muitas referências das quantidades estimadas de lixo. É reconhecido que a estimação das quantidades precisas de lixo e objectivo de interpretação. Volumes estimados de lixo poderão ser diferentes antes e depois do processamento. Alguns procedimentos para processamento poderão não permitir o uso do volume estimado por exemplo o processamento contínuo dos restos de comida. Tais factores deverão ter em consideração, sempre que se faça interpretação das entradas feitas no livro.

Resolução n.º 6/2003

de 18 de Fevereiro

A Convenção Internacional sobre a Prevenção, Combate e Cooperação Contra a Poluição por Hidrocarbonetos, 1990, é um instrumento internacional que visa o estabelecimento de bases para a cooperação entre Estados em casos de combate contra a poluição marítima por hidrocarbonetos.

Considerando que a República de Moçambique ainda não é parte desta Convenção, torna-se necessário aderir a esta Convenção devido a sua importância para o país.

Nestes termos e ao abrigo do disposto na alínea f) do n.º 1 do artigo 153 da Constituição da República, o Conselho de Ministros determina:

Artigo 1. A adesão da República de Moçambique à Convenção Internacional sobre a Preparação, Combate e Cooperação Contra a Poluição por Hidrocarbonetos 1990 – OPRC 90, cujo texto em inglês e a sua tradução em língua portuguesa vão em anexo à presente Resolução e dela são parte integrante.

Art. 2. Os Ministérios dos Negócios Estrangeiros e Cooperação e dos Transportes e Comunicações ficam encarregues de realizar todos os trâmites necessários da adesão da República de Moçambique à presente Convenção.

Aprovada pelo Conselho de Ministros.

Publique-se.

O Primeiro-Ministro, *Pascoal Manuel Mocumbi*.

Resolução n.º 7/2003

de 18 de Fevereiro

Havendo necessidade de coordenação e troca de informações entre os estados costeiros banhados pelo Oceano Índico quanto à circulação de navios na região por forma a que se assegure minimamente que os mesmos naveguem em condições de segurança satisfatória e por conseguinte não constituam um perigo a segurança marítima e ao meio ambiente marinho, ao abrigo do disposto na alínea f) do n.º 1 do artigo 153 da Constituição da República, o Conselho de Ministros determina:

Artigo 1. É ratificado o Memorando de Entendimento sobre o Controlo dos Estados Portuários do Oceano Índico, assinado pelas respectivas Autoridades Marítimas no dia 14 de Julho de 1998, cujos textos em língua inglesa e respectiva tradução em língua portuguesa vão em anexo e fazem parte integrante da presente Resolução.

Art. 2. Os Ministérios dos Negócios Estrangeiros e Cooperação e dos Transportes e Comunicações ficam encarregues de realizar todos os trâmites necessários da adesão da República de Moçambique à presente Convenção.

Aprovada pelo Conselho de Ministros.

Publique-se.

O Primeiro-Ministro, *Pascoal Manuel Mocumbi*.